

沼津市中心市街地まちづくり戦略に向けて

平成30年5月

沼 津 市

目 次

1	はじめに	1
2	中心市街地まちづくりの現状	2
(1)	中心市街地の現状	2
①	沼津市の立地特性とまちなりたち	
②	沼津駅周辺総合整備事業による新たな基盤整備	
③	沼津駅周辺総合整備事業区域外における中心市街地の状況	
④	中心市街地周辺の地域資源	
(2)	まちづくりを取り巻く潮流の変化	11
①	ヒト中心の道路空間	
②	都市空間再編と公共交通	
③	既存ストックの有効な活用	
④	まちなか居住の促進	
3	中心市街地のポテンシャルとまちづくり戦略の必要性	15
(1)	中心市街地のポテンシャル	15
(2)	地域資源の活用と連携	15
(3)	まちづくりの潮流	15
(4)	まちづくり戦略の必要性	15
4	中心市街地まちづくりの検討の考え方	17
(1)	沼津駅周辺総合整備事業エリア	17
(2)	駅周辺の商店街エリア	19
(3)	地域資源の活用	21
5	検討の進め方	22

1 はじめに

沼津市は首都圏から 100 k m圏内に位置し、伊豆半島のゲートウェイとしての地の利や沼津港、沼津アルプス、狩野川等の観光スポットに加え自然も豊富にあり、静岡県東部の拠点都市として発展してきました。

しかし、近年の人口減少や少子高齢化の進展、新東名高速道路や東駿河湾環状線などの新たな交通基盤の整備、東日本大震災等の大規模な地震災害の教訓を踏まえた自然災害への対応など、社会・経済状況の変化をはじめとした市のまちづくりを取り巻く環境が大きく変化しています。

このような中、本市は都市計画に関する基本的な方針である「第2次沼津市都市計画マスタープラン」や、中心市街地を魅力とにぎわいに満ちた都市の顔として将来にわたって維持していくための指針である「沼津市中心市街地まちづくり計画」を策定し、持続可能なまちづくりに取り組んでいます。

とりわけ、これからの中心市街地は、沼津駅周辺総合整備事業により都市の空間が今後大きく変わろうとしています。国内外の様々な先進的な取組をしている都市においては、このような都市空間をヒト中心の空間に転換していくことがまちづくりの潮流となっています。

本市としましては、中心市街地が都市の顔として人が集まり楽しく快適に過ごせる魅力的な空間となるよう検討を深めていくため、平成 29 年度に「まちづくり戦略会議」を開催し、中心市街地の現状と課題等を整理するとともに、市の重要施策である沼津駅周辺総合整備事業の進捗を見据え、新たに検討すべき重要な事項について議論をしてきました。

本市の中心市街地のまちづくりが大きく変わる重要なタイミングであり、まちづくりの新たな潮流であるヒト中心のまちづくりを実践している先進的な都市が見られる中で、本稿は、有識者からいただいた意見を踏まえ、市として中心市街地のまちづくりにおける検討の考え方について中間的に整理を行ったものです。

今後は、この考え方を踏まえて市民や地元事業者、まちづくりに関わる関係機関などと具体的な戦略や施策を検討して情報を共有していくとともに、それらの内容を沼津市都市計画マスタープラン等の計画へ反映することを想定しています。

2 中心市街地まちづくりの現状

(1) 中心市街地の現状

① 沼津市の立地特性とまちのなりたち

本市は東京などの大都市圏に近接し、東名高速道路及び新東名高速道路への広域交通アクセス性にも優れており、富士・箱根・伊豆という国際的な観光地に囲まれ、美しい駿河湾や狩野川、港など豊かな地域資源にも恵まれています。

このように優位な地理的条件と恵まれた自然環境のもとで、北駿地域や伊豆地域への交通拠点あるいは広域的な商業・文化拠点として、古くから県東部地域の政治、経済、文化の中心的な役割を担ってきました。

鉄道開通前の沼津の市街地は、港や魚市場を拠点とした海上交通と、沼津城外堀周辺を通る旧東海道が結節する狩野川右岸の下流域から発展しました。

明治 22 年に東海道本線が開通すると、沼津駅は鉄道輸送の重要な拠点となり、機関区など駅周辺に広大な鉄道施設が建設され、駅南市街地には、陸上輸送、海上輸送の拠点というメリットを生かし商業などの様々な産業が集積しました。

昭和 40 年代以降は、自動車交通の発達とともに、東名高速道路や国道 1 号バイパスなどが開通し、沼津の市街地は鉄道を越えて急激に北へと広がっていきました。

このような都市形成がされていく中で、現在は鉄道が市街地を南北に分断していることから、都市構造全体としては北部の高速道路と南部の地域資源の回遊性への支障が生じるとともに、中心市街地の発展にも大きな妨げとなっており、鉄道の南北で発展に差が生じるなど、本来有する高い立地ポテンシャルが発揮しにくい都市構造となっています。

このような課題を解決し、本市が本来持つ強みを市全体の発展に繋げるため、鉄道高架事業を核とする沼津駅周辺総合整備事業を推進しています。現在は、事業用地の取得が約 9 割に迫り、鉄道施設の移転や鉄道高架化工事の着手などが期待されているところです。

また、中心市街地と東名高速道路及び新東名高速道路をつなぐ都市計画道路沼津南一色線や、伊豆方面をつなぐ国道 414 号バイパスの整備なども進められており、これらと鉄道高架事業に伴う道路整備が一体的に効果を発揮することで都市構造の分断が改善されるなど、中心市街地を取り巻く環境が今後大きく変わっていきます。

② 沼津駅周辺総合整備事業による新たな基盤整備

沼津駅周辺総合整備事業は、東海道本線及び御殿場線の高架化を行い、南北交通の円滑化を図る鉄道高架事業をはじめ、駅北地区の土地区画整理や新たな都市機能を導入する静岡東部拠点特定再開発事業、魅力ある市街地を形成する沼津駅南土地区画整理事業、中心市街地のにぎわいと活気に満ちたまちづくりを図る大手町地区市街地再開発事業、駅北口旧国鉄施設跡地に県東部地域の広域的な都心の形成を図る駅北拠点開発事業、鉄道の高架化に伴い幹線道路などの整備をする関連道路整備事業の6つの事業を組み合わせることにより、魅力と活力ある新たなまちづくりを進めていくものです。

本市では、沼津駅周辺総合整備事業を既に長期間にわたり取り組んでおり、徐々に駅周辺の街並みにも変化が生まれてきています。

駅北口においては、静岡東部拠点特定再開発事業により、平成14年に駅北口駅前広場、平成18年に都市型商業施設「B i V i 沼津」が整備され、これらを含む静岡東部拠点第一地区土地区画整理事業についても平成24年に換地処分を行っています。

また、駅北拠点開発事業により、平成26年に総合コンベンション施設「ふじのくに千本松フォーラム（愛称プラサヴェルデ）」が整備されました。

駅南口においては、大手町地区第一種市街地再開発事業により、平成20年に再開発ビル（愛称イーラ de）が整備されました。

このほかにも、平成29年度時点において事業認可を受けている沼津駅南第一地区土地区画整理事業や静岡東部拠点第二地区土地区画整理事業、関連道路事業についても整備が進められるなど、段階的に新たなまちのかたちが現れています。



大手町地区第一種市街地再開発事業
「イーラ de」



駅北拠点開発事業
「プラサヴェルデ」

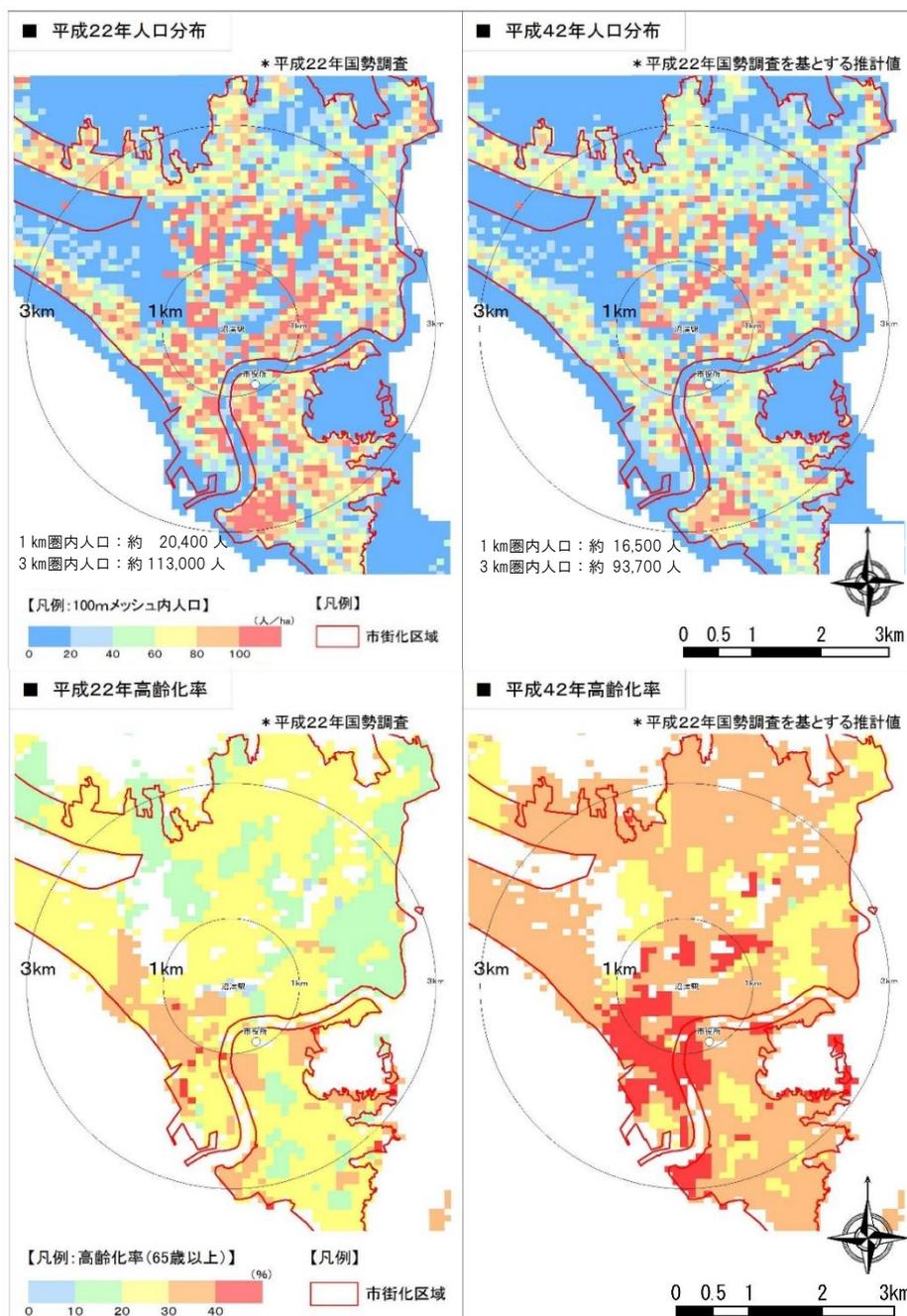
③ 沼津駅周辺総合整備事業区域外における中心市街地の状況

(人口の状況)

中心市街地周辺の平成22年と平成42年の人口分布を比較すると、全体的に人口減少が進行しています。また、平成42年には、ほとんどの地域で約3人に1人が65歳以上の高齢化になると見込まれます。

若年層については、本市に大学がないことから進学を機に転出する市民が多く見られるため、中心市街地においては、いったん離れた人達のUターン等を促すことができる魅力的な空間を提供することが重要です。

【平成22年と平成42年の人口・高齢化比較】



(都市基盤の状況)

沼津駅周辺総合整備事業区域以外の古くからの中心市街地においては、太平洋戦争により市街地の大半が焼失したことから、戦災からの復興事業として土地区画整理事業などの面的整備が実施され、道路や公園などの都市基盤が整備されてきました。

また、交通環境としては沼津駅の南北に都市計画道路沼津駅沼津港線や沼津南一色線といった幹線道路が配されるとともに、その外縁に都市計画道路三枚橋岡宮線や市道沢田線などの環状線が形成されています。

このように、本市の中心市街地においては、これまでの公共投資により一定の空間ストックが整備されています。

(公共交通の状況)

沼津駅は、東海道本線と御殿場線が乗り入れ、年間約 770 万人もの人が乗車する県東部地域の交通拠点であり、駅南口駅前広場はバス・タクシー発着の拠点として公共交通のターミナル機能を果たしています。

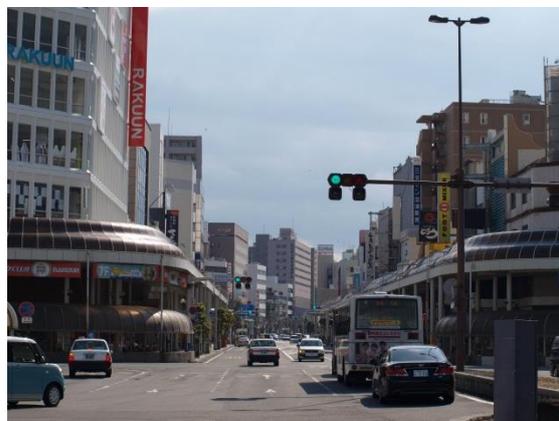
沼津駅を発着するバスについては、3つのバス会社が 107 路線（平成 27 年）を運行しており、市内各所をはじめ、三島駅、富士駅等を結んでいます。

今後、コンパクトシティを実現するにあたっては、高齢者等の移動手段の確保や外出機会の増加による健康増進のほか、観光客の移動の利便性や回遊性の向上による人の交流を活発化させる体系的な公共交通網を形成することは重要です。

併せて、沼津駅周辺総合整備事業を推進することにより沼津駅周辺の都市基盤が再構築され、駅南北の駅前広場周辺の空間が再編されますので、人の流れの変化を踏まえた公共交通の利便性の向上が期待されます。



沼津駅南口駅前広場



都市計画道路 沼津駅沼津港線

(土地利用の状況)

本市の中心市街地は、かつて「商都沼津」と言われ、大型店と買回り品を中心とした商店街の商品構成が、広域からの買い物客を引きつけてきました。

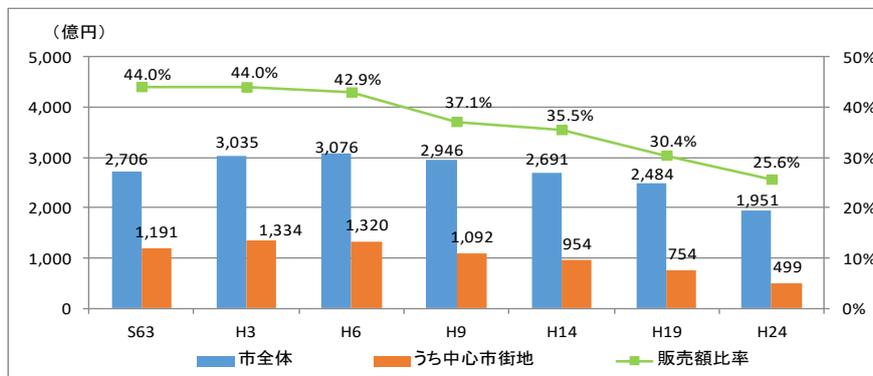
しかし、高度成長期以降の急激なモータリゼーションの進展とともに市街地が外延化することや、インターネットを介した商品販売市場の拡大などにより消費者の消費行動の変化が進み、大型店の撤退や空き店舗の増加など商業機能の低下と中心市街地の空洞化が心配されるようになっていきます。

沼津駅周辺の商店街は、戦後の経済成長期に形成され、現在でも12の商店街組織が存在し、平成28年12月時点における空き店舗率は、全体で10.5%となっており全国平均値(13.2%)に比較して低い状況ですが、個々では空き店舗率が高い商店街も見られます。

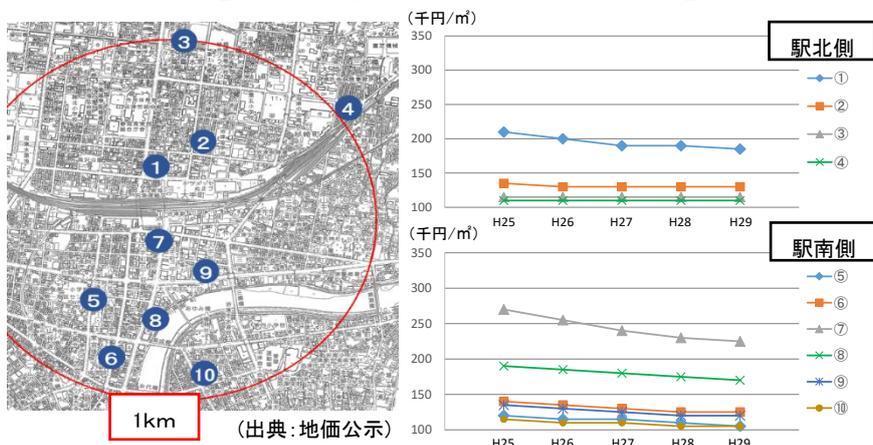
また、かつて建物利用されていた土地が、土地需要の低下に伴い積極的な用途を失って空き地化し、暫定利用として駐車場となるケースが目立つようになっていきます。

空き店舗や平面駐車場などの低・未利用地が中心市街地に多く存在することは、街並みの連続性を分断してにぎわいの低下にもつながるほか、地価も全体的に低下傾向にあります。

【中心市街地における年間販売額】



【中心市街地における地価の推移】



このような中、空き店舗や空き地などの遊休不動産のみならず、利用度の低下した公共施設や公共空間をまちづくりの機会としてとらえ、これらを活用したリノベーションまちづくりに取り組んでおり、従来の行政主導のまちづくりとは異なり、民間主導の収益性と公益性を兼ね備えた事業による「民間主導の公民連携型まちづくり」を進めています。

民間の遊休不動産については、民間主導のプロジェクトを支援するリノベーションスクールの開催や、不動産オーナー、家守、ビジネスオーナーなど様々なプレーヤーの支援に取り組んでいます。

また、公共空間である狩野川や中央公園では、民間事業者が活用しやすい環境づくりに努めることにより、水辺のバーベキューやステージ、マーケットなどが開催されています。



本市のリノベーションまちづくり
「リノベーションスクールの開催状況等」



狩野川
「水辺のステージ」



中央公園
「キッズパーク」

④ 中心市街地周辺の地域資源

中心市街地には、市民の憩いの場であり交流・にぎわいの空間である狩野川が流れており、更にその周りには、沼津アルプスと呼ばれる山々、沼津港を中心とした約62kmに及ぶ海岸線が広がっています。

この風光明媚で気候が温暖な土地柄もあり、明治時代には沼津御用邸が造営されるとともに、周辺には元勳の別荘が設けられることにより、格調高い空間が形成されてきました。また、多くの文人・墨客が訪れ、中には定住して文筆活動を行うなど、芸術的、文学的な風土も培われてきました。

現在も沼津御用邸は、記念公園として美しい庭園や邸が公開され、市民の憩いの場として利用されるとともに、多くの観光客が訪れています。また、志下海岸から千本浜公園までの海岸線には、文化施設や文化碑などが点在しており、この文学の香りの高い海辺の散策路「潮の音プロムナード」は富士山を望む散歩コースとして市民に親しまれています。

本市のにぎわいの中心である沼津港は、展望機能を備えた日本最大規模の大型航路水門「びゅうお」や、活気にあふれたセリの様子を見学できる水産複合施設「イーノ」、新鮮な魚介を味わうマーケットモール「沼津みなと新鮮館」、背後の海産物を扱う店舗や飲食店などが集積していることから、近年では年間150万人以上もの観光客が訪れています。

中心市街地の周辺には、沼津アルプスと呼ばれる本市の代表的なハイキングコースがあり、香貫山から南へ大平山まで続く山々を歩きながら駿河湾や狩野川、富士山の眺望を楽しむことができることから、一年を通じて首都圏などからも多くの登山客が訪れています。

このように、優れた自然環境や文化・歴史、交流機能など多様な魅力を持つ地域資源が中心市街地に近接していることが本市の特徴であり、強みでもあります。

これらの地域資源が有機的に連携し相乗効果を発揮していくことにより、更なる民間投資が期待されるとともに、中心市街地の発展とまちなかの暮らしやすさに波及していくことも期待されています。

とりわけ、沼津港と中心市街地の連携を強化していくことが重要であり、首都圏等から伊豆地域の観光と併せて沼津港を訪れる人を中心市街地に回遊させる仕掛けやネットワークを強化する取組が必要です。



狩野川
「水辺を活用したカヌー大会」



狩野川
「ウォーキングイベント」



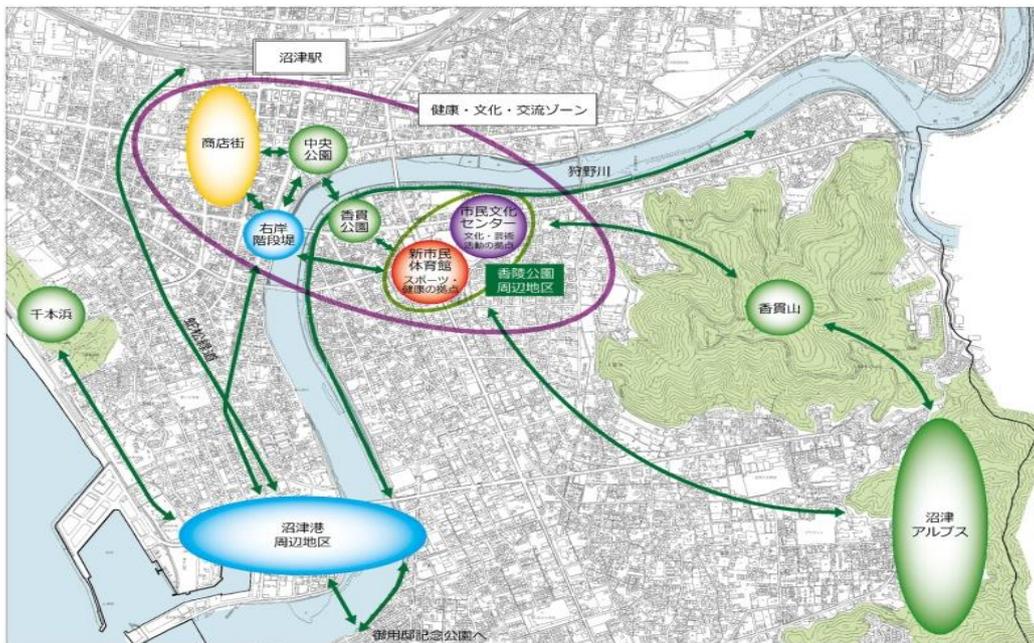
狩野川
「ランニング大会」



千本浜



香貴山



沼津港
大型航路水門「びゅうお」



沼津港のにぎわい



沼津御用邸記念公園

(2) まちづくりを取り巻く潮流の変化

グローバル化による都市間競争が激化する中で、これまでの経済性や効率性を優先したまちづくりは転換期を迎え、持続可能な人間重視のまちづくりへの回帰が起こっており、国内外の各都市で、既存の都市空間ストックをヒト中心の都市空間に再構築し、都市の魅力増進や国際競争力の強化に繋げている注目すべき事例が多数出現しています。

本市においても、これからの都市空間のあり方、都市活動のあり方、都市交通のあり方をしっかり見据えてまちづくりの施策を考えることが重要です。

① ヒト中心の道路空間

これまでの多くの都市では、自動車交通の課題に対応したまちづくりが進められ、新たな道路の整備にあたっては、交通安全・渋滞対策を主眼に整備が行われてきました。その一方で、既存のストックを活かしたヒト中心の居心地の良い空間を創ることにより、人が集まり日常的なにぎわいが生まれ、まちの魅力を高めることに成功した事例が見られます。

また、沿道の商業施設と一体となり、ヒトが自動車よりも優先された道路空間に再編することで、交通弱者である子供や高齢者の歩行環境が改善され、まちの回遊性の向上に繋げることに成功している事例も見られます。



<ヒト中心の駅前広場整備>
北海道旭川市（駅周辺の総合的な整備）



<ヒト中心の道路整備>
愛知県豊田市（「クルマ」と「ヒト」の共生）

② 都市の空間再編と公共交通

公共交通の維持や充実が望まれている中、ヒト中心の公共空間再編の一環として、まちを安全、かつ快適に歩くことのできる交通環境を整え、公共交通の利便性を高めている事例が見られます。

鉄道駅前に人の快適性や安全性を追求した広場空間をつくり、駅前につながる道路をトランジットモールにすることによりヒト中心の空間を形成してまちを再生した事例や、鉄道高架事業と連携して鉄道で分断された都市軸の強化を図るために基幹的な公共交通であるLRT、BRTを導入し、人々が集う拠点や観光スポットにおける公共交通の利便性を高め、公共交通のサービス充実と利用者増加を一体的に実現した事例などが見られます。



＜公共交通と一体となった質の高い空間整備＞
ポートランド（LRT）



＜鉄道高架事業と連携した都市軸の強化＞
新潟県新潟市（BRT）



＜鉄道高架事業と連携した都市軸の強化＞
富山県富山市（LRT）



＜拠点間における公共交通の利便性向上＞
岐阜県岐阜市（BRT）

③ 既存ストックの有効な活用

多くの地方都市では、中心市街地が形成されてから長い時間が経過しており、建物の老朽化や機能の陳腐化、需要の喪失のほか、細分化された敷地のため建替えができないことなどにより、空き地や空き店舗が多く発生し、にぎわいが低下していることが全国的な課題となっています。

このような空き店舗等の既存ストックを公民が連携して有効に活用することにより、初期投資を抑えた民間事業者の投資を促してまちの新陳代謝を図り、まちを活性化させた事例が見られます。

また、既存ストックは民地だけではなく、整備された道路や公園などの公共空間も含む概念です。こうした空間を再編することにより周辺のエリア価値が向上するなど、経済的な効果を誘発することに成功している事例が見られます。

公共空間を時代のニーズにあわせたヒト中心の空間にするため、道路空間の占有やレイアウトを変更するなど、公共空間の多様な利活用が試みられるとともに、沿道の土地利用と一体となって快適な都市空間を形成することにより、中心市街地を再生することに成果をあげています。



＜空き店舗等のリノベーション＞
福岡県北九州市（家守型リノベーション）



＜空き地のリノベーション＞
佐賀県佐賀市（わいわいコンテナ）



＜既存の都市空間ストックを再編＞
ニューヨーク（歩行者空間化）

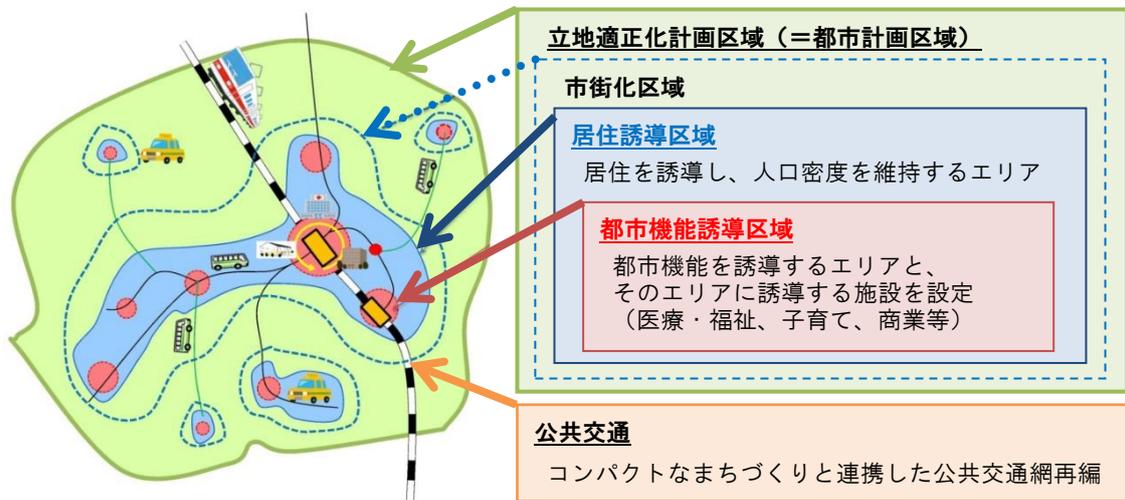


＜既存道路の実験的な活用＞
北海道札幌市（オープンカフェ）

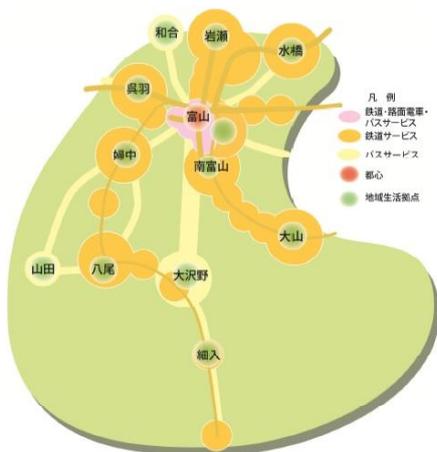
④ まちなか居住の促進

今後の人口減少・少子高齢化社会においては、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えでまちづくりを進めていくことが重要です。

こうした背景を踏まえ、従来の土地利用計画に加え、居住機能や都市機能を誘導することにより、コンパクトなまちづくりを進めていくため、「立地適正化計画」が制度化されており、多様な都市機能が集積し公共交通の利便性が高い中心市街地に居住を誘導する取組のために立地適正化計画を策定する都市が多く見られます。



＜立地適正化計画のイメージ＞



＜コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり＞
富山県富山市

3 中心市街地のポテンシャルとまちづくり戦略の必要性

(1) 中心市街地のポテンシャル

本市の中心市街地は、北に東名高速道路、新東名高速道路及び国道1号バイパスがあり、南には沼津港、西には原駅、東には大岡駅があることから、都市構造上も地理的にも沼津市の中心的なエリアです。

これまで公共投資や民間投資が重点的に行われ、商業や業務機能、教養・文化施設などの都市機能が集積するにぎわいの中心であり、本市のみならず静岡県東部地域の経済的活動の拠点として発展してきました。

これからの人口減少・少子高齢化社会においてコンパクトシティが指向される中で、都市機能が集積し公共交通が結節する中心市街地は、まちの中心として質の高い空間を形成していく必要があります。

(2) 地域資源の活用と連携

本市の中心市街地の中央部には狩野川が流れ、駿河湾、千本松原、沼津アルプスなどの自然に近接していることから、快適な都会と快適な田舎の良さを併せ持っており、これらを活かしたまちづくりをすることが沼津らしさにつながっていきます。

(3) まちづくりの潮流

国内外の都市においては、中心市街地を自動車中心の空間からヒト中心の空間に再構築することでまちを再生している多くの事例があります。とりわけ、本市と同様に鉄道高架事業と土地区画整理事業を一体的、総合的に実施して空間を再編することにより、まちのにぎわいづくりに成功している事例が見られます。

本市の中心市街地は、優位な地理的条件と周辺の恵まれた自然環境などのポテンシャルを有しており、国内外での成功事例を参考に沼津駅周辺総合整備事業を契機とした「ヒト中心の都市づくり」に取り組むことで、県東部地域の拠点都市として大きく成長することができる好機であると考えられます。

(4) まちづくり戦略の必要性

このような取組を実践していくためには、具体的なまちづくりの将来像、具体のまちのイメージ、まちづくりの戦略が無ければできません。

また、行政だけではなく、市民や事業者の意見を伺うことや、都市交通、市街地開発、都市デザインなど様々な分野の専門家の知見を活用するとともに、多岐にわたる関係機関との協議体制を整え、総合的に検討していくことが大切です。



＜鉄道高架事業と中心市街地の活性化＞
「日向駅」（宮崎県日向市）



＜鉄道高架事業による都市空間の再構築＞
「姫路駅」（兵庫県姫路市）

4 中心市街地まちづくりの検討の考え方

これまで開催してきた「まちづくり戦略会議」の議論や、本市の中心市街地の現状、ポテンシャルと課題などを踏まえ、これから具体的な事業が展開される「沼津駅周辺総合整備事業エリア」、これまでの公共投資から一定の空間ストックが整備されている「駅周辺の商店街エリア」、自然環境や文化・歴史、交流機能など多様な魅力を持つ「地域資源の活用」について検討していくことが相応しいものと考えられます。

(1) 沼津駅周辺総合整備事業エリア

沼津駅周辺総合整備事業の実施による駅周辺の都市機能のあり方

○ 駅南口駅前広場周辺地区における公共空間の再編

沼津駅周辺総合整備事業は、鉄道高架事業と土地区画整理事業などを一体的、総合的に実施して空間を再編することにより、魅力と活力ある新たなまちづくりを進めていくものです。

とりわけ、本市の顔である駅南口駅前広場周辺地区においては、にぎわいの創出や中心市街地への回遊性の向上を図るため、既存の公共空間を自動車中心の空間からヒト中心の空間への再編について検討していくことが必要と考えられます。

<検討の視点>

- ・ 駅南口駅前広場の交通結節機能の利便性の向上を図りつつ、隣接する建築物と一体となったヒト中心の空間形成
- ・ 沼津駅につながる主要な道路空間の再編を含めた今後のあり方について、ワークショップや社会実験などの実施による市民等との協働
- ・ 再編する公共空間のエリアマネジメント（市民、事業者、行政が一体となった検討体制） 等

○ 沼津駅周辺総合整備事業による新たな都市機能

鉄道高架事業による鉄道施設のスリム化に伴い、利便性の高い駅周辺に広大な鉄道跡地が生まれるとともに、高架下には新たなスペースが生まれることにより、新たな都市機能を導入することが期待されています。

鉄道跡地利用及び高架下スペースの活用については、平成23年3月の鉄道跡地利用検討懇話会による提言など、これまでの検討を活かしつつ、具体的に検討していくことが必要と考えられます。

<検討の視点>

- ・ 総合整備事業の実施による土地利用や交通環境の変化を踏まえた区域全体の将来像
- ・ 鉄道高架事業の実施に伴い発生する鉄道施設跡地や高架下を活かし新たに導入する都市機能 等

○ 沼津駅周辺総合整備事業区域全体の都市デザイン

総合整備事業の実施により新たに整備される空間について、景観に配慮された高質なヒト中心の都市空間としていくため、事業区域におけるデザインを検討していくことが必要と考えられます。

<検討の視点>

- ・ 総合整備事業の実施により新たに整備される高架橋や駅舎、駅前広場、道路・公園などのインフラに関する空間デザイン
- ・ 総合整備事業の段階的な整備を踏まえ、土地利用の状況や歩行者・自動車等の動線を考慮した段階的な空間デザインの形成に関する考え方 等



<デザインと利活用の両面から官民協働で一体的なまちづくりを検討>
「桜町・花畑周辺地区」(熊本県熊本市)

(2) 駅周辺の商店街エリア

既存の空間ストックの有効活用

○ 歩いて暮らせるまちづくり

総合整備事業の実施により、駅周辺だけではなく周辺部にも人の流れに変化が生まれます。

駅周辺からの人の流れを商店街エリアに波及させ、にぎわいのあるコンパクトで歩いて暮らせるまちづくりを推進するため、既に整備されている道路空間をヒト中心の居心地のよい空間に再編する可能性について検討していくことが必要と考えられます。

○ 公民連携のリノベーションまちづくり

本市の中心市街地においては、土地区画整理事業による面的整備のほか、道路や公園の整備など、これまでの公共投資により市街地空間が形成されてきました。現在も残る魅力的な建築ストックや都市基盤を空間資源として活用していくことが考えられます。

民間では、新たな雇用創出やエリアの価値を高めるために、空き店舗や空き地などの遊休不動産のリノベーションを実施しており、今後も継続して実施していくことが望まれています。

行政においても、日常的なにぎわいを創出するために、民間によるリノベーションまちづくりと連動し、道路や公園、河川空間など既存の公共空間を利活用する「公民連携のリノベーションまちづくり」を検討していくことが必要と考えられます。

<検討の視点>

- ・ 沿道の土地利用と一体となった既存の道路空間の再編
- ・ 公園の再整備に合わせた民間の収益施設の導入
- ・ 河川空間を活用したにぎわいの創出 等



<道路空間を活用したにぎわいの創出>
「GREEN BLVD MARKET」(東京都豊島区)



<公園を活用したにぎわいの創出>
「南池袋公園」(東京都豊島区)

○ まちなか居住の促進

持続可能でコンパクトなまちづくりを進める上では、既存の都市基盤や都市機能の集積があり、公共交通の利便性が高い便利なまちなかに人が住むことにより、住んでいる人がまちを歩くことでまちのにぎわいにつながることから、まちなか居住を促進する施策について検討していくことが必要と考えられます。

<検討の視点>

- ・ 立地適正化計画における具体的な居住誘導施策 等

○ 中心市街地の交通戦略の検討

総合整備事業の実施により、交通環境や空間構成が大きく変化する中でヒト、モノの流れも変わることから、中心市街地における魅力的な空間のあり方とともに、公共交通と歩行者の配置を併せて検討する必要があります。

持続可能な都市構造を実現するためには、過度に自動車に依存するのではなく、公共交通をはじめ徒歩や自転車に転換していくことや、駐車場配置の適正化など、都市交通のあり方について検討していくことが必要と考えられます。

<検討の視点>

- ・ 総合整備事業による新たな空間再編等を踏まえ、自動車、公共交通、自転車、駐車場などの多様な交通モードの一体的な計画、整備に向けた交通戦略の策定
- ・ ヒト中心とすべき道路空間を選定した上で、人が集まり楽しく快適に過ごせる魅力的な空間づくりと駐車場の適正な配置について、社会実験を実施するなど市民等と協働 等

(3) 地域資源の活用

周辺の地域資源の活用のあり方

○ 地域資源とのネットワーク

本市の中心市街地は、沼津港や千本浜、沼津アルプス等の地域資源に近接していることが大きな特徴であり強みでもあります。これらの地域資源を活かしたまちづくりを進めることは、市民の健康増進や福祉の向上につながるとともに、観光を目的とした訪問客の回遊性の向上につながる重要な視点です。

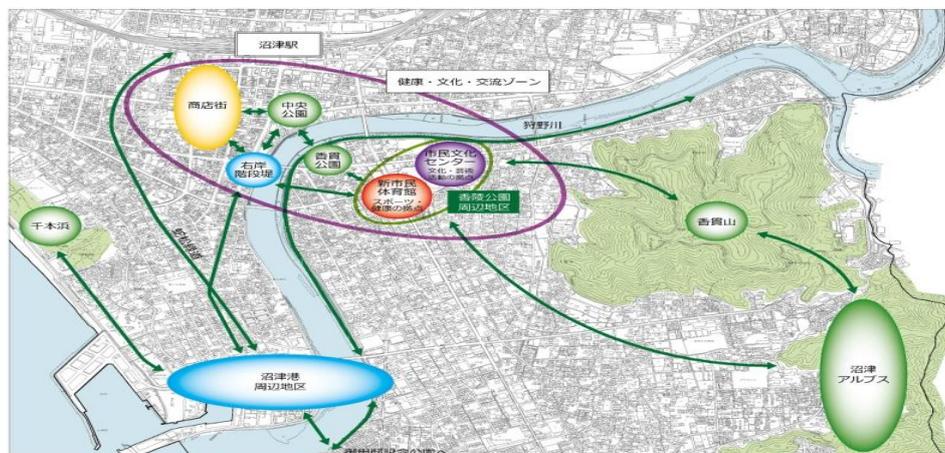
本市はこれまでも中心市街地と周辺の地域資源を連携させるための取組みを実施していますが、地域資源の魅力を中心市街地のにぎわいの創出につなげていくため、公共交通の検討と併せて歩行者、自転車のネットワークの強化を検討していくことが必要と考えられます。

<検討の視点>

- ・ 「潮の音プロムナード」エリア（千本浜公園～沼津港～沼津御用邸記念公園）
- ・ 「健康・文化・交流ゾーン」エリア（中心市街地～新市民体育館～沼津アルプス）
- ・ 狩野川護岸の歩行者自転車専用道（河口付近～香貫大橋）
- ・ 南北の地域資源との連携軸（沼津港～中心市街地～北西部地区（東椎路））



<潮の音プロムナード>



<健康・文化・交流ゾーン形成イメージ>
「第2次沼津市都市計画マスタープラン」

5 検討の進め方

検討にあたっては、以下の点に留意する必要があります。

○ 多様な関係者との連携

中心市街地は都市の顔であることから、先進的な取組を進める国内外のまちづくりを参考に、国や県等の行政機関、鉄道事業者やバス事業者等の交通事業者、商工会議所など、多岐にわたる関係機関との連携について検討していくことが必要と考えられます。

○ 市民の参画

中心市街地は市民が生活する上で大変重要な場所であり、市民のまちに対する愛着心や誇りを持つことができるよう、事業の立上げ時から市民が参画することが大切です。特に、高校生など若い世代が将来も住み続けたいと思うようなまちになるためには、多くの市民が参画することは大切です。

ワークショップ等の開催により市民意見を直接伺うことや、公開会議の開催による情報発信、シンポジウム・セミナー等の開催による市民意識の醸成など、多くの市民が参画できる機会を設けることについて検討していくことが必要と考えられます。

○ 専門家の知見

総合整備事業全体を見渡した空間デザインの検討や、駅南口駅前広場の再編の検討、中心市街地における交通戦略の検討など、都市交通や市街地開発、都市景観、まちづくり支援など様々な分野の専門家から知見を得ることについて検討していくことが必要と考えられます。

○ 事業の長期性を考慮

総合整備事業は、複数の事業が同時に進捗しているものであり、段階的にまちの姿が変わっていきます。このため、事業完了時のまちの姿だけでなく、スピード感を持って短期的に取り組むものと両面から検討していくことが必要と考えられます。

○ 複数のプロジェクトの調整

駅前広場の整備、鉄道高架構造物の整備、駅舎の建築、街路整備、街区内の建築物の再構築等の複数のプロジェクトがあるため、プロジェクト単体ではなく、全体の都市デザインを実現するため各事業間の連携、調整等について検討していくことが必要と考えられます。

○ 地域のマネジメントの視点

これからのまちづくりは、にぎわいや活気に満ちた都市空間の形成に向けたプロジェクトを実施した後についても、地域の価値や魅力を維持することや、高めていくことが大切です。

このため、地域に関わる多様な主体が役割分担を行い、街並みや公共空間の維持・管理・活用を図っていく視点が必要と考えられます。