

令和6年度 第14回 沼津市中心市街地まちづくり戦略会議
《議事概要》

開催日 : 令和6年7月17日(水)

開催時間 : 開会 午前10時00分

閉会 午前11時30分

開催場所 : 沼津市民文化センター2階大会議室 + Web

出席者

	氏名	現職等	備考
有識者	岸井 隆幸	一般財団法人 計量計画研究所 代理理事	座長
	森本 章倫	早稲田大学 教授	欠席
	小泉 秀樹	東京大学 教授	
	福井 恒明	法政大学 教授	WEB参加
市民	荒井 義夫	沼津市自治会連合会(第一) 会長	
	高田 利昭	沼津市自治会連合会(第五東)	
	土屋 豊	沼津市自治会連合会(第五開北) 会長	
	岸本 まき	沼津市地域公共交通協議会 委員	
	石黒 和子	沼津市社会福祉協議会 福祉企画課長	欠席
	栗田 奈穂子	沼津市都市計画審議会 委員	欠席
商工事業者	芦川 勝年	沼津市商店街連盟 会長	欠席
	杉山 金芳	沼津商工会議所 専務理事	
	曾根原 容子	沼津商工会議所 女性会 理事	
交通事業者	平井 崇士	東海旅客鉄道株式会社 総合企画本部 企画開発部担当課長	代理出席
	井原 一泰	富士急シティバス株式会社 取締役社長	
	鈴木 智善	平和タクシー株式会社 代表取締役	
行政機関等	築野 典之	静岡県 沼津警察署 規制係長	代理出席
	日野原 武	静岡県 交通基盤部 都市局 街路整備課長	代理出席
	曾根 裕介	静岡県 沼津土木事務所 所長	
	村上 明隆	独立行政法人 都市再生機構 中部支社 都市再生業務部 まちづくり支援室 担当部長兼室長	
	吉澤 勇一郎	沼津市 副市長	
	杉山 一之	沼津市 まちづくり統括監	
オブザーバー	林 良太郎	国土交通省 都市局 街路交通施設課 街路事業調整官	
	後藤 直紀	国土交通省 中部地方整備局 建政部 都市整備課 課長	WEB参加

<次 第>

1 開会

2 委員紹介

3 報告事項

- (1) 前回（第13回まちづくり戦略会議）の振り返り
- (2) 沼津駅舎・駅前広場等のデザイン検討会議について
- (3) 意見交換

4 意見聴取事項

- (1) 貨物駅跡地利用基本計画（素案）について
- (2) 意見交換

5 閉会

<意見交換概要>

1 次第3「報告事項」について

（岸井座長）

ただ今事務局から説明のあった報告事項に関して、質問があれば受けたいと思うがいかがか。

（日野原氏）

前半で説明いただいた駅の南口の地上横断化であるとか、あるいは道路空間の利活用についてというところで、以前の会議でも伝えさせていただいた部分もあると思うが、将来的には歩道を広げて車線を狭くして全体としては2車線の道路にということだと思う。

ただ、別途、県や市でこの東部地域において、パーソントリップ調査ということで交通計画を概ね10年ごとに作っている。その中では、この場所はまだ4車線ということで整理されている。

そういった中、2車線にしていくということについては、いろいろな所で整合を図りながら進めていかなければならないと思っている。そういった意味で、計画の次回見直しはおそらく令和10年代に入ってからになるかと思うが、整合を図りながら進められれば良いと思っている。ぜひ連携してということと、その辺りを念頭に入れた上で、例えば道路管理者との協議や、あるいは鉄道が高架化した後の長期の交通への対応を踏まえた中で、うまく計画が進めば良いと思っている。よろしく願いしたい。

（岸井座長）

引き続き調整していただきたい。

他にはよろしいか。

福井委員は、沼津駅舎・駅前広場等デザイン検討会議の方のまとめを務めておられるので、何かコメントはあるか。

（福井委員）

検討会議については、特に熊本駅で実績ある早稲田大学の田中先生を迎え、初回は非常に意義ある話ができたと知っている。単に、駅と駅広の中の話ではなく、どうやって沼津全体へと広域的に伝えていくかという位置付けから議論しようということで、先ほど広域的な話もあったが、駅の位置付けをどう考えたらいいかという糸口をつかめたのではないかと知っている。また折に触れてこの会議で

も報告したいと思っている。

(岸井座長)

大変大事な場所なので、いろいろな方の知恵を借りて議論していければと思うが、駅前広場全体の話も当然関係するので、適宜このまちづくり戦略会議と意見交換しながら進めていきたい。

ここに関しては、JR東海から何か意見はあるか。無いということで大丈夫か。

この会議で検討したことをしっかりと受け止め、駅あるいは駅前、さらには高架下利用に関わってくると思うので、様々な意見をもらいながら進めていければと思う。

2 次第4「意見聴取事項」について

(岸井座長)

ここからは皆さんの意見を伺う。まず、質問があれば、先にお伺いしておいて、共通理解を深めたいと思う。

私から質問する。説明の中では公園北側に都市計画道路があり、さらに北側の鉄道高架下を利用するという話だったが、高架下利用計画として鉄道事業者等と合意されていると理解してよいか。

(事務局)

現時点では、具体的な利用に関する合意には至っていない。今後、公園整備を進めながら、高架下利用について鉄道事業者と協議・調整を図っていく予定。

(岸井座長)

高架構造物の高さは、どの程度確保されているのか。

(事務局)

4m～5m程度の高さが確保されている。

(岸井座長)

公園の北側に道路と高架下空間が広がっており、その高さは4m～5m程度確保されている。その使い方については、今後検討していくとのことである。

(小泉委員)

検討の方向性としてはよいと思う。

質問だが、貨物駅跡地への災害時のアクセスや物資の搬入はどのように考えているか。また、日常的に市民の方がどのような形で貨物駅跡地まで来るのか。駐車場をある程度整備して、車で来ていただくことも必要だと思うが、なるべくバスなど公共交通で駅からアクセスできると望ましいと考える。本日の資料では貨物駅周辺における周辺交通の整理がなかったため、分かる範囲で教えてほしい。

(事務局)

貨物駅跡地の北側に沼津駅と片浜地区を接続する(都)大手町片浜線が整備される。この道路は駅からのアクセス性が高いため、バス路線として使用されることになれば、駅利用者等の利便性が向上することから、公共交通事業者とバス路線の新設について協議していきたいと考えている。また、自転車や新たなモビリティを活用したアクセス方法も考えられるため、多様な交通手段により貨物駅跡地にアクセスできるように検討していく。

また、災害時についても、(都)大手町片浜線を避難路や物資の輸送経路として使用することを想定

している。

(小泉委員)

現時点においては、地域防災計画に位置付けられていないと思うが、現在指定されている防災拠点と今回の公園の位置関係や、広域的に物資を搬入する際の輸送経路をどのように想定しているのかを確認し、新たなインフラ整備が必要になるか等を検討する必要がある。

(事務局)

現時点で、貨物駅跡地に整備する公園の地域防災計画への位置づけはない。今年度の地域防災計画の改定の際に、当該公園を避難地として整備することについて位置付けたいと考えており、現在、防災部局と協議・調整をしているところである。

また、当該公園と防災拠点の位置関係から、輸送路や避難路など、新たなインフラ整備が必要になる場合が考えられるため、総合的な観点から検討し、必要に応じて地域防災計画に位置付けていきたいと考えている。

(岸井座長)

防災公園である以上、市の防災計画との整合が図られていて、果たすべき役割が何なのか明解に説明できるものがあるとよいため、引き続き検討して頂きたい。

今の話と関連し、(都)大手町片浜線の幅員は16mあるが、公園と都市計画道路は一体に考えた方がよいと思う。都市計画道路の議論・検討は進めているのか。

(事務局)

都市計画道路の整備計画はこれから検討する。意見を踏まえ、公園とともに都市計画道路の計画・設計を進めていく。

(岸井座長)

高架構造物の雨垂線の下をどのように使うのが、高架下利用を検討する際にでてくる議論の1つとなる。都市計画道路の幅員は16mであるが、雨垂線を活用すると $16m + \alpha$ 使えることとなるため、歩道や自転車通行帯などとしての利用も考えられることから、公園と一体的に道路の計画を進めることが望ましいと考える。

また、防災計画に加え、自転車ネットワークの計画を踏まえておく必要がある。

(平井氏)

高架下については、公園と一体的な利用を目指して今後調整していく。

高架下利用のイメージとして、ドッグランやアーバンスポーツが記載されているが、これらに限らず、モビリティ利用のゾーンや、歩行者空間、駐車場利用ということも考えられるため、ここの記載内容に限定せずに引き続き議論ができればと思う。

もう一点アクセスに関することであるが、新貨物ターミナルが整備され、貨物駅が移転し、公園整備に着手できるのが最短で令和10年ころになる。一方で、高架構造物や(都)大手町片浜線については、さらに10年先の令和20年ころの供用を予定しており時間軸が異なるため、時間軸の認識を伺いたい。

また、(都)大手町片浜線が完成するまで、段階的に平常時・災害時にどのようにアクセスできるのかについて、市民も含めて知りたいところだと思うため、周知が必要である。

(事務局)

貨物駅跡地利用基本計画（素案）では、時間軸が見えづらいため、いつどこが整備され使えるようになるのかなど、分かりやすく示すよう検討する。

（岸井座長）

時間軸を踏まえたアクセスについて検討、調整して頂き、いつどこから利用できるのかという具体的なスケジュール、さらに都市計画道路や高架下の一体的利用について、いつ頃実現できるのかについてよく考えて頂きたい。

今の話と絡むが、鉄道高架の北側にも道路が整備される予定か。

（事務局）

北側に道路はない。

（岸井座長）

基本計画（素案）の37ページでは、鉄道高架の北側に道路があるように見受けられるが。

（事務局）

新車両基地に電車を引き込む線路である。

（岸井座長）

そうなると、この公園と北側を容易に行き来できない状況が残るとということか。

（事務局）

そのとおりである。

（岸井座長）

鉄道南側だけのための防災公園というわけにはいかないと思うため、小泉委員の意見のとおり、防災公園として機能するためのアクセスや全体のネットワークについて、多くの市民に分かりやすく示してほしい。

南北の行き来については、非常時における工夫が必要になるため、JR東海とも相談頂きたい。

（岸本委員）

公園の話を知って、わくわくしている。この公園は、駅前に計画されている広場の次に駅に近い公園になると思う。駅前の広場は想像するに、利用しやすいと思うが、子どもがいたり、少し長居したりするときには、駅前はその性質上様々な人が出入りするため、もう一步離れたこの計画されている公園に非常に興味を持っている。

平常時のイメージを見ると、この公園には左手に計画されている建物があり、内容を検討していくことと思う。ぜひ、インフォメーションや子育て支援とまではいかななくても、情報をキャッチできる機能があるとよい。市役所でも子育て支援に関する情報はキャッチできるが敷居が高い。情報を身近に共有できる場としてこの公園を活用してほしい。敷居が低く、実際に日常で何かあったときに、ここに来て情報が仕入れられれば、自然と防災につながる形になる。

子どもが小さいお母さん達は、難民となっているため、この公園が居心地のよい居場所になればと思う。

小規模な図書館のような何かの情報の導入口として、ここで少し情報が入ったからもっと大きな図書館まで行こうなどと、インフォメーション的な場所になればよい。常時誰か人がいるような場所になることを希望する。

（事務局）

本公園の施設を活用し、いろいろな情報を発信する仕組みについて、今後検討を深めていく。

(岸井座長)

資料2-2の26ページのパースに建物が描かれており、その中は屋内広場になっているが、この施設は具体的にどのような事業手法で整備していくのか。例えば、建物は誰が作るのかとか、具体的に誰が管理をするのか運営についてはすでに決まっているのか。

(事務局)

具体的なその整備手法等については、今後、民間事業者の方と対話をしながら、検討を進めていきたいと考えおり、現時点では、整備手法等は決定していない。

(岸井座長)

普通の公園だと公共施設であるから、市が何か公園の管理施設を作るとというのがよくあるパターンであるが、最近は民間に参画してもらい、少し自由度を高めたような公園整備が行われている。今回の公園整備について、民間に入ってもらうことも考えているのか。

(事務局)

例えば、PFI事業など様々な制度を視野に入れながら、どういった整備が望ましいのか今後検討していきたいと考えている。

(岸井座長)

公共施設の公園だと、建てられる設備に限度があり、税金を投入して実施することに対して様々な意見もあるため、Park-PFIなどの仕掛けで、民間の力を借りながら、この公園に必要な機能を導入することも検討していくとよいと思う。その際には色々な意見を頂いて、単なる広場なのか、行政的な機能が入るのか、あるいはそれらとは違う施設として、先ほど図書館について意見もありましたが、本を読めるスペースやコーヒーが飲める多目的なコミュニティスペースがここにあってもよいと思う。その辺りの詳細なことは、これから検討するという事でよいか。

(事務局)

基本計画策定後、具体的な導入機能などを検討していく予定である。

(高田委員)

私の認識では、市内に18箇所存在する地区センターが、子どもや高齢者、外国人など幅広い人が集まれる専門的な施設となっている。少子化が進む中で、子どもが集まれる場所として地区センターのみとしている行政は、少子化対策としては手緩いと言えるのではないかと思う。今回の貨物駅跡地のほか、車両基地跡地に拠点施設を整備するという話があったが、大きな施設ではなくても、その中に子ども達が集まれる場所を提供してほしい。そのような一環でこの公園施設もあるイメージだが、幅広い時間帯で、幅広い人たちが集まれることを考えに加えてほしい。

(事務局)

多くの人が利用しやすい公園を整備したいと考えているため、地域や地元の方々と意見交換しながら進めていく。

(荒井委員)

平常時の使用方法はよいと思うが、災害時に民間事業者が介入できるのか、また、誰が防災公園を運営するのか疑問である。発災時この公園はまず避難地となるとされている。数日から一か月くらいの間には避難所としても活用できるとうたわれている。避難地としては、一過性で人が寄り集まって

くるが、そういう方達に行政では対応できない。なぜ避難地が市内に多くあるのかというと、すぐに避難できるからである。避難所は各地区の小中学校中心に設置される。地区センターなどは救護所にも指定されている。今回のような施設ができると非常に便利だと思うが、この公園の運営を民間に委託する場合、災害時に避難地・避難所として効果が発揮されるような仕様書としてほしい。

例えば、太陽光パネルを設置するようなイメージとなっているが、パネルの容量が大きいほど、電気が使用できるため、そのあたりも考慮してほしい。また、水源について、井戸を掘って飲料水として使用できるような設備を設ければ水には困らない。能登半島地震でも水で一番困ったと伺っている。電気は太陽光パネルだけでは厳しいかもしれないが、水さえあれば、トイレやシャワーの設備を作ることにより、水関係の緊急車両の必要もなくなる。沼津市では、給水車があっても、災害時には市立病院や高齢者施設などの動けない人の多い施設に、優先的に派遣されるため、この公園にはすぐには来ないと考えられる。あとは、災害時に車両が入りやすい整備をしていただきたい。

沼津市では救急車が9台しかない。消防は、阪神淡路大震災の際の経験に照らすと、火事対応を優先することが考えられる。

災害時の対応について、運営事業者選定時の仕様書にしっかり書き込んでほしい。

(岸井座長)

防災時の対応について何か考えていることはあるか。

(事務局)

民間事業者と公共がどのように連携し、上手に運営していくかということは極めて重要であると認識している。現時点では、災害時のイメージを示すことしかできないが、先ほど頂いた意見や地域の方々の意見を踏まえながら事業を進めていきたい。

(岸井座長)

先ほどの防災計画全体の中での位置づけをどうするか、どのような体制で非常時の対応をするのかということ、もう少し明確に決めたほうがいいということかと思う。

(曾根委員)

この公園のすぐ北側400m程度離れたところに、防災公園と位置づけられているか分らないが、片浜北公園がある。距離も近いし、規模としては片浜北公園の方が若干大きいと思う。平常時及び災害時それぞれで、両公園はどのように連携し、どのような役割分担をするのかをしっかりと決めて計画を作るべきと考える。

片浜北公園は駐車場が20台弱くらいしかないが、駐車場がいっぱいで入れなくなるようなことはないと思っている。その中で、ここに魅力的な施設を作ったときに、片浜北公園はどうなるのか疑問に思う部分がある。利用状況を調査して、片浜北公園には平常時に利用する際に何が足りないのか、どのように改善していけるのかということを検討し、本計画に位置付けないと片浜北公園は何だったのかということになりかねない。連携と役割分担というのをしっかり検討すべきであると考えている。

(事務局)

片浜北公園と今回整備する防災公園の役割を明確化する必要性はあると認識している。片浜北公園は現在どんな利用がされていて、何が不足しているのかを今後調査しながら検討していきたい。

防災に関しては、片浜北公園は広域避難地に指定予定の公園になっている。予定となっているのは公園の全面積が整備されていないというところが要因である。現在の計画では、まず避難地である今

回整備の公園に一時的に集まっていただき、その後広域避難地へ避難するというような形を考えている。

(岸井座長)

特に片浜北公園とは距離が近く、どのように役割分担をするのかを含めた防災計画全体の話が一たんと、議論することができないと思うので、今後整理して頂きたい。

(築野氏)

市道0120号線をアンダーパスとするのは決定している話なのか。

沼津警察署では、近年かなり雨を問題視している。中心市街地を含めて多箇所浸水が起きている。現在設計されている各道路においても、ほとんど市はアンダーパスで設計している。東海道本線沿いに関しても、私の知っている範囲でも3箇所のアンダーパスが設計されている。この辺りは水に弱い場所が多々ある。アンダーパスで計画すると、渡り方がアンダーパスと平面交差の踏切だけになってしまう。今後の計画の中では、場合によっては立体交差など多種多様な渡り方を検討していただくと非常にありがたい。

(事務局)

市道0120号線については、アンダーパスで整備する方向で決定している。指摘のあった雨に関する心配事もあるので、雨水に対応した設備等について今後検討していきたい。

(岸井座長)

大雨時にアンダーパスが浸水してしまうのではないかとこの心配であったが、この箇所だけではないと思うので、ぜひ検討して頂きたい。

(吉澤委員)

岸本委員、高田委員らから平常時について意見があった。平常時については、子ども達や子育て世代が集まれる施設があった方がいいとの意見を頂いた。市内に子ども達が集まれるような場所がもっとあった方がいい、との声を日頃から頂いており、市としても、重々承知しているので、もっとそういう場所を作っていきたいと考えている。今回、この貨物駅跡地を公園として整備するにあたり、平常時はそのようなコンセプトで検討していきたいと考えている。他都市の事例であるが、基本計画素案の28ページに記載しているような子どもが集まれる施設を、本公園にも導入することを検討している。是非、子ども達がたくさん集まって遊べる、楽しい施設を作っていきたい。今後、サウンディングを実施しながら事業手法の検討を行い、民間活用も視野に入れて、より良いものを作っていきたいと考えている。基本計画素案の43ページには貨物駅跡地公園のイメージパースを示している。具体的な検討は、皆さまからの意見を頂きながら詰めていくが、子ども達、子育て世代が集まれるような施設を作っていきたいと思っている。

アクセスについては、駐車場を約120台程度設け車でも来れるようにするとともに、公共交通、自転車でのアクセスを確保していきたい。

荒井委員から意見があったが、災害時の対応については、本市と似ている半島状の地形で起きた能登半島地震は、他人事ではないので、市長からも常々「災害対策をしっかりと行うように」と言われている。災害時の電気、水、トイレなどの確保が非常に大切なので、そういった点も踏まえながら、災害時に役立つ施設を作っていきたい。

有識者委員からもあったように、防災計画全体の中で整合性をとりながらしっかり考えていきたい

い。

皆様から意見を伺いながら進めていきたいので、今後ともよろしくお願ひしたい。

(林オブザーバー)

この案を拝見し、子育て世代に魅力的な公園ができるということで、とてもよい計画だと感じている。

岸井委員や小泉委員から発言があったように、アクセスや周辺の施設との連携については、今後議論を深めていくところかと思う。車で来る方がいるのと同時に、それほど駅からは遠くはないと思うので、自転車だけでなく歩いて来れる距離だと思う。歩きたくなるまちづくり、ということで、高架下に色々楽しめる施設があれば歩いて来る人もいると思う。そのような中、国土交通省の重点施策の一つに「暑熱対策」というものがある。近年、暑い時期が長くなるなかで、歩きたくなるまちづくりをしても、暑さで歩く気持ちが削がれてしまうことが考えられる。そのような中、ミストなどにより、そこまで暑さを感じなくなる、歩いて涼しくなるようなまちを作っていけないかと考えている。この公園の場所は駅から高架下を通行してアクセスできる、いい位置にあると思うので、暑熱対策を取り入れながら道路整備、高架下活用を考えていくとよいと感じた。

とはいっても、車社会であり、この距離だと歩きたくない人もいると思うので、自転車だけでなく電動キックボードなど新たなモビリティの導入を検討し、モビリティの拠点となる機能をこの公園の中に作れるとよいとも感じている。最近、国交省ではモビリティハブという考え方があり、例えばカーシェアやシェアサイクルのような、ラストワンマイルをアクセスするためのモビリティのハブ機能を、色々なところに作っていけないかという構想がある。そういうものも新たな防災公園の機能とできればよいと感じた。

(岸井座長)

新しいモビリティがいろいろと普及しているのは事実であり、高架下をどう利用するかは議論として残っているので、そういったことを含めてうまくつなげられるとよい。すべての距離を歩くのは大変なので、新しいモビリティのサポートがあるとよい。

福井委員からは何かコメントあるか。

(福井委員)

特にない。意見を頂いたので、また次のワーキング等で反映していきたい。

(岸井座長)

今後、整備に向けたステップを踏んでいく中で、今日皆さまから頂いた意見をその都度反映できるような仕掛けを作るとよいと思う。

防災公園の話や、今日の報告事項である駅前をどうするかという議論が具体的に進んでいくと、高架下をどう使うかが大きな話題となると思う。同時に、南北をどこで自由に行き来できるか、それをさらに横につなぐ空間はどこでとれるかという議論が深まっていくと思う。おそらく、そう言ったことと、これまで議論してきた駅前をどうするかという話、今日の公園をどういう風に整備するのかという話は連動する気がする。少しずつ視野を広げて、鉄道関係者等の意見を頂きながら進めていきたい。

本来は仕組み上、県が、事業の最後に高架下利用計画を決めることになっているが、埒が明かないので、早い段階から、どういう風に使うのかについては色々な意味でぜひ意見を頂いておきたい。従

来のように、ほかの所で高架下利用計画というと、公共的な土地を何パーセント使えるということがあり、その土地をどこに取るかというのが高架下利用計画、というようなことが多い。しかし、それだけではつまらないので、やはりどうやって実際にその空間を活かしていくかということについて、早い段階からいろいろ意見を交換して、具体化するための高架下利用計画になるとよいと思う。

駅前の周辺整備も大切であるし、鉄道の高架下利用も大切だが、いずれにしてもそこを使う人々のアクティビティがあってこそその話になる。ぜひ、引き続き意見を頂くとともに、協力いただきたいと思う。

以上