

第5回 沼津市中心市街地まちづくり戦略会議

令和2年1月30日



説 明 内 容

- 【Ⅰ】 前回会議以降の取組
- 【Ⅱ】 前回会議の振り返り
- 【Ⅲ】 パブリックコメント
- 【Ⅳ】 今後の進め方



【 I 】

前回会議以降
の取組

1. 歩行空間化社会実験 (arcomichi 2019)
2. EVバス自動運転実証実験
3. シンポジウム等

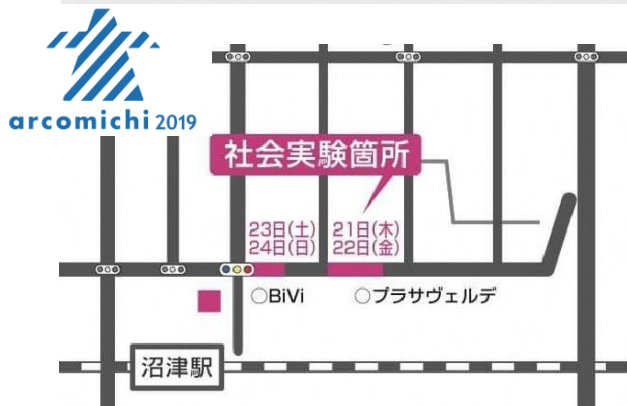


1. 歩行空間化社会実験 (arcomichi 2019)



歩行空間化社会実験 – arcomichi 2019 (R1/11/21-24) -

- 車両通行止めにより、街路（（都）七通線）を「歩行空間化」する社会実験を実施
- 街路上に椅子、芝生シート等設置し、飲食・雑貨の出店やスポーツを行うなど、自動車交通の処理に主眼を置いた空間を快適でにぎわいのあるヒト中心の空間に
- 高校生等が企画段階から携わり、市民が道路空間でやりたいことを実現



5

歩行空間化社会実験 – arcomichi 2019 (R1/11/21-24) -



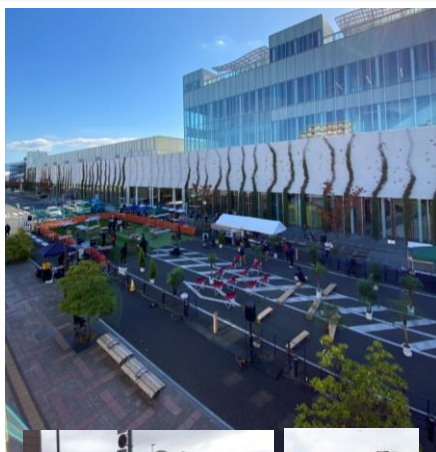
駅北口広場



駅北口広場



駐車場の利用転換



ストリートピアノ&アート



芝生エリア



沿道エリア



芝生エリア

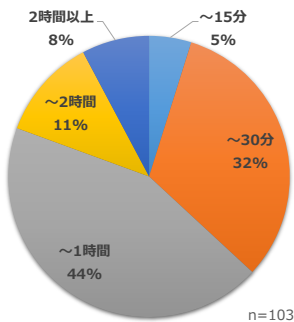
6

歩行空間化社会実験 – arcomichi 2019 (R1/11/21-24) -

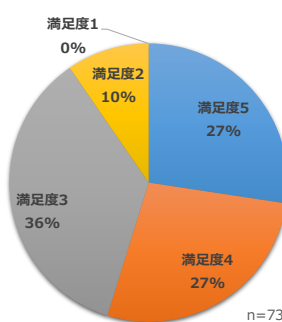
来場者アンケート結果

- 芝生エリアやくつろぎエリアなど、様々な過ごし方を喚起する仕掛けを配置することで、来場者の滞留や交流を創出することができた
- 公共空間を活用した本取組について、多くの方に満足いただいた
- 車両通行止めによる渋滞の発生など、大きな混乱は見られなかった

【社会実験会場の滞在時間】



【社会実験の満足度】



<主な意見>

- ・ 子どもが楽しそうに学生さんや他のお子さんと遊び、自身ものんびりと食事をする事ができた
- ・ 初めて会った人とも話ができ良かった
- ・ 幅広い年齢の方が参加していてすごいなと思った
- ・ 駅前でゆっくりと過ごせるのが新鮮だった
- ・ お祭りとは違い、のんびりと利用できた
- ・ 集客の仕方や場所の使い方（レイアウト）など、もう少し工夫ができると思った
- ・ 事前の告知が少なく、もったいないと感じた。

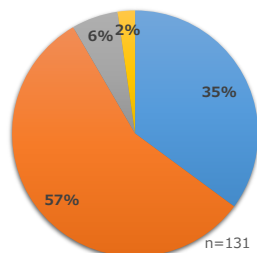
7

歩行空間化社会実験 – arcomichi 2019 (R1/11/21-24) -

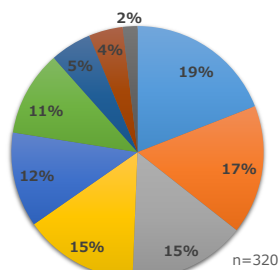
来場者アンケート結果

- 歩行者を中心とした空間づくりについて、多くの方に関心を持っていただいた
- 公共空間においても、のんびりと様々な過ごし方ができる場の提供が期待されている

【将来、歩行者を中心とした空間を創出することについてどう思うか】



【将来、まちなかの公共空間でどのようなことをしたいか】



【今後の公共空間の使い方について（自由記述）】

- ・ 大人、子どもみんなが楽しめる場所にしてほしい
- ・ 子どもと過ごせる空間があると、普段とは違うおでかけができ、楽しさが增える
- ・ 子育て世代が来なくなるイベントや活用方法などを期待する
- ・ お年寄りや子ども連れは、ちょっとした休憩スペースがあると助かる
- ・ ふれあいの多い空間になれば良いと思う
- ・ まちをにぎやかにするため、駅から港までの道の活用を考えてほしい
- ・ 駅の北側・南側の交通の利便性がもっと良くなれば、北側ももう少し活気づくと思う

8

2. EVバス自動運転実証実験



EVバス自動運転実証実験 - 沼津駅-沼津港連携プロジェクト -

- 静岡県「しずおか自動運転 Show CASE プロジェクト」の一環として、自動運転の実証実験を実施
- GPS位置情報を利用した、国内初の自動運転バス優先信号制御を導入



- ◀ 運行期間：令和2年1月22日 - 31日
- ◀ 運行時間：＜平日＞沼津駅9:20発～17:10着（7往復）
＜休日＞沼津駅9:00発～17:45着（7往復）

※EVバス本格運行開始（令和2年3月～）

- ◀ 沼津駅～沼津港（さんさん通り直通）
- ◀ 運行事業者 伊豆箱根バス株式会社
- ◀ 運賃は180～200円、8往復/日の運行

EVバス自動運転実証実験 - 沼津駅-沼津港連携プロジェクト -



3. シンポジウム等



中心市街地まちづくり戦略シンポジウム

- まちづくり戦略（案）を説明するとともに、今後の沼津駅周辺のまちづくりについて、市民の皆さまと一緒に考える場とするためシンポジウムを開催し、**約250名**の方が来場

開催概要

- ◀日時：令和元年12月23日（月）
- ◀時間：17:30～20:00
- ◀会場：プラザヴェルデ コンベンションホール B

◀プログラム

第一部：基調講演「地方都市におけるまちづくりのあり方」

岸井 隆幸 特任教授

第二部：「沼津市中心市街地まちづくり戦略（案）」の説明

第三部：パネルディスカッション「ヒト中心のまちづくり」

コーディネーター：岸井 隆幸 特任教授

パネリスト：小松 浩二（沼津あげつち商店街理事長・レンスカーブ代表理事）

大木 真実（NUMAZU DESIGN CENTER 主宰）

土屋 修（UR都市機構 統括役）

新屋 千樹（沼津市 副市長）



中心市街地まちづくり戦略シンポジウム
～沼津駅周辺総合整備事業とともに進める駅周辺のまちづくり～



中心市街地まちづくり戦略シンポジウム - 基調講演 -

テーマ 【地方都市におけるまちづくりのあり方】

国内外の都市の再整備事例に触れながら、
地方都市のまちづくりのあり方についてご講演いただきました

- ◀ 何もない戦後ですら戦災復興土地区画整理事業により空間を創出し、50年後には風格ある“まち”を生み出した。
- ◀ 大切なのは次世代に何を残すのか、良いものであれば市民の協力は得られる。
- ◀ 市民ととともにあるべき“まち”の姿を考えることが重要である。



15

中心市街地まちづくり戦略シンポジウム - パネルディスカッション -

議題① 現在の中心市街地に思うこと

- ◀ 駅周辺は、地下道を通行、または交通量の多い道路を横断しなければならず、歩きにくい。
- ◀ 海、山、川などの豊かな地域資源が中心市街地に近くにあるにもかかわらず、使いこなせていないことがもったいない。
- ◀ 長年地域の方々に愛されている小さな名店が数多く健在したり、昔から続くお祭り等の風習が今でも行われていることなどは、沼津の魅力の一つである。



16

中心市街地まちづくり戦略シンポジウム – パネルディスカッション –

議題② 中心市街地まちづくり戦略に思うこと

- ◀ 機能的で使いやすく、質の高い駅前広場は、沼津で暮らす人にとって誇りとなり、また、駅に降り立つ人にとって象徴的な空間になると思う。
- ◀ しかし、きれいで歩きやすい駅前広場になっても、駅前広場周辺にコンテンツがないと人は集まらないため、戦略の実現と併せてコンテンツを入れることが大切である。
- ◀ 広場空間に、どのような人にいてもらいたいのかを考えていくと、コンテンツが見えてくと思う。
- ◀ イメージパースのような空間が将来生まれた時に、誰がその空間を使いこなすのか、どのような人が何のために活動するのかなど、イメージを高めることが重要。

17

中心市街地まちづくり戦略シンポジウム – パネルディスカッション –

議題③ ヒト中心のまちづくりに期待すること、求めること

- ◀ まちづくりに携わるきっかけづくりや、新たにまちづくりにチャレンジする人を支援する仕組みづくりが必要である。
- ◀ 禁止事項が多い広場空間ではなく、市民が自由な使い方ができるような広場空間としてほしい。
- ◀ 鉄道高架事業等は長い期間を要する事業であるため、ソフトを含めて段階的に施策を展開し、早い段階で将来の姿が共有できるようにすることが大切である。
- ◀ すてきな“まち”をつくっていこうという流れをつくることが、長い期間を要するまちづくりには必要である。

18

その他の取組

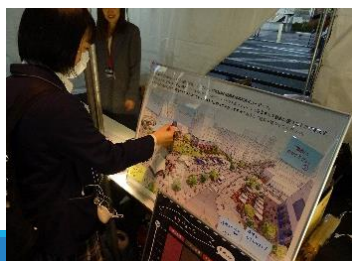
◀ 中学校への出前講座（市立沼津高等学校中等部）



◀ 交通事業者への説明（タクシー協会）



◀ 将来の駅前広場でやりたいこと（社会実験にて）



◀ 民間主催のセミナーでの講演（三島信用金庫）



【Ⅱ】

前回会議の
振りかえり

1. 中心市街地まちづくりの4つの戦略
2. 前回会議での意見と対応



1. 中心市街地まちづくりと4つの戦略



中心市街地の4つの戦略

- 沼津駅周辺総合整備事業と併せて取り組むべき施策の方向性として、「4つの戦略」を位置付け
 - ー 中心市街地が本来有するポテンシャルを顕在化し、にぎわいを再生していくために、今後関係者とともに詳細な検討を行いながら、具体的な施策展開を図る

戦略Ⅰ：ヒト中心の公共空間の創出

- 沼津駅周辺の公共空間を車中心の空間からヒト中心の空間に再編
- ヒト中心の公共空間を創出するため、駅周辺の地区交通体系を再編

戦略Ⅱ：拠点機能の立地促進

- 鉄道跡地を活用し、広域的な拠点都市にふさわしい都市機能の導入

戦略Ⅲ：まちなか居住の促進と市街地環境の向上

- スポンジ化を踏まえた居住機能の立地促進と魅力ある市街地環境の形成

戦略Ⅳ：周辺地域資源との連携

- 中心市街地と地域資源や周辺住宅地との連携強化

23

戦略Ⅰ：ヒト中心の公共空間の創出

- モータリゼーションの進展に対応するため整備が進められてきた車中心の空間を、沼津駅周辺総合整備事業による都市基盤の整備を契機に、ヒト中心の空間に再編
 - ー 沼津駅周辺総合整備事業により、駅と隣接街区を囲む幹線街路ネットワーク（駅まち環状）が形成
 - ー 駅まち環状の内側がヒト中心の市街地となるよう、公共空間の再編とこれを実現するための地区交通体系の再編を図る

方策1：駅前広場の歩行者広場化

- ・ 駅前広場を車中心の空間から、歩行者のための広場へと再編

方策2：駅周辺の回遊動線の整備

- ・ 沼津駅周辺総合整備事業による南北市街地の一体化に伴い、駅周辺の有機的な歩行者回遊動線を確保し、「オープンリング」を形成

方策3：駅前アクセス街路の再編

- ・ 南口駅前広場へのアクセス街路の車線数を減らし、歩行者・自転車のための空間を充実
- ・ （都）七通線について、北口広場との連続性を保ち、景観形成に資する質の高い品格ある空間整備を図る

方策4：地区交通体系の再編

- ・ 駅前広場や街路の空間再編を実現するため、駅周辺における交通流の整序と駅前の自動車負荷の軽減を図る



24

戦略Ⅰ：ヒト中心の公共空間の創出



<空間・交通再編のイメージ（試案）>



25

戦略Ⅰ：ヒト中心の公共空間の創出

<現在の沼津駅南口駅前広場周辺>



<沼津駅南口駅前広場周辺の将来イメージ（試案）>



26

戦略Ⅰ：ヒト中心の公共空間の創出

<現在の沼津駅南口駅前広場周辺>



<沼津駅南口駅前広場周辺の将来イメージ（試案）>



27

戦略Ⅱ：拠点機能の立地促進

- 車両基地跡地、貨物駅跡地、高架下空間について、**立地特性**や**土地利用のニーズ**を踏まえつつ、**地域の発展に資する都市機能の導入**を図る

方策1：車両基地跡地の活用方策

- ・ まずは、**市役所や広域的な医療施設**など、**重要な公共公益施設**の立地の可能性を検討
- ・ 立地ニーズが見込める場合には、高等教育機関や先端産業なども候補に含め、立地の可能性を検討

方策2：貨物駅跡地の活用方策

- ・ まずは、**防災公園**の整備を検討

方策3：高架下への都市機能導入

- ・ 高架下空間の場所の立地特性に応じて、都市機能が適切に配置されるように活用方策を検討
 - 駅や広場など、**南北市街地を接続し、回遊性を強化する機能**
 - 駐輪場やバス・タクシーの待機場など、**駅及び駅前広場の交通結節性を補完する機能**
 - 商業施設など、周辺の市街地と一体となって**にぎわいを形成する機能**
 - 福祉施設、子育て支援施設など、駅利用者や周辺住民の**生活利便を向上させる機能**



〈熊本駅：鉄道施設跡地等に行政施設（熊本地方合同庁舎）を立地〉



〈木場公園（東京都江東区）〉



28

戦略Ⅲ：まちなか居住の促進と市街地環境の向上

- スポンジ化によって生じた市街地の遊休空間を活用しつつ、地区としての**利便性の高さ**を活かした「**まちなか居住**」を促進するとともに、**市街地環境の向上**を図る

- － 中心市街地に相応しい**集合住宅の立地誘導**、洗練された**まちなみ景観の形成**、生活を支える**都市機能の充実**、空き床や空き店舗等の活用、低未利用地の質的向上など、総合的な施策展開を図る
- － スポンジ化は民有地の土地利用において不規則に生じる事項であり、行政主導での計画先行の取組には馴染まない場合もあることから、**賛同する地権者やフィールドを発掘し、試行的な実践を重ねる**

方策1：都市型住宅の立地促進

- ・ 老朽化した建物更新や、低未利用地の利用転換による、**中心市街地に相応しい集合住宅の立地誘導**を図る
- ・ その際、商業地としてのにぎわいと住宅地としての一定の落ち着きを兼ね備えた、**洗練されたまちなみ景観が形成**されるよう、立地誘導を図る

方策2：スポンジ化に対応した市街地環境の向上

- ・ まちなか居住にふさわしい街並みへと改善するため、**既存の街路空間**や**低未利用地の質的底上げ**を図る

方策3：既存ストックを活用した都市機能の導入

- ・ まちなか居住を促進するための**多様な都市機能の導入**にあたり、空き店舗などの既存の**遊休ストック**を活用し、**持続可能な形で立地促進**を図る

方策4：駐車場マネジメント

- ・ 市街地環境と調和した駐車場のあり方の検討
 - － 配置の適正化と出入口のコントロール
 - － 駐車場の利用転換と集約再編
 - － 駐車場の高質化・高度化



29

戦略Ⅳ：周辺地域資源との連携

- 沼津港や狩野川など周辺の豊かな地域資源との**アクセシビリティや回遊性を高める**

- － 歩行者・自転車ネットワークにおける**ミッシングリンクの解消**
- － **公共交通等のネットワークの充実**

- **大岡地区や片浜地区などの住宅地**から、駅や中心市街地への**快適なアクセス**を確保

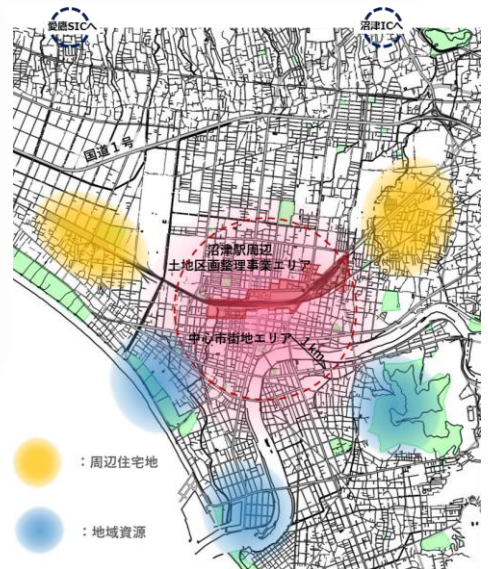
- － 沼津駅周辺総合整備事業により鉄道沿いに整備される都市計画道路を、**歩行者、自転車に配慮された快適な街路**として整備

方策1：周辺の地域資源とのネットワークの充実

- ・ 地域資源を**快適なネットワーク**で接続し、回遊行動を促し、**中心市街地の魅力**を向上

方策2：周辺住宅地への快適な街路空間の形成

- ・ **高架側道や（都）大手町片浜線**について、**歩行者や自転車にとって快適な通行空間**が確保されるように整備し、周辺住宅地の利便性向上を図る



30

2. 前回会議での意見と対応



前回会議の意見と対応

<戦略間の連携>

- ✓ 4つの戦略の展開にあたっては、戦略間の連携を図りながら取り組む必要がある。



P.4-2

第4章 中心市街地まちづくりの4つの戦略

- これら4つの戦略は相互に深い関係性があります。例えば、戦略Ⅰの「ヒト中心の公共空間の創出」は、住みやすい市街地環境を形成するものであり、戦略Ⅲの「まちなか居住の促進」につながります。このことから、**4つの戦略と戦略を実現する方策は個別に取り組むのではなく、相互間の連携を密に図り、総合的に施策展開することが重要です。**

前回会議の意見と対応

<防災の視点>

- ✓ ハザードマップによると、洪水時に「駅まち環状」が浸水する想定となっているため、その際は、「駅まち環状」の機能が一部失われることから防災への配慮が必要である。



P.3-4

第3章 まちづくりの潮流と沼津市の取組

(1) まちづくりの潮流と施策の方向性

- 「④災害に強いまちづくり」を追加

33

前回会議の意見と対応

P.3-4

第3章 まちづくりの潮流と沼津市の取組

(1) まちづくりの潮流と施策の方向性

④災害に強いまちづくり

- 近年、全国各地において地震・津波・集中豪雨などの自然災害被害が広域化・甚大化しており、大きな影響を及ぼしています。本市においても、津波や河川氾濫による浸水被害が生じる可能性があることから、大規模な自然災害への対応がまちづくりにおいても重要と考えられます。
- 大規模災害の発生時においては、道路・公園等の都市基盤施設は、緊急車両の通行路、救援活動の拠点、一時避難場所等、日常的な利用とは異なる機能が必要となることから、今後の公共空間の再編にあたっては、様々な事態が起こり得る災害時の柔軟な活用を想定して検討する必要があります。

34

前回会議の意見と対応

P.4-6

戦略Ⅰ：ヒト中心の公共空間の創出

■ 方策1：駅前広場の歩行者広場化

- 歩行者のための駅前広場は、まちなかの貴重なオープンスペースとなるため、**災害時における救援活動の拠点や一時的な避難場所等として活用**することも踏まえて整備を図ります。

P.4-11

戦略Ⅰ：ヒト中心の公共空間の創出

■ 方策4：地区交通体系の再編

- 災害時は、トランジットモール化やフルモール化を図る街路を**一般車の迂回路や緊急車両の通行路として利用**できるようにするなど、**災害時における柔軟な交通運用を可能とする空間再編のあり方**を検討します。

35

前回会議の意見と対応

<交通体系の再編（物流動線）>

- ✓ 物流車両の動線や荷捌きについては、今と物流動線が変わってくることが想定される。人の動きは変えようと思えば変えられるが、物の動きは簡単に変えられないので、物の動きの視点についても検討すべき。



P.4-11

戦略Ⅰ：ヒト中心の公共空間の創出

■ 方策4：地区交通体系の再編

- ヒト中心の空間再編を図るため一般車の通行をコントロールする中でも、都市活動を支える物流機能は確保する必要があることから、**新たな物流動線や荷捌きスペースの確保**について検討します

36

前回会議の意見と対応

＜交通体系の再編（交通機能の配置）＞

- ✓ 路線バスの乗降場だけでなく、高速バスや貸切バスの乗降場の配置についても検討してほしい。

P.4-12

戦略Ⅰ：ヒト中心の公共空間の創出

■方策4：地区交通体系の再編

【検討の視点】

- 南北駅前広場における乗降場の分散配置にあたっては、路線バスのみならず高速バスや貸切バスの乗降場についても併せて検討します。

37

前回会議の意見と対応

＜交通体系の再編（一般車の乗降場）＞

- ✓ 一般車の乗降場スペースの検討が必要である。
- ✓ 迎え用の駐車場がないと路上に駐車されてしまうため、バランスをみながら短時間駐車
の配置の検討が必要である。

P.4-18

戦略Ⅰ：ヒト中心の公共空間の創出

【空間・交通再編のイメージ（試案）】

②空間再編を実現するための交通再編のイメージ（試案）

- 現在の一般車乗降場延長は約50mですが、試案においては東西合せて約120m程度が確保されることとなります。実現に向けては、送迎車両等の短時間駐車
の対応も含めて具体的に検討します。

38

前回会議の意見と対応

<駐車場>

- ✓ 駐車場は無秩序に広がっているのではなく、経済活動の中で広がっていったものである。
- ✓ 全ての駐車場は、低未利用地ではないため表現を改めてほしい。



P.2-12, 4-36

- 「駐車場」を「暫定的な土地活用を目的とした平面駐車場」に修正。

39

前回会議の意見と対応

<駐車場施策との連携>

- ✓ 都市型住宅を立地する際は、居住機能に駐車場が必ず付随することから、1 階が駐車場の出入口となるため、まちなみ景観を形成する上で、留意すべき事項である。



P.4-34

戦略Ⅲ：まちなか居住の促進と市街地環境の向上

■ 方策 1：中心市街地にふさわしい都市型住宅の立地促進

- これらを実現するため、規制的手法の適用を含め、市街地環境を向上させるための建築形態のルール化、景観誘導の充実、**駐車場施策など関連施策との連携**、民間投資を促し質の高い建築を誘導するための支援制度について、検討します。

40

前回会議の意見と対応

＜自転車ネットワーク＞

- ✓ 自転車ネットワークのことが触れているが、例えば、「駅まち環状」は自動車だけでなく、自転車も受け持たせるのかなど、どこに自転車を走行させるのか、自転車ネットワークについても記載した方が良い。



P.4-46

戦略Ⅳ：周辺地域資源との連携

- 方策 1：中心市街地と周辺の地域資源を結ぶネットワークの充実
 - 自転車ネットワーク図を追加。

41

前回会議の意見と対応

＜グリーンスローモビリティ＞

- ✓ 高架沿いの街路にグリーンスローモビリティの導入が検討されているが、グリーンスローモビリティは低速走行であるため、一般車との共存には配慮が必要となる。
- ✓ グリーンスローモビリティの乗降の位置についても触れておくが良い。



P.4-47

戦略Ⅳ：周辺地域資源との連携

- 方策 2：中心市街地と周辺住宅地をつなぐ快適な街路空間の形成
 - 【検討の視点】
 - グリーンスローモビリティなど新しい交通モードの走行空間や乗降場として、高架沿いの街路空間及び高架下空間を活用していくことも考えられます。

42

前回会議の意見と対応

<市民の参画>

- ✓ 市民参画について、もう少し記載すべきである。街路空間を再配分し、その再編した空間を有効に活用するために、エリアマネジメント組織など、地域を管理・運営する担い手を育成することも同時に進めていくことが重要である。



P.5-6

第5章 実現に向けて

(2) 推進体制

②市民の参画

- 「市民」、「関係地権者・事業者」、「まちづくりの担い手」の3つの視点から、まちづくりへの参画の考え方を追加。

43

前回会議の意見と対応

P.5-6

②市民の参画

【市民】

- まちづくりに対し多くの市民が関心を持ち、主体的に参画できるよう、シンポジウムや説明会を開催するなど、取組や検討状況の周知を図るとともに、市民意見の反映に努めます。また、地域の将来を担う子供たちを含めたイベントやワークショップなど、参加型、体験型の市民参画の方策を検討し、まちづくりへの市民意識の高揚や当事者意識の醸成を図ります。

44

前回会議の意見と対応

P.5-6

②市民の参画

【関係地権者・事業者等】

- 駅周辺でも、とりわけ、都市の顔である駅前広場については、交通体系の再編とともに隣接する建物や街区、駅舎や駅ビル等と一体となった質の高い空間を形成することが重要と考えます。このため、沼津駅周辺総合整備事業の進捗に合わせて、関係地権者や交通事業者等との連携・調整の下に検討を進めていきます。
- また、市街地環境の向上など、一定の地域を対象とする施策については、地域住民や関係地権者とのコミュニケーションを図りながら、実現に向けた検討を行っています。

45

前回会議の意見と対応

P.5-6

②市民の参画

【まちづくりの担い手】

- 駅周辺を都市の玄関口にふさわしい魅力的でいきいきした場所とするためには、自由な発想や行動力のある民間（市民、地権者、民間事業者等）が公共空間を主体的に活用し、プレーヤーとなることが重要と考えます。
- このため、検討段階から将来まちづくりの担い手になり得る意欲のある民間の参画を得るなど、公共空間の再編に向けた検討の中でまちづくりの担い手が育成されるようなプロセスの構築を図ります。

46

【Ⅲ】

パブリックコメント

パブリックコメントについて

募 集 期 間	令和元年12月16日（月）～令和2年1月15日（水）
意見提出者	32名
意 見 数	48件

パブリックコメントについて

項 目			意見件数
1	全 般		8 件
2	第 4 章	戦略Ⅰ：ヒト中心の公共空間の創出	10件
		戦略Ⅱ：拠点機能の立地促進	3 件
		戦略Ⅲ：まちなか居住と市街地環境の向上	8 件
		戦略Ⅳ：周辺地域資源との連携	7 件
3	第 5 章	実現に向けて	2 件
4	その他		10件
計			48件

49

パブリックコメント 意見要旨と対応方針

戦略Ⅰ：ヒト中心の公共空間の創出

✓ 今後も地球温暖化が進行することは確実である。特に都市部は構造上、気温がたまりやすく、ヒートアイランド現象が起こりやすい。戦略に基づき、都市部を再編してもコンクリートに囲まれた空間であることに変わりはない。コンパクトなまちづくりを進めるのであれば、ヒートアイランド対策についても考慮すべきである。



P.3-6

第3章 まちづくりの潮流と沼津市の取組

(1) まちづくりの潮流と施策の方向性

- 「⑧低炭素型のまちづくり」を追加

50

パブリックコメント 意見要旨と対応方針

P.3-6

第3章 まちづくりの潮流と沼津市の取組

(1) まちづくりの潮流と施策の方向性

⑧低炭素型のまちづくり

- これまでの急速な都市化の進展に伴い、自然環境の減少や自動車依存型の都市活動により環境への負荷が増大し、地球温暖化をはじめとする様々な環境問題が生じてきていることから、環境への負荷の少ない低炭素型のまちづくりが求められます。
- このことから、潤いとやすらぎといった環境保全や景観形成のみならず、地球温暖化やヒートアイランドへの対応にもつながる市街地の緑化を図るとともに、自動車に過度に依存しない社会へ向け、公共交通を中心とした快適に歩いて暮らせるヒト中心の都市環境を形成することが重要と考えられます。

51

パブリックコメント 意見要旨と対応方針

P.4-4

戦略Ⅰ：ヒト中心の公共空間の創出

【駅を囲む都市基盤の現状と将来】

- ヒト中心の公共空間への再編にあたっては、既存の緑を確保するとともに緑化を推進し、環境負荷の低減や都市環境の向上を図ります。

P.4-36

戦略Ⅲ：まちなか居住の促進と市街地環境の向上

方策2：スポンジ化に対応した市街地環境の向上

【検討の視点】

- 戦略Ⅰにおける都市空間に緑を確保することとあわせて、都市の余剰空間に緑化を推進することで、居心地良く歩きたくなる空間や潤いのある良好なまちなみが形成されるなど、市街地環境の向上が図られます。このことにより、ヒト中心のまちづくりやまちなか居住が促進されるとともに、地球温暖化といった環境問題への対応につながることも期待されます。

52

パブリックコメント 意見要旨と対応方針

戦略Ⅰ：ヒト中心の公共空間の創出

- ✓ 今後、5Gなどのデジタル基盤の構築をはじめ、様々な新技術が実用化されていくことから、動向を注視するだけでなく、市内にある企業等とのコミュニケーションをとっていくなど、すぐにでも動き出していく必要があるのではないか。

P.4-14

実現にあたっての配慮事項

- 今後の息の長い取組プロセスにおいては、5Gの普及による社会全体のデジタル化の進展や、交通・まちづくりに係る様々な新技術が実用化されていく可能性があります。これらの動向を注視し、ヒト中心のより豊かなまちづくりの実現に向け、その適用可能性を意識に置きながら、多様な関係者とともに検討を進めます。

（検討の視点）

- 全ての国民がデジタル化の恩恵を享受できる基盤である5Gの普及は、交通をはじめ医療、健康増進、観光振興、災害対策など様々な分野における社会的課題が解決できると期待されていることから、本市のヒト中心のまちづくりにIoTやAIなどの先端技術を活用する可能性について検討していきます。

53

パブリックコメント 意見要旨と対応方針

戦略Ⅱ：拠点機能の立地促進

■方策1：車両基地跡地の活用方策

- ✓ 沼津市が将来にわたり、県東部地域の中核的な役割を担う都市として存在意義を高めるとともに、人口の流出を抑制していくためには、大学等高等教育の場の創出が有効であると思う。
- ✓ 専門知識を学んだ人材の確保や若者がまちなかに増えることで、にぎわいが生まれ、地域の活性化に大きく寄与することから、鉄道施設跡地に大学等教育機関を誘致してほしい。

P.4-26

戦略Ⅱ：拠点機能の立地促進

■方策1：車両基地跡地の活用方策

- 沼津駅に近接する利便性の高さを活かし、例えば市役所や広域的な医療施設など、まずは市民の利便や拠点形成に資する公共公益施設の導入を検討します。また、土地利用ニーズが見込める場合には、**大学等高等教育機関**や先端産業機能も選択肢に加え、検討を進めます。

54

パブリックコメント 意見要旨と対応方針

戦略Ⅲ：まちなか居住の促進と市街地環境の向上

■方策1：中心市街地にふさわしい都市型住宅の立地促進

- ✓ 今後、さらに利便性の高まるまちなかに人を住まわせようとするのであれば、まちなか居住の促進するにあたり相応しくない用途（例えば、風営法に規定される娯楽施設等）は、制限すべきである。
- ✓ 少なくとも駅前広場に面するエリアには、今後、風営法に規定される娯楽施設等の立地は制限しておくべきであると思う。



55

パブリックコメント 意見要旨と対応方針

P.4-34

戦略Ⅲ：まちなか居住の促進と市街地環境の向上

■方策1：中心市街地にふさわしい都市型住宅の立地促進

- これらを実現するため、規制的手法の適用を含め、市街地環境を向上させるための建築形態のルール化、地区計画等による用途制限、景観誘導の充実、駐車場施策など関連施策との連携、民間投資と促し質の高い建築を誘導するための支援制度について検討します。

P.4-14

戦略Ⅰ：ヒト中心の公共空間の創出

■実現にあたっての配慮事項

【検討の視点】

- 質の高い空間の形成にあたっては、建築形態のルール化、地区計画等による用途制限、景観誘導の充実について検討します。

56

パブリックコメント 意見要旨と対応方針

P.4-36

「街路空間の再構築（イメージ）」

Before



After



59

パブリックコメント 意見要旨と対応方針

戦略Ⅳ：周辺地域資源との連携

■ 方策 1：中心市街地と周辺の地域資源を結ぶネットワークの充実

- ✓ 全国市町の人口が減少するなか、狩野川という地域資源を活用していくことで、水辺空間と一体となった魅力的なまちなみが生まれ、住みたいまちに変化するのではないかと期待している。さらには、沼津港から中心市街地を周遊・観光するというスタイルに発展することにも期待している。
- ✓ 狩野川という水資源を活用し、水辺空間と一体となった魅力的なまちなみ形成についても、戦略に記載してほしい。

P.4-45

戦略Ⅳ：周辺地域資源との連携

■ 方策 1：中心市街地と周辺の地域資源を結ぶネットワークの充実

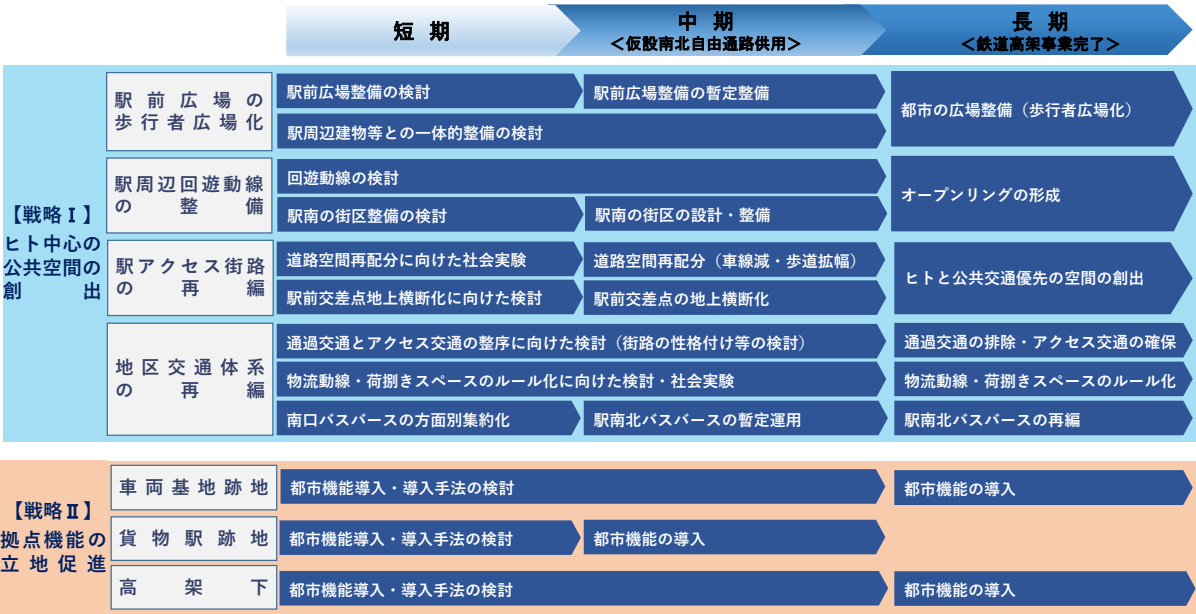
- 関係機関や地域住民と連携しつつ、これらを接続し、歩行者、自転車による快適な回遊ネットワークの充実を図るとともに、水辺・緑と一体となった魅力的なまちなみ形成を図ります。

60

【Ⅳ】

今後の進め方

今後の進め方（ロードマップ）（案）



今後の進め方（ロードマップ）（案）

