

## 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」

その一方で、中核的な事業である鉄道高架事業は、平成 18 年度に事業着手してから既に 10 余年が経過していますが、用地買収を進めている段階であることから、高架本体工事の早期着工を求める多くの市民の声が寄せられており、今後の着実な推進が望まれています。

現在実施している用地取得が完了すれば、鉄道高架事業の工事が本格化しますが、高架工事完了までの間も、仮設の南北自由通路が供用されるほか、事業の進捗に伴って生まれる新たな土地は、公共利用や民間投資を誘発し、まちの活性化を促進するなど、事業効果が順次表れていきます。

### 【沼津駅周辺総合整備事業の概要】





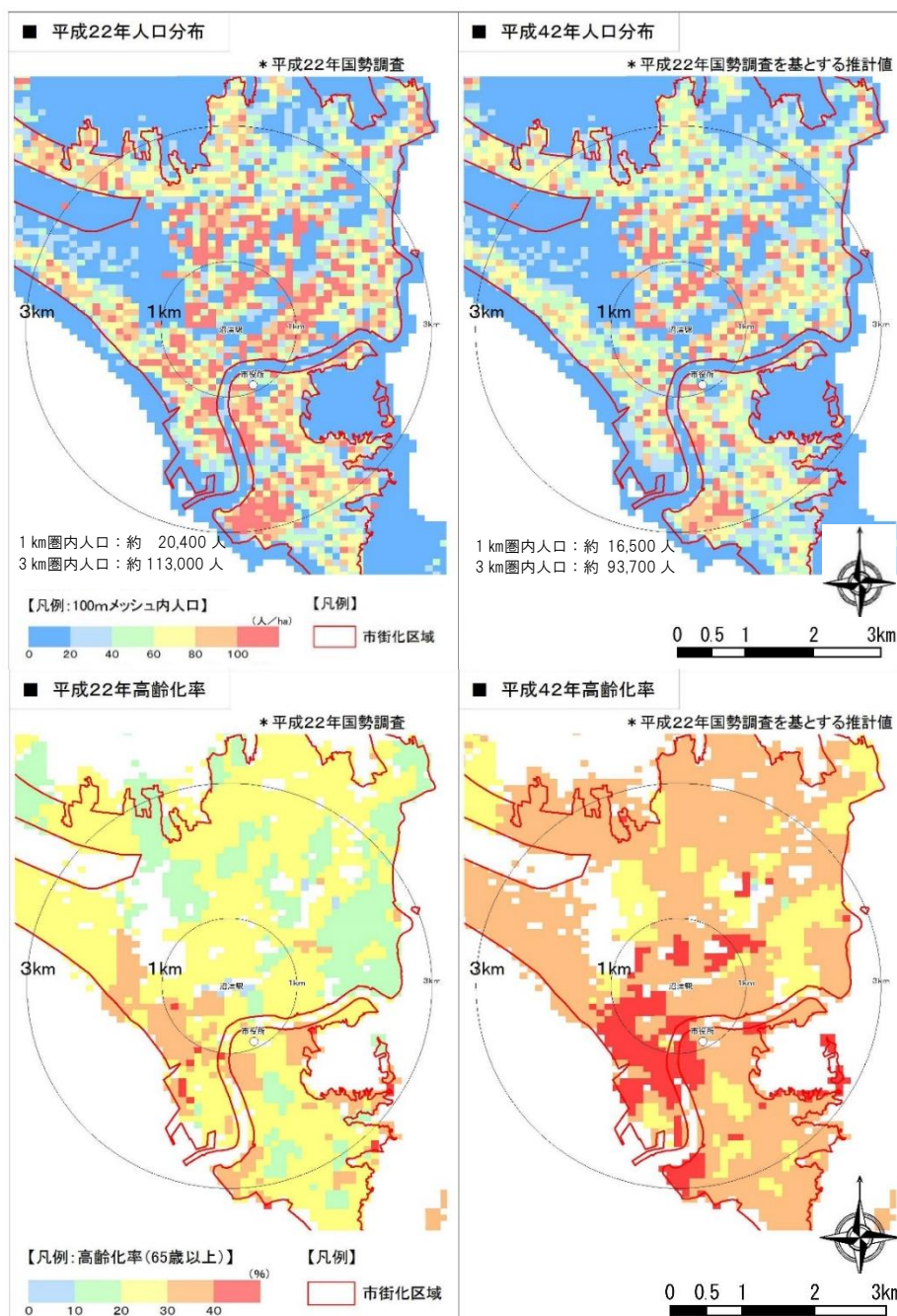
### ③ 沼津駅周辺総合整備事業区域外における中心市街地の状況

(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。

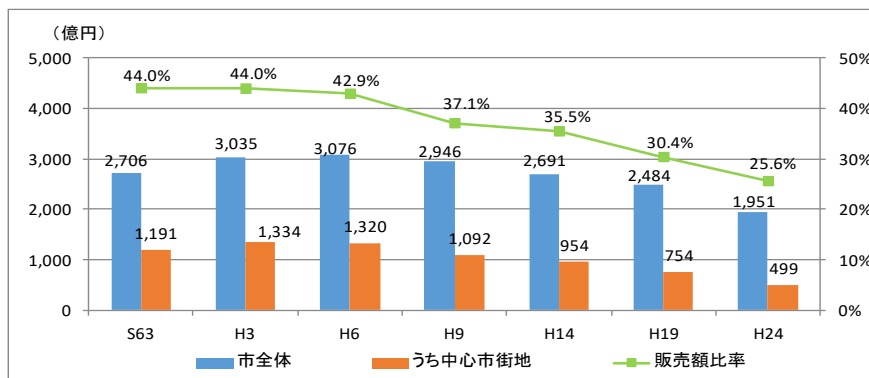
しかし、高度成長期以降の急激なモータリゼーションの進展とともに市街地が外延化することや、インターネットを介した商品販売市場の拡大などにより消費者の消費行動の変化が進み、大型店の撤退や空き店舗の増加など商業機能の低下と中心市街地の空洞化が心配されるようになっていきます。

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。

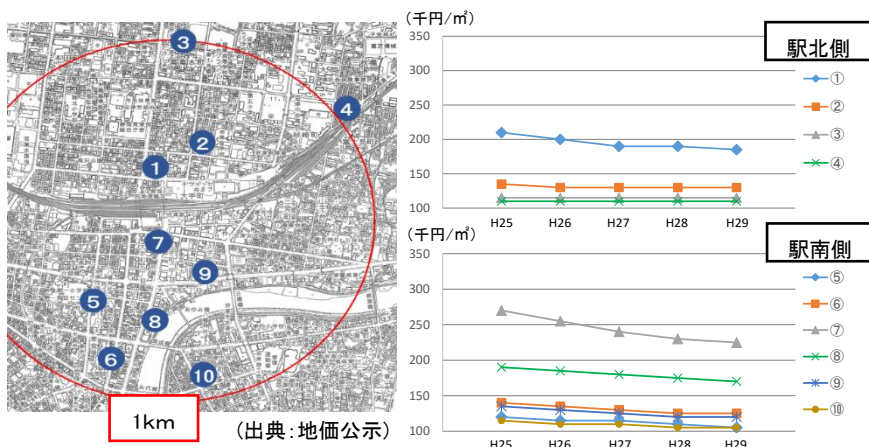
また、かつて建物利用されていた土地が、土地需要の低下に伴い積極的な用途を失って空き地化し、暫定利用として駐車場となるケースが目立つようになっていきます。

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イ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」



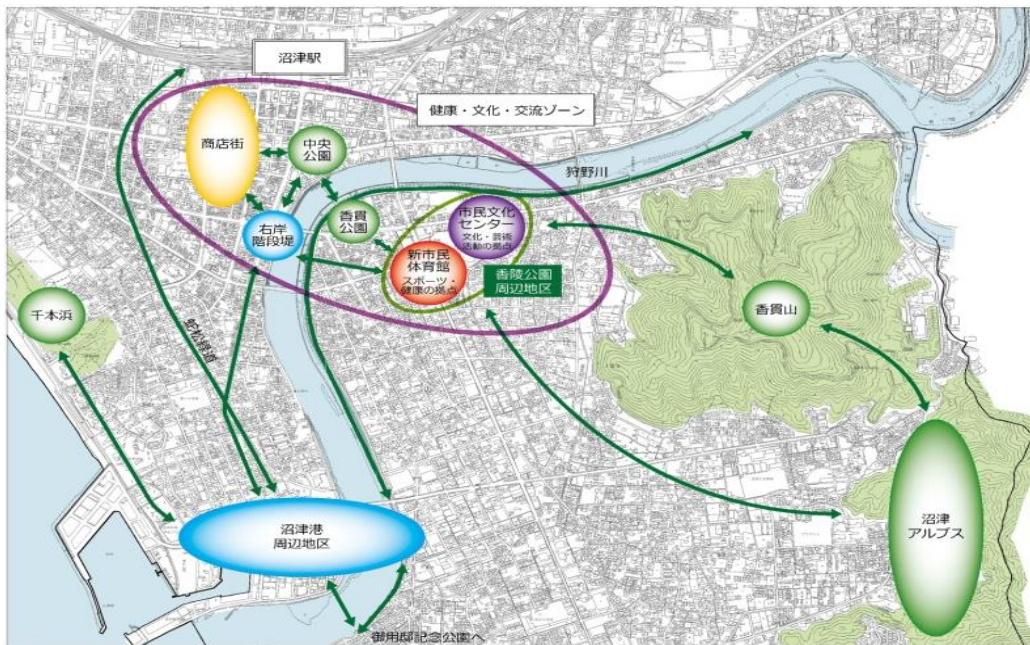
狩野川  
「ランニング大会」



千本浜



香貫山



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

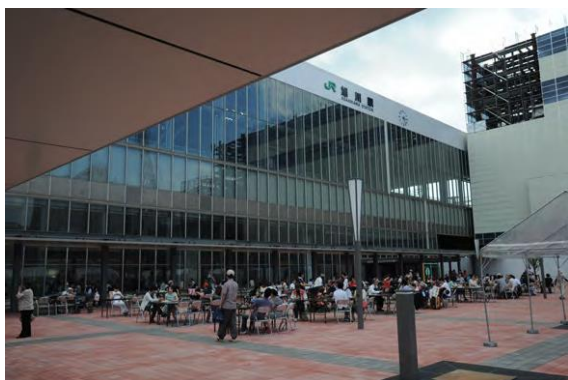
グローバル化による都市間競争が激化する中で、これまでの経済性や効率性を優先したまちづくりは転換期を迎え、持続可能な人間重視のまちづくりへの回帰が起こっており、国内外の各都市で、既存の都市空間ストックをヒト中心の都市空間に再構築し、都市の魅力増進や国際競争力の強化に繋げている注目すべき事例が多数出現しています。

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。



サンリオ小倉ビル



MIKAGE1881



三木屋



ポポラート三番街



<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）

<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）



<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）

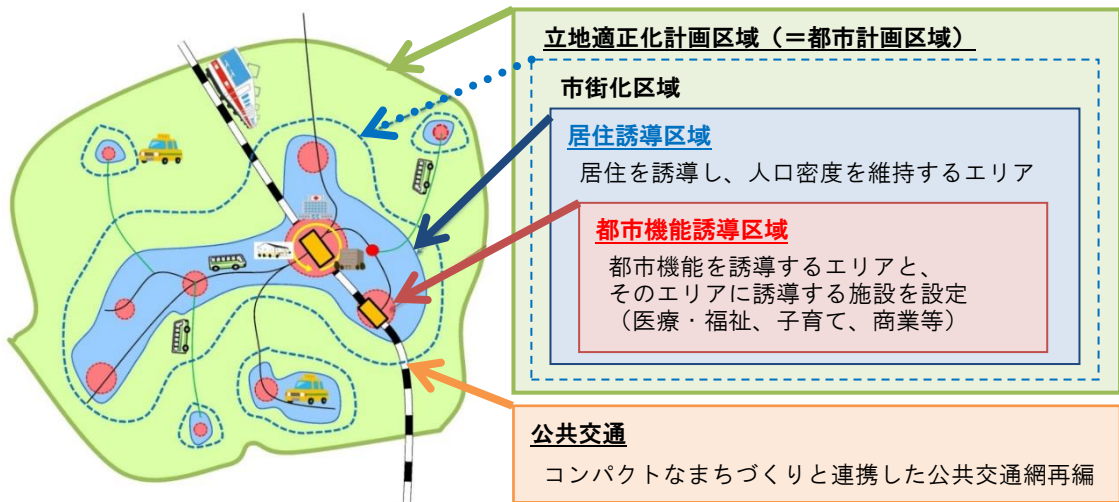


<既存道路の実験的な活用>  
北海道札幌市（オープンカフェ）

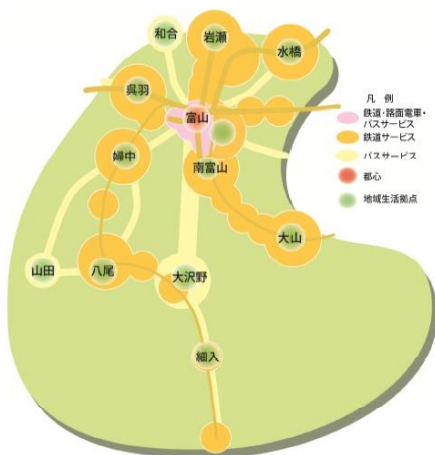
#### ④ まちなか居住の促進

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