

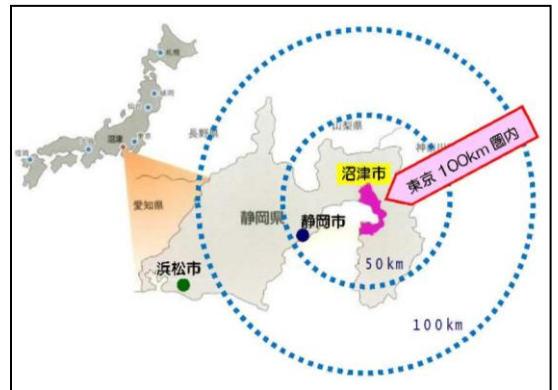
# 第1章 沼津市の現状と課題

## 1. 沼津市の特性

### (1) 位置

本市は、首都 100km 圏に位置する静岡県東部にあって恵まれた自然環境と優位な地理的条件のもとで、東駿河湾地域、伊豆方面への交通拠点あるいは広域的な商業・文化拠点として、古くからこの地域の政治、経済、文化の中心的役割を担ってきました。

本市の東側は三島市・長泉町・清水町・函南町に、西側は富士市、南側は伊豆の国市・伊豆市に接しており、面積は 186.96km<sup>2</sup>（平成 26 年 10 月 1 日現在）を有しています。



### (2) 地勢

市域は、北部の愛鷹山や南部の達磨山山系など、緑豊かな山々に囲まれ、また駿河湾に面して、千本浜などのなだらかな海岸から南部の複雑に入り組んだ海岸まで、約 63 kmにも及び変化に富んだ美しい海岸線を有しています。

北部の愛鷹山は、山頂から山腹にかけて谷筋に沿って急傾斜地が分布し、山麓は比較的緩やかな地形の丘陵地となっています。中央部の香貫山、徳倉山から南部の達磨山山系にかけては、急傾斜面の山々が連なっています。

市の中心部は狩野川が流れ、扇状地として平坦な地形が広がっています。また、西部及び大平には、低湿な平地が広く分布しています。

### (3) 気候

本市の平均気温は 16.4℃前後、年間降水量は 1,500 mm前後であり、全国的にみて温暖な地域です。

## (4) 沼津市の成り立ち

## 〈江戸時代以前〉

- 鎌倉時代、沼津という地名が文献に初めて記されました。(吾妻鏡)
- 沼津の地名は「沼津」のほかに、昔狩野川のほとりに広く蓼が生い茂っていたので、「蓼原」ともいわれたようです。現在その地名が狩野川河口付近に残っています。

## 〈江戸時代〉

- 1613年に三枚橋城が廃城となり、幕藩体制が整ってくるにつれ、沼津は東海道の宿場町として発展しました。
- 1777年、沼津に水野藩が置かれ、三枚橋城の跡に沼津城が築かれました。沼津は、港町・宿場町としてつくられ、のちに城下町の性格が加えられました。

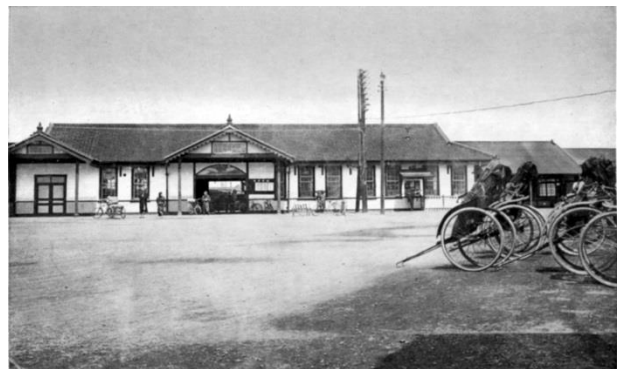
## 〈明治～大正〉

- 東海道と狩野川が接する、狩野川「右岸周辺」が沼津宿として、まちの中心となっていました。
- 明治22年には東海道線が開通し、沼津駅が作られました。沼津は足柄越えの拠点として、鉄道交通の重要地となっていました。
- 大正12年に沼津町と楊原村が合併し、沼津市が誕生しました。合併当時から昭和30年代まで、隣の三島市から沼津市まで路面電車が走っていました。

【明治20年ごろの地図】



【大正時代の沼津駅】



【昭和初期の沼津駅前通り】



## 〈昭和～平成〉

- 昭和 19 年に片浜・金岡・大岡・静浦の四村と合併しました。
- 太平洋戦争末期、沼津は空襲に見舞われ、当時の中心市街地の大半が焼失しました。戦後、戦災復興都市計画\*により、大規模な道路整備や区画整理が行われました。
- 昭和 30 年に愛鷹・大平・内浦・西浦の四村と合併しました。  
いち早く戦災復興を成し遂げた沼津は、その後、先進的なまちづくりを進め、大きな繁栄の時期を迎えました。沼津駅前を中心に次々にデパートや商業施設が出店し、「商都・沼津」として駅南市街地は大きくにぎわいました。
- 昭和 43 年に原町と合併し、人口約 20 万の県東部の中心都市となりました。
- 昭和 44 年に東名高速道路が開通し、伊豆方面の玄関口としての機能を高めました。翌年に沼津港の外港が開港しました。
- 昭和 57 年に国道1号沼津バイパスが開通し、産業経済の発展と生活圏の広域化が進みました。
- 昭和 63 年に沿線の団地化が進み、通勤客の増加に伴い、片浜駅が開設されました。
- 平成 17 年に戸田村と合併し、現在の 18 のコミュニティ（中学校区をベースとした生活圏）からなる沼津市になりました。
- 平成 24 年に新東名高速道路が御殿場 JCT～浜松いなさ JCT 間で開通し、長泉沼津 IC により、さらに利便性が向上しました。

【空襲で焼失した沼津市街】



【昭和 30 年代の沼津駅前】



【現在の沼津市のまちなみ】



## 2. 都市の現状と課題

### (1) 人口・世帯・高齢化の推移

#### ① 人口減少

本市の人口は、平成7年をピークに減少に転じ、平成27年の国勢調査では、昭和50年以降維持してきた人口20万人を割り込み、令和12年には人口17万人を割ると推計されています（図-1参照）。

また、転出超過の傾向も続いており、特に東日本大震災（平成23年）以降、津波への懸念により沿岸域において転出超過が顕著となっています（図-2参照）。

平成22年から令和12年の人口の変化をみると、沼津駅南側、南部沿岸部等での人口減少が大きいと見込まれています（図-4-①参照）。

#### ② 少子高齢化

15歳未満の年少人口割合は、平成22年の約13%から令和12年の約10%まで約1万人の減少が見込まれています（図-1参照）。

65歳以上の老年人口割合は、高齢化の進展により平成32年には高齢化率が30%を超えると見込まれ、令和12年には約3人に1人が65歳以上の高齢者になると見込まれています（図-1参照）。

平成22年から令和12年の高齢化率の変化をみると、沼津駅南側、三浦（静浦、内浦、西浦）・戸田地区では高齢化の進行がほかの地域に比べ先行的に進展すると見込まれています（図-4-②参照）。

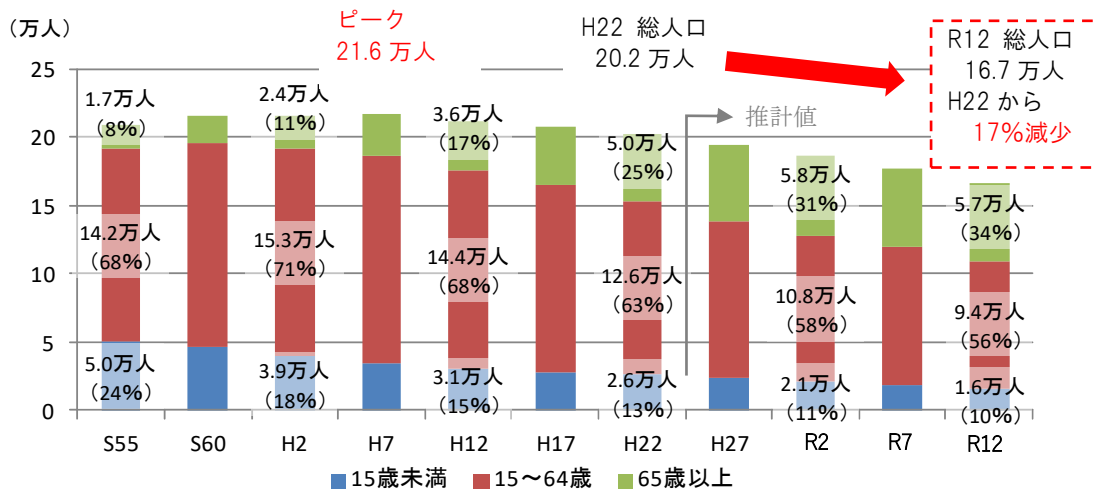
また、75歳以上の後期高齢者人口の割合の変化も、同様の地域傾向が示されています（図-4-③参照）。厚生労働省によると、75歳以上の後期高齢者は、65歳～74歳の前期高齢者に比べ、要介護（要支援）の認定を受ける割合が約7倍増加するとされ、今後、福祉・介護施設の適正配置や公共交通網の充実などが必要になると考えられます。

#### ③ 世帯数

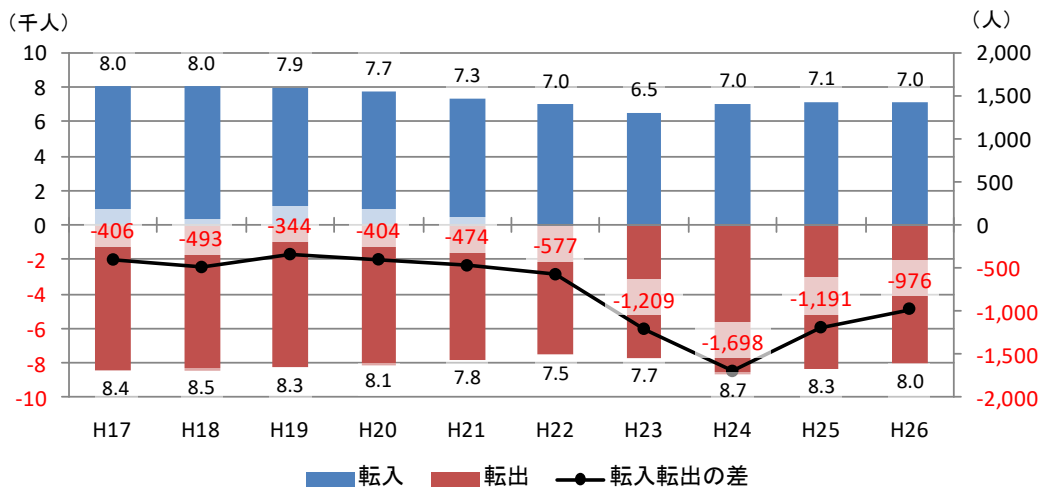
世帯数は、平成22年まで増加を続けていますが、今後は人口減少に伴い、減少が見込まれます。また、核家族化の進展に伴い、1世帯あたりの人口は年々減少し、平成22年時点では、1世帯あたり2.5人となっています（図-3参照）。このほか、少子高齢化により、単身高齢者が増加すると見込まれます。



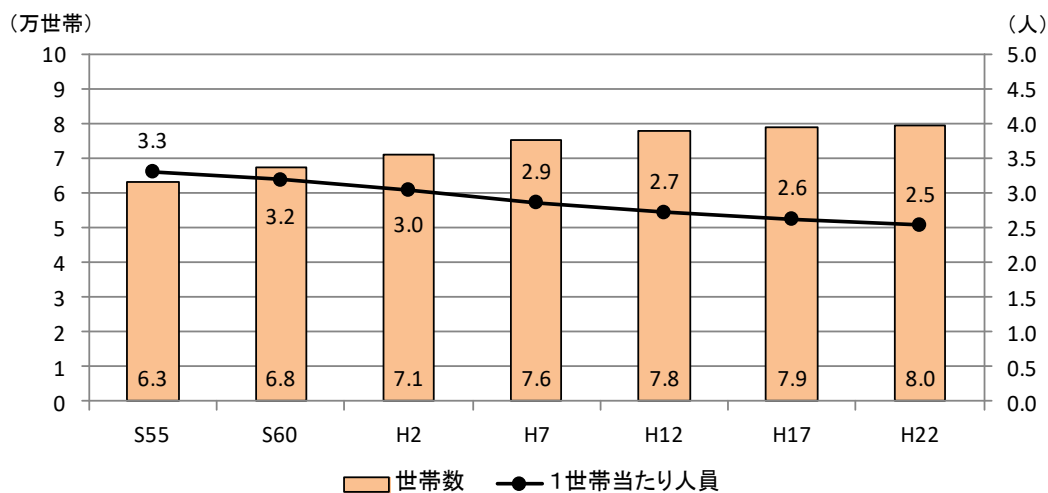
《 図-1 年齢3区分人口の推移と将来見通し 》 \*国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所の資料をもとに作成



《 図-2 転出と転入人口の推移 》 \*沼津市統計書をもとに作成



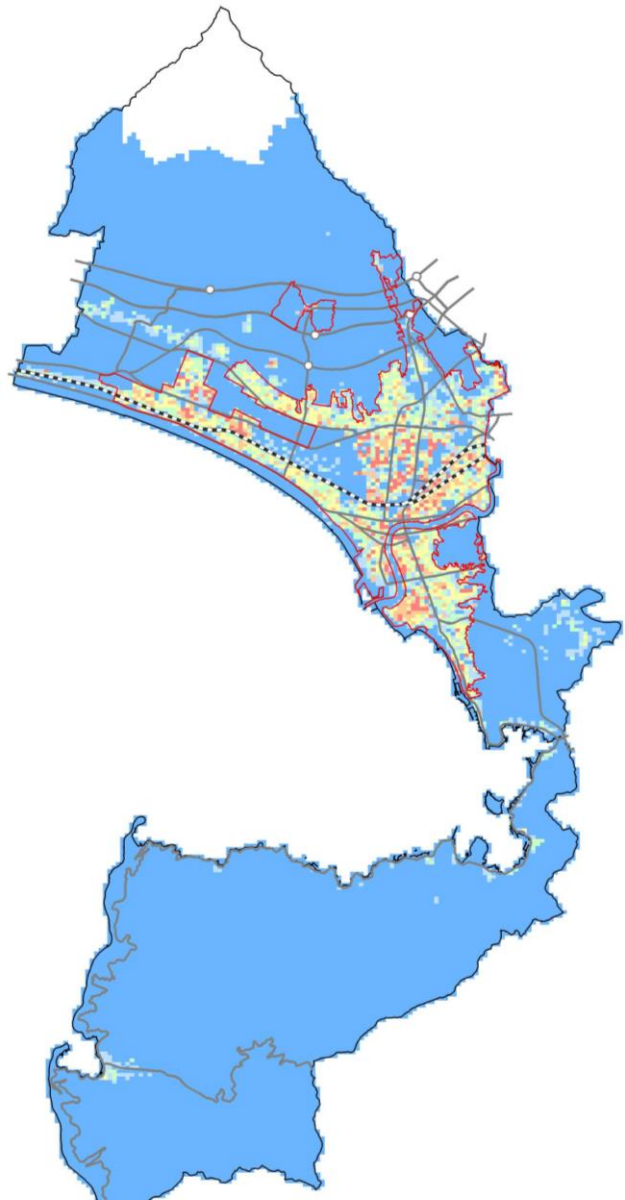
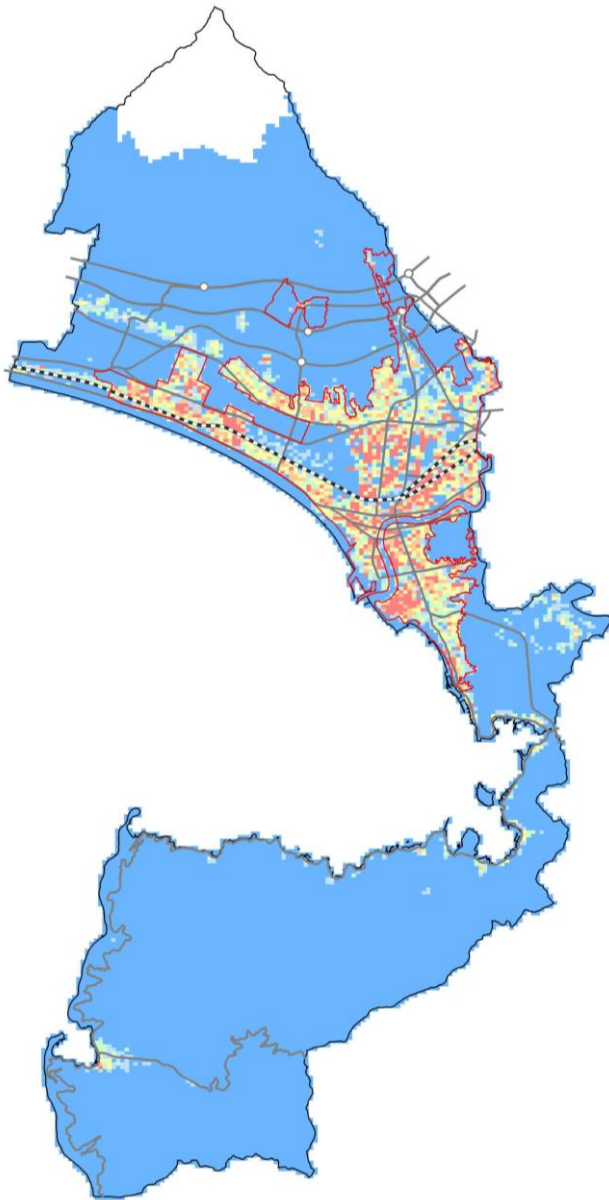
《 図-3 世帯数の推移 》 \*国勢調査の資料をもとに作成



《 図-4-① 平成22年と令和12年の人口分布比較 》

<平成22年人口分布>

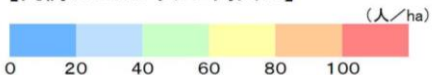
<令和12年人口分布>



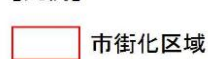
2000 0 1000 2000 4000 6000m



【凡例:100mメッシュ内人口】



【凡例】



\*人口分布、高齢化率とも、平成22年は国勢調査、令和12年は国勢調査をもととする推計値

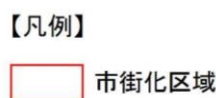
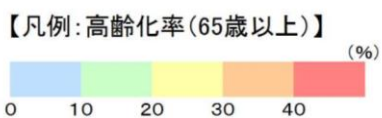
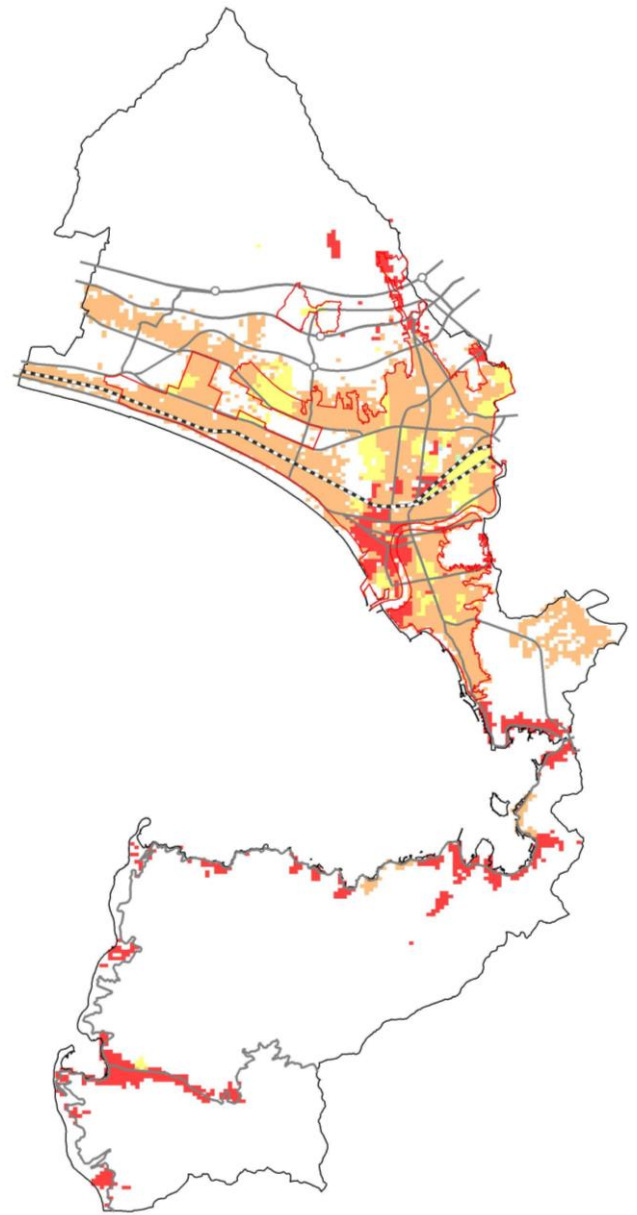
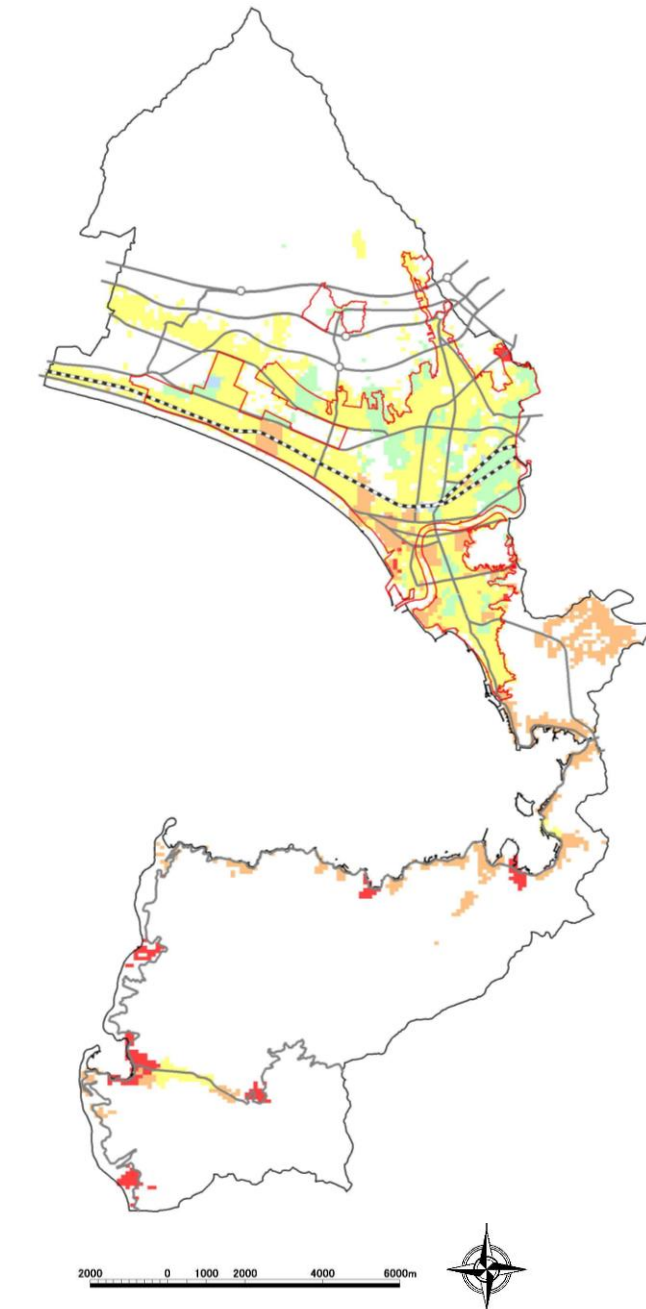
着目点

- 令和12年における、本市の市街地では、生活利便施設\*が存続できる目安とされる人口密度1haあたり40人以上を維持すると見込まれています。
- 沼津駅南側、南部沿岸部等では人口減少が大きいと見込まれています。

《 図-4-② 平成22年と令和12年の高齢化状況比較 》

<平成22年高齢化率>

<令和12年高齢化率>



\*空白の部分は、平成22年国勢調査において人口が0人であることを示す。

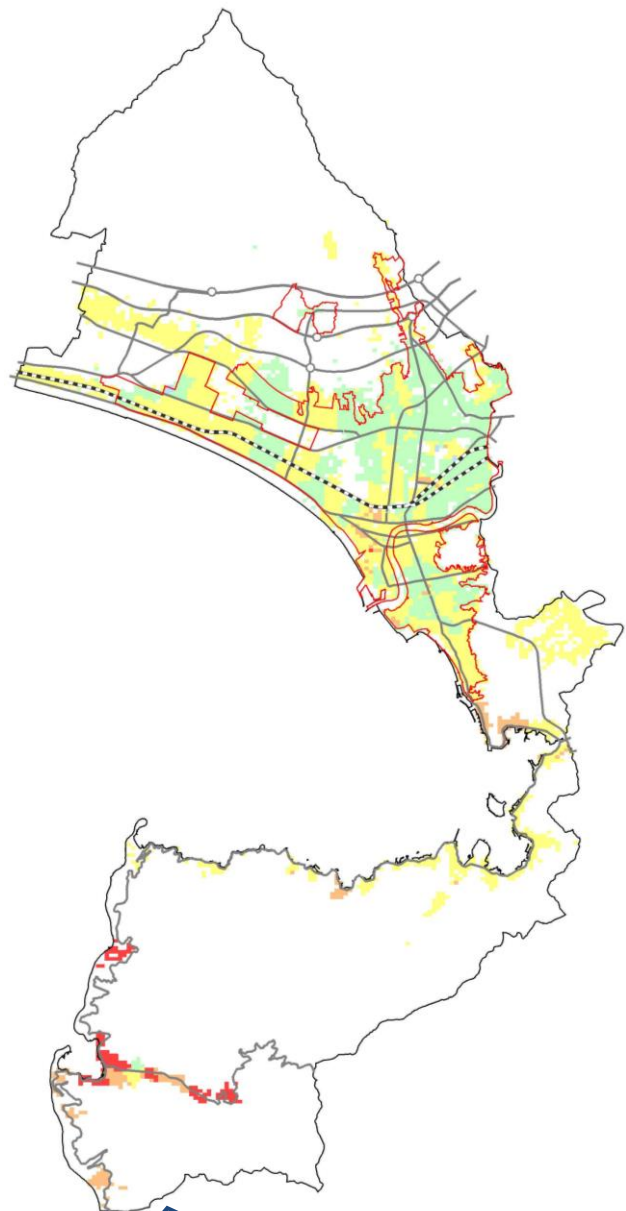
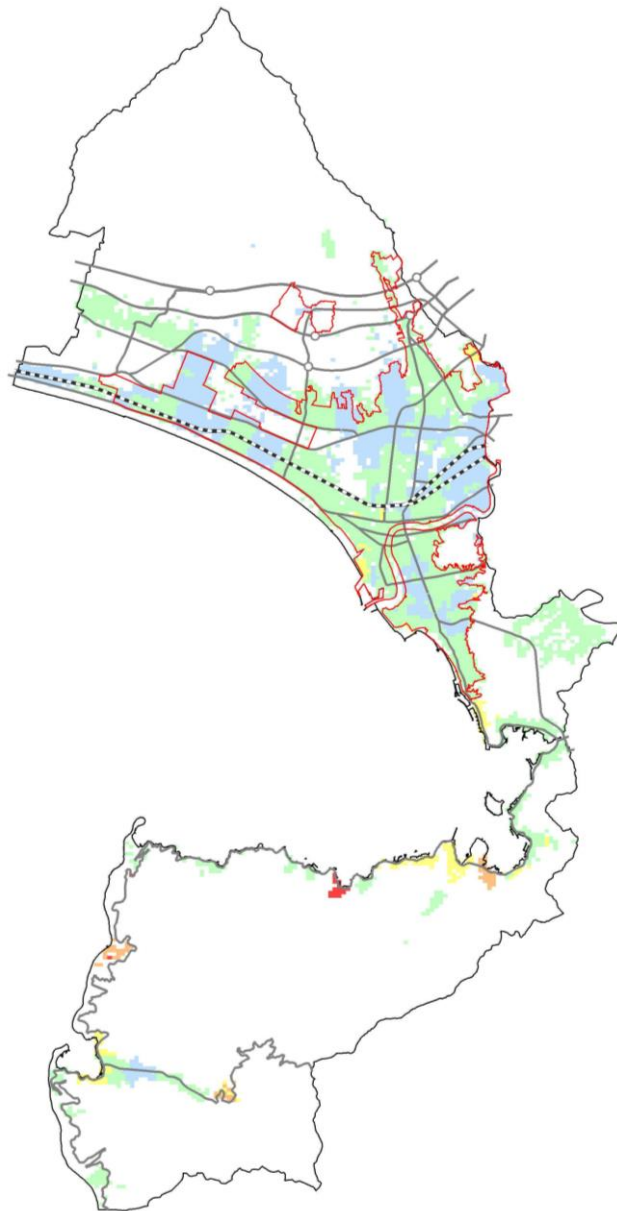
着目点

- 令和12年には、高齢化が進行し、ほとんどの地域で高齢化率30%を上回ると見込まれています。
- 沼津駅南側、三浦（静浦、内浦、西浦）・戸田地区では高齢化の進行が他の地域に比べ優先的に進展すると見込まれています。

《 図-4-③ 平成22年と令和12年の後期高齢者人口割合の状況比較 》

＜平成22年後期高齢者人口の割合＞

＜令和12年後期高齢者人口の割合＞



2000 0 1000 2000 4000 6000m



【凡例：後期高齢化率（75歳以上）】  
(%)



【凡例】  
市街化区域



\*空白の部分は、平成22年国勢調査において人口が0人であることを示す。

着目点

- 令和12年には、75歳以上人口の増加により、多くの地域で後期高齢化率20%を上回ると見込まれています。
- 特に、沼津駅南側、三浦（静浦、内浦、西浦）・戸田地区では高齢化の進行が他の地域に比べ先行的に進展すると見込まれています。



**課題** 人口減少と少子高齢化の進展により、従来地域が有していた交流機能や生産力等が低下し、都市全体の活力低下が懸念

本市は、人口減少や少子高齢化の進展などにより、税収の減少や社会保障に係る行政コストが増大することが懸念されています。

そのため、定住人口の維持・向上と、周辺都市間の交流人口の増加に向けて、日常生活圏ごとの地域特性に合わせた生活機能の維持・向上を図ることで、多様なライフスタイルに応じた豊かな生活を送ることができる都市構造としていくことが求められています。

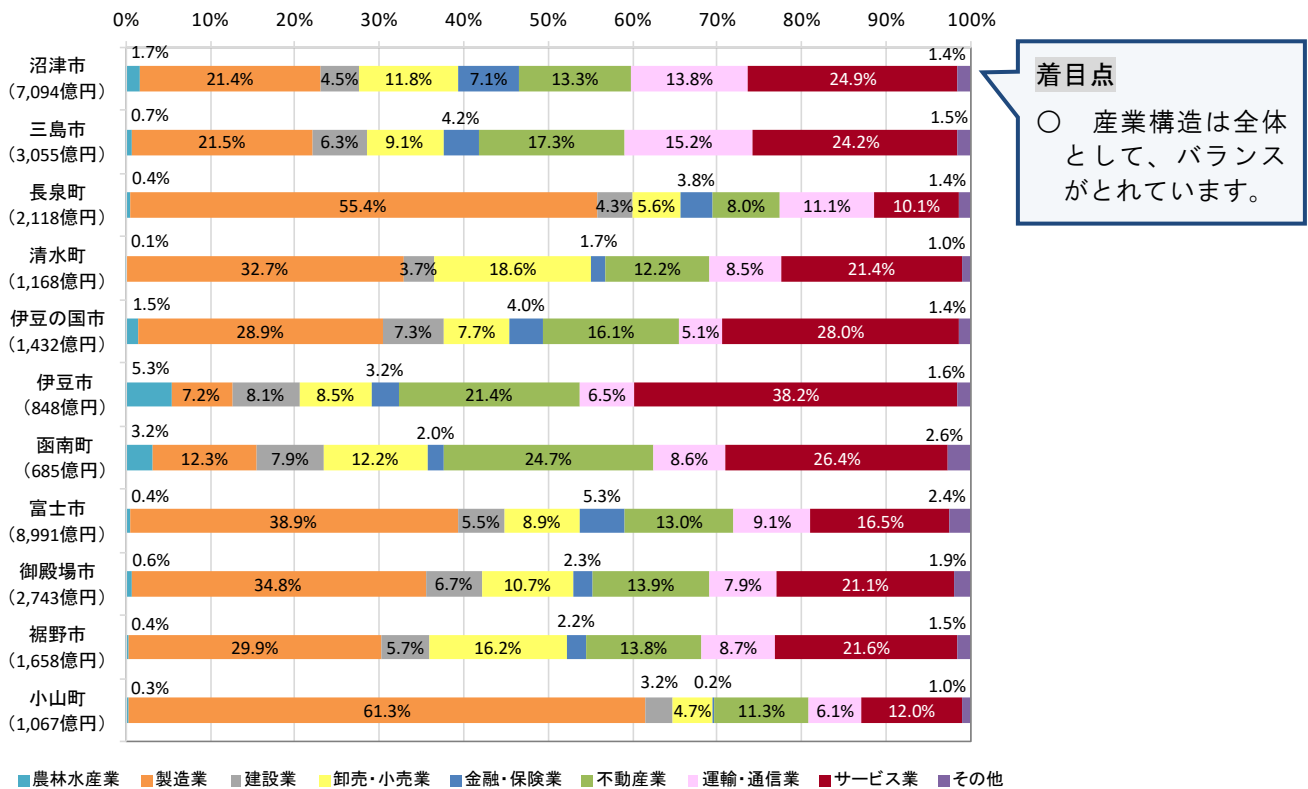
(2) 産業の動向

本市は、豊かな自然と恵まれた立地条件のもと、農業や水産業などの第一次産業、製造業を中心とした第二次産業、そして、商業やサービス業などの第三次産業と、すそ野の広い産業を有しています。産業の総生産額の割合を周辺都市と比較すると、本市の産業構造は全体として、特定の産業に偏ることなく存在する傾向が読み取れます（図-5参照）。

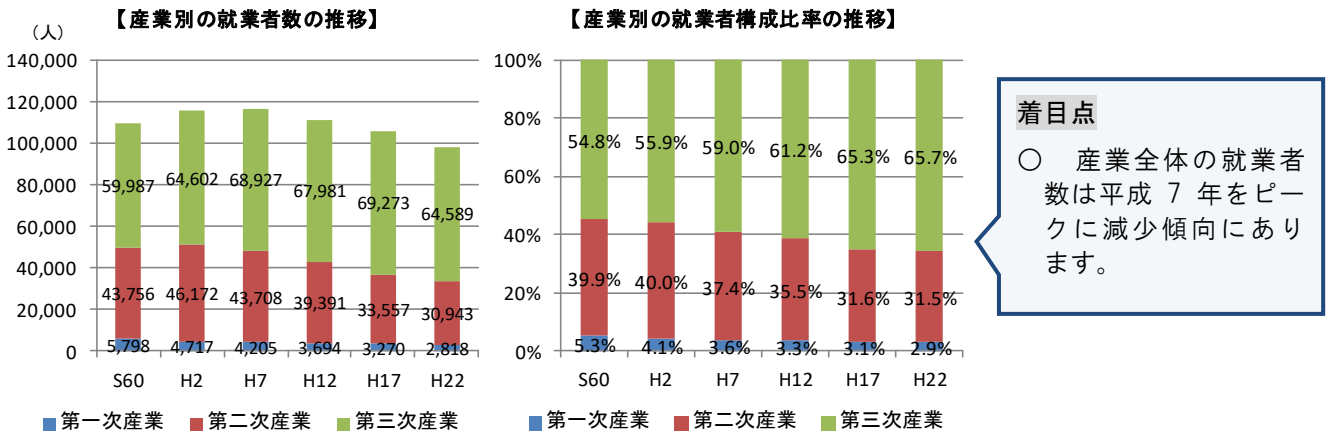
本市の産業は、人口減少やリーマンショック\*（平成20年）、東日本大震災（平成23年）の影響もあり、産業全体の就業者数や生産額は減少している傾向にあります。

産業別に状況をみると、就業者や生産額の構成比から第一次産業と第二次産業の割合が低下しています（図-6、図-7参照）。

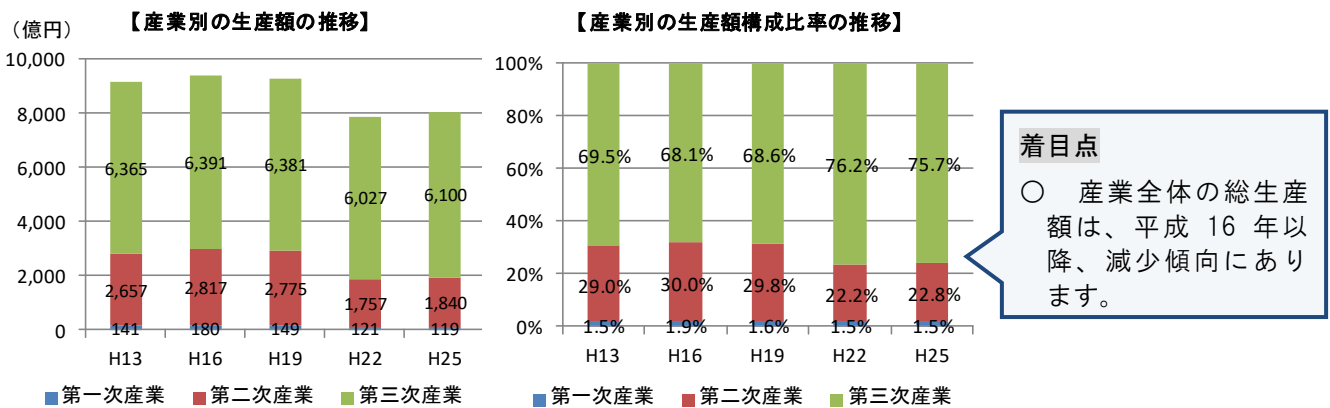
《 図-5 周辺都市との総生産額の割合比較（平成25年） 》 \*しずおかけんの地域経済計算をもとに作成



《 図-6 産業別の就業者数と就業者構成比率の推移 》 \*国勢調査をもとに作成



《 図-7 産業別の生産額とその構成比率の推移 》 \*しずおかけんの地域経済計算をもとに作成



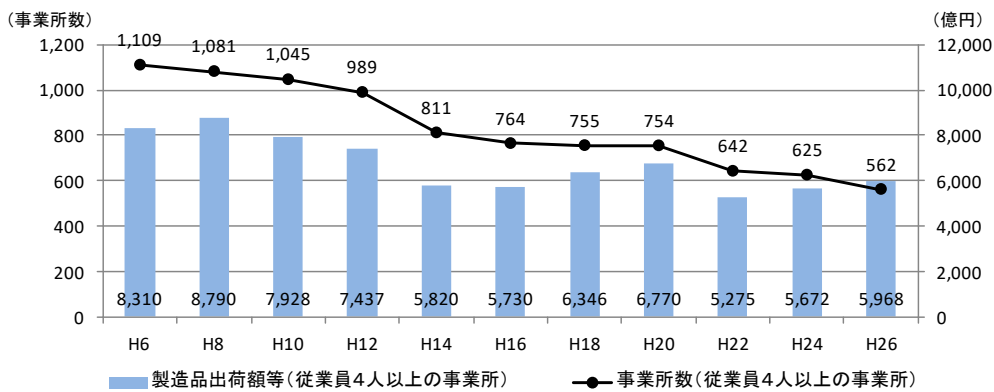
(2-1) 工業

本市は、戦後早い時期から工作機械、電気機械メーカーの工場が進出し、地域産業の核となるとともに、地域の中小企業が技術力を高めながら、大企業と連携して調和の取れた工業集積が図られてきました。

本市の事業所数は、減少傾向にあります。一方、製造品出荷額等は、リーマンショック\*のあった平成20~22年にかけて減少していますが、近年回復傾向にあります(図-8参照)。

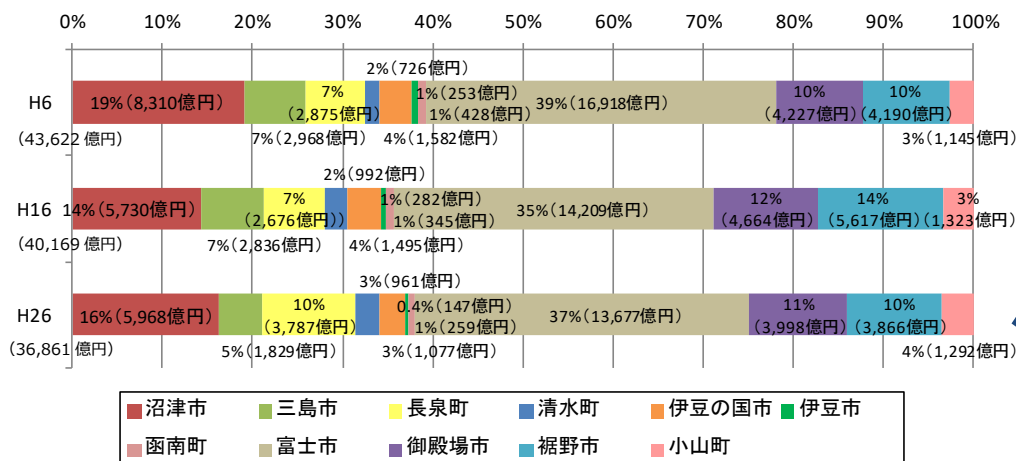
《 図-8 製造業の製造品出荷額等と事業所数の推移 》

\*工業統計調査をもとに作成



《 図-9 周辺都市の製造業の製造品出荷額等の合計に占める割合の推移 》

\*工業統計調査をもとに作成



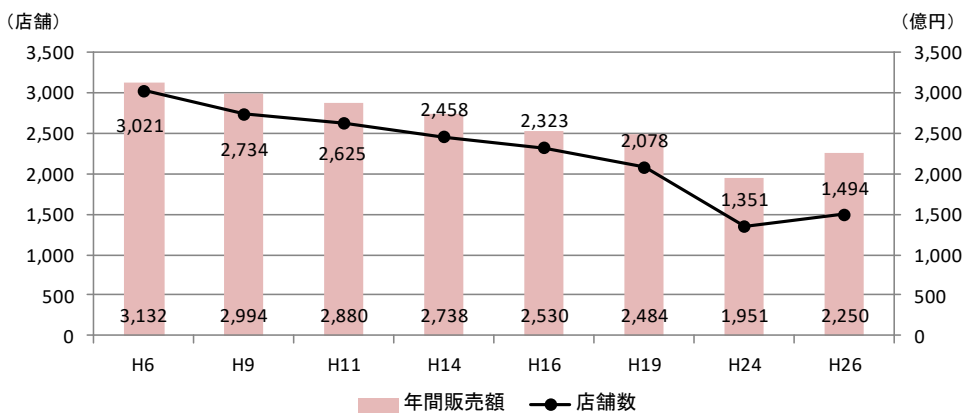
**着目点**  
 ○ 本市の製造品出荷額等は、周辺都市のなかで富士市に次いで高い割合を占めています。



(2-2) 商業

本市の商圈人口\*は、平成18年度の静岡県消費動向調査\*において、富士市、旧芝川町を除く県東部地域全域にわたる、約100万人に及んでいましたが、近年の中心市街地における大型店の相次ぐ撤退をはじめ、近隣市町における大型商業施設の出店による近隣市町の商業力の上昇などにより、本市における商業の求心力は低下傾向にあります。

《 図-10 小売業の年間販売額と店舗数の推移 》 \*商業統計調査、経済センサス活動調査をもとに作成

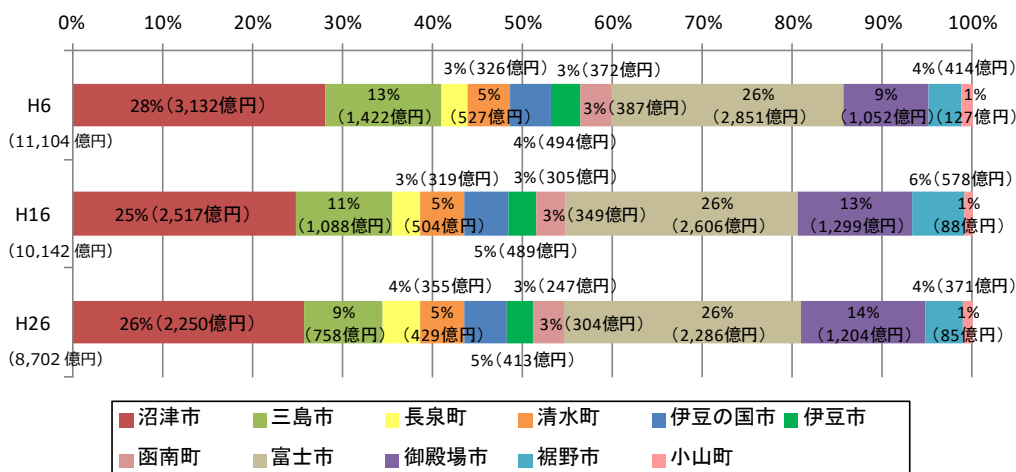


着目点

○ 小売業年間販売額及び店舗数は、減少傾向でしたが、近年回復傾向にあります。

《 図-11 周辺都市の小売業の年間販売額の合計に占める割合の推移 》

\*商業統計調査、経済センサス活動調査をもとに作成

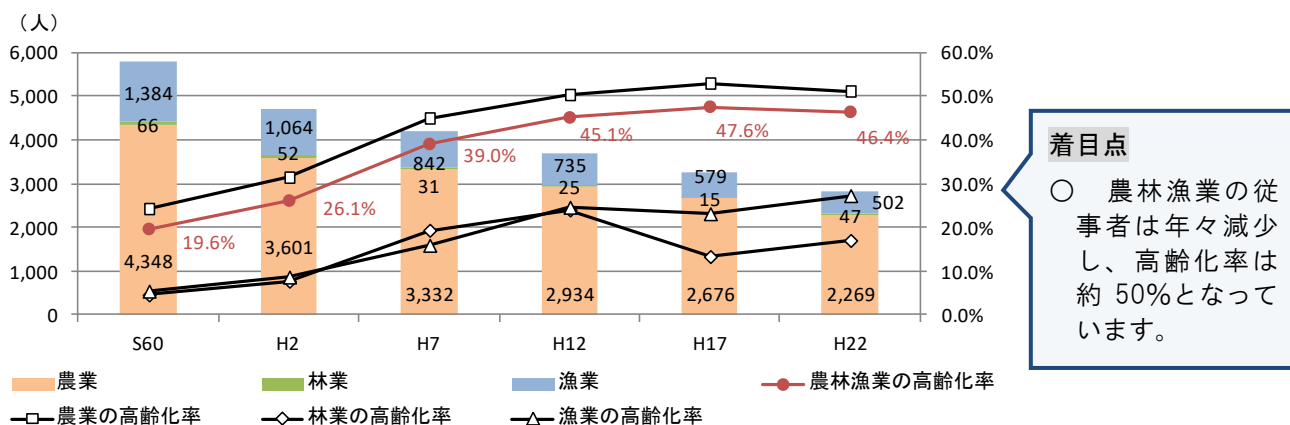


(2-3) 農林水産業

本市の農林水産業は、恵まれた自然環境を背景に地域の特性に応じ、温州みかんや茶などの農産物、真鯛やあじの養殖漁業、あじの干物等の水産加工業など、多様な産業が営まれてきました。

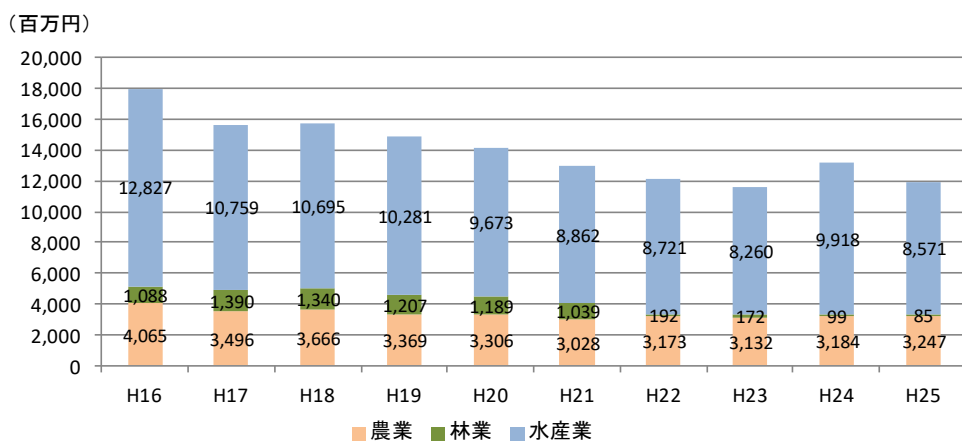
しかしながら、従事者の高齢化や後継者不足、販売価格の低迷などにより、年々経営環境は厳しさを増しています。

《 図-12 農林漁業の従事者の推移と高齢化率 》 \* 国勢調査をもとに作成。高齢化率とは65歳以上の割合



**着目点**  
 ○ 農林漁業の従事者は年々減少し、高齢化率は約50%となっています。

《 図-13 農林水産業の生産額の推移 》 \* しずおかけんの地域経済計算をもとに作成



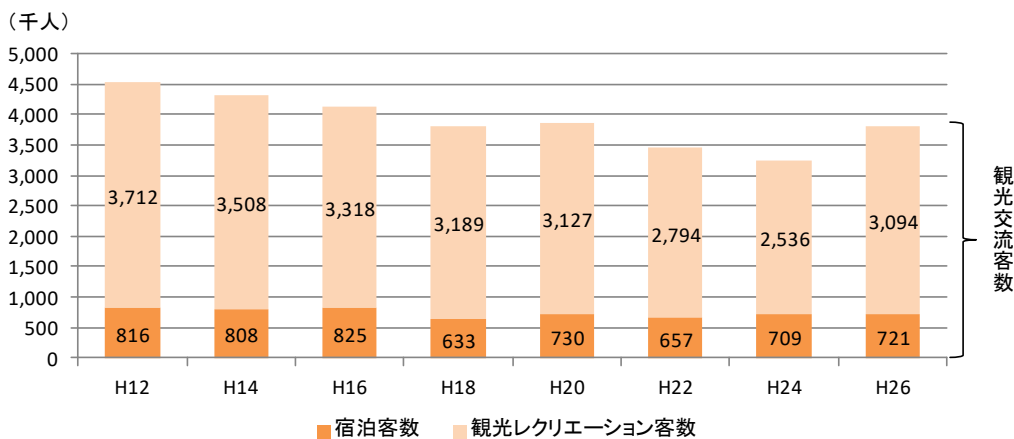
(2-4) 観光

本市は、富士・箱根・伊豆といった国際的な観光資源への近接性を背景に、これらの地域への主要な玄関口の一つとして、また、首都圏からのアクセスの良さを活かして、観光の振興に努めてきました。

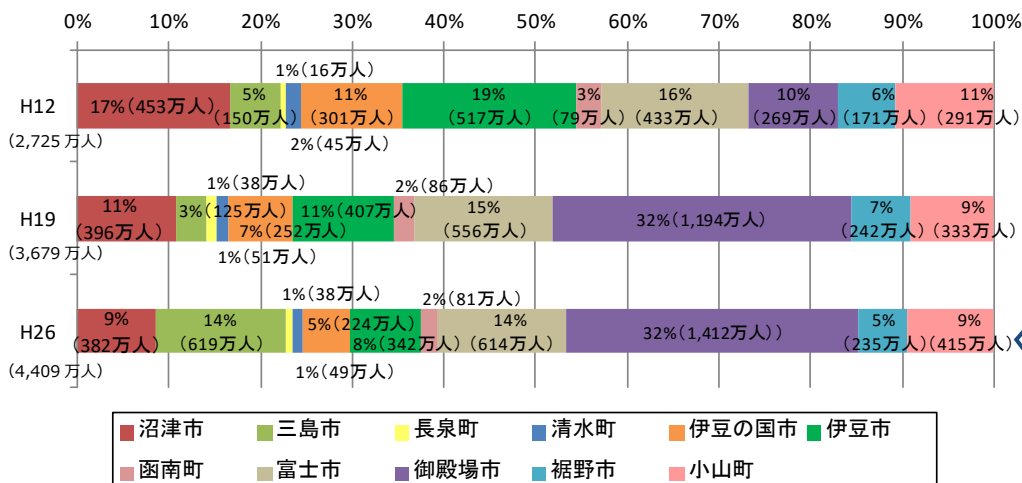
本市の宿泊客数は、概ね 60 万～80 万人台で推移しています。観光レクリエーション客数\*は、リーマンショック\*（平成 20 年）や東日本大震災（平成 23 年）の影響で落ち込みましたが、その後は回復傾向にあり、平成 26 年は約 300 万人が本市を訪れています（図-14 参照）。

周辺市町と比較した場合、御殿場市、三島市、富士市、小山町に次いで観光交流客数\*が多いものの、平成 12 年から平成 26 年の周辺都市の観光交流客数\*の合計に占める割合は8%減少しており、伊豆市に次いで減少率が大きい結果となっています（図-15 参照）。

《 図-14 宿泊客数と観光レクリエーション客数\*の推移 》 \*静岡県観光交流の動向をもとに作成



《 図-15 周辺都市の観光交流客数\*の合計に占める割合の推移 》 \*静岡県観光交流の動向をもとに作成

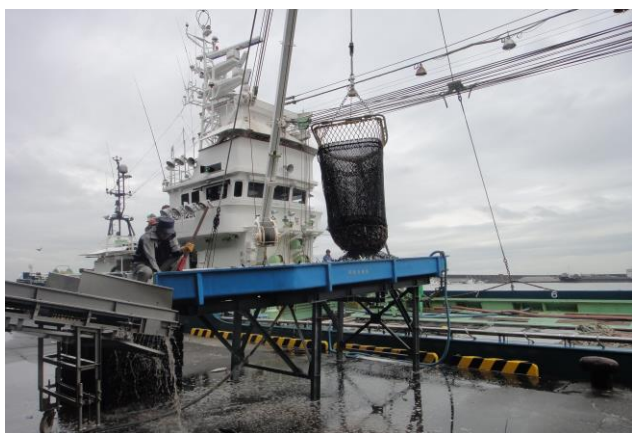


**着目点**  
○ 本市の観光交流客数\*は、周辺都市の合計に占める割合が年々減少しています。

**課題** 人口減少や経済のグローバル化、社会情勢等の影響により、産業全体の就業者及び生産額が減少傾向にあり、都市全体の活力が低下

本市は、人口減少や経済のグローバル化、社会情勢等の影響もあり、産業全体の就業者及び生産額が減少し、都市全体の活力が低下しています。

そのため、本市の持つ潜在力や強みを活かしながら、産学官や異業種の連携・交流を通じて、今後成長が期待される医療・健康、福祉、環境などの分野における新産業の創出を図るとともに、既存の産業の維持・育成と本市の経済を牽引する産業の立地促進が求められています。







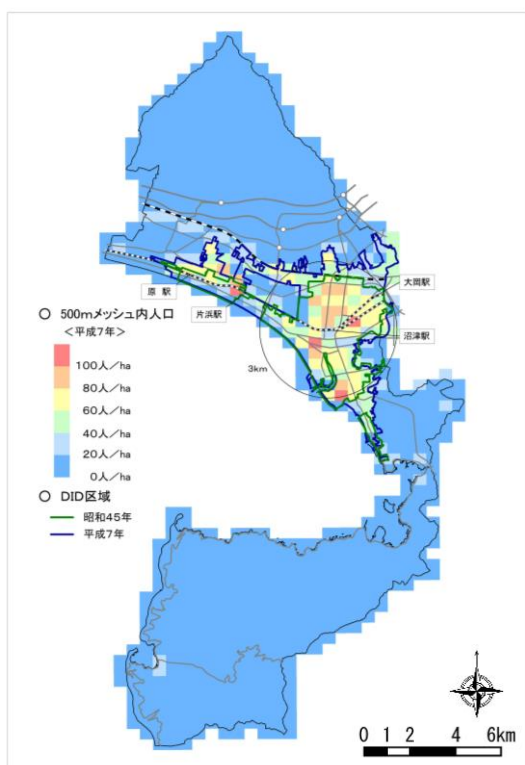
(3) 市街化の動向

本市の人口集中地区（D I D区域）\*は、高度成長期\*の人口増加に伴う郊外部（主に市北部）の住宅地開発により、昭和45年から平成22年にかけて面積は1.5倍に拡大しています。

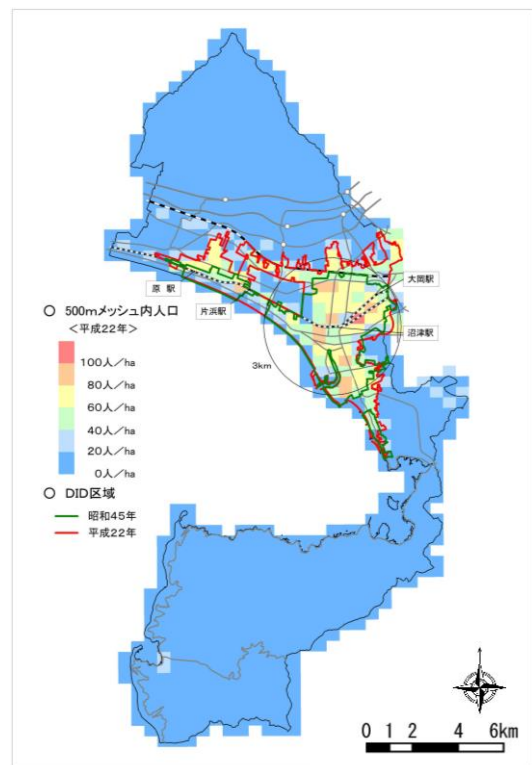
平成7年からは人口集中地区\*の面積及び人口密度ともに横ばいの状況ですが、下図では沼津駅から3 km圏域や原駅・片浜駅周辺などで人口密度の低下がみられます。

《 図-16-① 人口集中地区\*の推移 》 \*国勢調査、国土数値情報の資料をもとに作成

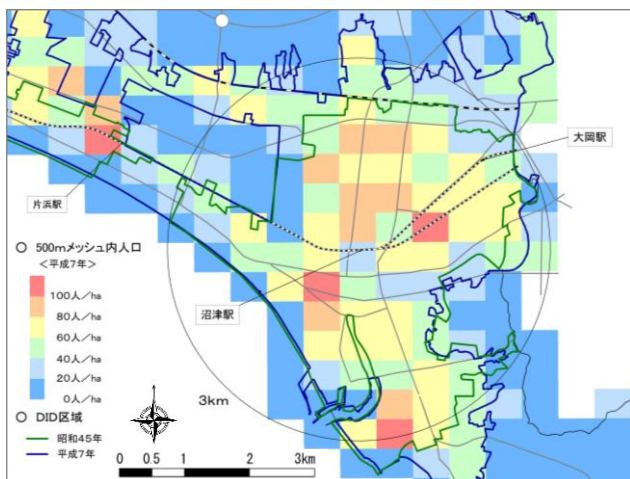
＜平成7年人口分布（市全域）＞



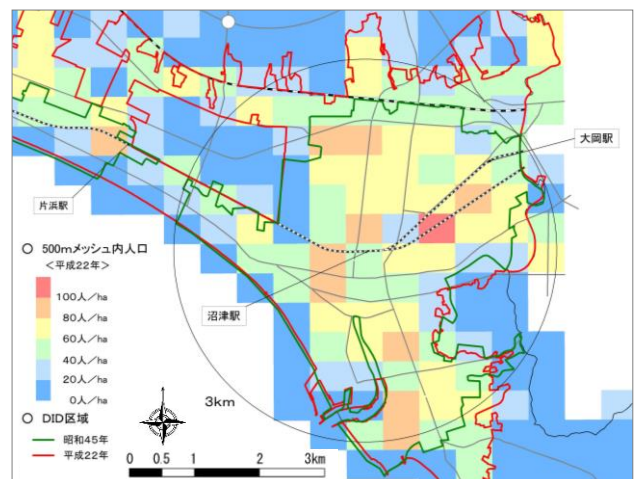
＜平成22年人口分布（市全域）＞



＜平成7年人口分布（中心市街地）＞

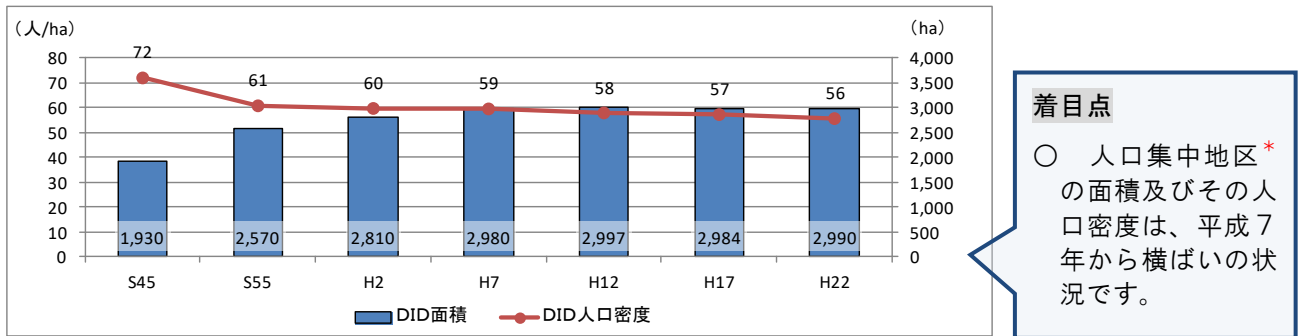


＜平成22年人口分布（中心市街地）＞





《 図-16-② 人口集中地区\*の面積とその人口密度の推移 》



**課題** 今後さらなる人口減少による市街地の低密度化が懸念

市街地の拡散、人口の低密度化は、中心市街地の活力低下や環境負荷、都市財政の圧迫などを引き起こすことになり、都市の持続性への影響が懸念されます。

そのため、市街地の拡散の抑制と、生活圏の生活利便性の向上により、市街地における人口密度の維持・向上を図ることが求められています。

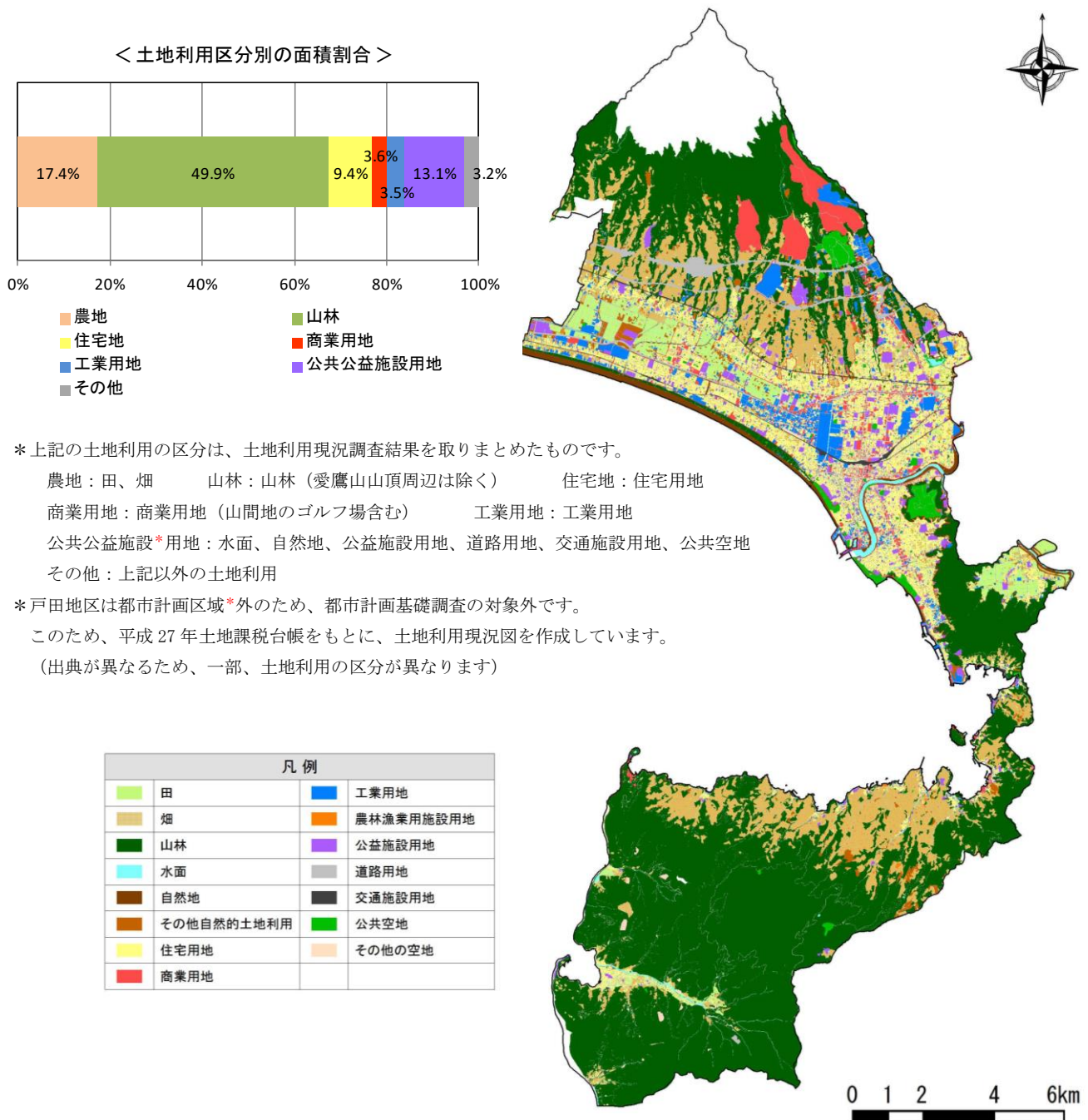


(4) 土地利用の現況

本市の都市計画区域\*内の土地利用は、全体の約67%を農地や山林等の自然的土地利用\*が占め、豊かな自然環境のなか、地形的な制約もあり、コンパクトな市街地が形成されています。

住宅地、商業用地、工業用地等の都市的土地利用\*をみると、市役所や学校等の公共公益施設\*用地が約13%と一番多く、次いで住宅地が約9%となっています。工業用地は、昭和40年代に整備されたものを中心に、国道1号沿道や東名高速道路周辺等の交通利便性が高い地区に集積しています。

《 図-17 土地利用現況図 》 \*平成24年都市計画基礎調査等をもとに作成





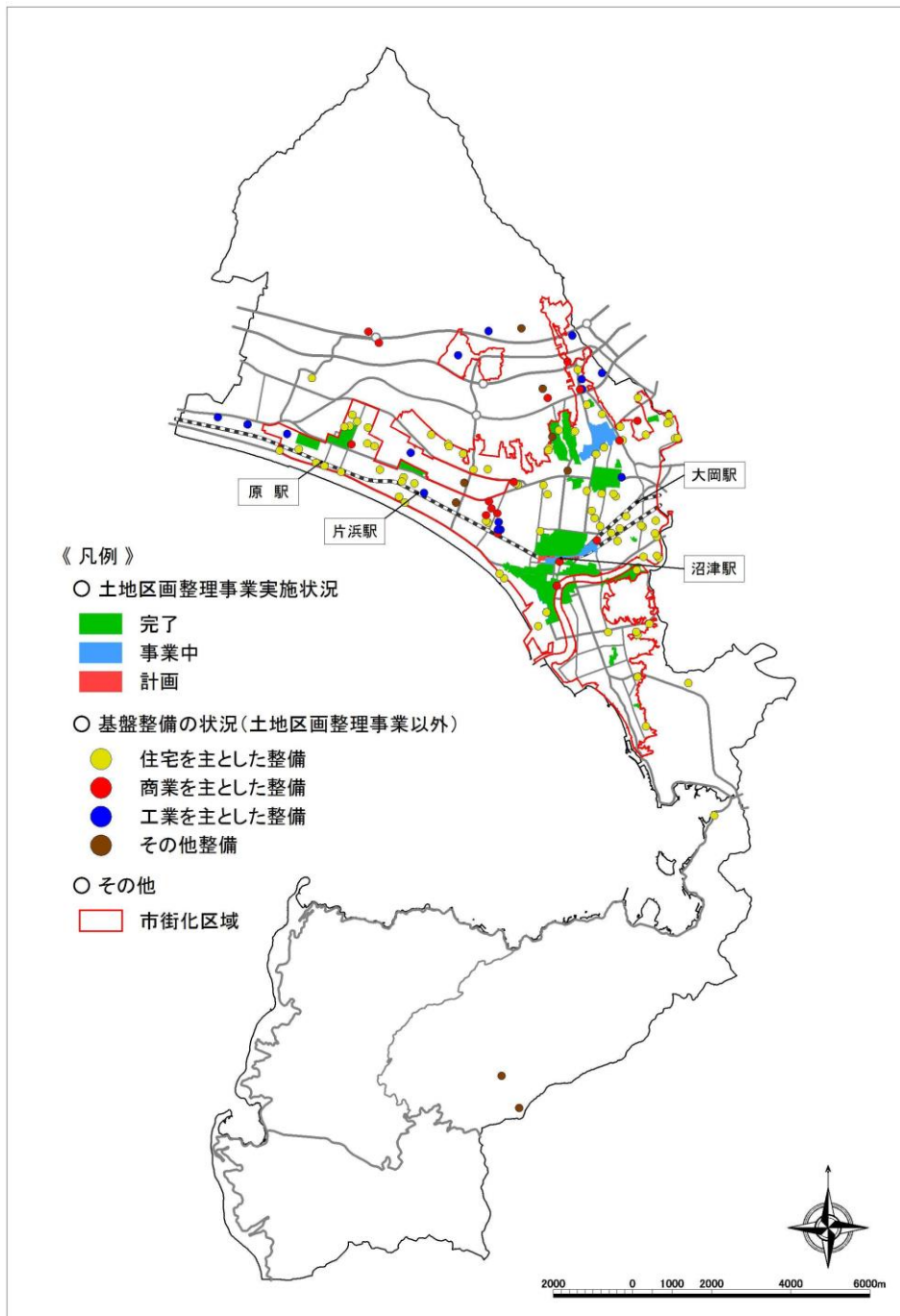
(5) 基盤整備\*の状況

① 土地区画整理事業等の動向

本市の土地区画整理事業等は、戦災復興のために着手した沼津駅周辺の中心市街地をはじめ、原駅、片浜駅等の鉄道駅周辺のほか、愛鷹山丘陵部等を対象に住宅開発が進められてきました。

現在、JR東海道本線とJR御殿場線の鉄道高架事業と併せて実施する沼津駅周辺と岡宮北地区で土地区画整理事業を行っており、良好な居住環境の形成及び市街地の再整備を進めています。

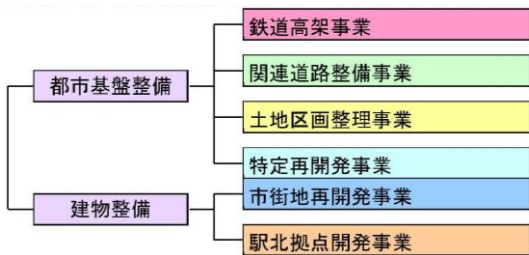
《 図-18 土地区画整理事業等の動向 》 \*平成24年都市計画基礎調査をもとに作成



■ 沼津駅周辺総合整備事業の推進

○ 中心市街地の活性化と新たな都市の魅力をつくるため、鉄道の高架化や土地区画整理事業を実施し、高架下や鉄道跡地など新たに活用できる土地の創出による新たな都市機能の導入を図るとともに、沼津駅周辺の交通問題の解決、鉄道で分断された南北市街地の一体化等を推進してまちを再生する、沼津駅周辺総合整備事業に取り組んでいます。

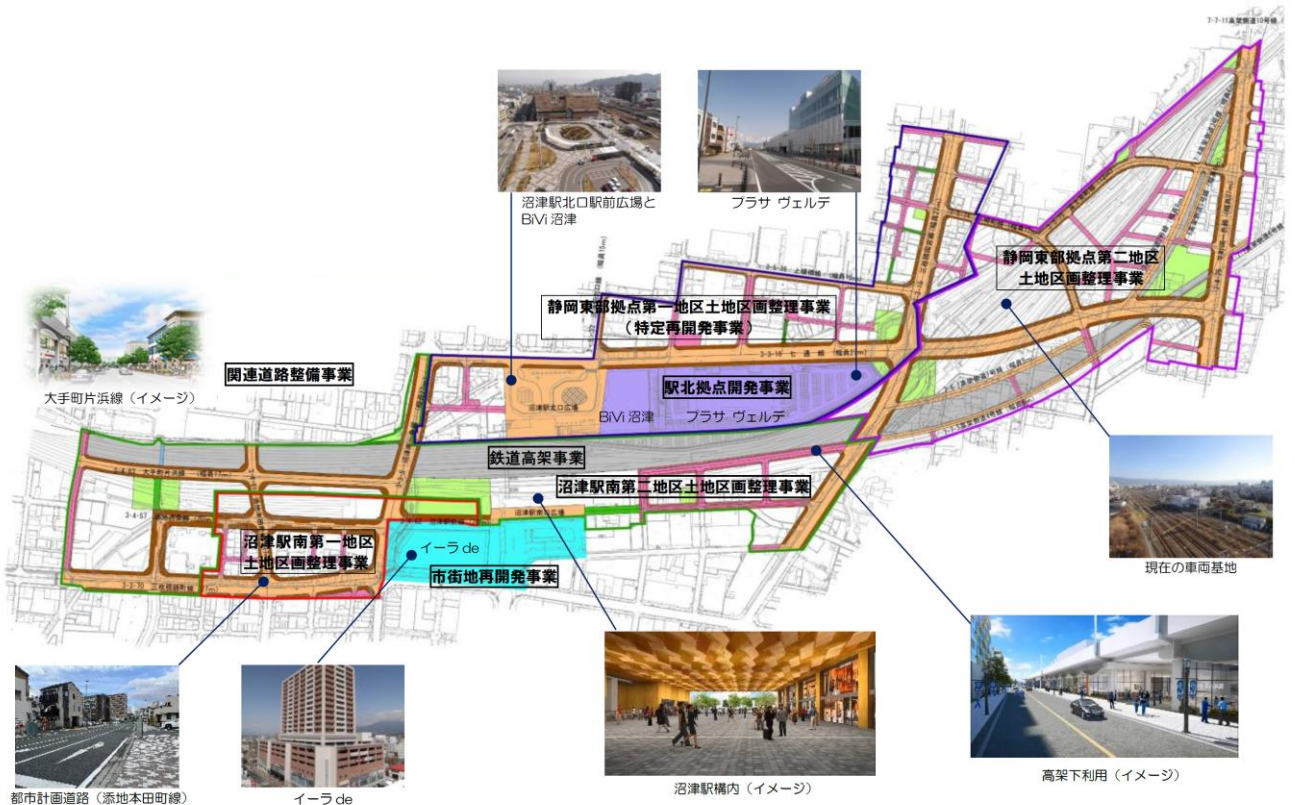
○ 沼津駅周辺総合整備事業の仕組み



○ 鉄道高架事業（連続立体交差事業）の概要

- ・ 沼津駅付近のJR東海道本線約 3.7km、JR御殿場線約 1.6km を高架化し、併せて現在中心市街地付近にある車両基地、貨物駅を移転する事業
- ・ 鉄道による南北市街地の分断を解消し、一体的なまちづくりを推進（歩行者の南北往来の容易化や、現在の中心市街地の慢性的な交通渋滞の解消等）
- ・ 高架化や車両基地・貨物駅跡地などにより沼津駅周辺に新たに活用できる土地が発生

○ 沼津駅周辺総合整備事業の全体イメージ





② 道路・交通の動向

< 道路・交通 >

本市を取り巻く交通環境は、近年、大きく変化しています。平成 24 年に新東名高速道路、平成 26 年には東駿河湾環状線が開通したことにより、広域への交通利便性が飛躍的に向上しました。一方、このことにより、首都圏など広域からの自動車交通は、本市を通ることなく伊豆方面に向かうことが可能となりました。

《 図-19 都市計画道路整備の動向 》 \*市道路建設課「沼津市の都市計画道路整備状況図」をもとに作成



**課題** 新たな交通基盤による立地優位性の低下

東名愛鷹スマートインターチェンジ、新東名駿河湾沼津スマートインターチェンジが開通し、さらに今後、東駿河湾環状線の西への延伸という新たな交通基盤の整備が予定されており、伊豆の玄関口としての立地優位性の低下が懸念されるなか、新たな交通基盤の利便性を活かし「交流人口」や「新たな産業」を受け入れることで地域活力の向上を図ることが求められています。

< 公共交通 >

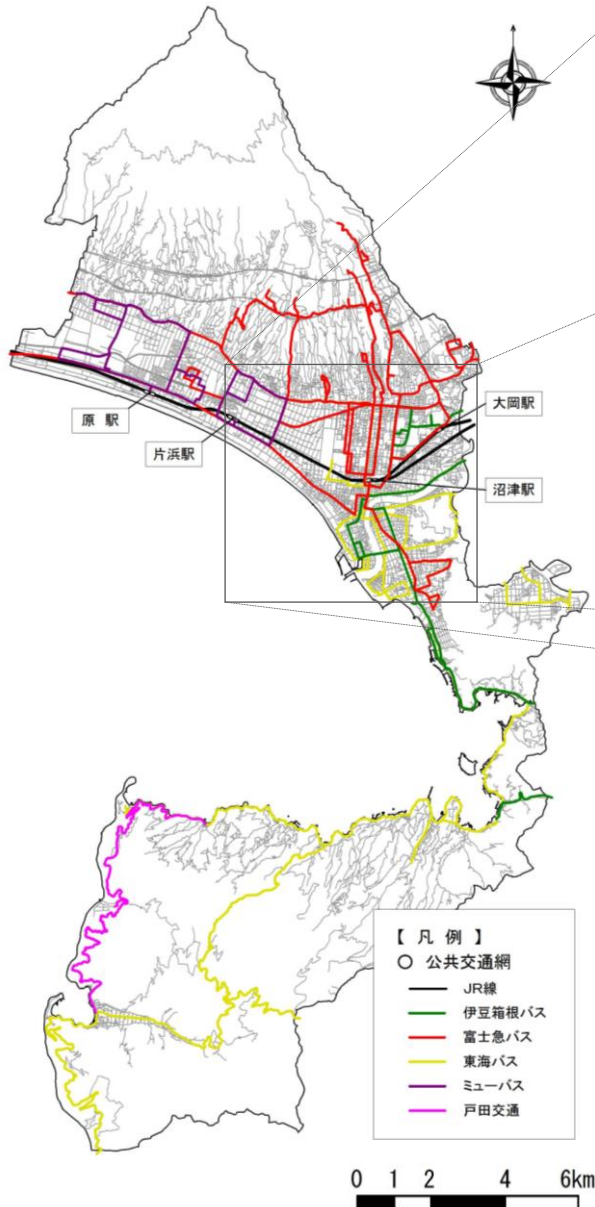
本市の公共交通は、JR東海道本線やJR御殿場線による鉄道交通と、バス路線などによるバス交通で構成されています。

バス路線は、沼津駅を中心に構成され、通勤・通学路線、沼津駅と三島駅を結ぶ路線、観光地へ向かう路線は、運行頻度が高い状況です。しかし、運行頻度が低い郊外部などでは乗降客数が減少傾向にあります。

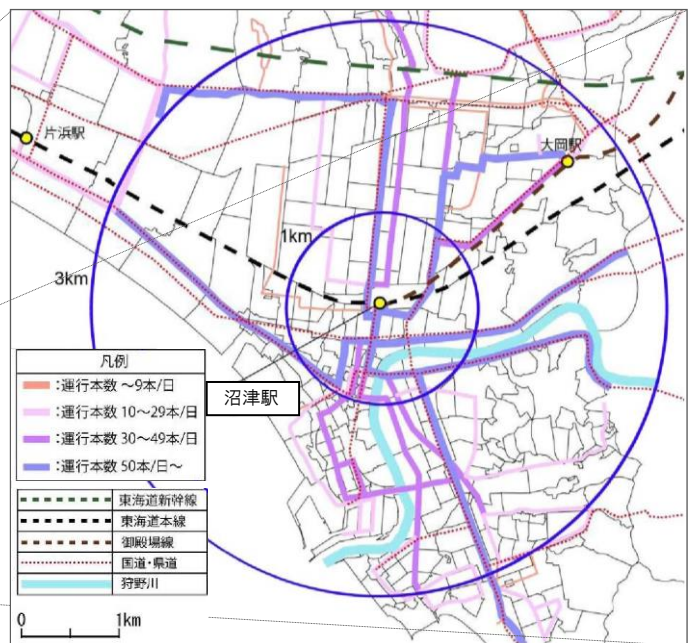
今後、人口減少や高齢化の進展が見込まれ、人口減少に伴い乗降客数が減少し、サービス水準も低下することが懸念されます。

《 図-20 公共交通網の現況 》 \*各バス会社HP、国土数値情報の資料等をもとに作成

■市全域公共交通網図



■沼津駅周辺バス路線運行状況図（平日）



着目点

○ バス路線網は、多くの路線で沼津駅を起点に運行されています。

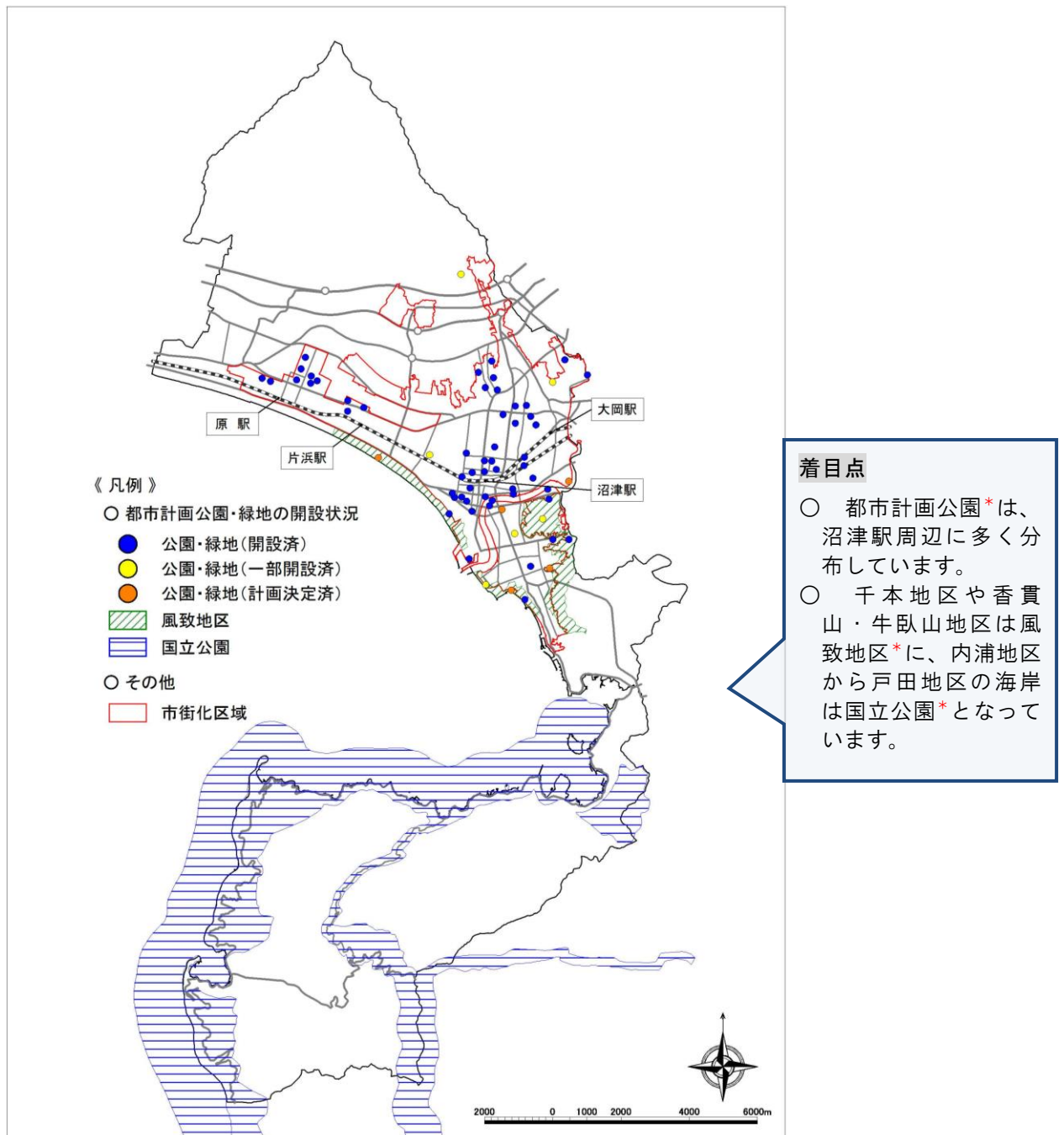


### ③ 公園・緑地の開設状況

本市の都市計画公園\*は、66箇所、324.82haが都市計画決定されており、そのうち開設済みは60箇所、125.80haで、整備面積率は38.7%となっています。都市計画緑地（緑道を含む）は、4箇所、14.30haが計画決定され、そのうち開設済みは3箇所、3.21ha、整備面積率は22.4%となっています。

また、風致地区\*や国立公園\*の指定などの土地利用規制により、良質な地域資源の保全が図られています。

《 図-21 都市計画公園\*・緑地の開設状況 》 \*平成27年都市計画基礎調査をもとに作成



## ④ 下水道等の整備状況

本市の下水道整備は、昭和 42 年の単独公共下水道中部処理区事業から始まり、これまでに中部処理区、内浦処理区、久連処理区、戸田処理区において、概ね整備済みであり、現在狩野川流域下水道関連公共下水道西部処理区、単独公共下水道狩野川左岸処理区の整備を行っています。平成 27 年度末時点の整備状況は、江梨の地域し尿処理施設、井田の漁業集落排水処理施設を含め全体計画面積は 4,764.5ha で、そのうち 1,945.3ha が供用可能となっています（表-1 参照）。

また、普及率（行政区域内人口に占める処理可能人口の割合）は 58.2%であり、全国・静岡県に比べ低い状況にあります（表-2 参照）。

《 表-1 下水道の整備状況 》 \*沼津市の下水道をもとに作成

| 種 別        |          | 全体計画区域面(ha) | 供用開始区域面積(ha) |
|------------|----------|-------------|--------------|
| 流域関連公共下水道  | 西部処理区    | 3,396.5     | 1,103.5      |
| 単独公共下水道    | 中部処理区    | 342.0       | 332.8        |
|            | 内浦処理区    | 58.3        | 51.7         |
|            | 狩野川左岸処理区 | 863.0       | 367.3        |
|            | 戸田処理区    | 86.0        | 71.3         |
|            | 久連処理区    | 9.5         | 9.5          |
| 地域し尿処理施設   | 江梨地区     | 5.1         | 5.1          |
| 漁業集落排水処理施設 | 井田地区     | 4.1         | 4.1          |
| 合 計        |          | 4,764.5     | 1,945.3      |

《 表-2 全国と静岡県の下水道普及率 》

|     | 下水道普及率（平成 27 年度末） | 参考資料    |
|-----|-------------------|---------|
| 沼津市 | 58.2%             |         |
| 全国  | 77.8%             | 国土交通省HP |
| 静岡県 | 62.1%             | 国土交通省HP |

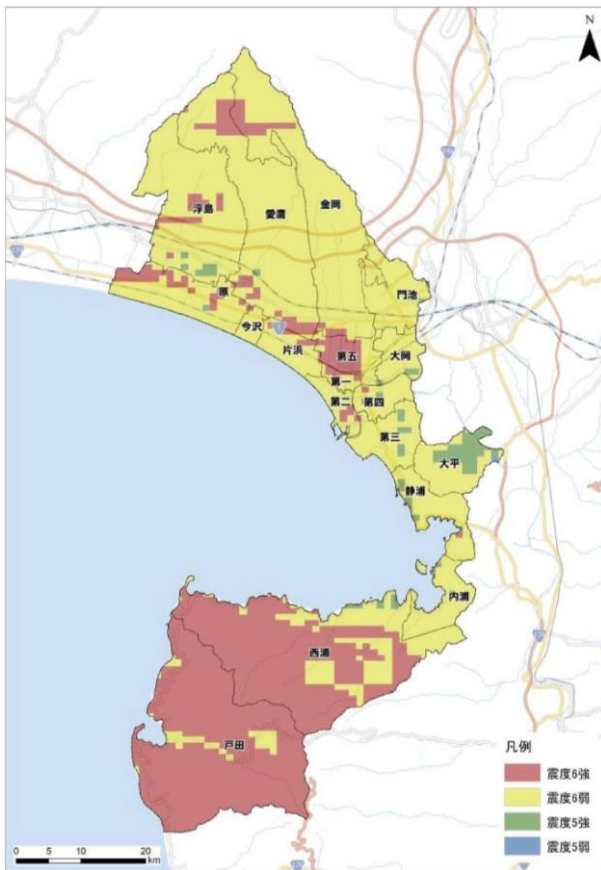
(6) 災害リスク

本市の災害リスクは、静岡県第4次地震被害想定\*において、南海トラフ巨大地震における地震の揺れや液状化、津波の想定のほか、建物倒壊、延焼などのリスクも示されています。

こうしたリスクと合わせて、近年、地球温暖化に伴い、自然災害が局地化、甚大化していることから、集中豪雨による洪水や土砂災害等への不安感が市民に広がっています。

《 図-22 震度分布 》

\*静岡県第4次地震被害想定\*をもとに作成

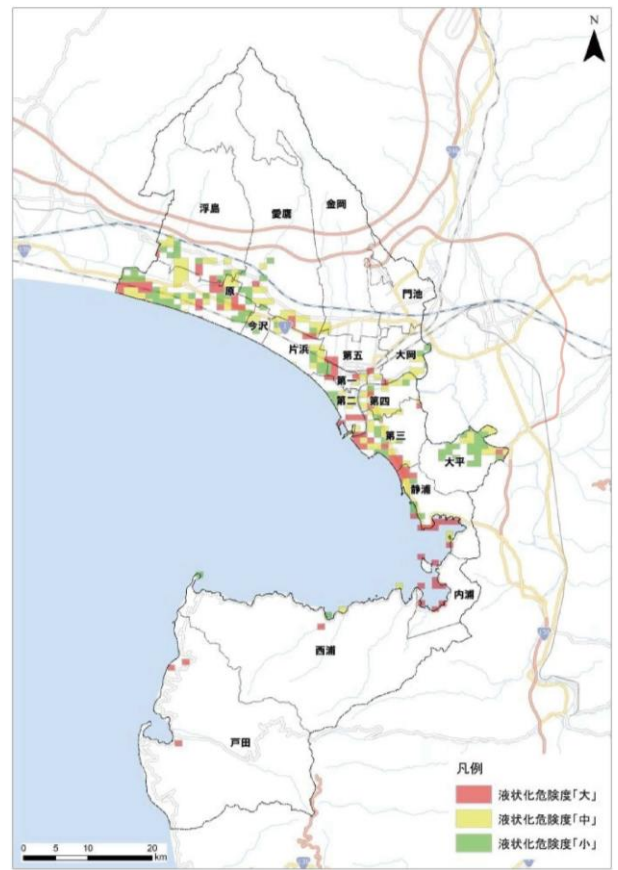


着目点

- ほぼ全域で「震度6弱以上」と想定されています。
- \* 気象庁によると、震度6弱以上では耐震性の低い木造建物が倒壊する恐れがあるとされています。

《 図-23 液状化 》

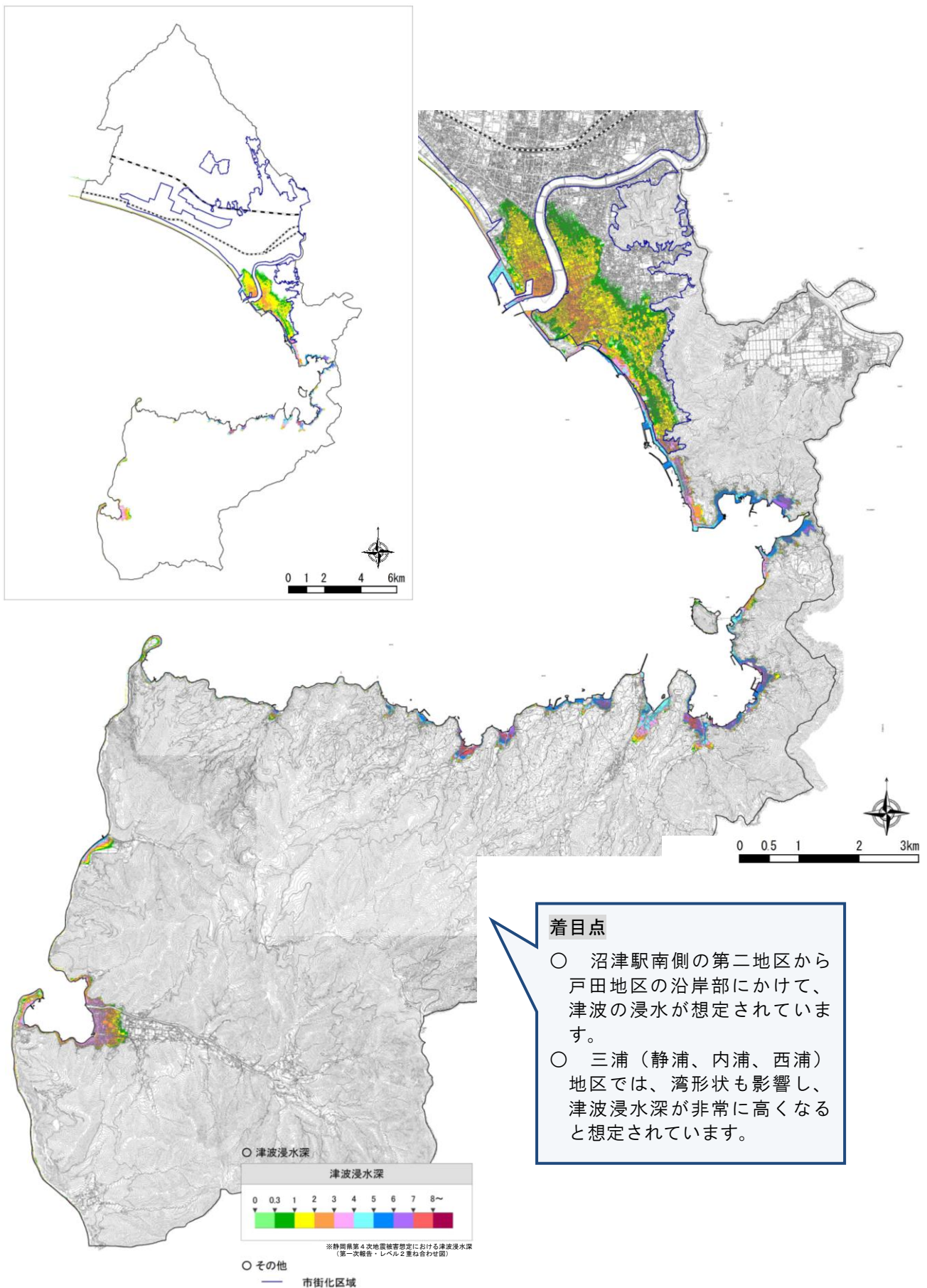
\*静岡県第4次地震被害想定\*をもとに作成



着目点

- 市域のおよそ9割で液状化の可能性はないものとされています。
- 液状化危険度「大」は沼津港周辺、静浦地区の一部のほか、地域に点在します。

《 図-24 津波浸水想定 》 \*静岡県第4次地震被害想定\*をもとに作成



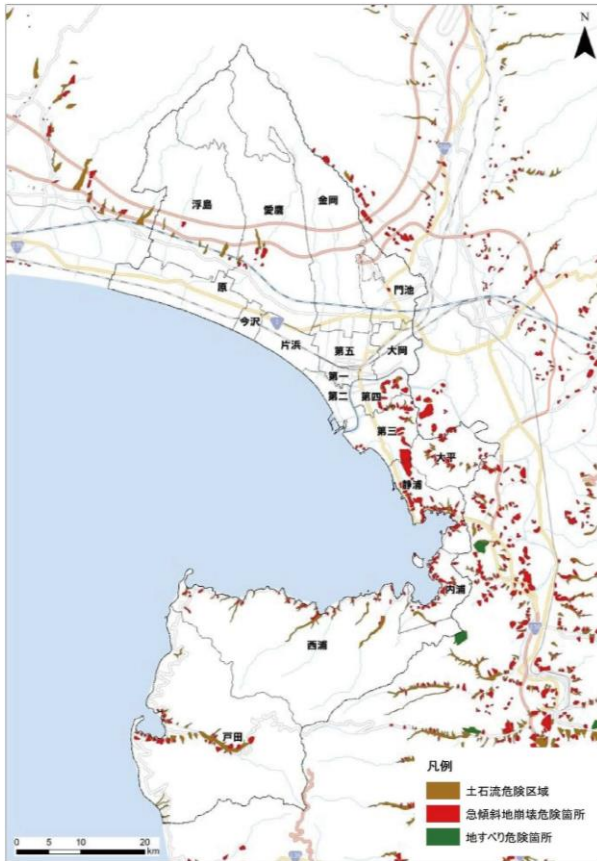
着目点

- 沼津駅南側の第二地区から戸田地区の沿岸部にかけて、津波の浸水が想定されています。
- 三浦（静浦、内浦、西浦）地区では、湾形状も影響し、津波浸水深が非常に高くなると想定されています。



《 図-25 土砂災害 》

\*平成24年都市計画基礎調査をもとに作成



着目点

- 土砂災害の危険性の高い区域は、第四地区以南に集中しています。
- 三浦（静浦、内浦、西浦）地区では、津波の浸水と重なるエリアも存在しています。

《 図-26 洪水 》

\*国土数値情報の資料をもとに作成



着目点

- 沼川・高橋川や狩野川周辺で洪水被害が想定されています。
- 沼川・高橋川や狩野川では、放水路、堤防整備など治水対策が進められています。

課題

甚大な人的・物的被害をもたらす災害リスクへの懸念

東日本大震災（平成23年）、熊本地震（平成28年）の発生や国内各地で頻発する大雨の状況などから、災害発生時における都市の脆弱性が明らかになっています。

静岡県第4次地震被害想定\*では、南海トラフ巨大地震における地震の揺れや液状化、津波の想定のほか、建物倒壊、延焼などのリスクも示されています。集中豪雨による洪水や土砂災害等に対する治水・治山対策\*と併せ、これらの市街地の脆弱性を改善する災害に強いまちづくりが求められています。

特に、津波の浸水が想定される地域では、地域住民が安心して生活できるようなソフト・ハードを組み合わせた総合的な防災まちづくりの取組が必要です。

(7) 中心市街地の現況

沼津駅を中心とした中心市街地は、本市だけでなく静岡県東部地域の活力を牽引する拠点として、都市の魅力を高めるまちづくりに取り組んでいます。

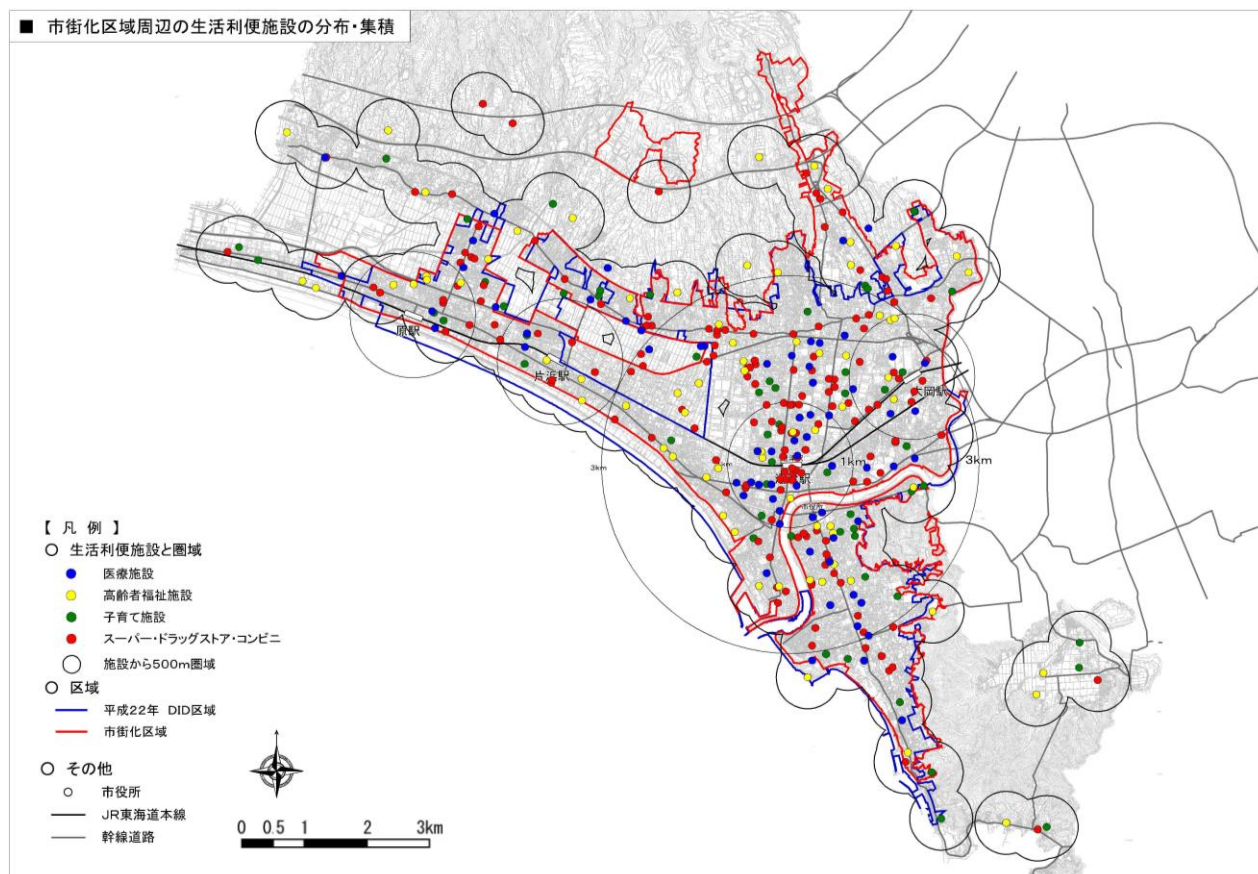
また、多様な都市ストック\*の市内最大の集積地であり、交通利便性が高い地区でもあることから、高い人口密度を維持してきました（沼津駅から1 km圏では1 haあたり100人を超えるエリアが多く、工場など人が住んでいないエリアを含む1 km圏全域でも1 haあたり60人を超えています）。

① 生活利便施設\*の分布・集積状況

生活利便施設\*は、市内に広く分布しており、なかでも沼津駅周辺3 km圏に多く集積しています。また、何かひとつのサービスに偏ることなく、多様なサービスが複合して、まちに分布し、市街地の生活を支えてきました。

一方、近年、自動車社会の進展に伴い、日用品を取り扱う商業施設や医療・福祉などの生活サービス機能は自動車交通の利便性が高い地域への立地が進む傾向にあり、中心市街地の活力を維持するためには、生活サービスの適切な維持・更新が必要です。

《 図-27 生活利便施設\*の分布・集積状況 》 \*平成24年都市計画基礎調査等をもとに作成



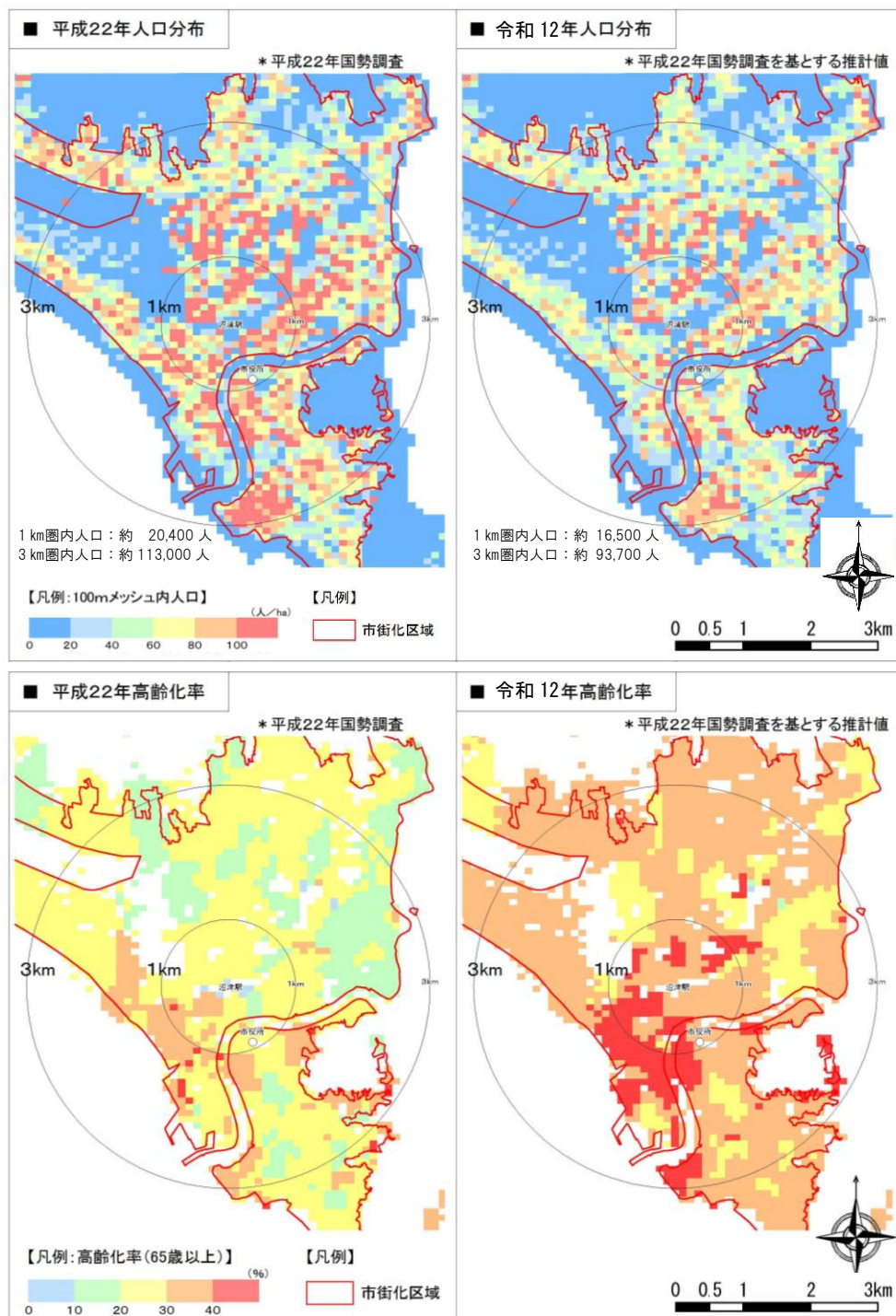


② 人口減少と高齢化

中心市街地周辺の平成 22 年と令和 12 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、令和 12 年にはほとんどの地域で約3人に1人が65歳以上の高齢者になると見込まれます。

特に、第二、第三、第四地区では人口減少や高齢化が先行的に進展すると見込まれています。高齢者も含め、誰もが暮らしやすい、中心市街地をつくる必要があります。

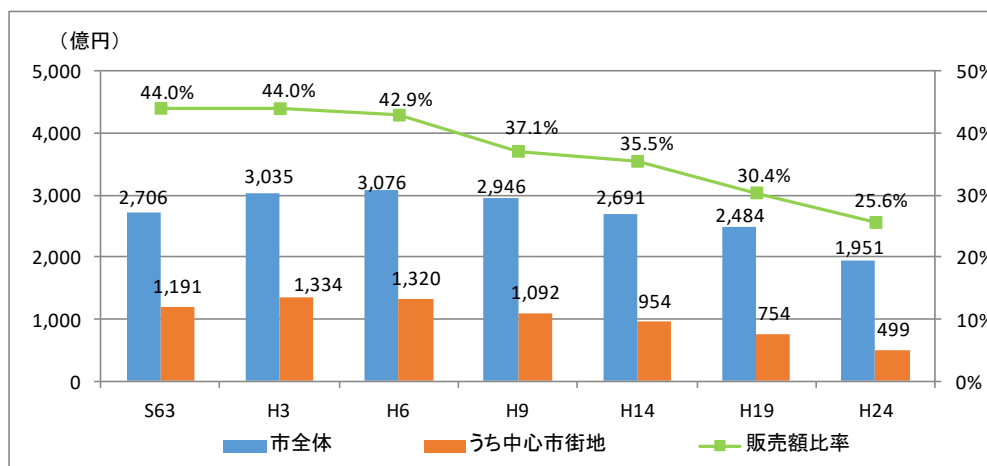
《 図-28 平成 22 年と令和 12 年の人口・高齢化比較 》 \*国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所の資料をもとに作成



③ 広域拠点性\*の低下

かつては広域から買い物などのため、市内外から多くの来街者でにぎわった中心市街地ですが、その後の自動車交通網の整備により消費行動の変化が進み、中心市街地では大型店の撤退や空き店舗が増え、商業機能の低下が見られます。

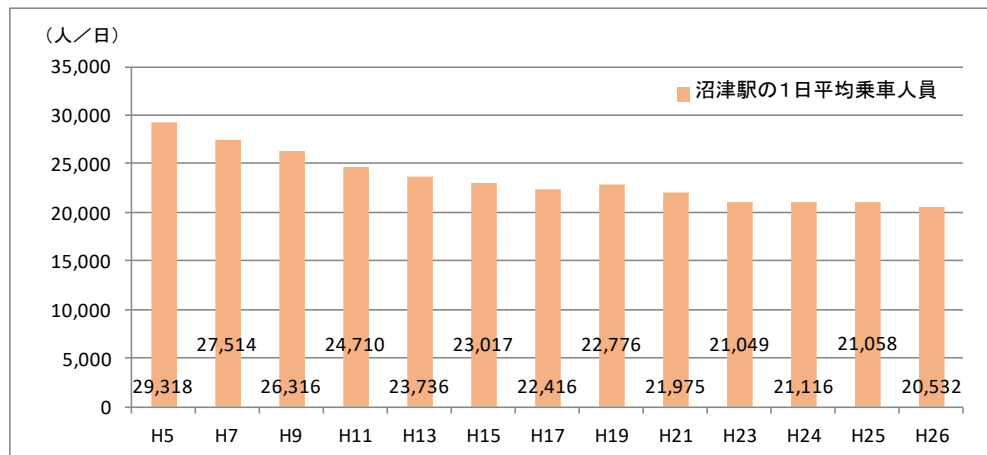
《 図-29 中心市街地における年間販売額の減少 》 \* 沼津市統計書、商業統計書をもとに作成



**着目点**

- 年間販売額は、市全体、中心市街地ともに平成6年以降減少傾向にあります。
- 市全体の年間販売額に占める中心市街地の割合も年々減少しています。

《 図-30 沼津駅の1日平均乗車人員の推移 》 \* 沼津市統計書等をもとに作成



**着目点**

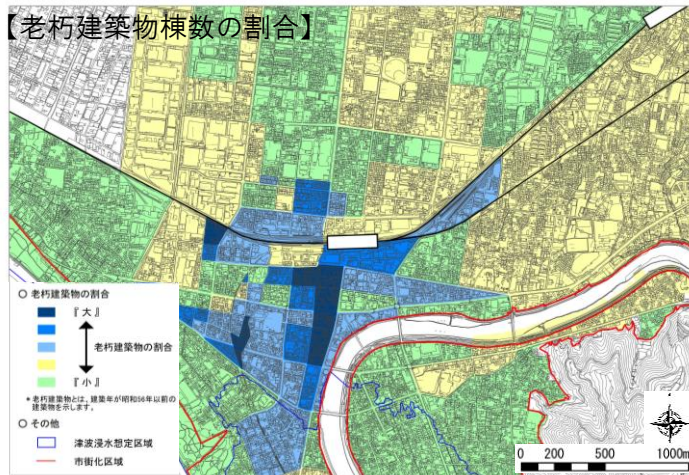
- 沼津駅の1日平均乗車人員は、平成5年と平成26年を比較すると、約3割減少しています。



#### ④ 中心市街地における市街地の脆弱性

中心市街地には、老朽化した木造建築物が密集しており、建物倒壊の危険性が高いと考えられる区域があります。また、空閑地（空き地）\*が少ない・狭あい道路\*が多い等の状況によっては、火災による延焼被害\*も懸念されます。

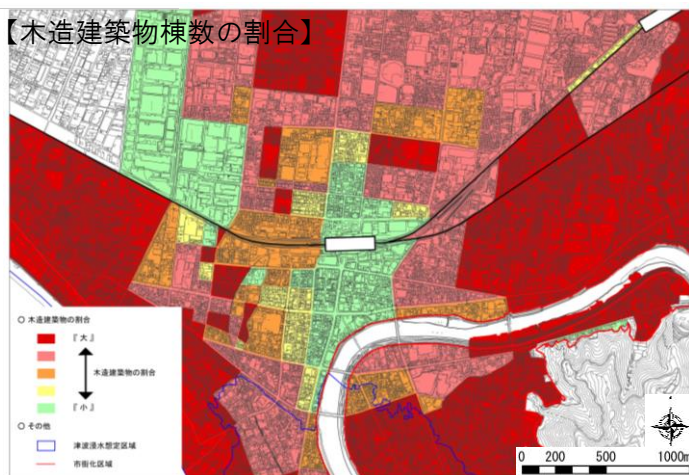
《 図-31 市街地の脆弱性 》 \*令和2年都市計画基礎調査をもとに作成



##### 着目点

- 沼津駅南側の商店街では、戦災からの復興により昭和20～30年代に整備された店舗が残されるなど、老朽建築物の割合が高くなっています。

\*老朽建築物\*とは、旧耐震基準で建築された昭和56年以前の建築物を示します。



##### 着目点

- 沼津駅周辺は、業務ビルやマンションが多いことから、木造建築物の割合は比較的低くなっています。
- 沼津駅から少し離れた住宅地では、木造建築物の割合が高くなる傾向にあります。

#### 課題 広域拠点性\*の低下や居住の場としての利便性の低下

中心市街地における人口減少や高齢化、広域拠点性\*の低下等を踏まえ、中心市街地においては、人口密度の維持・向上やにぎわいや活力を上げていくために、まちなか居住の促進や広域的な吸引力のある新たな都市機能の導入等により、中心市街地の機能を維持・再構築するとともに、沼津駅を中心とした多様な公共交通ネットワークを充実していくことが求められています。

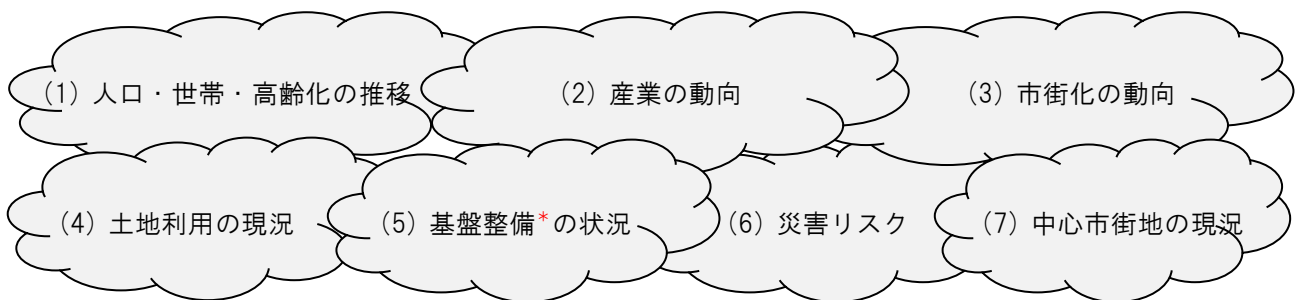
また、こうした取組と併せて、中心市街地の脆弱性を解消し、安全・安心に住み続けることができる市街地へと更新していくことも求められます。

### 3. まちづくりの課題

本計画では、人口減少、少子高齢化という社会情勢に対応しながら、津波などの災害リスクの懸念や中心市街地の活力低下といった課題へ取り組んでいくとともに、交通体系の変化を新たなチャンスと捉えたまちづくりを推進していく必要があります。

#### ■ 課題の集約と整理

##### 《 都市の現状と課題 》



まちづくりの視点で課題を集約・整理

##### 《 本計画で対応する4つのまちづくりの課題 》

###### ● 人口減少・高齢化による都市全体の活力低下

- ・人口減少の顕在化
- ・少子高齢化の進展
- ・産業全体の就業者及び生産額の減少

###### ● 交通体系の変化による立地優位性の低下

- ・交通利便性の向上（新東名及び東駿河湾環状線の開通等）により、伊豆の玄関口としての立地優位性が低下

###### ● 中心市街地の活力低下

- ・広域拠点性\*の低下
- ・居住の場の利便性低下

###### ● 津波など災害リスクへの懸念

- ・東日本大震災後の津波への懸念
- ・集中豪雨による洪水等の懸念