

平成 30 年度 第 2 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 : 平成 31 年 3 月 29 日 (金)

開催時間 : 開会 午後 3 時 30 分 閉会 午後 5 時 30 分

開催場所 : プラサヴェルデ 301・302 会議室

出席者

	氏名	現職等	備考
有識者	岸井 隆幸	日本大学 特任教授	座長
	森本 章倫	早稲田大学 教授	
	小泉 秀樹	東京大学 教授	
	福井 恒明	法政大学 教授	
市民	出木 超	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) 副会長	
	山崎 健一郎	沼津市自治会連合会 (第五開北) 会長	
	千葉 秀美	沼津市公共交通活性化対策協議会 委員	
商工事業者	芦川 勝年	沼津市商店街連盟 会長	
	杉山 金芳	沼津商工会議所 専務理事	
交通事業者	石井 拡一	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
	山田 司朗	富士急シティバス株式会社 代表取締役	
	鈴木 智善	平和タクシー株式会社 代表取締役	
行政機関等	川崎 周太郎	国土交通省 都市局 街路交通施設課 課長補佐	代理出席
	坪内 大輔	静岡県 沼津警察署 交通官	代理出席
	杉山 一之	静岡県 交通基盤部 都市局 都市計画課 班長	代理出席
	原 広司	静岡県 沼津土木事務所 所長	
	土田 公生	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 室長	
	新屋 千樹	沼津市 副市長	
	羽田 充明	沼津市 まちづくり統括監	
	真野 正実	沼津市 都市計画部 市街地整備課 課長	代理出席
	田中 洋行	沼津市 沼津駅周辺整備部 部長	
	岡田 卓治	沼津市 産業振興部 商工振興課 課長	代理出席
	村上 浩昭	沼津市 建設部 道路建設課 課長	代理出席

<次 第>

- 1 開会
- 2 市長あいさつ
- 3 沼津市中心市街地まちづくり戦略について
 - (1) 第1回沼津市中心市街地まちづくり戦略会議の概要
 - (2) 中心市街地まちづくり戦略の検討に関するこれまでの取組
 - (3) 公共空間再編について
 - (4) 今後について
- 4 意見交換
- 5 閉会

<議事概要>

森本氏

公共空間の再編について、駅周辺に整備される環状道路の内側をヒト中心の空間にするという中で、環状道路の内側へ「物」を運ぼうとした時の動線についても、図の中に入れて頂きたい。

短期は、道路空間上に荷物を捌く空間を用意し、そこから運ぶことが考えられる。中期以降は、駐車場をデポのような形にして共同荷捌き利用し、そこから台車を使って運ぶというように、駐車場を有効活用しながらヒト優先の空間を創り出していけたら良い。

岸井氏

駐車場の実態調査によると、駅近傍の駐車場でも平日・休日共に満車の状態ではなく空いている。例えばこのエリアに何台くらいあるか、という情報は把握しているか？
また、このデータには店舗の附置義務駐車場は入っていないという理解でよいか。

事務局

各駐車場の駐車可能台数などの基本的な情報は把握している。基本的に、時間貸しと月極めについて調べたものである。

岸井氏

可能であれば、経年的な変化も整理すると良い。
荷捌き車両については調査しているか？

事務局

荷捌き車両については、調査を行っていない。
アルコムチの実験の際、4日間という実験期間の短さはあるが、仮の荷捌きスペースを設置することで問題なく運用できた。今後これを他の地区に波及していく際には、荷捌き車両は大事な要素になるため、十分に配慮して検討したいと考えている。

岸井氏

全国に震災復興事業で造ったアーケードは数多くあるが、同じ空間を時間シェアし

ている。やる気になれば出来るはずである。

中心部を歩行者優先にする時、時間帯・曜日によって運用の仕方が異なることが考えられる。飲食店の場合には色々なものを持ち込むケースがあるため、共同集配の仕組みを作る必要があると思う。

福井氏

一つ目として、公共空間の再編については、それらの課題を踏まえて最終的にどのようなかたちで再構築していくのかを提案しなければならない。ヒト中心の空間に再編することで、車と市民にどのような生活や感情をもたらすのか、表現したいし、そこでどのようなアクティビティが起こるのかなど、記述を厚めにしていただきたい。そのようにしないと、内容がハード寄りで、市民の方々が、結局何が良くなるのかイメージが湧きにくいと考える。

二つ目は、資料ではヒト中心の空間の中心が駅前になっているが、本当の中心は駅あるいは高架下空間であるということである。駅や高架下空間について、この段階で何かを書き込む事は難しいと思われるが、公共空間と隣接する施設との関係も含めてどのように使うかということを書いていく必要がある。駅前広場周辺部のまちなみの変化にあわせて、隣接する施設と一体的に利用していくことを表現すると、市民に何をもたらすかということが分かりやすくなる。課題を分けて考えるのではなく、総合的にどのような空間にしていくのかということも含めて議論を進めて頂ければと思う。

小泉氏

現状の整理としては、オープンスペースの創出や公共空間再編の方向性、交通体系の方向性というような整理で十分であると思うが、これからの検討のステップでは、重要な公共施設周りの土地利用や建物利用の方向性をどうするのかについて、あわせて検討した方が良い。

例えば、沼津駅沼津港線の性格づけをするためには、沿道の土地利用をどのような方向に誘導していくのかをあわせて検討する必要がある。また、広場を市民が憩える場所にしていくためには、周辺の民地がどのような性格の場所になる可能性があるのかをあわせて検討する必要がある。

トランジットモールにし、道路断面を変えるときには、沿道の店舗がどのような営みをし、どのようなサービスを提供する可能性があるのかによって、その通りの性格が決まる。沿道の土地利用の方向性については、現状の建物状況やリノベーションまちづくり等による新しい動きを踏まえて、検討していただけたら良い。

岸井氏

公共空間だけだと将来像が描きづらいので周りの建物の状況も把握する必要があるということであるが、沼津市では、都市計画基礎調査はデジタル化されているか。

建築の築年数の結果から、あるエリアの建物の老朽化度合いや更新の可能性等が分

かる。また、都市計画基礎調査を分析すると、どのような用途が増えているのかが把握できる。公共空間周辺の土地利用にどのような傾向があり、空間がどう変わっていくかを一緒に考えていくことが重要だと思うので、特に駅周辺、駅前広場周辺、道路周辺等の情報は必要だと思う。

また、沼津市の特性として北に IC、南に観光拠点があり、その真ん中に駅があるが、駅北側のキラメッセやプラサヴェルデの来館者数が頭打ちとなっている。これはフルに使えている結果なのか、それとも、上手く使えていない結果なのか。

事務局

会議室については、予約がとりにくい状況であることから、会議室の稼働率は高いと考えられる。展示ホールについては、週末は様々なイベントを行っており確実に埋まっているが、平日は毎日使用しているわけではないと想定されるため、多少伸びしろがあると考えられる。

岸井氏

北には IC の大きな力があり、南には海や御用邸の力があり、真ん中にもプラサヴェルデ等ができた。プラサヴェルデで行われているイベントがどのようなものを共有し、駅周辺について考える足掛かりとしたい。例えば、将来的に発展する可能性があるイベントなのか、地域に根付いたもので発展は難しいのか、また、分野に特徴があるのか、幅広く様々なイベントが行われているのか等、データとして整理いただきたい。

沼津港の入込客数は右肩上がり伸びているが、どのような人が訪れ、交通手段は何かなどを把握し、状況をしっかりと理解しておく必要がある。

約 200m の範囲内が歩ける空間となる。大分駅前では大きな広場を作っており、約 200m 範囲内で人々が自由に歩ける空間となっている。このような事例等を共有できるとイメージのレベルが上がると思う。

200m より先は歩いて移動するのは難しいので、沼津港にどこからお客さんが来ているのかを調べた上で、駅と港をどのようにつなぐのかを考えなくてはならない。このように、スケールを意識した計画に移っていけると良い。

事務局

沼津港と駅は約 2km あるため、歩いて移動するには少し遠い。沼津港には観光バスでかなりの観光客が来ているため、観光バスの駐車場が不足し、バスの停車方法の実験等も行っている。また、沼津港に来た方が沼津駅周辺を訪れ、沼津駅に来た方が沼津港を訪れるというように、相互の交流がもっとしやすく出来るようにしたいと考えている。

来年度導入を予定している EV バスは、昨年行った社会実験で使用したものより多く人が乗れるものであるが、輸送量としてはまだまだ足りないと認識している。しかし、EV バスという新たな交通モードを糸口として、今後は駅と港とのネットワークを強めていきたいと考えている。

原氏

昨年 5 月に、観光バスの乗降は沼津港の内港で行い、バスを外港に駐車するショットガン方式という運用を始め、バスの駐車場が物理的に足りないという状況は無いと認識している。ただし、依然として内港地区に残る数台分のバス駐車スペースをどのようにするかという課題は残っている。

交通体系の方向性（試案）における一般車の考え方に関して、駐車場の使い方の検討や待合スペース整備への配慮が必要であると考えます。また、足腰の悪い方の送迎が想定されるため、ある程度駅のコンコースに近いところでの乗降を実現させる必要があると思う。

さらに、沼津駅沼津港線が公共交通中心になるため、両サイドの三ツ目ガード、あまねガードへの自動車の負荷について、より丁寧な検討をしていただきたい。

沼津港との関係にもつながるが、今回自転車交通について言及されていない。沼津駅から沼津港まで歩くには少し遠いという状況で、レンタサイクルは、観光客にとって非常に良い足になる。現状、駅に駐輪場はあるものの駅前にサイクルステーションはない。レンタサイクルは、沼津港や御用邸等を結ぶ移動手段となり観光を展開していく上で重要な機能であるため、公共空間を再編する際にはレンタサイクルの駐輪スペースの確保等についても今後検討いただきたい。

岸井氏

交通分析については、PT 調査の将来推計を使用し、この地区の特性を加味して検討する必要がある。将来のまちづくりを検討する上で、レンタサイクル、Uber、シェアカーなどの新しいモビリティのことを考えることは重要である。Uber やシェアカー等、一人乗りや二人乗りの手軽に使える乗り物は、今後より自由に使えるようになりそうである。

EV バスは多くの人を運べないが、小回りが利き、ニーズに対しオンデマンドで対応できる可能性がある大変魅力的な交通手段である。

交通にも大きな情報化の波が来ており、現段階では明確なことは言えないので、今後新しい公共交通機関を受け止められるような空間を余裕として持っているようにすべきである。

森本氏

重要なのは交通体系全体的にどのような絵姿を描くのかということである。現状は自動車交通が 8~9 割近くを占めており、公共交通は数%程度、タクシーがそれを少し補う程度であるが、例えば自動車交通を 6~7 割位とし、バス、EV バスをどれくらい入れて、タクシーをどれくらい利用するかという、シナリオを作る必要がある。

海外では、全体のバランスを議論しないまま、単独の交通だけが先走りした結果、しわ寄せが公共交通に発生し、シェアを制限する自治体が出てきている。交通は相互に連携しており、何かを増やすと何かが減る構造となっているので、十分注意して検討

を進めていただきたい。

土田氏

連立事業により南と北がスムーズにつながるものが、今回最大のポイントであると思う。沼津駅を降りて感じるのは、北口・南口共に緑が少ないことである。オープンスペースやヒト中心の空間創出という中で緑のネットワークについて言及されているが、緑のボリュームを増やすということを、もう少し駅周辺のまちづくりの中で強調しても良いのではないか。沼津らしさや、沼津ならではの、みたいなことを考えた時に、緑や花が沼津の特長に合っているようにも思う。木を植えると維持管理コストがかかるといったこともあると思うが、そのような方向でヒト中心のまちづくりを進めていくのが良いと思う。

岸井氏

南北の通路については高架下利用とも絡むため、通路の設置位置についてはもう少し具体的に検討を重ね、通路と周辺の建物の関係も含めて描けると良い。

川崎氏

(青柳氏代理)

ヒト中心のまちづくりは、非常に良い取組みだが、ヒト中心の空間にしても、使ってもらえないと寂しいまちができてしまうので、使って頂くということも重視していかなければいけない。国土交通省ではそのような課題意識のもとで来年度に向けた施策として、民間活動に呼応したきめ細やかな対応、空間づくりを進めている。民間の方々が使いたいというニーズに合わせて街路空間、都市空間を作っていくというスタンスが大事であると思っている。そのような意味で、市民や関係者とまちづくりの方向について共有・交流を図るといった部分が非常に大事だと思う。関係者や沿道の店舗の方、道路空間を使いたい方がどのように使うかという視点で会話をして頂けると良いと思う。

岸井氏

今後の予定で、市民ワークショップや社会実験等が書いてあるが、具体的に計画が決まっているのか。

事務局

ワークショップのやり方等、具体的には決まっていない。

例えば、道路に車を入れないようにするには、沿道の方の理解がなければならない。駅へのアクセスでも一般車両を全く入れないということではなく、ヒト中心の空間再編に向けて、一般車、物流なども含めて最適に処理することが重要であると考えている。

それと沿道の方々が、道が良くなったと感じ、変化に合わせて自分たちも商売のために何か取組みができないか考えていただくとともに意見を出してもらい、さらにその意見などを市民の方と共有し、自分がどのように関わっていくのかを考える、というように話が発展していくと良いと考えている。

川崎氏
(青柳氏代理)

例えば、市民にイメージできる絵のようなものを先に示すやり方もあるかもしれない。私達もこういった空間の使い方の事例集を出しているが、大阪や神戸では車を制限した空間にすることをまず絵で示した上で、「皆さんどうしましょうか」という話をしているし、北九州では民間の方々の活動が活発で、特にイメージ絵を先に出すことなく、民間の方々の動きに合わせて行政が動いている。そのような事例を参考にしながら、上手くコミュニケーションを取って頂ければと思う。

石井氏
(安藤氏代理)

先程、先生方から沼津駅の高架がどのような形になるのかによって、駅前広場整備のあり方が変わるといったご指摘をいただいた。事業主体は県であるため、県と市と調整させて頂きながら、どんな絵を出していけるのかを検討していきたいと考えている。

また、回遊性向上のために示されている、駅東側のプラサヴェルデの南側に抜ける南北通路については、現在、計画している高架下の建物位置と重なるが、その辺りの形状等も工夫して協力できるかどうか検討していきたいと思う。

駅南側の区画整理の街路とのつながりの部分については、連続性が確保されているのか疑問点もあるので、これについては今後調整をしていきたい。

山田氏

現在、バス事業者3社が沼津駅へ乗り入れしており、2社が駅に近い所で乗降し、1社は駅から離れた所で乗降している。集約するにあたり、事業者毎に時間がそれぞれ違っているため、同じ所に入ってきた時に同時に出発するという問題が出てくる可能性があることに注意いただきたい。例えば、事業者がダイヤ改正をする時に合わせて統合を考えてもらうというようなことができれば、スムーズな移行ができると思う。ある程度時間をかけて3社の時間取りを調整してスタートができれば非常にありがたい。

事務局

当然、バス事業者3社と調整の上で進める。

鈴木氏

ヒト中心の駅前広場整備といったことになると、将来的にタクシープールが現状よりかなり狭くなると思われる。その場合、ショットガン方式で隔地プールの確保が必要になってくると思うが、維持管理やコストをどうするのかという問題がある。

また、森本先生のおっしゃる通り、公共交通にはライドシェアの問題もしており、中には空飛ぶタクシー等色々な話があり、まだまだ方向性が定まらない部分もあるため、いろいろな情報を得ながら、どのようなものにしていけば良いか考える必要がある。

岸井氏

新しいモビリティが出て、一気に変わることはないため、ステップを踏んで段階

的に使われていくというシナリオを描く必要がある。最初から新しいものばかりでも、その絵は成立しないため、将来を段階的にスムーズに繋いでいくシナリオでないとい現実的ではないと考える。

芦川氏

人が回遊できることが最も重要である。中心市街地の商業者は、通路の構造や形態、また街区をどのようにしていけば良いか悩んでいるが、ここにきて鉄道高架が動きだしてきたと考えている。この時期になって各地域の商店街がまちづくりについてかなり真剣に考え始めている。

まず、民間の我々自身の力でできることをそのエリアの中で真剣に考え、その中でマネジメントが非常に難しい場合は市などをお願いしたいと思う。

都市の骨格に関する整備については我々ではできないため、その中で我々ができることをやっていく。それはあくまでも自力でやらないと覚悟が決まってこない。

まちづくり施策については、商店街連盟でもいろいろな検討を行っていくが、計画への位置付け等については是非ともアドバイスいただきたいと考えている。

岸井氏

とても前向きな話である。今まで以上に公共空間をまちに開いていこうという動きが強まっているため、是非良いアイデアを出して頂ければと思う。

杉山(金)氏

中心市街地のまちづくり戦略とは、21世紀・22世紀の中心街がどうあるべきかの議論だと考える。その中で中心街の集客を図るための議論になると思われ、計画で一番大事なのは市民がどのようなイメージを持つかということだと思ふ。

道路の形状や建物、施設だけでなく、周辺の空間がどうあるべきかを念頭に置いて議論していく必要があると思うため、市民がイメージを描きやすい具体的な絵姿をできれば計画の段階でもどんどん出して頂くことが大事ではないかと思う。

沼津は高架化がどのように進展していくかということが、まちづくりの“キー”になっていると思うが、駅前広場や高架下の利活用について市民のニーズを少しでも早く把握し提示することが、一体感の醸成につながると思う。

岸井氏

全国には色々な良い事例がある。最近では南池袋公園で、ただ芝が張ってありカフェがあるだけであるが、近くのお母さんが子どもを連れて毎日遊びに来ている。それによりかなり周辺の雰囲気が変わる。地方都市でも駅前広場の計画を作る段階から色々なイベントを仕組むなど、多くの方法があるので是非一緒に検討してみたい。

出木氏

駅前から北に行く時に三つ目ガードを通るか、中央ガードを通るか、どちらかに廻らなければならない。鉄道の上を自由に跨げる跨線橋の整備について意見があちこちから出ているため、是非考えて欲しい。

岸井氏

車が超えていくのは厳しいが、仮設自由通路が出来ることで、人がもっと自由に行き来できるようになる。

高田氏

沼津港には年間 165 万人の集客があり、その殆どは観光客で、地域の人達は殆ど行っていない。一方で、沼津駅周辺には、観光客が来ていない。

駅周辺でどれだけ賑わいを出すかということを考える時に、沼津の地域性として、沼津市民はあまり出歩かないということがあると考える。それを変える方法として、市民を集める何かポイントになる公共施設の整備が考えられる。この会議で我々ができることは、公共スペースをうまく使い、人々を集めるということであり、イベント等も 1 つの手段であると思う。

また、沼津では今年 10 月に大型商業施設「ららぽーと」が開業し、そこには 200 位の店舗が入る。地域の商店街の人達も努力しているが、なかなか魅力ある店舗が網羅できない。しかし、ある程度の青写真を作成し、このようなものがあり、このような業者が入れば採算が合うのではないか、ということをも市民・関係者に公表していくと、商店街の店舗も充実していくのではないかと。

岸井氏

ららぽーとは結構影響があるので影響検証は必要である。

山崎氏

沼津は元々が商業のまちとして発展してきたが、最近三島に負けている。三島と比べると沼津には大きな起爆剤のようなものや、夢がない。また、沼津は熱しやすく冷めやすいのに対し、三島は昔から能動的なまちとして発展し、非常にねばり強い。

今、沼津の北の方が発展をしているが、昔は沼津市の商店街で南北戦争というのがあった。当時、各商店、団体がとにかく人々を集めることを競い合うという考え方でやって発展してきた。これから沼津駅を中心として南北戦争をする位の気持ちを持って開発をしていきたいと思っている。

岸井氏

WIN-WIN になるのが一番良い。

千葉氏

宿泊業として駅及び駅周辺について感じることは、平日は殆どビジネス客で、土日はほぼ観光客になる。観光客の目的地は沼津市にはほぼ無いが、沼津に宿泊したのだから沼津港には行こうという客は非常に多い。沼津市内、駅周辺には今 2000 室ほど宿泊施設があるが、自身が経営するホテルは年間平均稼働が 84%位であり、宿泊施設の稼働としては悪くないまちだと思う。沼津港に行く方達はもっとたくさんいるが、ほぼ日帰りの客だと思う。

また、沼津港に来ている方達が沼津駅に来ることは恐らくない。平日にビジネスで

来る客は、店が閉まるのが早い沼津港にはほぼ行っておらず、食事も沼津駅周辺で済ませていると思われる。そういったことから沼津駅周辺の飲食店や商店街は、沼津市外から来る客に向けた商売をすると良いと思う。

本日は、まちの未来を見られて凄くワクワクした気持ちになったため、このような気持ちをもっと多くの人と共有できるようになれば良いと思う。

富山では、駅の中まで路線電車が通り、駅の外にはおしゃれなシェアサイクルがずらっと並んでいる。宿泊している方には路面電車のチケットが格安で手に入るなど、まちぐるみの取組みがされている。姫路では、高架化した姫路駅の上からまちのシンボルである姫路城がまっすぐに見える凄く素敵な駅である。沼津もそのような魅力のある駅になってくると良いと思う。

坪内氏
(松本氏代理)

もう少し具体的な計画が見えてこないと警察としての対策もなかなか出しにくいというのが正直な思いである。

総括的な話だが、各種事故の防止、交通流の円滑化、混乱を招かないというのが一番の前提であると私共は考えている。これからの会議では都市や駅前のモデルケース等を示していただき情報共有できれば、それに見合った交通規制、交通安全対策の考え方など意見を述べることができるのではないかと感じた。

岸井氏

いろいろな事例の話が出たため、1つ1つ整理して我々も勉強してみたいと思う。

森本氏

長期には自動運転等の次世代技術に関する記述があるが、短期や中期でも様々な取組が想定される。例えば、短期では自動運転の実証実験、中期では MaaS のような新しい交通のやり方も出てくる。国が示すスマートシティのように新しい ICT 技術を活用したまちづくりの考え方も同時進行しているので、そのような要素も取り入れて、夢のある絵を共有出来たらと思う。

福井氏

やはり市民にとってはいつ頃どんな姿が見えてくるのかというのが最大の関心事である。細かいところまで詰めないとしても、このような空間が実現するというのを早めに提示していくことが重要である。

小泉氏

市民参加や商店街の皆さんが自発的にいろいろ考えていることが大事である。周辺の建物利用の話は、民間の方がどのように投資をしていくのか、どのような活動をしていくのかということなので、関係の方の意見を上手く聞き、短期的な方向性を検討し、考えるだけでなく社会実験のようなアプローチをしていくと良いと思う。

私は沼津市でまちづくりファンド運用の手伝いをしているが、沼津市ほど短期間にいろいろな市民活動の提案が出てきて、実際に実践している例は無い。そういう動き

とまちづくりの動きを少し関連づけるようなこともあってもいいと思う。

岸井氏

本日は公共空間の再編と交通体系の方向性について、公共空間だけではないという意見と、交通には新しい技術なども意識する必要があるという意見があった。

土地利用、都市機能については別途検討しており、公共空間の再編と合わせて中心市街地の将来像が見えてくるということになる。

インターネットで物を買うのが当たり前になる等、物を買うという行為が変わってきている。大量消費の時代と異なるまちの魅力を作っていくためにも、公共空間や公共交通を活用する、皆がまちに出てこられるようなまちづくりができれば良いと思う。

警察の方からも指摘があったように、段々具体的な形にしていく必要がある。色々煮詰めていくためにも、先走ってでも絵を描いてみる必要がそろそろ必要である。

まず、イメージ図を描き、定量的にデータを確認しながら、意見聴取を繰り返し行うことと、空間を使う社会実験により担い手を発掘していくことの両輪で進めていく必要がある。

芦川氏

三島市は土地が狭く、街並みは江戸時代のままである。三島市と比べないで沼津市民として、どのような形で自分を表現し、どのように生きていくかということを、真剣に考えていく必要がある。

岸井氏

沼津の底力を見せていくことが大事である。

以上