

# 第2章



# “ 現状と課題

第1章  
中心市街地  
まちづくり  
戦略とは

第2章  
現状と課題

第3章  
まちづくりの  
潮流と  
沼津市の取組

第4章  
中心市街地  
まちづくりの  
4つの戦略

第5章  
実現に向けて



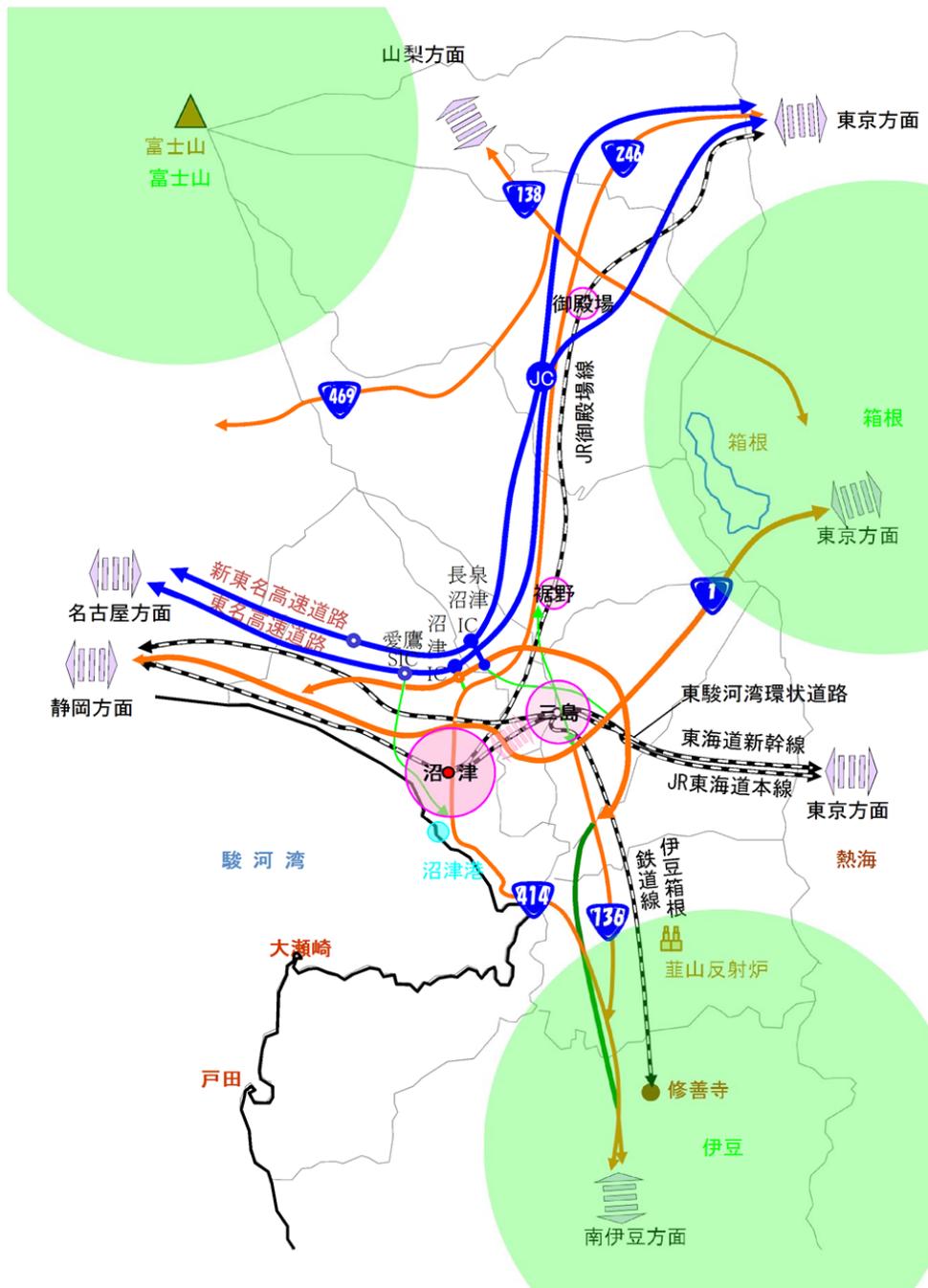


## (1) 沼津市全域

### ① 広域的な位置付け

本市は東京・名古屋・大阪を結ぶ太平洋国土軸上に位置するとともに、首都圏に近接し、東名高速道路、新東名高速道路等の広域交通網へのアクセス性に優れるなど、恵まれた地理的条件を有しています。また、富士・箱根・伊豆という国際的な観光地に囲まれ、駿河湾や沼津港、狩野川、沼津アルプスなど豊かな地域資源にも恵まれています。

このような地理的条件や地域資源を活かし、古くから、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、静岡県東部地域の政治、経済、文化の中心的な役割を担ってきました。

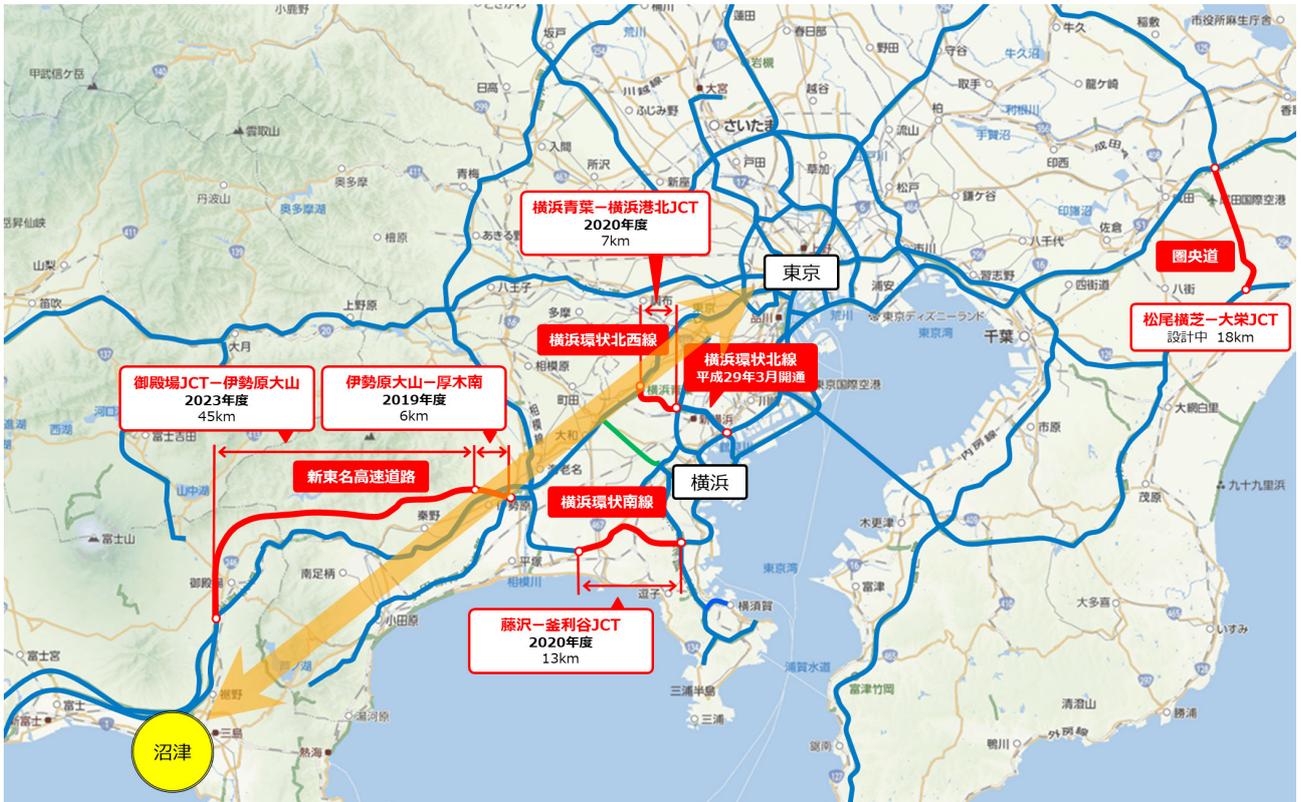


〈広域交通基盤と地域資源〉

出典：東駿河湾都市圏都市交通マスタープラン

このような地理的優位性は、現在進められている広域交通インフラの更なる整備によって、近い将来、より一層向上すると考えられます。新東名高速道路の御殿場以東への延伸や、横浜環状北西線の整備などによって、自動車による首都圏とのアクセスはますます便利で快適になるほか、リニア中央新幹線開通に伴い、東海道新幹線のダイヤが「のぞみ」から「ひかり・こだま」中心に再編されることが想定され、観光やビジネス、通勤・通学の足としての東海道新幹線が一層便利になることが期待されます。

今後のまちづくりにあたっては、こうした広域交通インフラの更なる整備を踏まえ、その効果を活かしつつ、都市の魅力と活力の向上につなげる視点が重要です。



〈高速道路網〉



〈リニア中央新幹線ルート〉



## ②都市構造

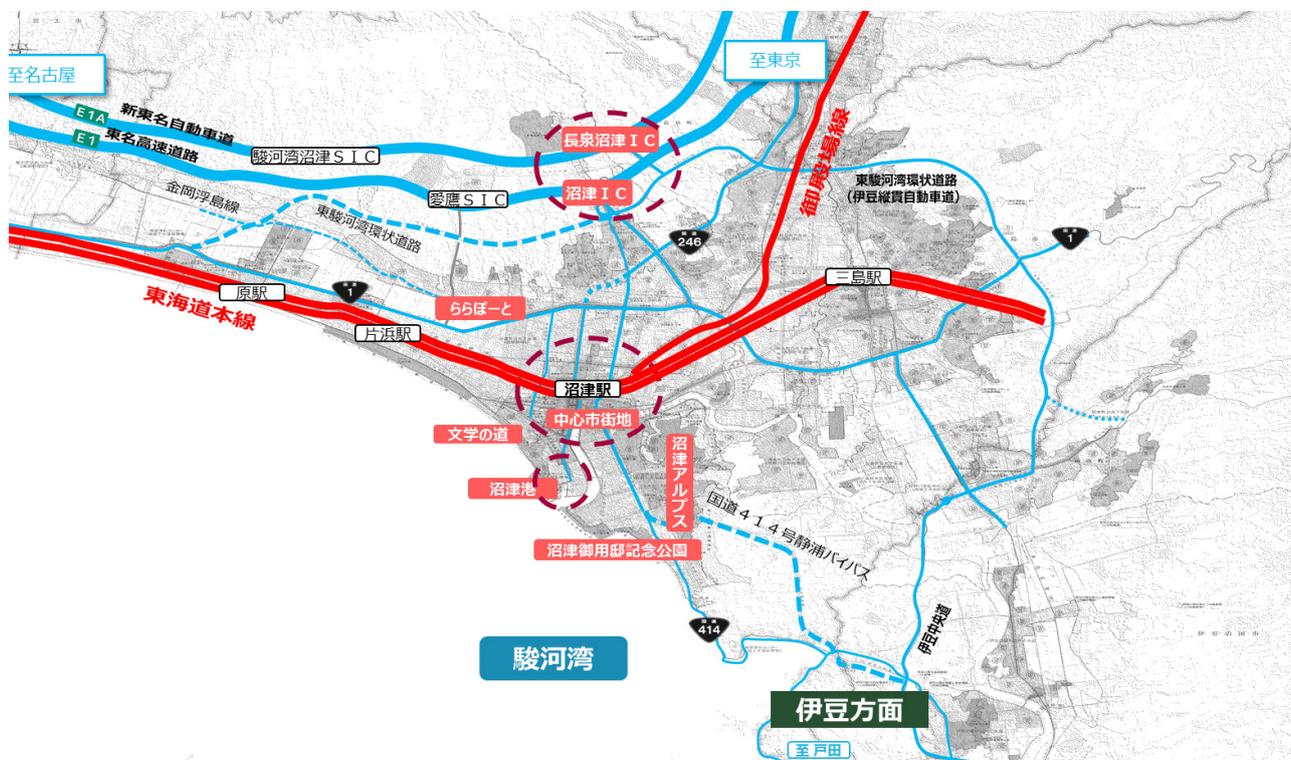
本市の北部には、首都圏へと繋がる広域交通のゲートウェイである東名高速道路や新東名高速道路のインターチェンジ・スマートインターチェンジが立地しています。そのため、これまで北側に向けて都市が発展しており、現在でも、インターチェンジへのアクセス道路の整備に伴い、門池地区など周辺地区の人口は増加傾向にあります。

一方、南部には、年間166万人の観光客が訪れる沼津港、明治・大正・昭和を通じて皇族方がご静養された美しい沼津御用邸記念公園、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などが立地し、豊かな地域資源に恵まれています。

本市を俯瞰すると、地域の強みである高速道路アクセスや豊かな地域資源が南北方向に展開する一方で、その中央において、鉄道が南北の市街地を分断する形となっています。そのため、本市が本来有する高いポテンシャルを市全体として発揮しにくい都市構造になっていると考えられます。

鉄道は本市の発展に大きく寄与し、今日においても市民の重要な交通手段であり続けていますが、一方で、都市構造を分断し、慢性的な渋滞をもたらす要因ともなっています。

こうしたことから、現在、鉄道高架事業を中核とする沼津駅周辺総合整備事業を実施し、鉄道の連続立体交差化による南北交通の円滑化や市街地の分断解消を図っています。これらの事業は、今後本格的に展開することから、中心市街地のまちづくりにあたっては、これらの事業効果を中心市街地の魅力向上に具体的に繋げていく視点が重要となります。



〈沼津市の交通基盤と地域資源〉

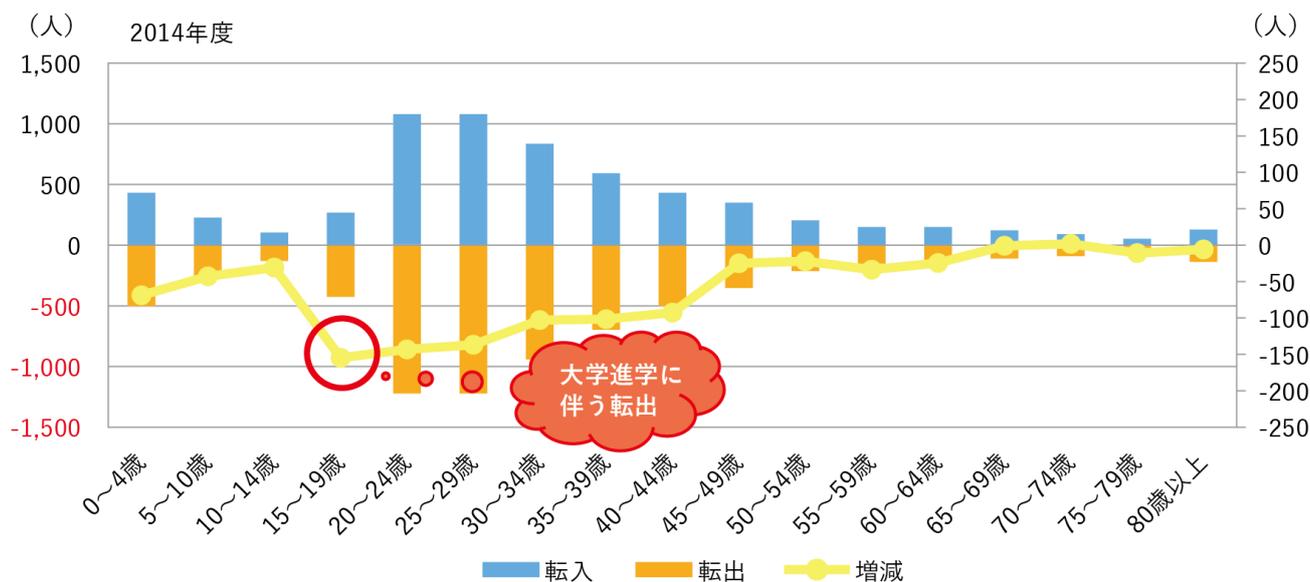
### ③人口

全国的に本格的な人口減少、少子高齢社会を迎える中、本市でも同様の傾向が見られます。

特に本市では、高校を卒業する年齢層において、大学進学等に伴う首都圏等への転出が顕著に表れています。若い世代は、ビジネスとプライベートの両面を重視して自らの居住地や就業地を考えることから、若い世代に選ばれる街となるためには、安定的な雇用の確保とともに、都市の魅力を高めていく必要があります。

また、本市の高齢化率は、県平均を超え31%に達しています。高齢者がいきいきと活動的に暮らすためには、徒歩圏内に生活利便施設を確保していくことや、歩行空間、公共交通の充実に一体的に取り組むなど、マイカーに頼らずに快適に外出できる環境を整えることが大切です。

このように、多くの世代にとって暮らしやすく、愛着や誇りを持つことができるまちづくりを進めていくことが求められます。



〈転入・転出人口の推移〉

出典：沼津市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン



④公共交通

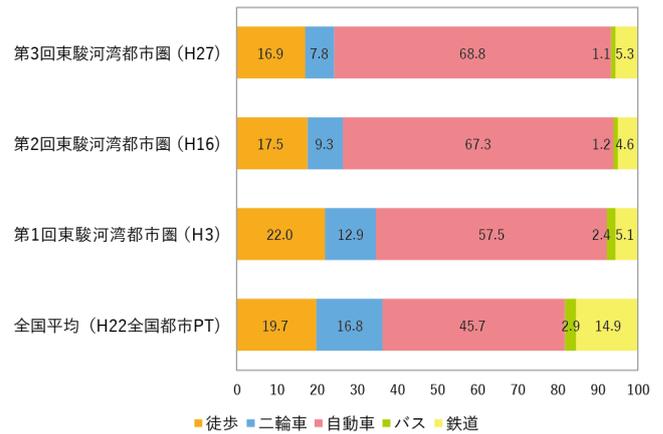
沼津駅は、本市最大の交通結節点であり、鉄道はJR東海道本線及びJR御殿場線、路線バスは伊豆箱根バス、東海バス、富士急シティバスが乗り入れています。このほかにもコミュニティバス、タクシーなど多様な公共交通があり、沼津駅を中心として市内各方面へ公共交通網が整備されています。

鉄道の1日あたり平均乗車人員は、微減傾向を示しつつも一定の水準を維持しています。路線バスも概ね横ばいとなっていますが、路線の退出により、1日あたり平均運転キロ数は減少傾向にあります。

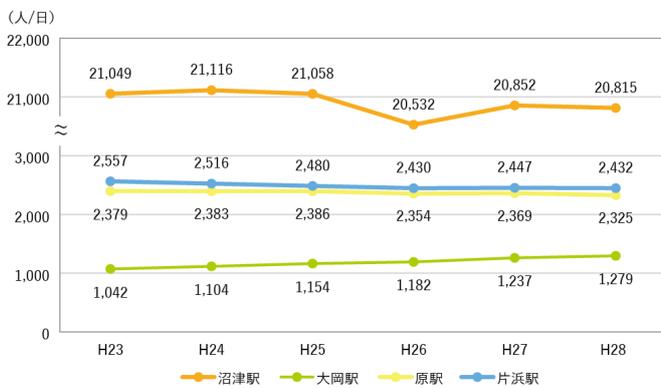
交通手段の分担状況は、全国平均に比べ自動車の分担率が高く、公共交通の分担率が低くなっています。また、人口減少が進む中でも免許保有率は増加傾向にあります。

人口減少や少子高齢化が進展する中でも、市民の暮らしに不可欠な地域公共交通を確保・維持するためには、地域のニーズを踏まえつつ、コンパクトな都市構造を支える公共交通ネットワークの構築と、便利で快適な利用環境の整備に取り組む必要があります。

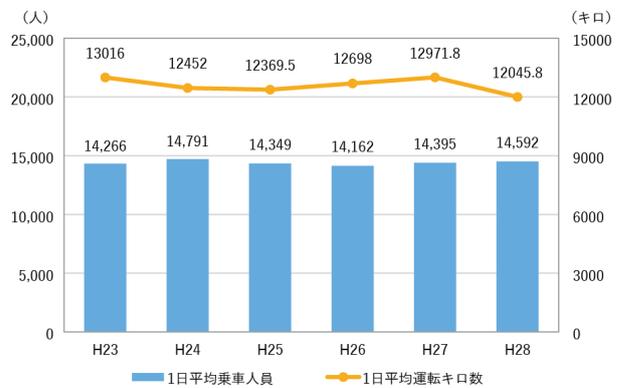
沼津駅は、公共交通が集中する本市最大の交通結節点であることから、沼津駅周辺のまちづくりにおいても、都市基盤の整備や空間再編と併せて、公共交通の利便性・快適性の向上を図ることが重要です。



〈交通手段分担状況〉



〈JR 旅客輸送状況〉



〈路線バス利用状況〉

出典：沼津市統計書

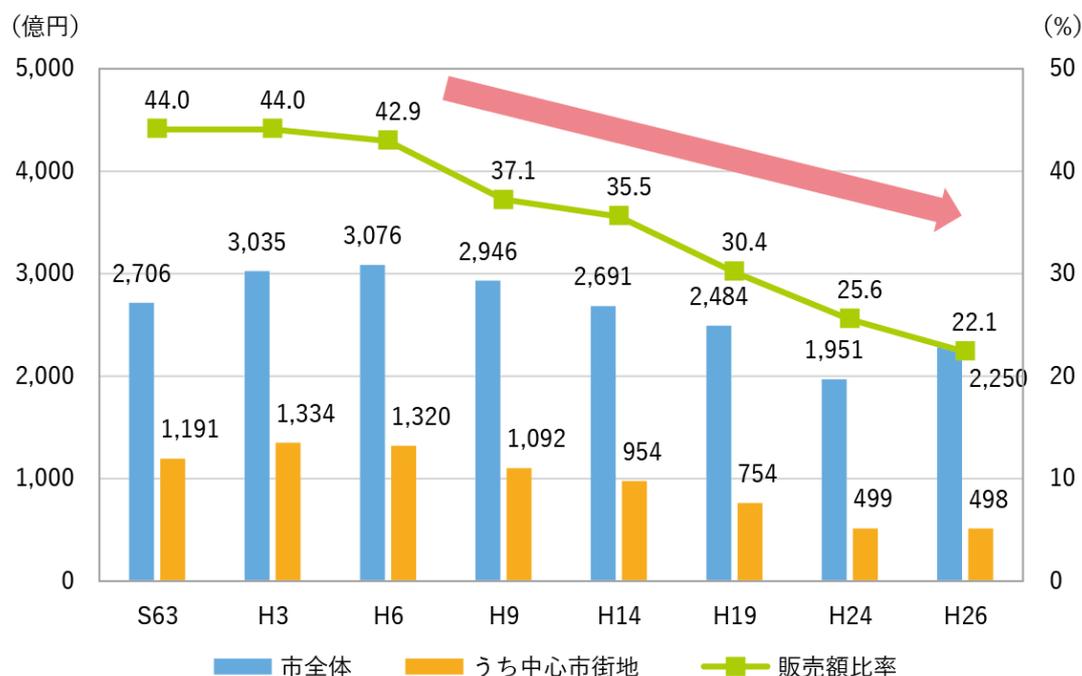
## (2) 中心市街地

### ① 都市機能

#### ■ 商業機能

本市の中心市街地は、大型店と買回り品を中心とした商店が立ち並び、広域からの買い物客を惹きつけていました。しかし、現在、本市全体の年間販売額は平成6年をピークに減少傾向にあり、市全体に占める中心市街地の販売額の割合も年々減少しています。また、モータリゼーションの進展やインターネットの市場拡大等による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が低下しています。

商業機能の回復はもちろん重要ですが、郊外化やスポンジ化の進行など社会情勢が変化した状況において、商業機能だけでまちの活性化を図っていくことは現実的ではありません。今後は、中心市街地の利便性の高さを活かし、商業以外の機能も含めた都市機能を導入するなど、幅広い視点でまちの活性化を図る必要があります。



〈小売業年間商品販売額の推移〉

出典：沼津市立地適正化計画

#### ■ 業務機能

県東部の拠点である本市の中心市街地には、企業の支社、支店等が数多く立地してきました。しかしながら、情報化の進展や企業活動の合理化等を背景に、事業所数は減少傾向にあり、空き店舗等が増加しています。

一方、近年、意欲ある市民による空き店舗等を活用したリノベーションまちづくりにより、小規模ながらも新しいビジネスが生まれています。また、小さな起業を支援するシェアオフィスやワーキングスペースが整備され、事業者同士の交流が図られる場としても活用されています。

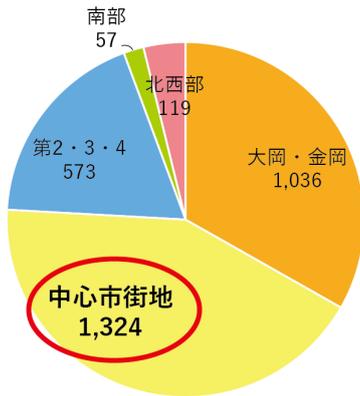
本市の中心市街地は、交通の利便性や都市機能の集積など、本来高い立地ポテンシャルを有しています。今後も中心市街地が、若年層やクリエイティブな人材を惹きつけ、働く場としても魅力的な場所であり続けるには、このようなポテンシャルを活かしつつ、また起業支援や企業立地に係る産業施策と連携しながら、遊休施設や公共空間といった既存ストックを活用して、まちの魅力を高めていくことが重要と考えられます。



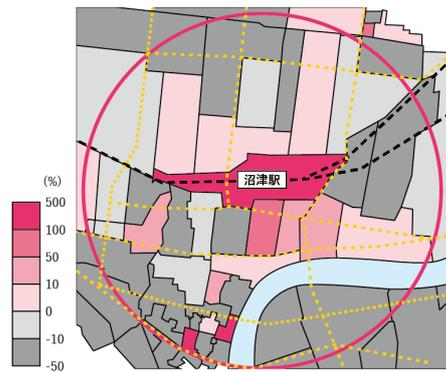
■居住機能

本市の中心市街地は、これまで商業・業務機能を中心に発展してきたため、必ずしも居住の場としての市街地環境や生活を支える機能などが充実している状況ではありません。しかし、近年は、駅に近いという高い利便性から中心市街地における分譲マンションの供給は多く、人口が増加するエリアも見られます。

今後は、こうした高い居住ニーズを踏まえ、市街地環境の向上や生活を支える機能の充実を図るなど、居住環境を意識したまちづくりが求められます。



〈分譲マンションの供給戸数〉  
(平成16年～30年度累計)



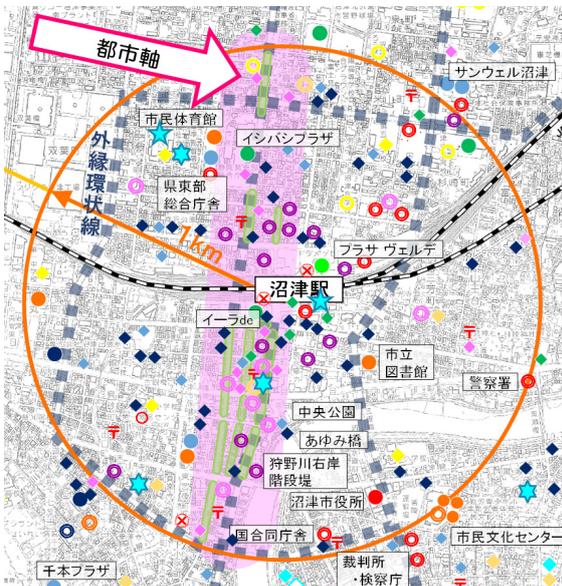
〈中心市街地の人口増加率〉  
(平成16年～30年度)

出典：住民基本台帳

■医療・福祉・子育て・教育機能

本市の中心市街地は、総合病院のような広域的な医療施設は立地していませんが、内科・外科・産婦人科・小児科などの様々な診療科目においては、暮らしを支える比較的小規模な医療施設が多く立地しています。その一方で、保育園や子育て支援施設の立地は少ない状況にあります。

今後は、不足する都市機能の誘導などにより、生活の利便性を高めるとともに、子育ての場として快適な都市空間づくりも求められます。



	凡 例		
	広域をカバーする機能	市域をカバーする機能	地域ごとに配置される機能
公共・公益施設	● 国・県の施設等	● 市の施設等	◆ 市の施設等 ○ 地区センター 〒 郵便局(除本局) ⊗ 交番
	○ 高校・特殊学校等		◆ 小・中学校
	○ 専門学校等		◆ 幼稚園
	○ 教育・文化施設等	● 教育・文化・体育施設等	
商業・業務施設	● 商店街	● 大規模商業施設(売場面積5000㎡超)	◆ 大規模商業施設(売場面積5000㎡未満)
	● 金融機関(郵便支店・地銀本店等)		◆ 金融機関(地銀・信金支店等)
	● 宿泊施設	● 映画館	
医療・福祉施設	● 総合病院	● 病院	◆ 診療所
		★ 子育て支援施設	◆ 保育園
		● 保健・福祉施設	◆ 子育て支援センター
			◆ 福祉事業所等(通所)

〈都市機能の集積状況〉  
出典：沼津市中心市街地まちづくり計画

### ■教育機能

市内に多くの高校があることが、本市の強みの一つとなっています。一方、高等教育機関は高専や専門学校がいくつか立地しているものの、高校の数に比べてわずかな規模に留まっており、若者の市外への流出の要因ともなっています。

こうした課題に対応するためには、若者を惹きつける魅力あるまちづくりを進めるとともに、中心市街地の利便性を活かした質の高い高等教育機関の立地などが望まれます。

### ■交流機能

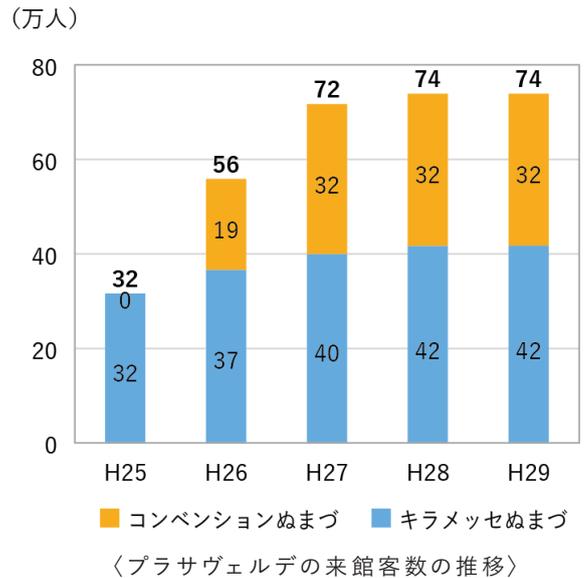
沼津駅北口にコンベンションホール・会議室・多目的ホール・ホテルを備えた県内最大規模の複合コンベンション施設が立地しています。当施設では、年間を通じて様々なイベントが行われており、年間約 74 万人もの来館客があります。

しかし、これらの人々が沼津駅の南口方面に行くためには、大きく迂回して鉄道のガード下を通行しなければならず、「ヒトの流れ」を駅南側の市街地に十分に引き込むことができていません。

今後は、鉄道高架事業による南北市街地の一体化、沼津駅南口の土地区画整理事業による新たな街区の形成など、回遊性の高い駅近エリアを形成して中心市街地のにぎわい創出につなげていく必要があります。



〈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)





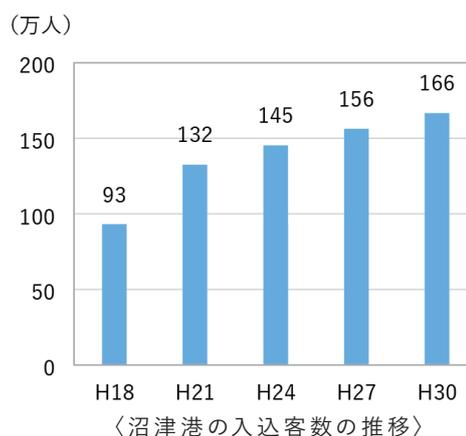
## ■観光機能

海産物を扱う店舗や飲食店が集積し、多くの来訪者でにぎわう沼津港には、年間166万人の観光客が訪れており、入込客数は年々増加しています。一方で、こうした観光資源への高い集客が、必ずしも中心市街地や周辺地域資源への回遊行動に結びついていません。

今後は、中心市街地の魅力を高めると同時に、沼津港や沼津御用邸記念公園などの観光資源との連携を強化することにより、市全体の交流人口拡大につなげていくことが重要です。



〈沼津港〉



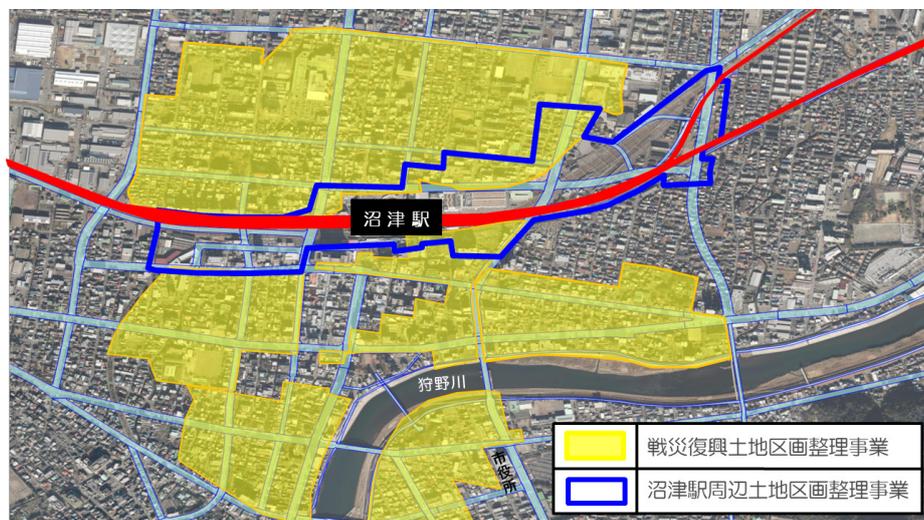
## ②公共空間

### ■街路

本市の中心市街地は、鉄道によって南北に分断され、南北往来が可能な鉄道ガード付近では慢性的な交通渋滞が発生していることから、鉄道高架事業を中核とする沼津駅周辺総合整備事業を進めています。

一方、中心市街地のうち、駅周辺の鉄道敷地以外の部分については、戦災復興土地区画整理事業や、モータリゼーションの進展に伴う街路整備などにより、一定の街路空間ストックが確保されています。

近年の社会経済情勢の変化により、街路空間に求められる役割は多様化していることから、今後のまちづくりにおいては、こうした既存の街路空間ストックを、時代に即した形に再構築し、柔軟に活用していく視点も重要となります。



〈沼津駅周辺の街路空間ストックの状況〉



〈(都) 沼津駅沼津港線〉



〈(都) 三枚橋錦町線〉

### ■駅前広場・駅前街路

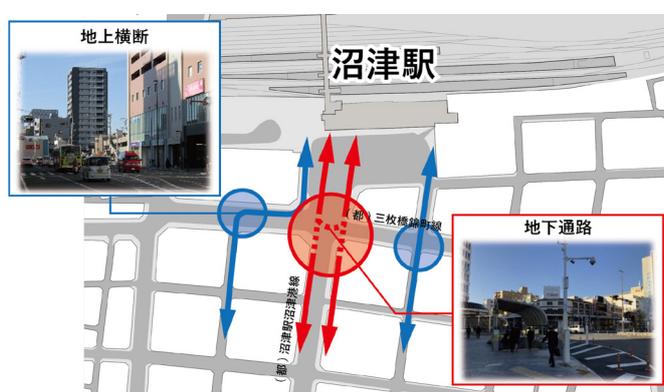
現在の沼津駅南口駅前広場は、自動車交通の処理に主眼を置いた空間構成となっており、多くの人が訪れる駅前にあるにもかかわらず、人が集い、滞留できる空間は必ずしも充実したものにはなっていません。

また、駅前街路は、駅や中心市街地を目的地としない通過交通が多くあることから、車中心の空間構成となっています。このことから、歩行者が駅から南側の市街地にアクセスするためには、地下道の利用や長い横断歩道への迂回が必要となっています。

今後は、沼津駅周辺総合整備事業の進捗に合わせ、駅前広場における滞留空間の創出や駅前街路における通過交通を適切に処理していくことが求められます。



〈駅前広場・駅前街路における空間構成の状況〉



〈駅前街路における歩行者動線の状況〉

### ■自転車利用環境

近年、自転車は健康志向の高まりや環境への負荷低減等を背景に、都市交通において、より大きな役割を担うことが期待されています。

本市では、自転車利用を促進するため平成29年11月に「沼津市自転車ネットワーク計画」を策定し、安全で快適な自転車利用環境の実現に向けて整備を進めています。また、沼津駅周辺において、7箇所もの無料の市営駐輪場を整備・運営しており、駅や中心市街地アクセスにおける自転車利用の促進や放置自転車の抑制を図っています。

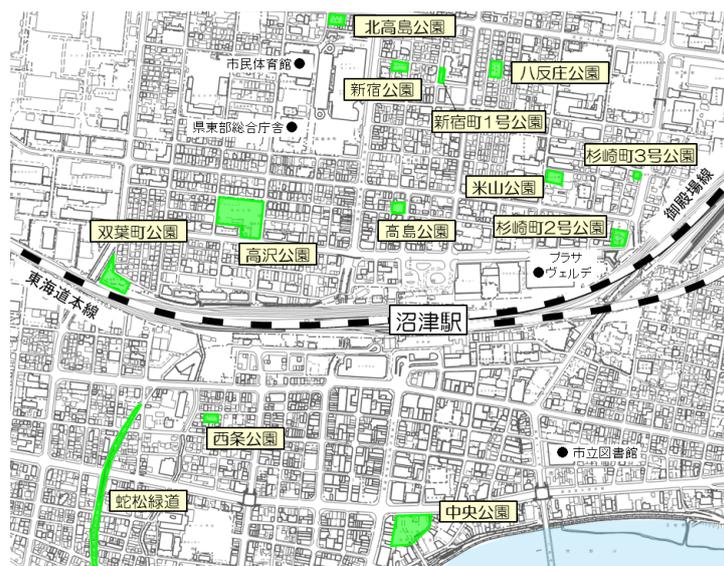
今後、沼津駅周辺整備事業による都市基盤整備とあわせて、自転車が安全・快適に走行することができる空間を確保するとともに、自転車ネットワークと整合を図り、駐輪場を適正に配置するなど、自転車利用環境のさらなる向上が求められます。



## ■公園・緑

沼津駅北側は、土地区画整理事業等により小規模な公園が複数配置されているものの、総じて沼津駅周辺は、公園や緑が充実しているとは言えない状況にあります。市民アンケートにおいても、約半数の市民が、緑が少ない場所として沼津駅前を挙げています。

公園や街路樹は、都市空間の安らぎや潤い、良好な景観形成、都市環境の保全のために重要な要素であることから、市街地における緑の確保と充実を図り、都市の魅力向上に繋げることが求められます。



〈公園・緑道の配置状況〉

## ■オープンスペース

本市の中心市街地には、中央公園や狩野川など、まちなかにいながら自然を感じることができる貴重なオープンスペースが存在します。このエリアは、これまで公園の整備・改良や護岸階段堤の整備など、市民の憩いの場としての空間再編が行われ、また、再編後の空間において様々なイベント活動が行われるなど、都市の魅力づくりに貢献しています。

沼津駅周辺など多くの市民が日常的に集まる場所においても、このように快適で質の高いオープンスペースが創出されることにより、にぎわいへと繋がる市民活動の活性化や、建物更新など民間投資の誘発といった、より一層高い波及効果が期待できると考えられます。



〈狩野川右岸階段堤〉



〈中央公園〉

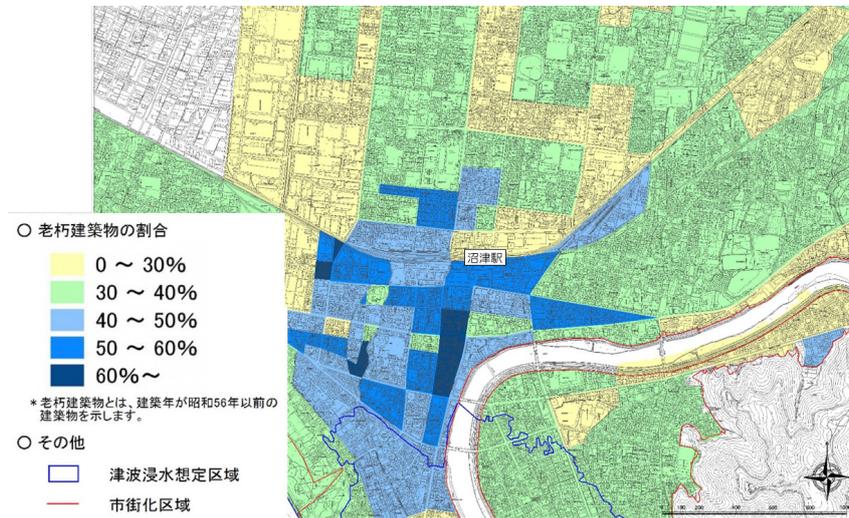
### ③まちなみ環境

#### ■スポンジ化の進展

本市の中心市街地では、戦災復興土地区画整理事業に伴い昭和 20 ～ 30 年代に建築された店舗などの老朽化が進行するとともに、モータリゼーションの進展や都市機能の郊外化により空き店舗が増加しています。また、近年は、建物更新がなされず暫定的な土地活用を目的とした駐車場に転換されるケースが見受けられるなど、低未利用地が市街地に散在する「都市のスポンジ化」が進行しています。

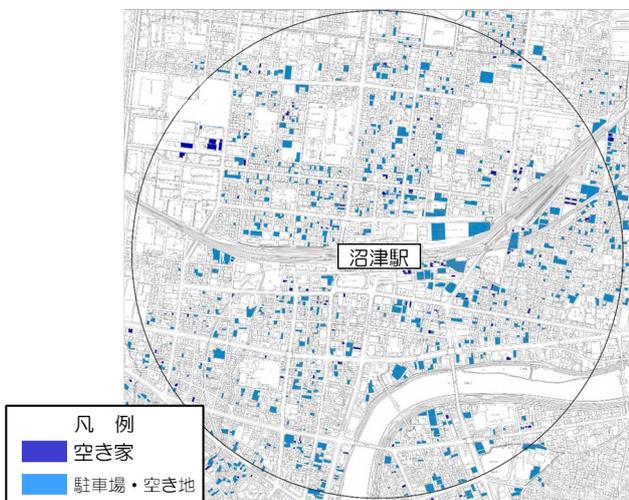
建物の老朽化やスポンジ化の進展は、都市の活力や魅力を低下させるとともに、訪問者・滞在者が減少して商業・業務施設等の経営環境や居住環境の悪化につながるなど、魅力ある都市拠点の形成を阻害する要因となっています。

今後は、このような低未利用地の利用転換を促しつつ、沿道建物と公共空間が一体となった質の高いまちなみ形成を図ることにより、ヒトが集い、快適に過ごすことができる空間を創出していくことが求められます。

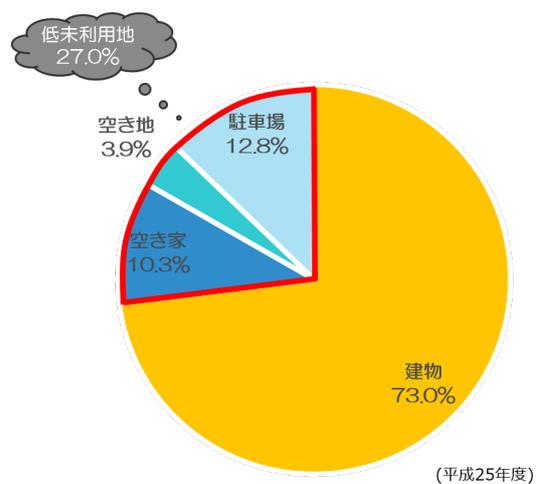


〈老朽建築物の割合〉

出典：第 2 次沼津市都市計画マスタープラン



〈中心市街地の空き家等の状況〉



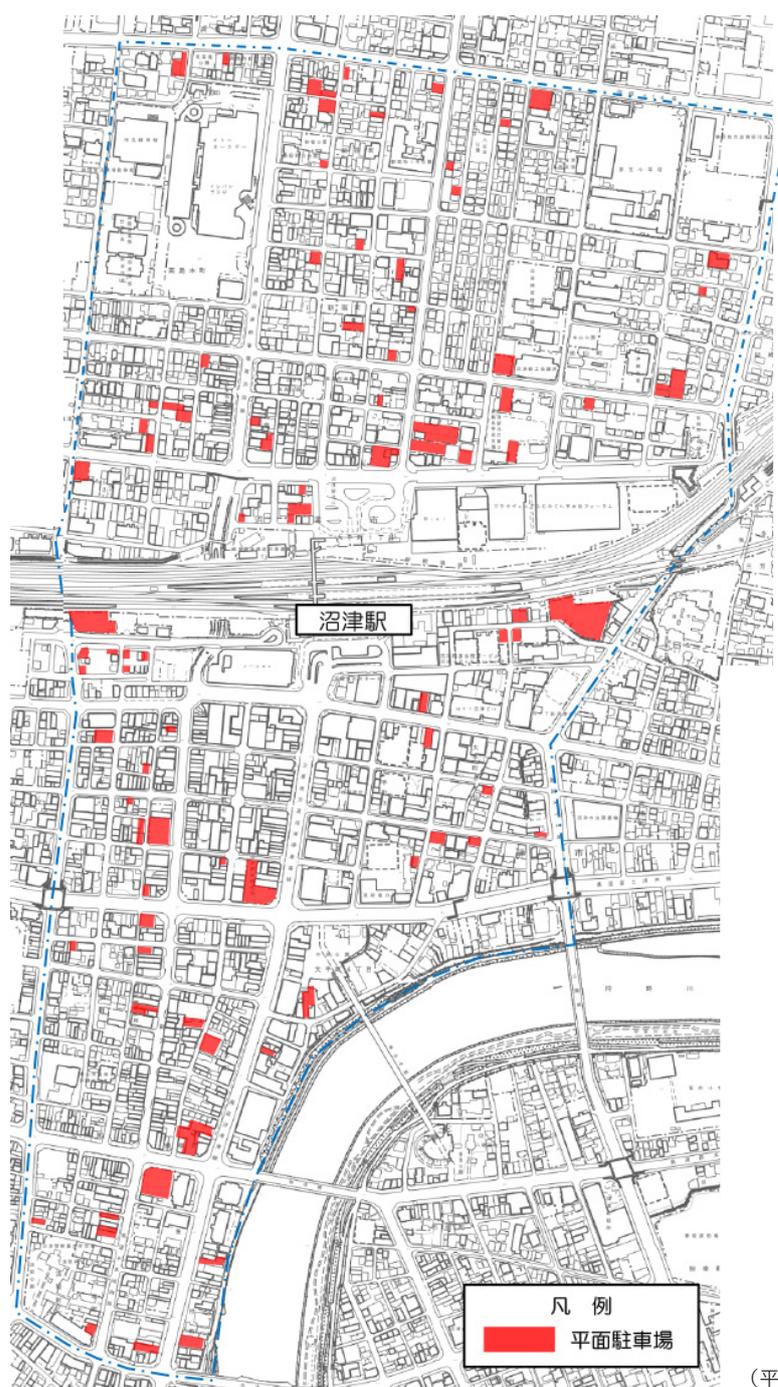
〈中心市街地の土地利用の状況〉



## ■駐車場の増加

スポンジ化する中心市街地の中においても、とりわけ駐車場の数が増加しています。駐車場は、中心市街地に自動車アクセスする上で必要不可欠な施設ですが、その無秩序な立地は、歩行者と自動車の錯綜を生み、安全性を低下させるだけでなく、まちなみの連続性の分断や景観の阻害をもたらす要因ともなります。

このような課題に対応するために、駐車場対策と連携したまちづくりが求められており、その検討にあたっては、交通やまちなみ・市街地環境、土地利用など多面的な視点が必要となります。



〈建物から平面駐車場への転換状況〉

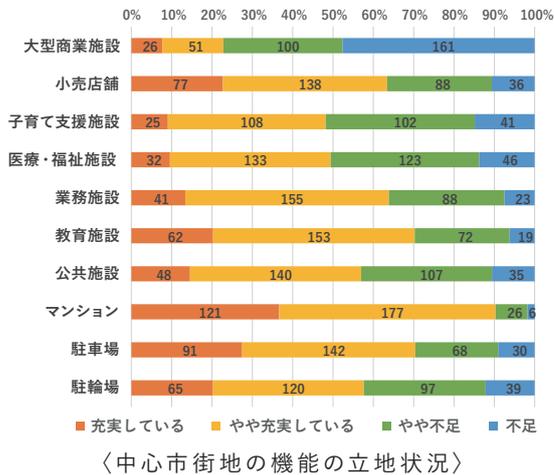
## 【参考】 まちなか居住者アンケート調査結果

前述した本市の中心市街地が持つポテンシャルを活かし、まちなか居住を促進していくために、中心市街地に新たに住み始めた人々を対象にアンケートを実施し、中心市街地の現状や評価、必要な取組等を調査しました。

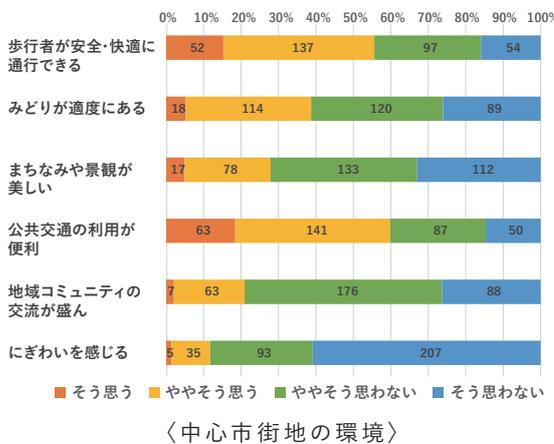
### ■調査概要

〈調査対象〉	〈調査期間〉	〈回答数〉
・対象マンション：16棟	・令和元年8月30日(金)	・346世帯
・対象世帯：858世帯	・～9月13日(金)	(回答率：40%)

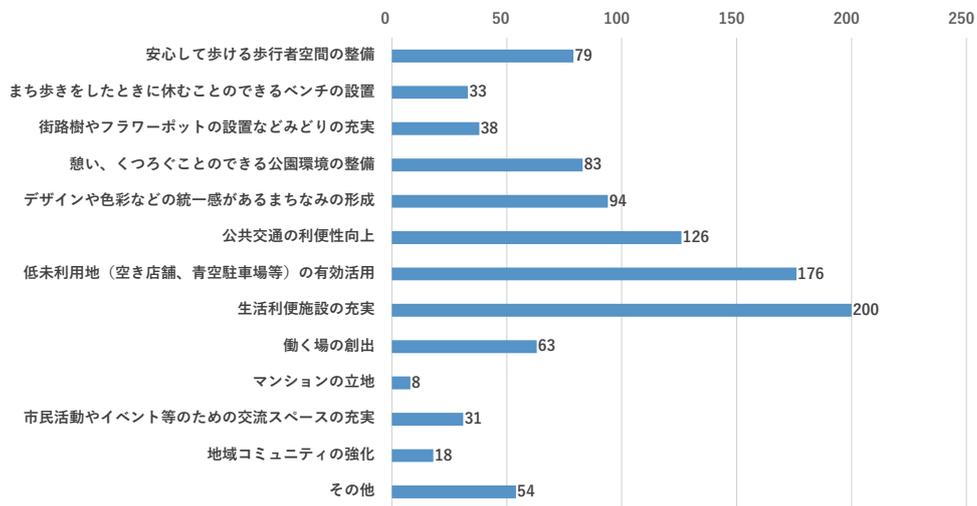
### ■調査結果



- ・多くの機能について、「充実・やや充実」と感じている
- ・一方で、「大型商業施設」、「子育て支援施設」、「医療・福祉施設」等については、不足していると感じている



- ・「歩行者の安全性・快適性」、「公共交通の利便性」については、充実していると感じている
- ・一方で、「みどり」、「まちなみ景観」、「コミュニティ」、「にぎわい」が不足していると感じている



< より魅力的でにぎわいのある中心市街地とするために必要な取組 >

- 「公共交通の利便性向上」、「低未利用地（空き店舗、青空駐車場等の）有効活用」、「生活利便施設の充実」を求める声が多い