

令和元年度 第3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 : 令和元年7月16日(火)

開催時間: 開会 午後2時00分 閉会 午後4時00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	欠席
	小泉 秀樹	東京大学 教授	
	福井 恒明	法政大学 教授	
市民	佐藤 清治	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	
	杉山 栄一	沼津市自治会連合会(第五開北)	欠席
	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	木村 誠司	東海旅客鉄道株式会社 総合企画本部 企画開発部 担当部長	代理出席
	堀内 明広	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	
	勝又 泰宏	静岡県 交通基盤部 都市局 局長	
	望月 康史	静岡県 沼津土木事務所 次長	代理出席
	小林 康彦	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	
	松下 藤彦	沼津市 都市計画部 部長	
	平野 明文	沼津市 沼津駅周辺整備部 部長	
	湯川 真由美	沼津市 産業振興部 部長	
	村上 浩昭	沼津市 建設部 部長	

<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) 沼津市中心市街地まちづくり戦略会議のレビュー
  - (2) 本日の検討内容について
  - (3) 中心市街地まちづくり戦略の取組方針について
  - (4) 今後のスケジュール
- 4 意見交換
- 5 閉会

<議事概要>

岸井氏

本日が第 3 回目のまちづくり戦略会議であり、今年度内にあと 2 回開催し、まちづくり戦略の取りまとめを行う。については、資料 2 の p39 にあるように 11 月（次回）にはある程度まとまったものを示し、パブリックコメントを実施し、最後にまとめ上げるという流れになるため、あまり時間が残されていない状況である。

その間に社会実験とシンポジウムを今後実施することになっているが、具体的に何か決まっているものはあるか。

事務局

社会実験については、これから警察協議等具体的な調整が必要になるが、ブラサヴェルデ北側の（都）七通線を片方向あるいは部分的に全面通行止めにした実験を考えている。歩道部分が非常に広いため、キッチンカー等を配置し、賑わいの空間を創出するとともに、ブラサヴェルデや Bivi さんなどとも協力しながら、将来の公共空間の在り方を示していきたい。

また、沼津駅周辺には駐車場が点在しているため、そういった駐車場の設えや新たな土地利用についても、社会実験を実施できればと考えている。駐車場のほとんどは民地であるため、関係者と協議・調整したうえで、今後具体的に検討していきたい。

福井氏

中心市街地の影響範囲を考えるうえで、高架沿いの側道の整備範囲が重要になると考えている。この側道はどの区間に整備されるのか。

また、駅周辺の利便性の高いエリアに分譲マンションが年間おおよそ 1 棟ずつくらい建設され、まちなかに住む人が増えてきており、ポテンシャルがあるという説明があった。その中で、今後中心市街地の人口増加をどのくらい見込むのか、中心市街地に住む人々の仕事や買い物、育児といった生活範囲をどのように設定するのかを、事前に整理しておかないと、スポンジ化への対応の中身が正確に決まらないと思うので、すでに検

討していることがあれば教えていただきたい。

事務局

高架沿いの側道の範囲は、駅西側は（都）大手町片浜線が（都）沼津南一色線から（都）片浜西沢田線まで整備され、駅東側は（都）高架側道が（都）三枚橋岡宮線から大岡団地の東側にかけて整備される。また、大手町片浜線は幅員 16～17m で、高架の南側に整備され、高架側道は幅員 6m～9m で高架の南北それぞれに整備される。

また、人口増加をどのくらい見込むのかについては、現時点で検討できていないが、まちなか居住については、小泉先生にもご協力いただき、平成 27 年にまちなか居住促進計画を策定した。その中でまちなかの将来像として、「自然を感じながら暮らせるまちなか」、「便利で楽しいまちなか」、「安心して暮らせるまちなか」、「歩いて楽しく、公共交通が使いやすいまちなか」、「人とのつながりを大切にするまちなか」を掲げている。

福井氏

将来的に駅周辺が本当に住みやすくなるかどうかは、選ぶ側の人々にとって関心の高い事柄である。市の方針やメッセージをわかりやすく伝えられる方法を検討したほうが良いと考えている。

岸井氏

資料 4 のロードマップに示される戦略の 1 つである「まちなか居住の促進」とリノベーションまちづくりは、連動する仕組みにしようとしているのか。

事務局

リノベーションまちづくりについては、平成 27 年から取り組んでおり、これまで、38 件が事業化し、生活利便に資するような機能導入もされている。また、新たに起業し、働く場所を創出するということも、まちなかに住むということにつながると考えている。そういった取組を着実に推進し、まちなかに人が住んでくれる仕組みの礎にしていきたい。

岸井氏

職住一体という住まい方のイメージか。

事務局

そのとおりである。

小泉氏

駅周辺の最近建設された集合住宅の居住者を対象に、現状の評価やどのようなニーズを持っているのかを調査してはどうか。必要な生活機能や、どこに勤めていて、どのような理由でこの場所を選んだのかといった居住者のライフスタイルに関する課題・可能性がより具体的に見えてくると思う。

副市長

まちなかに新たに住まわれた方について、どのようなデータがあるのかを確認し、も

しデータがなければ、調査を実施する。

小泉氏

スポンジ化対策については、いろいろな施策を組み合わせた結果として、スポンジ化が解消されたり、もしくは新しい機能が張り付いたりしていくということだと思う。公共空間の再編や交通体系の再編と組み合わせることで、全体の効果が染み出してきて、結果的にスポンジ化が収まっていくということでもある。

そのように考えると、資料 4 の戦略Ⅳで挙げているリノベーションまちづくりやまちなみ形成はもちろん重要であるが、道路空間の再配分に向けた社会実験とスポンジ化対策を掛け算で考えていく必要があると思う。休日の駐車場やあまり利用されていない駐車場を広場化するという社会実験を想定されていると思うが、それ単発で実施するというのではなくて、道路空間を再配分することで、その裏側の利用も促進するというような社会実験を考えていただいた方が良いのではないかと感じている。

まちなみ形成については、分譲マンションのように特定の地区に立地するのではなく、駅からの近傍性があり、ある程度広い敷地があると、どこにでも立地していくという場合、個別の建物に対して、公共空間との関係性や景観に配慮をしてもらうような規制誘導が必要となる。これには、地区レベルで詳細にルールを決める方法と少し異なる規制誘導の方法が必要であり、建築行政のなかで景観計画に基づく仕組みを用意することで、緩やかな行政指導が可能である。このように景観誘導について先導的な取組が沼津市にあれば、それを拡充することで対応できるが、なければ新たに検討していく必要がある。

事務局

沼津市には景観誘導等について先導的な取組はなく、今後、新たな制度や仕組みの導入に向けて検討していきたい。

岸井氏

最終的な戦略のとりまとめに向かって、イメージはどこまで高めていくのか。例えば、取組を実施する場所など具体的な話を出すのか、それとも、方向性だけをまとめるのか。

事務局

方向性のみを示すにとどまる部分と具体的に示す部分の色分けはできてしまうと思うが、具体的に示せるものについては、可能な限り具体的に示していきたい。

岸井氏

権利者の方もいるので、全ての取組を網羅的に書くのはなかなか難しいと思う。しかし、土地の集約化や利用転換などは、どこか 1 つでもトライアルし、それを第一歩として他のところにも展開していくというシナリオを書くことができると、市民にとってわかりやすいものとなる。

小泉氏

スポンジ化への対応の取組に向けて、どのような体制で誰と協力してやっていくのか

を検討していただきたい。協力していく人としては、自治会、商店街、民間事業者はもちろん、リノベーションまちづくりを通して起業した方やまちづくりファンドを活用して中心市街地で活用する方なども考えられる。

固まった体制を今すぐ描くことはできなくても、実施に向けた検討体制についての枠組みと、そこで検討しながらいろいろな人を巻き込んでいくというイメージを検討できると良い。ロードマップを実現し、中・長期的によりよいまちなかにしていくための検討体制を時期に応じてどのように用意するのが重要である。

岸井氏

市としてこういうことをやりたいということを知りやすく表現できれば、市民から手が挙がり、それを市としてサポートすることで計画策定、実験につながっていく可能性がある。各戦略の掛け算で、短期のうちに1つ2つと戦略の取組が具体化し、市民にとってわかりやすく提示できるようになると良いと思う。

長期は完成形、短期はすぐにできることであるので、どちらもわかりやすいが、中期については、説明力を上げる必要がある。そのためには、中期に供用される仮設南北自由通路がどこに、どのようにできるのか、どのように使えるのか、いつ頃できるのか、その時周りはどうなっているのか等のイメージを共有することが大切であると思う。次回の戦略会議までに、中期のイメージを高めてほしい。

小林氏

具現化に向けて、いかに民間投資を呼び込めるか、地域住民の協力や参加を得られるかが重要であり、そのためにも投資が投資を呼ぶ、人が人を呼ぶように、まちづくり戦略の見える化を早く進めることで、機運を高めていけるのではないかと考える。

この先行政だけで進めていくのは難しく、いかに官民が連携していくかが重要であるので、駅周辺の地権者や民間事業者などと一緒になりながら進めていく体制についても検討いただきたい。

様々な事業がある中で、一番重要なのは玄関口である沼津駅前の顔づくりだと認識している。駅前広場や周りの環境、空間をいかに魅力あるものにできるかというところが、最も重要だと感じている。URとしても周りの建物更新の動向を見極めながら、駅前の空間づくりや建物を含めた景観づくりに協力していきたい。

岸井氏

戦略Ⅰ・Ⅱについては、駅周辺の関係者が集まり、お互いが何を考えていて、どのようなスケジュールで動こうとしているのか等を共有し、より良くしていくためにそれぞれが何をできるのかを話し合う場が必要である。

戦略Ⅳについては、具体的にリノベーションが起ころうな場所、それにあわせて駐

車場を再編すべき場所などでモデルエリアを決めるのであれば、その関係者を集めて、さらに議論を深めていかななくてはならない。

戦略Vについては、周辺地域との連携なので外側の人たちと手を結び検討していく。

このように戦略的なプロジェクトを即地的に考えると、集まる人の顔が見え、そこで検討を深掘りしていくことで、短期的に1つでも2つでも目に見える形になると、可能性を示すことができ、中期に何ができるかということがより現実的になっていく。

芦川氏

商業・業務機能の誘導による活性化を図りたいが、低密度化した市街地をこれらの機能のみで埋めることは非現実的であるという認識をしていただいたということは商業者にとってはありがたく、まちづくり戦略全体もよくできていると感じている。

社会実験を（都）七通り線で実施する予定であるという話があったが、駅北側の基盤整備は完了しているにもかかわらず、にぎわいが増えていない現状をしっかりと分析しておく必要がある。

また、社会実験をただ実施するだけではなく、どのような人々が参加してくれたのかということも調査していただきたい。

これまでの開発や基盤整備があっても、なかなか民間の需要が増えないのはなぜか、顧客が何を求めているのかを商業者は本気で考え始めている。

佐藤氏

第一地区の平均年齢は徐々に上がっていることから、説明のあった取組をいつまでに実現するのかが重要であると思う。実現までに時間がかかると、その間にまちがさらに高齢化し、住んでいる人が変わってしまう可能性がある。

また、まちなかが便利であればあるほど、高齢者にとって暮らしやすくなるため、各取組が早く実現することを期待している。

高田氏

新しく中心市街地のマンションなどに住みはじめる若い人々は地域になかなか馴染めていないのが実態である。

従来から中心市街地に住む人々は、事業を通じて駅周辺の環境は良くなるけれど、ライフスタイルは変わらないだろうと感じている。

商業者は、まちづくり戦略は具体性に欠けていると感じている。今後の具体化に期待している。

民間投資を呼び込むために、地域の商業者のやる気を高める必要があり、戦略の全体像の見える化をまずは進めるべきである。戦略の中で何かしらの核となるもの、例えば、市役所を駅前に持っていくといったことを見せることで、周辺の機運が高まり民間投資

の呼び込みにつながるのではないか。

岸井氏

市役所などは影響が大きいので、簡単には決められないかもしれないが、公共施設マネジメントの考え方を共有しながら、鉄道高架によって新たな土地が生まれたときにどのような可能性があるのか、みなさんで想いを語り合うというのは必要かもしれない。

マンションに住む人々の話があったが、リニューアルされた南池袋公園では、近隣のマンションに住む子供連れのお母さんが多く訪れている。また、丸の内で芝生を敷いた社会実験をした際も、特に宣伝をしていないにも関わらず、お母さんたちが訪れていた。

話を聞いてみると、お母さんたちはSNSでネットワークを持っており、あそこで何かやっているという情報が伝わり、訪れたようであった。

魅力的な場所を創出したうえで、情報をどのように流すかということが大切かもしれない。

川崎氏

戦略の将来像の実現に向けて、駐車場のことをしっかりと考えていくことが重要である。戦略としてとりまとめるにあたっては、駐車場をどうしていくのかが、歩行者空間を創出するうえで重要な観点であり、より具体化していく必要があると感じる。昨年度、沼津市で駐車場のケーススタディを実施した経緯もあり、引き続き駐車場について一緒に考えていきたい。

特にポイントとなるのが商業と業務の駐車場であると思う。商業は、中心市街地の外周部に集約駐車場を設置することで、市街地に歩ける空間を創出し、まちを歩いてもらい、商業の活性化につなげるというわかりやすい流れで説明ができる。

一方、業務は、沼津市の中心市街地の駐車場では営業車が多くとまっている状況も見られることから、その取り扱いを今後どうしていくのかが課題である。非常に難しい問題ではあるが、全国の様々な事例や情報も持っているので、一緒に検討していけたらと考えている。

岸井氏

駐車場集約化ができると一番良いが、少なくとも、どの道路を車の動線として利用し、どの道路を歩行者優先にするのかということ、地域で合意形成できると良いだろう。

また、現在はどこにでも駐車場ができてしまう状況であるので、不動産経営を考えるうえでも、立地の良い場所に、広く、まとまった駐車場を共同経営できる仕組みがあれば望ましい。

鈴木氏

ららぽーとのように新たに働く場所ができることで沼津に戻ってくる人もおり、働く場所の創出が人口を増やすうえで重要な要素であると感じている。

交通事業者としては、このように沼津に戻ってきてくれる人もいるので、子育て世代

や高齢者といった交通弱者にとっても住みやすいまちづくりに貢献していきたい。

中・長期に向けて、タクシーの待機場所の暫定運用や再編という話もあったが、その場所や規模、運用方法、費用などについては、案ができ次第、事前に協議いただきたい。

堀内氏

バス利用者の利便性を高めるために、バス停の方面別集約化の議論を沼津市とともに進めている。

一方で、民間事業者として収益性も考えなければならないため、住宅地にバス路線を通すなど住民がより住みやすくなる環境づくりをすることにより、収益も得るというようなウィンウィンの関係となるように進めていきたい。

木村氏

鉄道高架化事業は東海道線や御殿場線の切り替え、車両基地の移転などがあり、非常に事業期間が長いものである。短期・中期・長期のロードマップを示していただいたが、その間に工事を進めていくことになるので、各時点での工事の状況も踏まえて検討を進めていただきたい。

また、完成後も事業者として、鉄道事業を安全かつ適切に運営していく必要があるので、保守の視点や運営上の施設配置等も関係者と調整させていただきたい。

千葉氏

市民全員の思いを叶えるというのはとても難しいと思うが、市内に既に存在している都市機能を導入しても、人口増につながらないと思う。産業の活性化が、まちの元気につながると考えており、ある程度の人口を抱えられる大きな企業誘致が都市機能導入の案の一つになり得るのではないかと。大企業の誘致により、それに付随した中小企業も元気になり、若者がまちにとどまる理由もでき、働く方が増えると一緒に住む家族も増え、子どもも増え、いろいろなことがプラスに転じるのではないかと。

勝又氏

鉄道高架事業スケジュールがまちづくりに大きく影響することは認識している。南北自由通路の位置や施工時期などについては、いろいろな関係先と調整する必要があるため、現段階では情報共有が難しい状況であるが、検討を深度化していく中で、この戦略会議でも可能な範囲で情報提供をしていきたい。

岸井氏

高架事業は大変大きな事業であり、完成までに時間を要するのは仕方がないが、関係者が協力して、少しでも早く南北をつなげられるように皆さんで知恵を絞っていただきたいと思う。

以上