

令和元年度 第4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11月1日(金)

開催時間 : 開会 午後1時00分 閉会 午後3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	
	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	
	山崎 健一郎	沼津市自治会連合会(第五開北) 会長	欠席
	千葉 秀美	沼津市公共交通活性化対策協議会 委員	欠席
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	青柳 太	国土交通省 都市局 街路交通施設課 街路事業調整官	
	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	
	原 広司	静岡県 沼津土木事務所 所長	
	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 挨拶
- 3 沼津市中心市街地まちづくり戦略について
 - (1) 中心市街地まちづくり戦略（素案）について
 - (2) 今後のスケジュール
- 4 意見交換
- 5 閉会

<議事概要>

岸井氏

まちづくり戦略の素案として、これまで各部会等で議論してきた内容が一つの形としてまとめられてきている。本日は素案に関する意見交換を行い、今後修正すべき箇所を修正し、パブリックコメントへ進んでいきたい。

福井氏

北口は既に交通広場とプラサヴェルデ等が整備されているが、南口の東側エリアはオープンリング実現に向けて土地区画整理事業との連携が重要である。各街区をどのように土地利用するのかを戦略内に可能な範囲で記載したほうが良いと思う。

一般車乗降場（東）の配置場所についても土地区画整理事業と関係するため、連携方法を検討したほうが良い。併せて、戦略で提案された一般車乗降場までのアクセス動線（車両）を市民がどう考えるのかを調査した方が良いのではないかな。

一般車乗降場を東西それぞれに配置することで、一般車がトランジットモールを東西に横切らなくなる。そのため、トランジットモール化実現に向けて、一般車乗降場を東西それぞれに設置する意味はあると思われる。

先日の台風 19 号に伴う大雨時に、市内で浸水した箇所があると伺っている。ハザードマップを確認すると、駅まち環状の南東に位置する三園橋交差点周辺は大雨時における浸水リスクが大きいとのことである。もし、当該部が浸水してしまった場合、駅まち環状として一部機能しなくなるおそれがあるため、戦略内に防災面についても配慮した記述をしたほうが良いのではないかな。

岸井氏

一般車乗降場（東）へのアクセス動線はどう考えているのか。

事務局

P4-19 の図の通り、駅まち環状東から三枚橋錦町線を通り、南側から東側に一方通行で抜ける動線としている。駅前広場側で乗降し、再度駅まち環状線へ戻る動線を想定している。

岸井氏	一般車乗降場（東）等を整備する際、土地区画整理上の特別な工夫をするのか。
事務局	現在想定している一般車乗降場（東）の位置は土地区画整理範囲から外れているが、範囲の直近に位置するため、今後視野を広げて土地区画整理側についても検討を進める必要はあると考えている。
森本氏	一般車乗降場内に短時間(30分無料等)駐車場は設置しないという理解でよいか。長時間駐車をされては困るが、短時間駐車場を設けないと、周辺の路上駐車が発生して駅広が使われれないといったことが起こるおそれがある。バランスに配慮し検討していただきたい。
事務局	一般車乗降場（西）には、短時間駐車場を整備できるようなまとまった空間があるため、今後検討したい。
小泉氏	<p>集合住宅居住者にアンケートを実施していたようだが、回答者の年齢層や世帯構成を把握しているのか。回答者の年齢層や世帯構成によっては、今後の対応が変わってくるため、把握できていないのであれば、確認したほうが良いと思う。国勢調査データを用いると、増加している年齢層等が把握できる。</p> <p>戦略Ⅲに関して、まちなか居住の促進や住宅供給は重要であるが、各住居で駐車場を確保しようとする集合住宅の1階部分が駐車場とエントランス機能だけになり、商業機能等の入る余地がなくなってしまうケースが多い。集合住宅や住民が増えることで良い面もあるが、まちなみ形成のコントロールが難しくなるという面もあるため、どのようにしたらまちなみを連続させることができるのかを十分に検討することが重要である。</p> <p>駐車場施策と連携し、集合住宅の供給を行うことで、一階部分の機能誘導による効果が一層高まると考えられるため、各戦略の連携についても検討していただきたい。</p> <p>公共投資が起こる場所や道路の再配分を行うことで大きくアクティビティが変わると考えられる場所付近に、重点的に商業施設や住宅を誘導することが効果的である。例えば、（都）沼津駅沼津港線や駅前広場周辺の敷地は極めて重要な民地であり、施設誘導や景観誘導を行う必要があるが、街路や広場と一体的な空間を形成し、また、整備の利用を想定し、社会実験などで確認しつつ行うことが重要である。</p> <p>断面イラストにおいて、道路の歩行者空間が広がるとともに民地側がセットバックし、その空間をテラスやカフェなどとして有効活用していることが、市民と事業者とイメージを共有できると、まちなみ誘導につながるのではないかと。</p> <p>戦略1、2と3が上手く連携し、断面イラスト等の表現方法も工夫していただければと思う。例えば、車道と民間敷地の関係が分かるような絵が良いと思う。</p>

岸井氏

駐車場施策については実現に向けた具体的な事柄を戦略内に記載できそうか。駐車場施策の計画が具現化し、実際に駐車場の集約化が進めば全体のプランニングを進める上でも良いと思う。

副市長

例えば、駐車場の土地利用転換と集約再編は、フィールドが見つければ試行できると考えており、現在は幾つかの地権者さんに打診をしている状況である。街路再編と連携し、そこを中心に機能誘導をできればと考えている。しかし、フィールドありきの話のため、具体的にどこで実施するのかなど、具体的なイメージは未だ持っていない。

小林氏

ヒト中心の魅力ある場所への再生、多くの市民や来訪者が集いにぎわう空間の創出を目標としていく方向性に賛同する。また、P4-20の試案における駅前のパースのように、平面図だけではなく人の目線でまちがどう変わっていくのかがわかる絵を用いるのは良いと思う。

沼津駅前には沼津のシンボリックな空間としていくことが重要であるため、公共用地だけではなく、民有地の建物と一体で考えなければならないのではないかと考える。デザイン面や機能配置、ヒトの流れを公共空間と民有地の連続性を十分配慮して進めていく必要があると考える。周辺地権者との連携が重要であり、将来的には沼津駅が先行事例として紹介されるようなまちを、市及び周辺地権者と共に目指していければと考えている。

森本氏

P4-46に、中心市街地と周辺住宅間の街路にグリーンスローモビリティの導入検討が記載されているが、グリーンスローモビリティは電動で時速20km/h以下で走行するため、一般車との共存には配慮が必要。駅前広場やトランジットモール内のどこを乗降場とするのか、絵があると具体性が増して良いと思う。

P4-40に記載されているように、駐車場を荷捌きや物流のハブスペースとして活用するのはとても良い方向性であると思うが、物流車両や荷捌き車両のアクセス動線等の具体的な内容についても戦略内で触れられていることが望ましいと考える。

芦川氏

駐車場は無秩序に広がっているのではなく、経済活動の中で広がっているものであることを認識いただきたい。そのため、全ての駐車場を低未利用地と表現していることに違和感がある。先日の大雨時に、浸水区域から中心市街地の駐車場に避難する利用者がいたことで、一時的に駐車需要が増えたことから、防災面でも役に立っていると考える。時代の流れの中で、公共交通を中心とする方向性には賛同できるが、駐車場経営者や利用者に対してご理解いただくためにも、表現について配慮をお願いしたい。

事務局

駐車場は中心市街地に一般車でアクセスするために必要な施設であることを認識して

いる一方で、平面駐車場は高度利用されていないという意味で低未利用地という表現を用いている。駐車場運営をされている方々に不快感を与えないよう、表現方法については検討する。

副市長

低未利用地という言葉は都市政策の中でよく使われている言葉である。容積率を最も高く設定している中心市街地の中で、平面的な土地利用をしているという意味でこの表現としている。不快感等を与えるおそれがあるのであれば、表現方法を再度検討したい。

岸井氏

低未利用地といっても、実際は使われており、企業の専用駐車場等もある。駐車場についてはもう少し実態を把握することが必要なのではないか。

勝又氏

P4-28 戦略Ⅱの方策2に記載されている貨物駅跡地は、中期には活用できる場所であるため市民の方にも関心を持っていただいていると思う。約7年前に実施したPI(Public Involvement)では、市民から貨物駅跡地の活用方法として、公園の要望が多く出されていた。中心市街地には中央公園があるが、緑等が少ないことを指摘されていた。貨物駅跡地は子供を連れていける憩いの場となるような使い方ができるように検討していただければ良いと思う。

岸井氏

今後、パブリックコメントで意見収集を実施すると良いと思う。高架化事業は期間が長いので、変化が目に見えるものとして、貨物駅跡地活用方法は先行して検討を重ねていければ良いと思う。

原氏

自転車ネットワーク(太平洋岸自転車道)を戦略内P4-45の図に記載していただきたい。また、シェアサイクルについても可能であればポートを駅前広場内のどこに設置するのかをイメージで良いのでP4-19の試案図内に記載していただきたい。

三園橋交差点周辺は浸水リスクが大きく、浸水時に迂回できるような経路を一方通行などの交通規制と併せて検討しておくことで、災害に強いまちづくりにつながるのではないかと思う。

青柳氏

国土交通省では、walkableな都市・まちなかに着目しており、沼津の「車中心からヒト中心」に向けた取組は事例として適している。

このような取組は公共空間のリノベーションとも言えるものであり、これまで沼津がリノベーションまちづくりの取組などで得た知見やノウハウを上手く使えると良いと思う。

高架化事業は長期に渡るため、ハード整備の計画を進めつつ、社会実験などを通じてまちづくりの担い手探しを行うなどソフトとハードをセットで段階的に考えると良いの

ではないか。

P4-45 の図から、自転車ネットワークについて、高架を超える南北動線をあまり意識していないように見受けられる。また、駅まち環状線内側の自転車ネットワークの考え方次第で、歩行者を優先する空間の取り方も変わるため、戦略内に記載したほうが良いと思う。

副市長

駅の南側を中心に広がる地域資源を繋ぐ遊歩道が部分部分で途切れており、今後繋げていきたいという思いを伝えるために P4-45 の図を作成している。図には歩行者ネットワークのみを記載しており、文章でその他の交通を記載しているが、図中にその他の交通ネットワークも記載できるように検討する。

木村氏

鉄道利用者の利便性に配慮いただきたく、一般車乗降場の位置、バース数、処理能力の検証が今後必要になると思う。

駅及び駅周辺の物流や業務車両の動線についても、運用上困らないように工夫していただきたい。

高架化事業やまちづくりは非常に長期的な視野を持って進める必要がある。短期、中期、長期と区切って検討されているが、この大きな区切り以外にも段階的に整備されていくため、機能を常時確保できるよう、戦略を基に関係者と調整して進めたい。

堀内氏

現在、バス事業者共同でバス乗場を事業者別ではなく、行先方面別になるよう調整している。バス利用者の利便性向上、利用者数増加につなげられればと思う。

路線バスだけでなく、貸し切りバスや高速バスの停留所を南北駅前広場のどこに配置するのかを検討いただきたい。これらのバスは路線バスと比較して車両サイズが大きく、路上駐車となると周辺交通へ影響が出るおそれがある。

小泉氏

今後、駅周りの機能が色々と付加されるものと思うが、絵には書き込めない点を計画要件として整理して記載しておく必要があると思う。

P5-6 の市民参画について、参加型や体験型と記載されているが、広義の公共空間をマネジメントする主体の形成が重要で、例えばエリマネ組織や中間支援組織など、地域を管理運営する担い手を育成していくことを、社会実験等を積み重ねながら、ハード整備と同時に進めることが重要である。

岸井氏

戦略内に当事者意識の高揚や醸成を図るとあるが、もう一步、二歩運営管理にそのような人が入ってくるということを前提とした議論をした方が良いと思う。

勝又氏

1/22(水)～1/31(金)の期間、沼津駅と沼津港を往復する形で自動運転車両(P3-13 の EV

バスのような車両イメージ)を用いた社会実験を実施する予定である。1日7便が往復し、警察の協力のもと、バスを優先する信号制御を実施する予定であり、これは日本初の試みとなる。

以上