

沼津市中心市街地まちづくり戦略（素案）

～沼津駅周辺総合整備事業とともに進める
駅周辺のまちづくり～

沼津市

はじめに

本市は、様々な都市機能が集積する県東部の拠点都市として発展してきましたが、同時に自然、歴史、文化、観光に渡る豊富な地域資源を有し、国土の大動脈である広域交通インフラへの高いアクセス性も備えています。このような本市における中心市街地のまちづくりとは、都市の利便と洗練、多様性を享受しつつ、自然の恵みや文化の香りにも彩られた、沼津ならではの豊かな暮らしを目指して、都市の魅力を更に高める取組を積み重ねることに他なりません。

そのような中であって、本市のまちづくりは、いよいよ本格的に展開する局面を迎え、基幹的な大規模事業の多くが、今後10～15年で形を現し、本市の都市骨格が形成されていきます。とりわけ、市の中心部で実施される沼津駅周辺総合整備事業においては、本市の積年の課題である南北分断が解消され、併せて鉄道跡地を活用した拠点整備が展開されるなど、中心市街地に極めて大きなインパクトを与えることとなります。

現在、国内外のまちづくりの趨勢は、公共交通に支えられたコンパクトな都市構造を志向しつつ、歩行者や自転車を重視しながら、ヒトが歩いて回遊し、居心地よく過ごせる都市空間を再構築する方向へとシフトしています。今後のまちづくりにおいては、都市活動を支える骨格的な交通インフラの整備を進めることと併せて、足元のまちなみをヒト中心の豊かな空間にすることが、都市の魅力を高め、競争力を強化し、多様性を育み、様々な市民が生き活きと暮らせるまちを作る上で、極めて重要と考えています。

今後、主要事業が本格化し、ヒトとモノの動きが大きく変わる本市の中心市街地は、こうしたヒト中心の質の高いまちづくりを展開していくうえでも、絶好の機会を迎えることになります。この契機を捉え、本市の中心である沼津駅周辺を、市民にとって便利で快適な場所に高めるとともに、市民が交流する都市の顔として、地域への誇りと愛着を育む豊かな場所へと再生していかなければなりません。

そのためには、市民や関係機関が同じ方向性を共有しつつ、さまざまな施策を連携させ、戦略的に取り組むことが不可欠です。こうした取組が、将来にわたる沼津の発展を大きく左右すると言っても過言ではありません。

沼津市中心市街地まちづくり戦略（以下、「本戦略」という。）は、このような背景のもと、中心市街地のまちづくりに関する今後の取組、とりわけ沼津駅周辺総合整備事業と併せて取り組むべき施策の方向性をとりまとめたものです。具体化にあたっては、市民を含めた関係者において更なる検討を行い、必要に応じ都市計画や関連計画にもフィードバックさせながら、施策展開を図ることを想定しています。

—目次—

1. 中心市街地まちづくり戦略とは

- （１）背景
- （２）目的
- （３）位置づけ
- （４）検討体制

2. 現状と課題

（１）沼津市全域

- ①広域的な位置づけ
- ②都市構造
- ③人口
- ④公共交通

（２）中心市街地

- ①都市機能
- ②公共空間
- ③まちなみ環境

3. まちづくりの潮流と沼津市の取組

（１）まちづくりの潮流

- ①コンパクト・プラス・ネットワーク
- ②ヒト中心のまちづくり
- ③既存ストックの活用・再編
- ④多様なライフスタイルの提供
- ⑤官民連携のまちづくり
- ⑥技術革新とまちづくり

（２）沼津市の取組

- ①立地適正化計画と地域公共交通網形成計画の策定
- ②沼津駅周辺総合整備事業の推進
- ③骨格的都市基盤の整備
- ④公共施設マネジメント計画
- ⑤既存ストックの活用と官民連携
- ⑥試行的な取組
- ⑦まちづくりに関する協定の締結

4. 中心市街地まちづくりの4つの戦略

（1）戦略Ⅰ：ヒト中心の公共空間の創出

- 方策1：駅前広場の歩行者広場化－駅前を真の広場に
- 方策2：駅周辺回遊動線の整備－「オープンリング」の形成
- 方策3：駅アクセス街路の再編－歩行者空間の広がりによる駅と「まち」の接着
- 方策4：地区交通体系の再編－ヒト中心の空間再編のために

（2）戦略Ⅱ：拠点機能の立地促進

- 方策1：車両基地跡地の活用方策
- 方策2：貨物駅跡地の活用方策
- 方策3：高架下への都市機能導入

（3）戦略Ⅲ：まちなか居住の促進と市街地環境の向上

- 方策1：中心市街地にふさわしい都市型住宅の立地促進
- 方策2：スポンジ化に対応した市街地環境の向上
- 方策3：既存ストックを活用した都市機能の導入
- 方策4：駐車場マネジメント

（4）戦略Ⅳ：周辺地域資源との連携

- 方策1：中心市街地と周辺の地域資源を結ぶネットワークの充実
- 方策2：中心市街地と周辺住宅地をつなぐ快適な街路空間の形成

5. 実現に向けて

（1）段階的プロセス

- ①段階的取組の必要性
- ②段階的取組のイメージ

（2）推進体制

- ①検討のプラットフォーム
- ②市民の参画
- ③戦略の評価・更新

第1章 中心市街地まちづくり戦略とは

（1）背景

本市の中心市街地は、モータリゼーションの進展による都市機能の郊外化等に伴い、来訪者数や商業売上高の減少、拠点性の低下、スポンジ化の進展などの課題が顕在化しています。県東部の拠点として発展してきた本市にとって、中心市街地は都市の顔であり、その活性化と再生は大きな政策課題となっています。

一方で、近年、中心市街地を取り巻く状況は大きく動き出しつつあります。

特に、本市の中核的事業である沼津駅周辺総合整備事業は、今後本格的に事業展開する段階を迎えます。他都市に目を向ければ、公共空間の再生に関する新しいまちづくりの潮流が生まれており、本市と同様に鉄道高架事業と土地区画整理事業を実施した都市の多くにおいても、これらの事業を契機として、駅周辺の都市空間をヒト中心の魅力ある場所へと再生することに成功している事例が見られます。

また、本市の強みである広域交通インフラは、高速道路網の更なる整備やリニア中央新幹線の整備にともなう東海道新幹線のダイヤ再編などにより、より一層の充実が期待されます。中心市街地での取組としても、リノベーションまちづくりなどの新しい方法論による活性化の取組が見られる一方、周辺地域では、中心市街地の南では沼津港が、北では大型商業施設が、市外から多数の来訪客を集めています。

中心市街地の活性化を図るためには、これらの動きを捉えつつ、施策展開を検討していく必要があります。本市が本来持つポテンシャルを最大限発揮させ、新しい沼津のまちづくりの潮流を捉えながら、本格展開する沼津駅周辺総合整備事業と併せた、魅力ある中心市街地の再生を図るための施策を検討する必要があります。

（2）目的

このような背景から、本戦略は、沼津駅周辺の市街地を、ヒト中心の魅力ある場所へと再生し、多くの市民や来訪者が集い、交流し、住まい、回遊する都市の顔として再構築していくために、今後の沼津駅周辺総合整備事業の本格展開と併せて実施すべき、まちづくりの施策を示すことを目的としています。

また、これらの事業や施策による駅周辺の大きな変化を活かしながら、中心市街地の課題である「都市のスポンジ化」に対応し、その再生へと繋げていくために、現在取り組んでいるまちなか居住の促進や、リノベーションまちづくりなどを組み合わせた施策についても、方向性を提示するものです。

併せて、中心市街地と周辺の地域資源との接続性を強め、都市全体の発展に繋げる観点から、中心市街地とその外縁とのネットワーク形成についても、今後の取組を示しています。

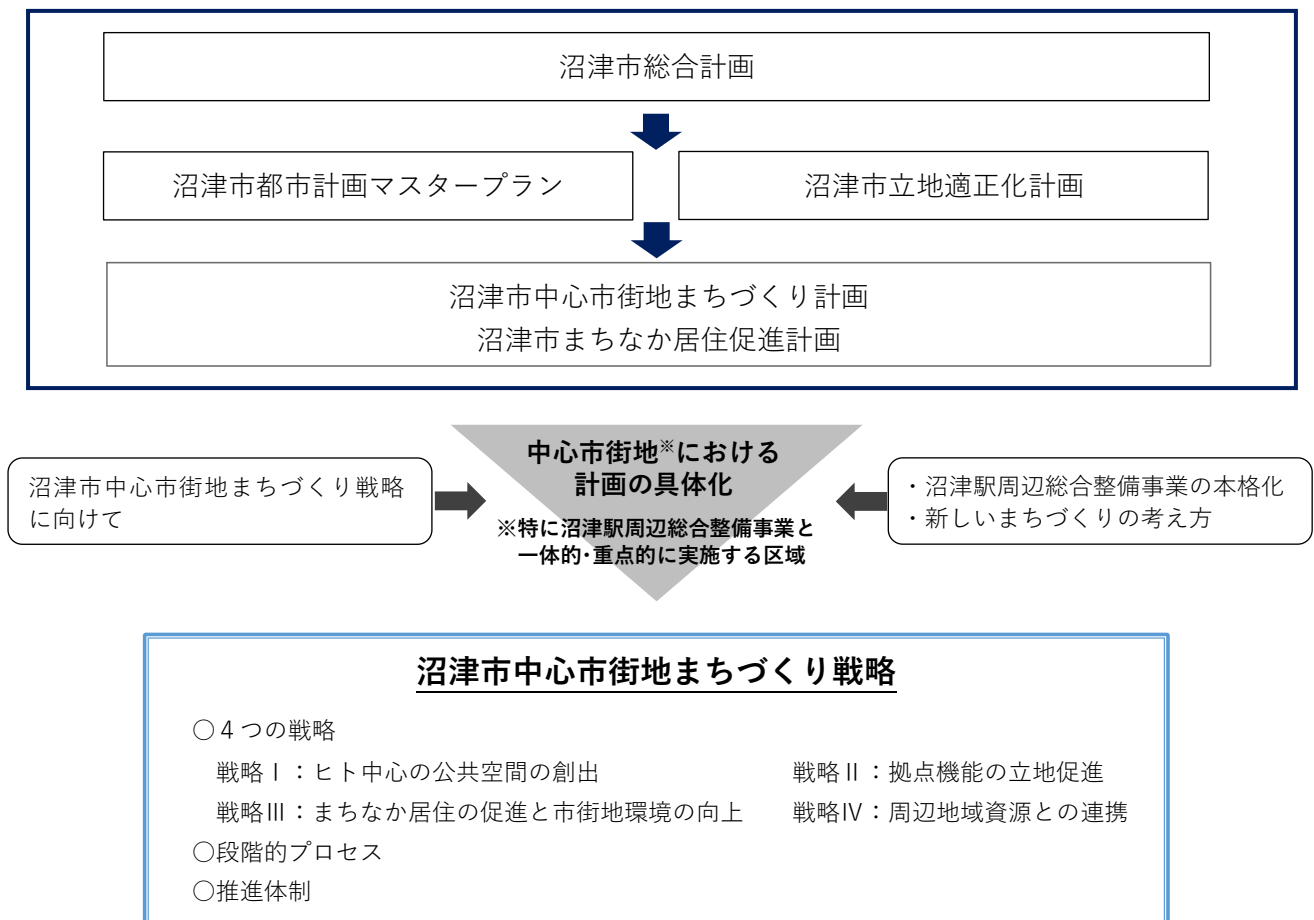
（3）位置づけ

本市においては、従来から、「第2次沼津市都市計画マスタープラン」「沼津市中心市街地まちづくり計画」「沼津市まちなか居住計画」「沼津市立地適正化計画」などの既往の計画において、中心市街地の活性化を位置付けてきました。

これら既往の計画を踏まえつつ、戦略策定の目的から今後の中心市街地施策のあり方を検討するため、本戦略に先立つ平成29年度に論点整理に着手し、その成果を平成30年5月に「沼津市中心市街地まちづくり戦略に向けて」（以下、「戦略に向けて」）として策定・公表しました。

本戦略は、都市計画マスタープランなど既往の計画を踏まえ、また「戦略に向けて」に示された論点をベースに、実現のための方策と併せ、今後の施策の方向性を提示するものです。

本戦略の内容は多岐に渡り、既に着手しているもの、更なる検討を行いつつ市民や関係者との合意を経ながら取り組むものなど、実現に向けた各プロセスも異なります。具体的な施策展開にあたっては、必要な都市計画マスタープランへの反映や都市計画決定を行いつつ、実現に向けて取り組んでいきます。



（参 考）第2次沼津市都市計画マスタープラン（平成29年1月策定）

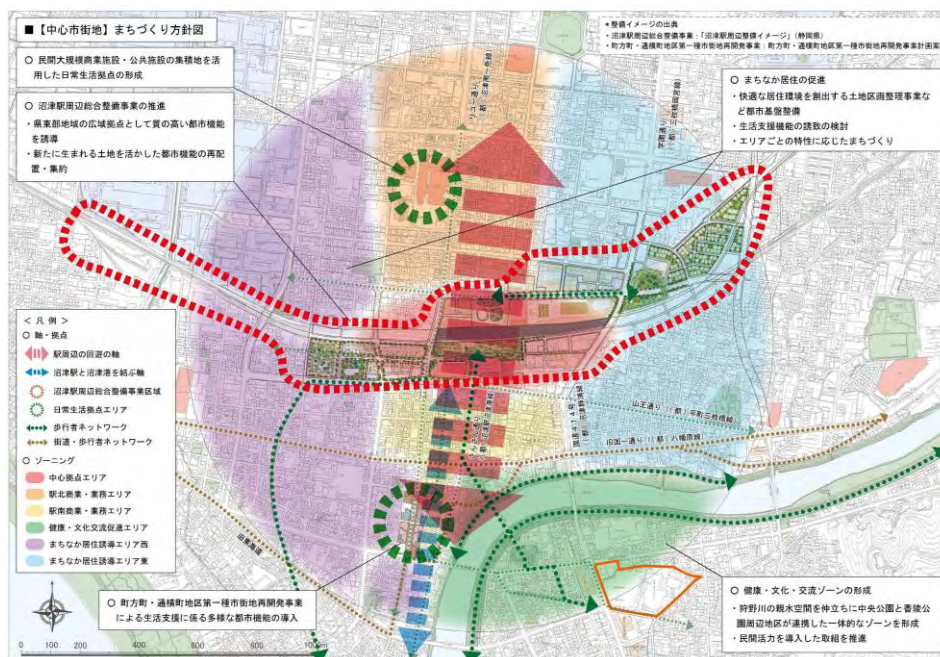
「沼津駅周辺整備を中心とした中心市街地のまちづくり」として、以下の方向性を位置付けています。

〈基本戦略〉

- ① 都市の魅力向上による中心市街地の再生と拠点性の回復
- ② 中心市街地に集積する施設の更新や既存ストックの利活用
- ③ 公共交通の充実と歩いて楽しいまちづくり
- ④ 快適な居住環境の創出による、まちなか居住の促進

〈整備・誘導方策〉

- ① 沼津駅周辺総合整備事業を中心とした多面的な取組
 - ・都市基盤整備による中心市街地の空間的魅力向上
 - ・鉄道高架事業等により新たに生まれる土地を活かした都市構造の再構築
 - ・既存ストックを活用したまちづくりの促進
- ② 狩野川を活かした健康・文化・交流機能の強化
 - ・狩野川
 - ・香陵公園周辺地区
 - ・中央公園
- ③ まちなか居住の促進
 - ・エリアごとの特性に応じたまちづくり
 - ・まちなか居住を支える基盤整備等



（参 考）沼津市中心市街地まちづくり戦略に向けて（平成30年5月公表）

沼津駅周辺総合整備事業の進捗を踏まえ、今後検討を進めるべき施策として、以下のような事項を示しています。

- 沼津駅周辺総合整備事業及び沼津駅南口駅前のエリア
 - ・ 沼津駅南口駅前広場周辺の公共空間の再編
 - ・ 鉄道跡地や高架下における都市機能の導入
- 駅周辺の中心市街地エリア
 - ・ 駅周辺道路のヒト中心の居心地のよい空間への再編
 - ・ リノベーションまちづくりの継続的推進と公共空間への展開
 - ・ 都市基盤や都市機能の集積を生かしたまちなか居住の促進
 - ・ 公共交通や歩行者空間の配置・転換などの交通戦略
- 中心市街地周辺の地域資源の活用
 - ・ 地域資源とのネットワークの強化

（４）検討体制

本戦略の策定にあたっては、中心市街地のまちづくりについて、様々な見地から意見を求め、関係者間での情報共有、調整及び連携を図るため、有識者、事業者、市民、関係行政機関等で構成される「沼津市中心市街地まちづくり戦略会議」を平成30年9月に設置するとともに、その下部組織として「公共空間再編ワーキンググループ」、「新たな都市機能導入ワーキンググループ」の2つのワーキンググループを設置し、具体的な検討を行いました。

これらの意見を基に「沼津市中心市街地まちづくり戦略（案）」をまとめ、パブリックコメント、市民説明会を開催し、市民意見の収集とその反映を行いました。

沼津市中心市街地まちづくり戦略会議

（有識者）座長 岸井 隆幸 特任教授（日本大学）

森本 章倫 教授（早稲田大学）

小泉 秀樹 教授（東京大学）

福井 恒明 教授（法政大学）

（事業者・市民）商店街、商工会議所、自治会連合会、公共交通活性化協議会

（交通事業者）ＪＲ東海、バス協会、タクシー協会

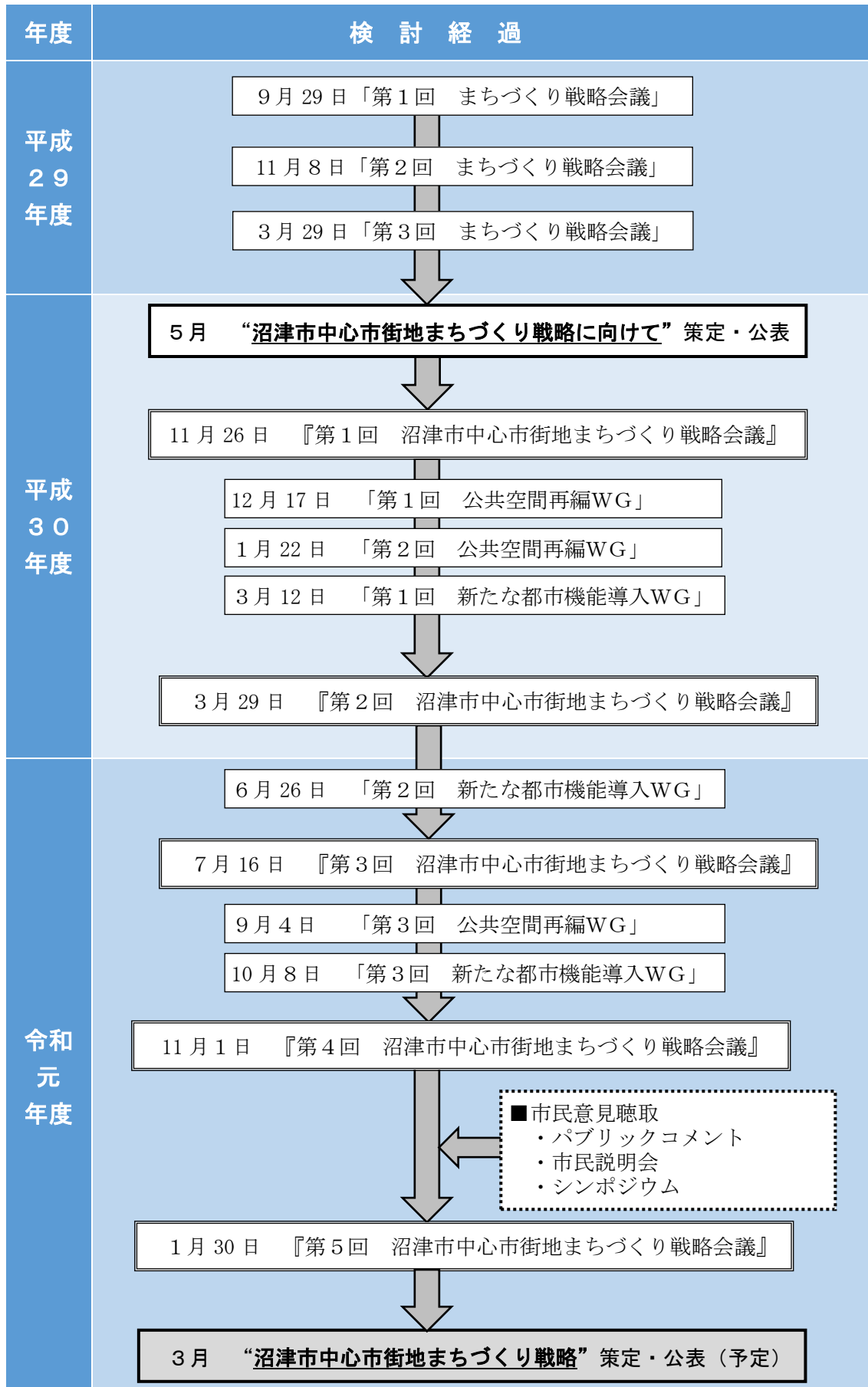
（行政機関等）国土交通省、沼津警察署、静岡県、ＵＲ都市機構、沼津市

テーマごとの検討（ワーキンググループ）

沼津駅周辺の中心市街地再編に係る整備方針について検討

公共空間再編

新たな都市機能導入



（参 考）沼津駅周辺総合整備事業

沼津駅周辺総合整備事業は、南北幹線交通のボトルネック解消や、中心市街地における南北市街地の一体化、鉄道跡地を活用した拠点形成を図るために、「鉄道高架事業」「土地区画整理事業」「関連街路整備事業」「駅北拠点開発事業」「市街地再開発事業」などを一体的に行う総合的プロジェクトです。

「鉄道高架事業」は、沼津駅を中心に東海道本線 3.7km、御殿場線 1.6km を高架化するとともに、車両基地を片浜地区に、貨物駅を原西部地区に移転する事業です。また、「土地区画整理事業」及び「関連街路事業」は、鉄道高架事業と併せて、鉄道跡地を含む周辺エリアにおいて、道路、公園等の都市基盤や宅地の整備を行う事業です。

なお、鉄道高架事業の影響を受けない駅北側のエリアについては、沼津駅周辺総合整備事業の一環として、既に「土地区画整理事業」及び「駅北拠点開発事業」を実施、完了しており、北口の駅前広場や新たな街路、総合コンベンション施設（プラサヴェルデ）などを整備しました。また同様に、南側の「市街地再開発事業」についても既に実施・完了し、商業施設（イーラ de）と集合住宅が立地しています。

沼津駅周辺総合整備事業において、将来、沼津駅周辺の都市基盤は、次のように整備されることになります。

〈交通基盤の整備〉

- ・現在3本のガード下道路は、全て歩道を備えた4車線の道路となります。
- ・危険な13箇所の踏切は全て除去され、安全な平面道路になります。
- ・さらに10本の高架下通路・道路が新設されます。
- ・鉄道高架沿いに、新たに都市計画道路や側道が整備されます。

〈鉄道跡地の誕生〉

- ・車両基地跡地や貨物駅跡地は、都市的土地利用が可能な土地として誕生します。
- ・高架下に新たな空間が生まれます。
- ・鉄道敷地がスリム化され北側にシフトすることで、南側に鉄道沿いの新たな土地が生まれます。

〈オープンスペースの充実〉

- ・公園や広場が整備、拡大され、オープンスペースが充実します。
- ・南北駅前広場を接続する駅コンコースが整備されます。

これらにより、将来の沼津駅の周辺市街地においては、南北方向の幹線交通が円滑化するとともに、東西方向からのアクセス性も高まります。また、駅を中心とする市街地の回遊性が大きく向上し、南北駅前広場はコンコースにより容易に往来できるようになります。

さらに、駅に近接する利便性の高い場所に、鉄道跡地としてまとまった土地が生じ、中心市街地における拠点形成への活用が可能となるほか、駅前広場を含む駅周辺のオープンスペースが充実し、高架下には様々な活用が可能なスペースが生まれます。

このように、沼津駅周辺総合整備事業は、駅周辺のヒト、モノの流れや市街地形成において、極めて大きな役割を持つことになります。中心市街地の再生を図るためには、この機会を活かし、本事業と併せて実施すべき施策を検討する必要があります。

第2章 現状と課題

（1）沼津市全域

①広域的な位置づけ

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 >

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 >

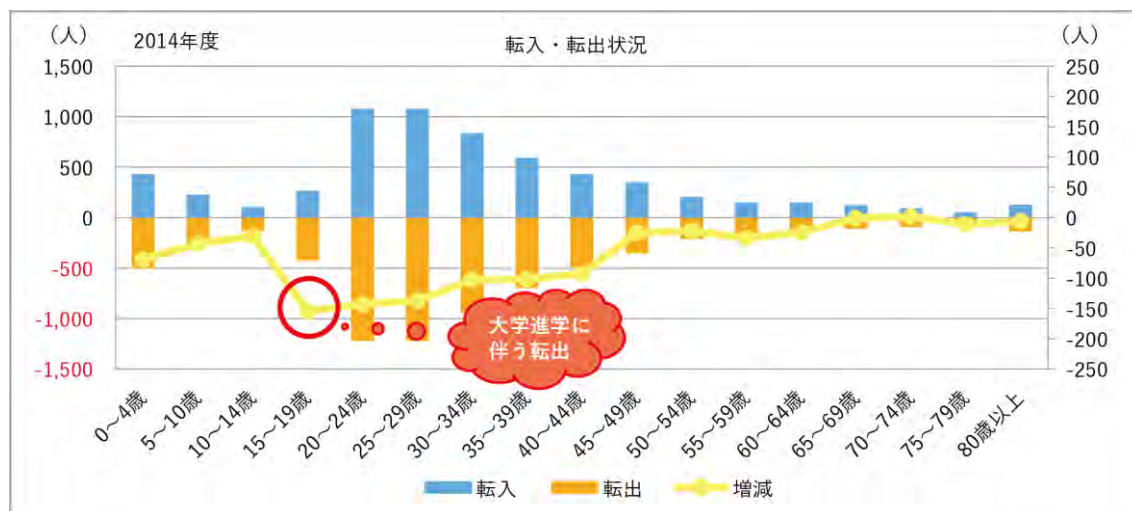
③人口

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。



④公共交通

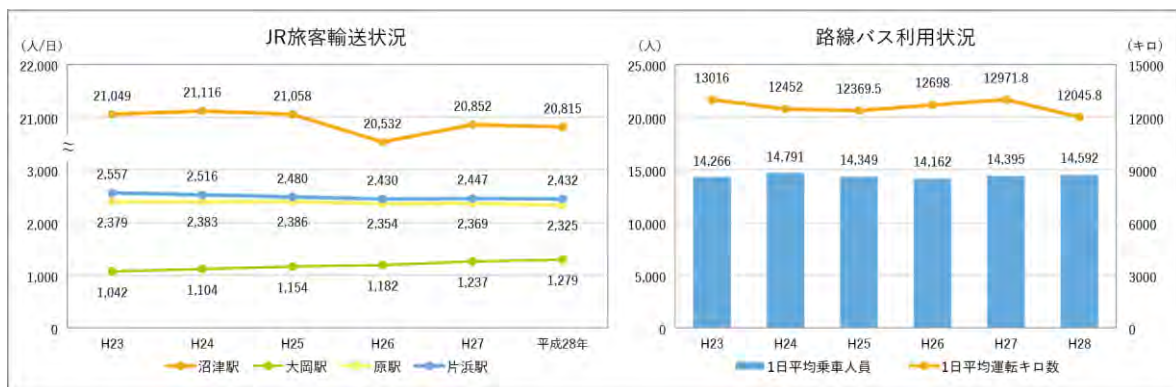
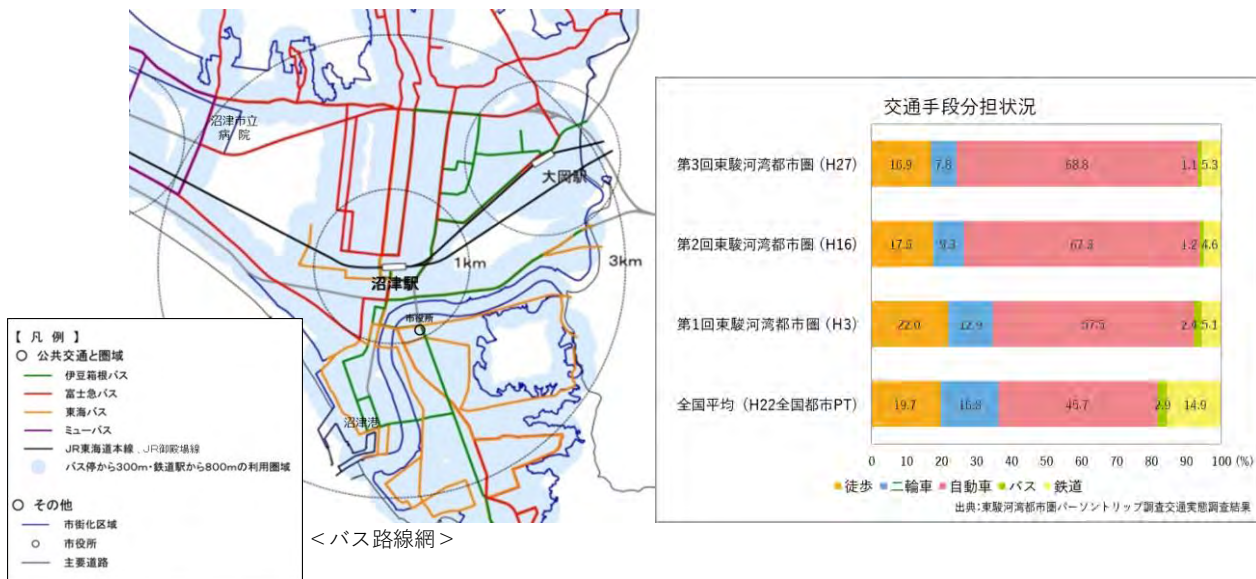
沼津駅は、本市最大の交通結節点であり、鉄道はJ R東海道本線及びJ R御殿場線、路線バスは伊豆箱根バス、東海バスオレンジシャトル、富士急シティバスが乗り入れています。このほかにもコミュニティバス、タクシーなど多様な公共交通があり、沼津駅を中心として市内各方面へ公共交通網が整備されています。

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。



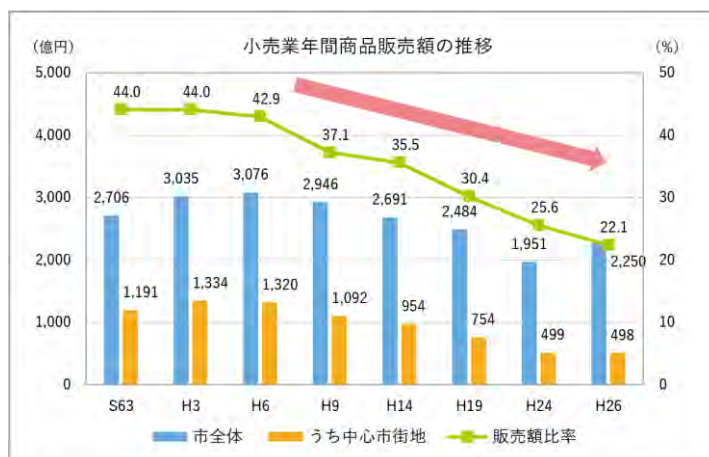
（2）中心市街地

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。



■業務機能

県東部の拠点である中心市街地には、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。

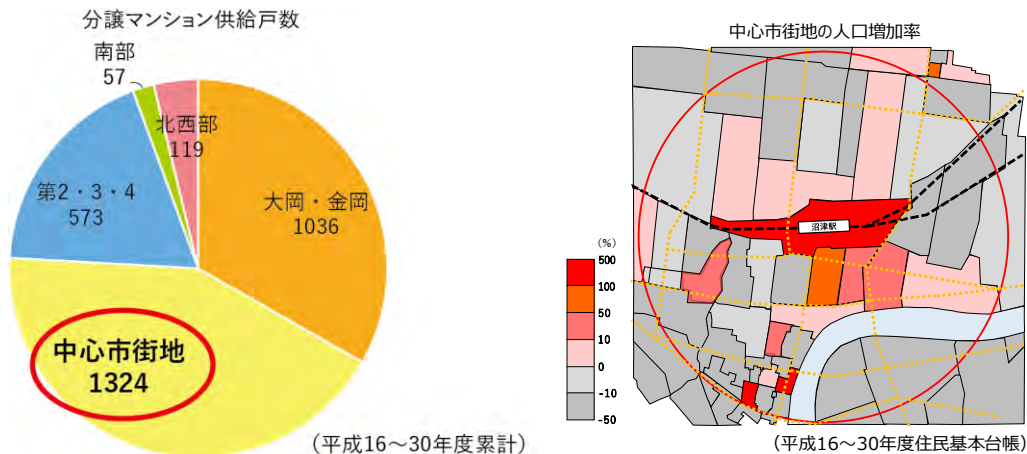
一方、近年、空き店舗等を活用したリノベーションまちづくりにより、意欲ある市民による、小規模ながらも新しいビジネスが生まれています。また、小さな起業を支援するシェアオフィスやコワーキングスペースが整備され、事業者同士の交流が図られる場としても活用されています。

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。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。

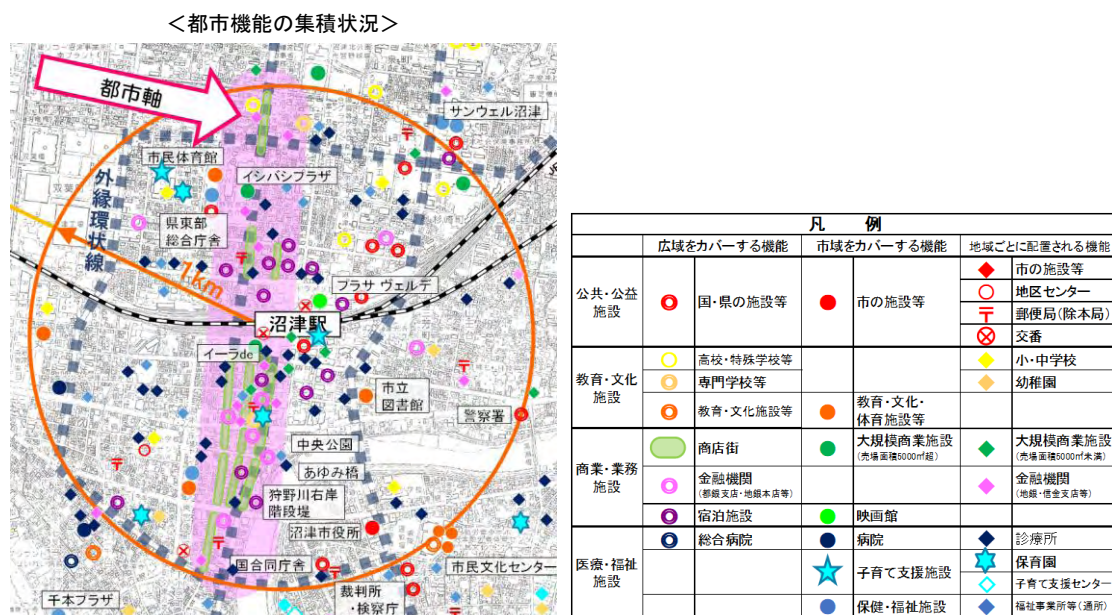
今後は、こうした高い居住ニーズを踏まえ、市街地環境の向上や生活を支える機能の充実を図るなど、居住環境を意識したまちづくりが求められます。



■医療・福祉・子育て・教育機能

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。



■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

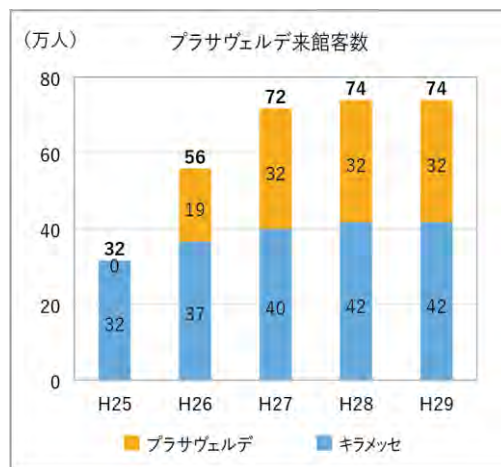
沼津駅北口にコンベンションホール・会議室・多目的ホール・ホテルを備えた県内最大規模の複合コンベンション施設が立地しています。当施設では、年間を通じて様々なイベントが行われており、年間約74万人もの来館客があります。

しかし、これらの人々が駅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、駅南口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)



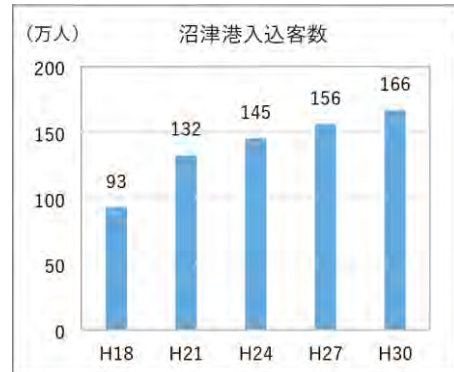
■観光機能

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160万人以上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。

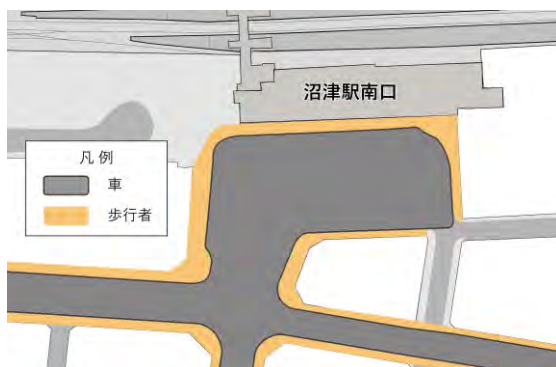


■駅前広場・駅前街路

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、駅から南側の市街地にアクセスするためには、地下通路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。

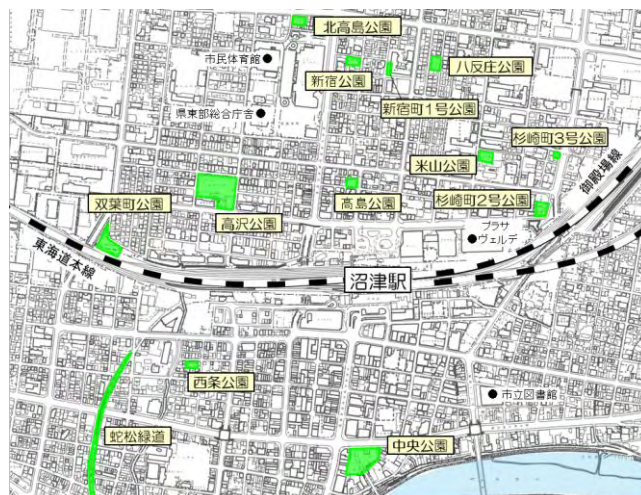
本市では、自転車利用を促進するため平成 29 年 11 月に「沼津市自転車ネットワーク計画」を策定し、安全で快適な自転車利用環境の実現に向けて整備を進めています。また、沼津駅周辺において、7箇所もの無料の市営駐輪場を整備・運営しており、駅や中心市街地アクセスにおける自転車利用の促進や放置自転車の抑制を図っています。

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した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

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、このような快適で質の高いオープンスペースが創出されれば、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>

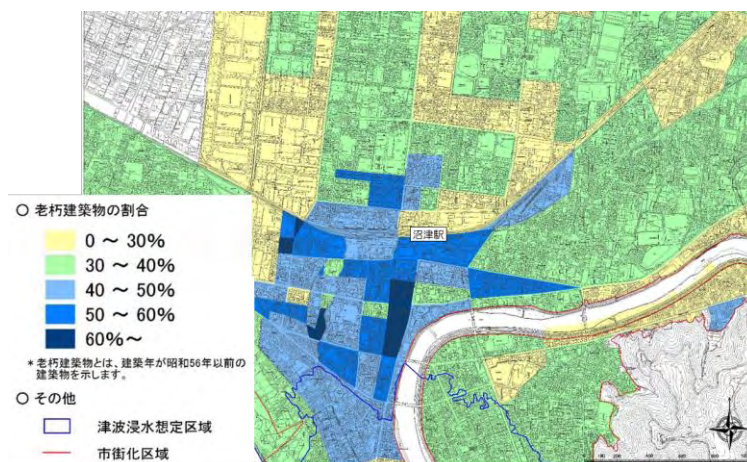
③まちなみ環境

■スポンジ化の進展

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。

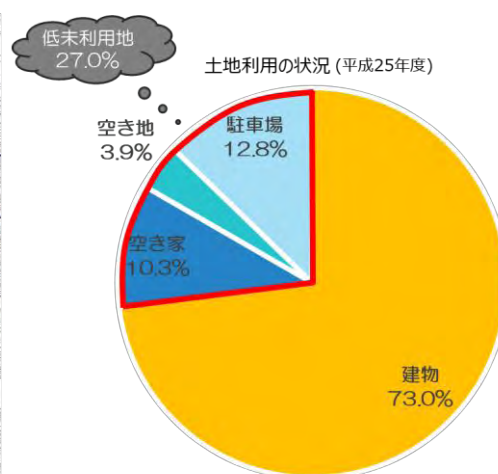
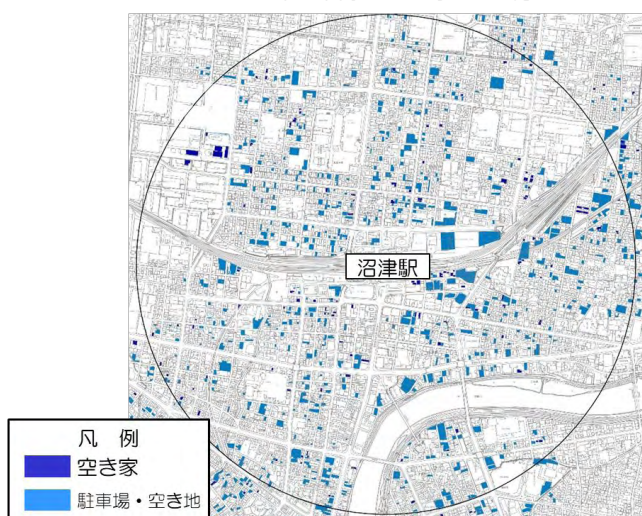
建物の老朽化やスポンジ化の進展は、都市の活力や魅力が低下させるとともに、訪問者・滞在者が減少して商業・業務施設等の経営環境や居住環境の悪化につながるなど、魅力ある都市拠点の形成を阻害する要因となっています。

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。



<老朽建築物の状況>

中心市街地の空き家等の状況



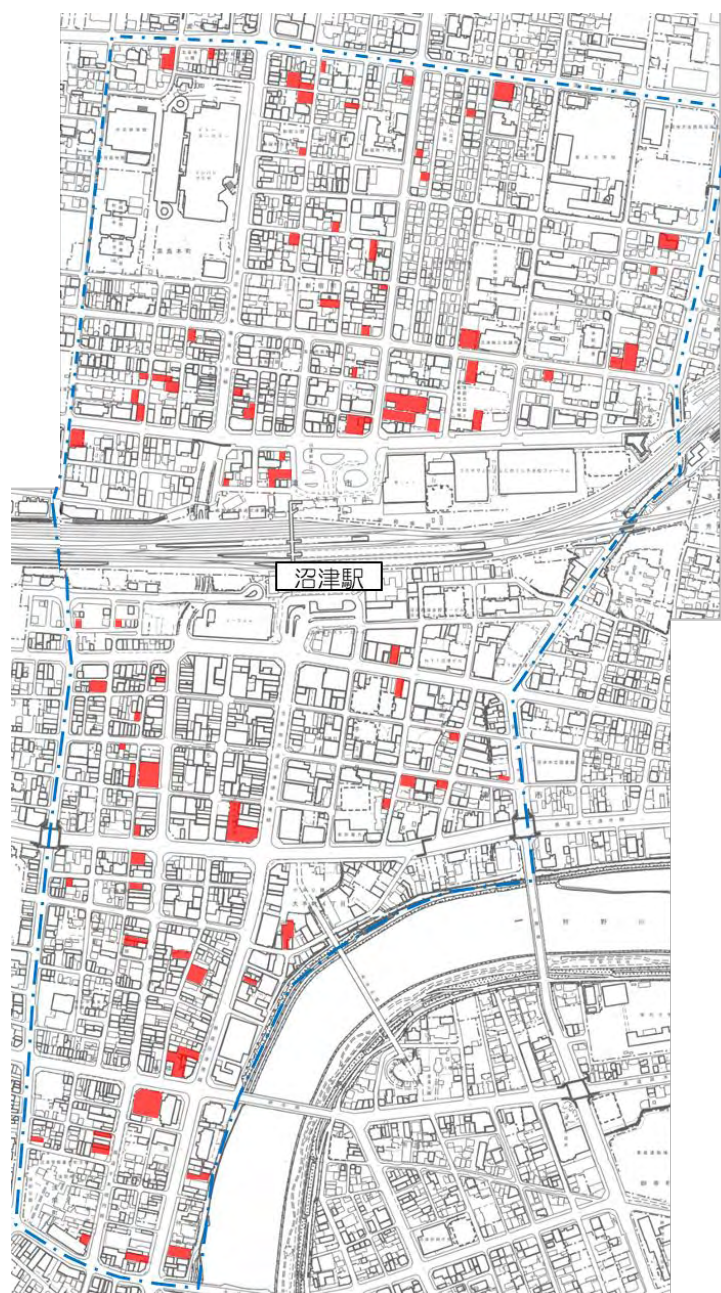
■駐車場の増加

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で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。

2

現状と課題



<平面駐車場立地の経年変化（H15年 ⇒ H30年）>

第3章 まちづくりの潮流と沼津市の取組

（1）まちづくりの潮流

多くの都市において、人口減少、少子高齢化の進展、環境問題への対応、ライフスタイルの多様化など、本市と同様の様々な社会的背景として、新たなまちづくりが展開されています。

本市としても、こうしたまちづくりの潮流を捉え、次のような考え方を重視しながら、今後のまちづくりを進めていきます。

①コンパクト・プラス・ネットワーク

人口減少、少子高齢化が進展していく中、市街地が拡散し、都市機能が低密度化していくと、これまで一定の人口集積により支えられてきた医療、福祉、子育て支援、商業等の都市機能の維持が困難となっていきます。また、日常生活に欠かせない生活交通手段の不足、空き家の増加による居住環境の悪化、老朽化した道路インフラの維持コストの増大など、市民生活、都市活動、都市経営等における様々な影響が懸念されるほか、交通やエネルギー消費の点で、環境負荷の増大にもつながります。

このようなことから、今後本格化する人口減少・超高齢化社会においては、各種都市機能や公共交通サービスの維持、高齢者や子育て世代を含む全ての世代が安全で快適に暮らせる生活環境の確保、環境負荷の少ない低炭素型都市構造の実現など、効率的な都市経営を可能とする持続可能なまちづくりが求められます。

こうした課題に対応するため、都市外縁の無秩序な拡大を防ぎながら、都市機能を都市拠点等に集約し、各拠点が公共交通により有機的に接続されたコンパクト・プラス・ネットワーク型のまちづくりを行うことが必要です。

このような都市構造の実現のためには、コンパクトな都市を支える骨格的な都市基盤の整備、公共交通の維持・強化、都市機能の適正配置のための土地利用施策、都市拠点における魅力あるまちづくりなど、様々な施策を総合的に展開していくことが必要となります。

②ヒト中心のまちづくり

コンパクト・プラス・ネットワーク型のまちづくりを進めるためには、拠点を公共交通で有機的に接続することと併せて、都市拠点において歩行者回遊性に優れた質の高い空間形成を図ることが重要です。

また、まちなかに人々が魅力を感じて集まり、働き、住もうためには、利便性を備えるだけでなく、安全で安心感を与え、居心地の良さや洗練された雰囲気を感じさせるなど、都市空間が多面的な質の高さを有している必要があります。

国内外の先進的な事例を見ても、こうしたヒト中心の質の高いまちづくりを行うことで、多様な人々の来訪や交流、クリエイティブな若年層への訴求、にぎわいや活力の向上、まちなかの居住人口増加などを図っています。

国においても、コンパクト・プラス・ネットワークなどのこれまでの都市再生の取組を更に進化させ、官民のパブリック空間（街路、公園、広場、民間空地等）をウォーカブルな人中心の空間へ転換し、民間投資と共鳴しながら「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成することにより、人間中心の豊かな生活を実現する都市を構築する方向性が打ち出されています。

本市では、中心市街地において、鉄道高架事業を中核とする沼津駅周辺総合整備事業を推進しており、市街地の構造や交通の環境が劇的に変化していきます。これを契機として、都市機能が集積し、公共交通網が集中する沼津駅の周辺を、ヒトが心地よく過ごし、安全で快適に回遊できる空間へと再生していくことが重要です。こうしたヒト中心のまちづくりは、子供や高齢者を含む多くの市民や来訪者を惹きつけ、都市の多様な活動に彩りを与え、にぎわいと活力を醸成するために重要な視点であるだけでなく、都市の魅力を高め、本市全体のブランドイメージにも大きな影響を与えると考えられます。

今後も中心市街地が人々を惹きつけ、働く場として、また住まう場として選ばれるまちになるよう、新たな取組が求められています。



<公共空間を活用したマーケット>
（「定禅寺通り」宮城県仙台市）



<鉄道高架事業による都市空間の再構築>
（「姫路駅」兵庫県姫路市）

③既存ストックの活用・再編

これまで多くの都市では、モータリゼーションの進展に対応したまちづくりが進められ、安全で円滑な自動車交通の確保を主眼に新しい道路や街路の整備が行われてきました。こうした取組は、都市骨格の形成や円滑な幹線交通の確保、国土や都市の強靱化などの観点から、今日も重要な政策課題であり続けています。

一方で、今後のまちづくりにあたっては、とりわけ既成市街地において、街路・公園等これまで整備されてきた貴重な公共空間ストックを、ネットワーク整備の進展やまちづくりへの社会的要請の変化に応じて、時代に即応したものへと再構成していく視点も重要となっています。

本市の中心市街地においては、都市基盤が未整備な沼津駅周辺総合整備事業の実施区域を除き、多くのエリアで、これまでの事業により一定の街路空間ストックが形成されています。今後、沼津駅周辺総合整備事業により交通の流れが大きく変わることを契機に、既存の街路や駅前広場などの公共空間については、車からヒト中心の空間へと再編し、人々の多様な過ごし方、使い方を包摂する豊かな場所へと再生していくことが求められます。

また、都市のスポンジ化によって、空き床や低未利用地が増加しています。こうした空間についても、一概に建替えや新規投資を図るのではなく、既存ストックとして持続可能な形で活用し、ライフスタイルや価値観の多様化、様々な活動ニーズに応える場として効率的に再生していく視点も重要です。



<都市の顔となる拠点の大胆な歩行空間化>
（「タイムズスクエア」ニューヨーク）



<空間再配分によるヒト中心の道路空間創出>
（「花園町通り」愛媛県松山市）

④多様なライフスタイルの提供

社会の成熟化により、人々の価値観は「物の豊かさ」から「心の豊かさ」に変化するとともに、生活に大きな影響を与える「働き方」においても技術革新や情報化社会の進展、ワーク・ライフ・バランスへの取組、女性や高齢者の社会進出などにより考え方が変化しており、画一的、均質的だったこれまでのライフスタイルは多様化しています。

こうした価値観やライフスタイルの多様化に伴い、今後のまちづくりにおいては、多様な選択ができ、個性豊かなライフスタイルが実現できる空間づくりが求められます。

特に、都市空間においては、幅広い世代や多様な職業、価値観を持つ人が思い思いに集い、交流することによって新しい価値や活力を生み出します。このことから、多様な過ごし方を包摂し、様々な利活用が可能な居心地の良い公共空間づくりをしていくことが重要と考えられます。



<公園の再整備>
（「南池袋公園」東京都豊島区）



<車両交通規制による歩行空間化>
（「丸の内仲通り」東京都千代田区）

⑤官民連携のまちづくり

まちづくりに関する取組は、これまでは量的拡大を主眼として行政が比較的中心的な役割を担ってきましたが、今後も持続可能なまちづくりを進めていくためには、まちの活力を高める経済活動や、生活サービスを提供する「民」の力を活用して地域課題の解決、エリア価値の向上に取り組んでいくことが求められています。

このような中、都市のスポンジ化が進展する中心市街地においては、民間主導のリノベーションまちづくりの推進や、地域コミュニティによるコモンズ空間の創出などにより、空き家や空き地などの遊休不動産を活用しつつ、新たな雇用の創出やエリア価値の向上を図る取組が求められています。

また、行政が管理する道路・公園等の公共施設についても、民間の経済活動の場として開放して魅力とにぎわいづくりに取り組み、そこで得られた民間の収益をまちの快適性や機能性の向上に還元するなど、官民双方に有益となる連携方策の展開が期待されます。

このように、今後の持続可能なまちづくりにあたっては、行政と多様な関係者が連携し、都市空間の多彩な活用を図っていくことが重要です。

⑥技術革新とまちづくり

インターネットの急速な発展や携帯電話、スマートフォンやタブレット端末等の普及により、ICT は人々の暮らしになくてはならない存在となっています。さらに、ICT は幅広い分野への活用が可能であり、生活利便性の向上、安全・安心なまちづくりへの活用、ビジネスの効率化や付加価値の向上、効率的で質の高い行政運営など、都市課題の解決にあたっての重要な手段のひとつとなることが期待されています。

まちづくり分野においては、ICT や AI、ビッグデータなどの先端テクノロジーを活用して、都市全体で分野横断的に業務やシステムを見直し、また、官民の境を越えてデータを共有し、都市の活動を可視化することによって、市民の利便性の向上や地域経済の活性化、行政の効率化を図る「スマートシティ」の実現に向けた取組が進められています。

また、交通分野においては、官民が連携した自動運転システムの実用化に向けた取組や、先端テクノロジーを活用した MaaS 等の新たなモビリティサービスの取組が進められています。

自動運転システムは、交通事故の削減、交通渋滞の緩和、環境負荷の軽減等、従来の道路交通社会の抱える課題の解決に大きく寄与することが期待されます。一方、MaaS は交通サービスの供給側と需要側の双方に変革をもたらし、人々のライフスタイルやまちづくりに対して大きなインパクトをもたらすことが想定されます。

このような技術革新が都市の形やまちづくりにどのような影響を与えるのか、現時点で正確に見通すことは困難ですが、息の長いまちづくりの取組においては、こうした技術革新の動向を注視し、人々にとって豊かな都市空間を形成していく観点から、これを積極的かつ柔軟に取り込み、対応していくことが求められます。



<自動運転の実証実験>
(「小笠山総合運動公園周辺」静岡県袋井市)



<NACTO が描く自動運転時代の都市の姿>
(NACTO_Blueprint_1nd_Edition_2017)

（２）沼津市の取組

本市においては、これまで述べたまちづくりの基本的な考え方を踏まえ、コンパクト・プラス・ネットワーク型の都市構造を形成するための計画策定、都市骨格を形成する基盤整備、官民による既存ストックの活用、ヒト中心のまちづくりに向けた試行的取組など、既に様々な施策に着手しています。今後、これらの動きと連携しながら、沼津駅周辺における施策展開を図っていくことが重要です。

①立地適正化計画と地域公共交通網形成計画の策定

本市では、コンパクト・プラス・ネットワーク型の都市構造の実現に向け、平成 31 年 3 月に沼津市立地適正化計画を策定しました。また、多世代が公共交通により拠点間を容易に移動できる交通体系を実現するために、沼津市地域公共交通網計画の策定に取り組んでいます。

これらの計画の下に、居住機能や都市機能の適正配置と、これらを有機的に繋ぐ公共交通の維持強化を図り、持続可能なまちづくりを展開していきます。

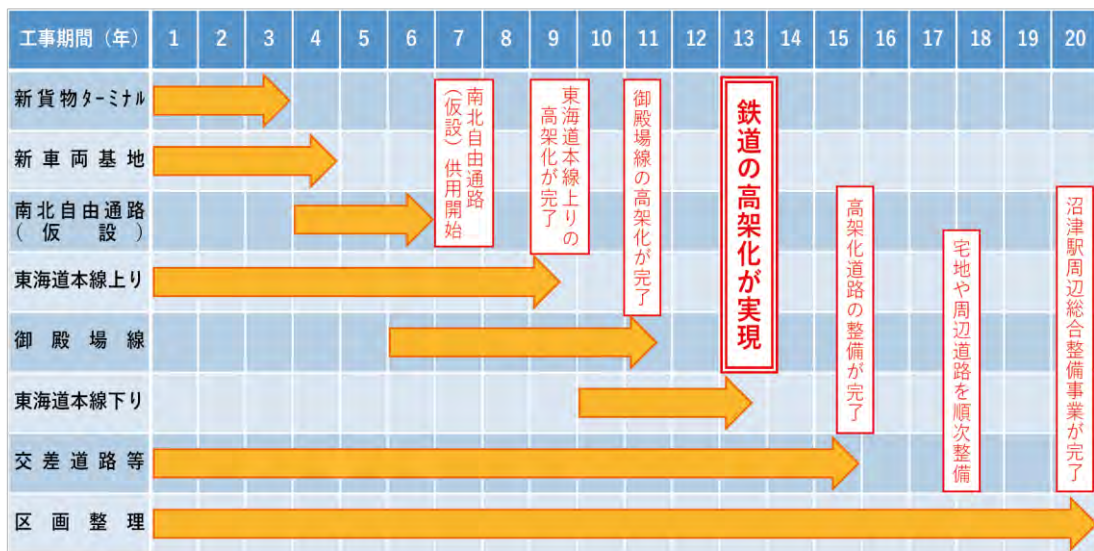
ただし、こうした都市構造が機能するには、都市機能が集積し、公共交通が結節する都市拠点が、人を惹きつける便利で魅力的な市街地であることが必要であり、都市構造レベルと都市拠点レベルの双方の視点から、総合的なまちづくりを展開することが重要です。

②沼津駅周辺総合整備事業の推進

沼津駅周辺総合整備事業は、本市における南北幹線交通の円滑化や南北市街地の一体化、鉄道跡地を活用した拠点形成を図ることを目的とした、静岡県及び沼津市による総合的な都市整備プロジェクトです。今後、鉄道高架事業や土地区画整理事業など、中核的な事業が本格的に展開する段階を迎えます。

事業の手順としては、まず貨物駅・貨物線が移転し、その後、貨物跡地を利用して沼津駅周辺における高架本体工事が本格化していきます。高架本体工事においては、その進捗に応じて、東海道本線上り線、御殿場線、東海道本線下り線の順に、各路線が順次高架化されていくほか、工事の途中段階で、駅南北を接続する仮設自由通路が整備されます。全ての線路が高架化されると、沼津駅東側の車両基地が移転し、その跡地は、基盤整備を経て都市的土地利用が可能となります。

このように、沼津駅周辺総合整備事業においては、複数の事業が総合的に実施され、事業期間も長期に渡りますが、事業の進捗に応じて、段階的にその効果が表れていくこととなります。



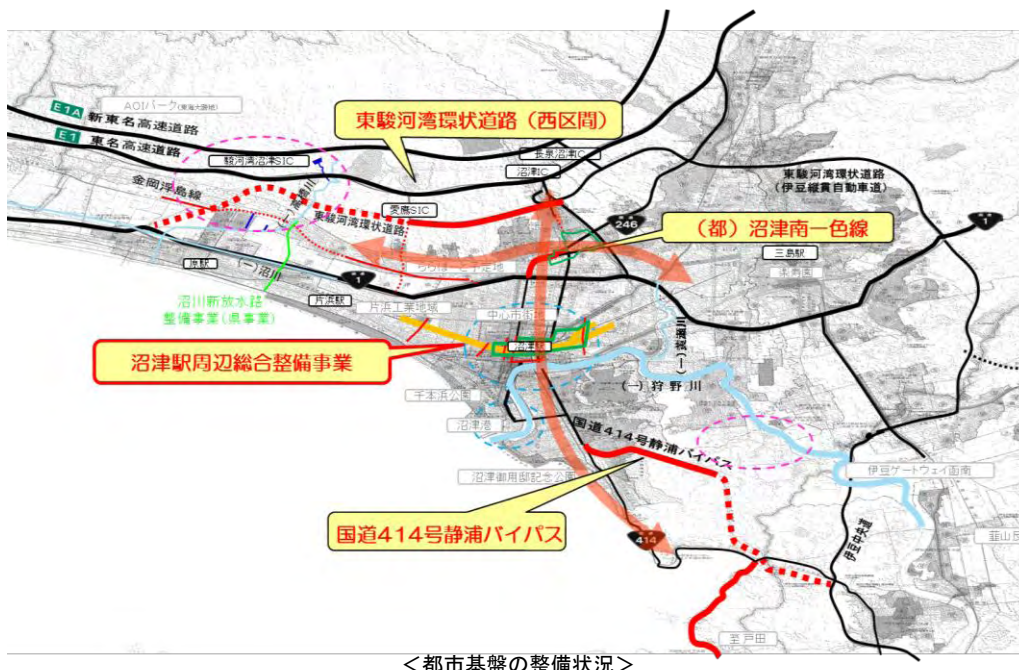
＜沼津駅周辺総合整備事業 工事着手後の進捗イメージ＞

③骨格的都市基盤の整備

現在、本市の都市骨格を形成する幹線道路整備が、国、県、市により行われています。東名・新東名高速道路から中心市街地を経て、沼津港、伊豆半島へと繋がる南北軸を形成するために、北部では市による「都市計画道路沼津南一色線」の整備が、中心市街地においては県・市による「沼津駅周辺総合整備事業」が、南部では県による「国道414号静岡バイパス（都市計画道路沼津静岡線）」の整備が、それぞれ実施されています。

また、東西方向については、国道1号の慢性的な渋滞を改善するとともに、東名・新東名高速道路と本市西部地域を結ぶ「東駿河湾環状道路」の整備が、国により実施されています。

このような幹線道路の整備は、広域交通の円滑化により都市の競争力を強化するとともに、中心市街地へのアクセス性を高め、コンパクト・プラス・ネットワーク型の都市構造に資することとなります。



<都市基盤の整備状況>

④公共施設マネジメント計画

学校教育施設や文化施設、道路、橋梁、上下水道など、都市の発展とともに整備が進められてきた公共施設等が一斉に大規模な改修や更新の時期を迎えることが見込まれる中、人口減少や少子高齢化等、社会情勢の変化による公共施設等の利用需要の変化を踏まえた老朽化対策や、あり方そのものの見直しを図ることが全国共通の喫緊の課題となっています。

本市では、公共施設等の最適化に取り組み、これらに係る中長期的な経費を軽減・平準化するための基本的な方針や手法を示す「沼津市公共施設マネジメント計画」を平成29年3月に策定し、現在、当該計画に基づく個別施設計画の策定に取り組んでいます。

⑤既存ストックの活用と官民連携

○既存の公共空間を活用したにぎわい創出

本市の中心市街地においては、中央公園や狩野川階段堤など、公共空間の整備を実施するとともに、こうした空間をにぎわいづくりのために活用しています。

中央公園では、「THIS IS NUMAZU -沼津自慢フェスタ-」を毎年9月に開催しており、令和元年は3日間で延べ約22,000人の来場者が酒食と音楽を楽しみました。

また、狩野川階段堤は「かのがわ風のテラス」としてオープンカフェやバーベキュー、パフォーマーによる水辺のステージ、地元イベント等を楽しむことができる空間として活用しています。

今後もこのような取組を通じて、公共空間を活用したにぎわいを創出していくとともに、日常的に人々が利活用できる空間となるよう目指していきます。



<THIS IS NUMAZU -沼津自慢フェスタ->
(中央公園)

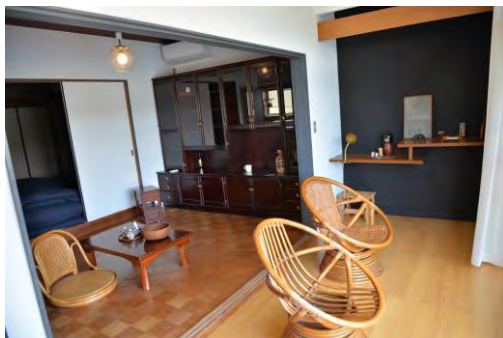


<かのがわ川のテラス>
(狩野川右岸階段堤)

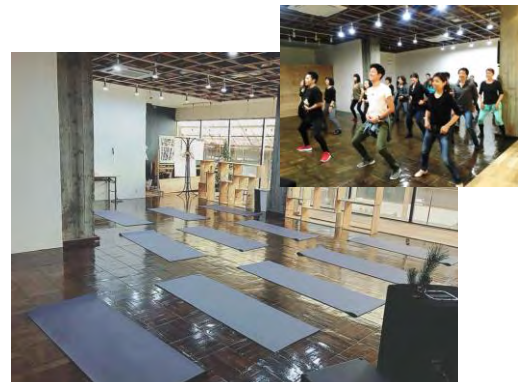
○リノベーションまちづくり

本市では、空き店舗など民間の遊休不動産のみならず、利用度の低下した公共施設や公共空間をまちづくりの有効な資源として捉え、これらを活用したリノベーションまちづくりに取り組んでいます。これは従来の行政主導のまちづくりとは異なり、民間ならではのアイデアやノウハウを最大限に活かし、収益性や持続性を兼ね備えた「民間主導の公民連携型まちづくり」を目指すものです。

実現に向けては、民間のプレイヤーの育成や具体のプロジェクト展開を図るリノベーションスクールの開催のほか、不動産オーナーの意識改革、起業者やまちのコーディネーター役となる家守などの発掘・育成などの取組を段階的に進めてきました。この結果、既存ストックと活用するプレイヤーとのマッチングが進み、宿泊施設やシェアオフィス、ダンススクールなどがこれまでに実事業化しており、この他にも空き店舗等がリノベーションされる事例が複数出てきています。



<ゲストハウス: 魚町蔵ノ上>
(魚町)



<ダンススクール: EL PASITO>
(大手町四丁目)

○まちづくりファンド

本市では、公民連携の推進を図るため、平成28年度から民間支援まちづくりファンド事業を実施しています。本事業は、市民の「沼津のまちをこんなまちにしたい」、「沼津のまちでこんなことに挑戦したい」といった想いを応援するもので、地域活性化や住民の生活向上に役立つまちづくり活動と、人の交流を促す場づくり等の施設整備に対して官民資金を原資とする補助金交付等を行い、民間の自由な発想による幅広い分野のまちづくり活動の支援を行っています。



<民間団体主催のまちづくりイベント>
(仲見世商店街・新仲見世商店街)



<狩野川に面した展望テラス>
(上土町)

⑥試行的な取組

○街路の使い方を考える社会実験

平成30年11月、本市の町方町・通横町地区において商店街に面する道路を4日間連続して24時間車両通行止めにする社会実験を行いました。この実験では、歩行者に解放された道路上に椅子や芝生シートを設置し、沿道店舗等の出店やイベントを開催することなどにより、車中心に整備された道路を快適で楽しい歩行者中心の空間として可視化するとともに、周辺交通への影響や駐車場の適正な配置などの検証を行いました。

地域の方々と協働して作り上げた本実験は、市民と行政の連携による新しい公共空間の使い方を模索するうえで効果的な取組となったことから、こうした試行的取組を、今後も場所や内容を変えて実施し、公共空間の再編に繋げていくことを検討していきます。



<平成30年11月の社会実験>
(町方町・通横町地区)

○EVバスの試験運行

平成30年10月から1か月間、沼津駅と沼津港をつなぐ路線にEVバスを走らせる社会実験を行いました。年間160万人以上の観光客が訪れる沼津港と、約2kmの距離にある沼津駅との結びつきを強化することで、港と中心市街地のにぎわいを相互に波及させることが、今後のまちづくりにおいて重要であると考えています。

従来の路線バスによる移動手段に加え、ゆったりと楽しく移動できる次世代モビリティの運行により来訪者が目的に応じて多様な交通モードを選択できる環境を整備するなど、今後も新たな公共交通のあり方に関する検討に取り組んでいきます。



＜EVバスの試験運行＞
（沼津駅停留所）



＜EVバスの試験運行＞
（大手町）

⑦まちづくりに関する協定の締結

平成30年8月、本市と独立行政法人都市再生機構（UR都市機構）は、まちづくり推進における連携に関する基本協定を締結しました。

本協定は、本市とUR都市機構が相互に連携し、社会情勢の変化に対応する持続可能なまちづくりに協働で取り組むことを目的としています。

UR都市機構は、これまでも、本市において沼津駅北口周辺の土地区画整理事業の施行実績を有しているほか、平成30年3月には本市の要請を受け、沼津駅前の旧西武沼津店本館跡地を取得しています。今後、本市とUR都市機構は、沼津駅南口駅前広場周辺の公共空間再編を含む中心市街地全体の活性化に、協働して取り組んでいきます。



＜基本協定締結式＞

第4章 中心市街地まちづくりの4つの戦略

これまで述べてきたように、本市の中心市街地は、沼津駅を中心とした高い交通利便性や、長年のまちづくりにより築かれてきた都市基盤と都市機能の集積、豊かな周辺地域資源の存在などに見られるように、今日においても、高いポテンシャルを有しています。

その一方で、車中心の公共空間構成、都市のスポンジ化の進行、緑や潤いの不足などによって、人々を惹きつける場所としての都市空間の魅力が低下しており、そのポテンシャルを十分に活かしきれていない状況にあると考えられます。

中心市街地が本来有するポテンシャルを発揮するためには、交通利便性を活かすことのみならず、まちなみの質を高め、都市の魅力を磨くことが必要です。商業・業務機能、居住機能、生活利便機能など、多様な機能が調和しながら共存し、若年層を含むさまざまな世代の人々が集い、住まう場として、選ばれる市街地を目指す必要があります。

こうした中で、第二次沼津市都市計画マスタープランにおいては、「沼津駅周辺整備を中心とした中心市街地のまちづくり」として、以下の方向性を位置付けています。

〈基本戦略〉

- ① 都市の魅力向上による中心市街地の再生と拠点性の回復
- ② 中心市街地に集積する施設の更新や既存ストックの利活用
- ③ 公共交通の充実と歩いて楽しいまちづくり
- ④ 快適な居住環境の創出による、まちなか居住の促進

〈整備・誘導方策〉

- ① 沼津駅周辺総合整備事業を中心とした多面的な取組
 - ・都市基盤整備による中心市街地の空間的魅力向上
 - ・鉄道高架事業等により新たに生まれる土地を活かした都市構造の再構築
 - ・既存ストックを活用したまちづくりの促進
- ② 狩野川を活かした健康・文化・交流機能の強化
 - ・狩野川
 - ・香陵公園周辺地区
 - ・中央公園
- ③ まちなか居住の促進
 - ・エリアごとの特性に応じたまちづくり
 - ・まちなか居住を支える基盤整備等
 - ・特性の異なるエリアをつなぐ、歩いて楽しいネットワーク

本戦略においては、都市計画マスタープランにおけるこれらの方向性を具体化するため、沼津駅周辺総合整備事業と併せて取り組むべき施策の方向性として、以下の「4つの戦略」を位置づけます。

これらの戦略は、これまで述べてきた課題認識やまちづくりの潮流を踏まえ、中心市街地が本来有するポテンシャルを顕在化し、にぎわいを再生していくために、今後関係者とともに詳細な検討を行いながら、具体の施策展開を図るものです。今後の検討にあたっての指針となるよう、戦略やその方策と併せ、検討の視点や考え方についても記載しています。

なお、戦略の一部には、既に実施している施策も含まれますが、これらについては、引き続きその着実な推進を図ります。

戦略Ⅰ：ヒト中心の公共空間の創出

- 沼津駅周辺の公共空間を車中心の空間からヒト中心の空間に再編
- ヒト中心の公共空間を創出するため、駅周辺の地区交通体系を再編

都市計画マスタープランには、「都市の魅力向上による中心市街地の再生」、「公共交通の充実」、「都市基盤整備による中心市街地の空間的魅力向上」、「既存ストックを活用したまちづくりの促進」などが位置付けられています。

これらを具体化するために、今後の駅周辺の基盤整備の進展やヒト・モノの流れの大きな変化を活かして、沼津の都市の顔である駅周辺の公共空間を、車中心からヒト中心の場所へと再編し、人々にとって魅力的で高質な空間を創出するための施策を推進します。

戦略Ⅱ：拠点機能の立地促進

- 鉄道跡地を活用し、広域的な拠点都市にふさわしい都市機能の導入

都市計画マスタープランにおける「鉄道高架事業等により新たに生まれる土地を活かした都市構造の再構築」に対応するものです。

中心市街地まちづくりにおける貴重な戦略資源である鉄道跡地や高架下空間の利活用について、それぞれの立地特性を踏まえつつ、拠点形成や市民利便の向上など様々な視点から最適な方策を選択し、具体化していくための検討を進めていきます。

戦略Ⅲ：まちなか居住の促進と市街地環境の向上

■ スポンジ化を踏まえた居住機能の立地促進と魅力ある市街地環境の形成

進行するスポンジ化への対応も念頭に置きつつ、都市計画マスタープランにおける「まちなか居住」、「魅力向上による拠点性の回復」を進めるものです。

スポンジ化によって生じた市街地の遊休空間を活用しつつ、市街地環境を向上させ、地区としてのポテンシャルを顕在化しながら、中心市街地にふさわしい集合住宅の立地促進を図るための施策を推進します。

戦略Ⅳ：周辺地域資源との連携

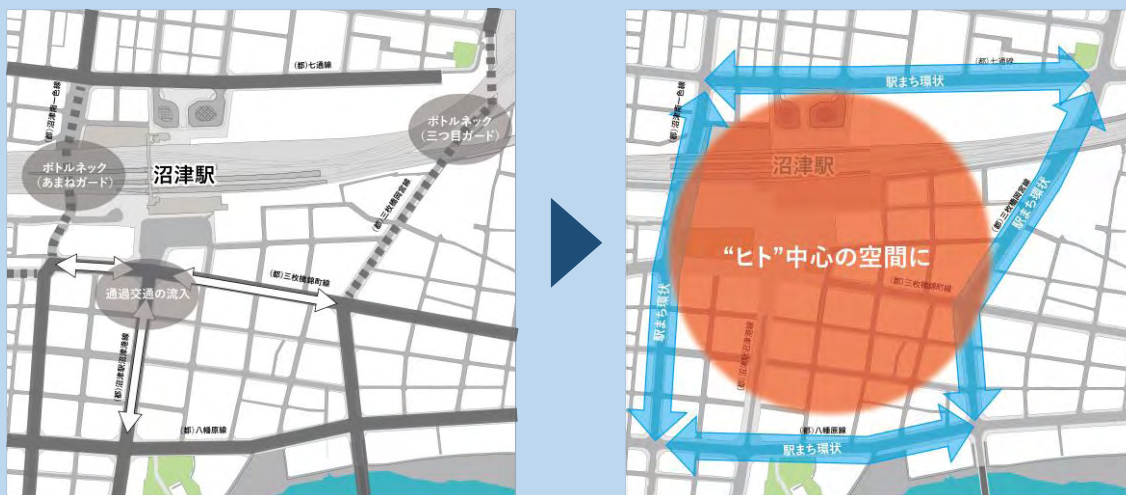
■ 中心市街地と地域資源や周辺住宅地との連携強化

都市計画マスタープランにおける「公共交通の充実と歩いて楽しいまちづくり」、「狩野川を活かした健康・文化・交流機能の強化」に対応するものです。狩野川のみならず、沼津港をはじめとする周辺地域資源との連携を強め、中心市街地のにぎわいや魅力の向上に繋げるための取組を推進します。

また、高架沿いの都市計画道路や側道によって、周辺地域のエリア価値が向上することとなるよう、当該道路の整備方針を示し、検討を進めていきます。

（1）戦略Ⅰ：ヒト中心の公共空間の創出 - 空間・交通の再編

- ・沼津駅の周辺は、今後、沼津駅周辺総合整備事業により、駅と隣接街区を囲む幹線道路ネットワーク（以下、「駅まち環状」）が形成される他、駅に隣接するオープンスペースが拡大するなど、交通環境や市街地構造が大幅に改善します。
- ・これらの変化を契機に、「駅まち環状」の内側がヒト中心の市街地となるよう、公共空間の再編とこれを実現するための地区交通体系の再編を図ります。
- ・とりわけ、駅前広場やこれに接続する街路について、車中心の空間からヒト中心の空間へと再構築します。
- ・ヒト中心の空間への再編にあたっては、単なる歩行空間の量的拡大ではなく、居心地よく佇み、交流できる「都市の広場」となることを重視します。



【駅を囲む都市基盤の現状と将来】

- ・現在、沼津駅の周辺では、狭隘で線形の悪い「あまねガード」、「三つ目ガード」が道路ネットワーク上のボトルネックとなっている他、「あまねガード南交差点」も不整形であり、また北口では「（都）七通線」が行き止まりの状態となっているなど、駅を取り巻く幹線道路ネットワークが未整備の状態です。
- ・沼津駅周辺総合整備事業が進展することにより、あまねガード、三つ目ガードが4車線の平面道路として整備される他、あまねガード南交差点は整形化され、（都）七通線は（都）三枚橋岡宮線（学園通り）に接続されます。これらの整備により、西の（都）沼津南一色線（リコー通り）と東の（都）三枚橋岡宮線、北の（都）七通線と南の（都）八幡原線（旧国道1号）によって、駅とまちを囲む「駅まち環状」道路が誕生します。
- ・また、鉄道高架事業によって鉄道敷地がスリム化することに伴い、駅に隣接する南北駅前広場が拡大するほか、これらが高架下の駅コンコースで接続され、両広場間の往来も容易になります。
- ・こうした駅を囲む都市基盤の充実を契機に、駅周辺の交通体系を再編するとともに、街路や駅前広場の空間再編を図ることにより、市民や来訪者が快適に集い、過ごすことができる市街地を創出していきます。
- ・なお、ヒト中心の公共空間への再編にあたっては、ユニバーサルデザインに配慮し、高齢者や障害者等を含む全ての人のために、安全で安心して快適に移動できる空間を形成していきます。

■現状認識と空間再編の必要性

現 状 認 識

＜駅前広場の現状＞

- ・一般車、路線バス、タクシーを主軸とした空間構成となっており、車中心の空間。
- ・歩行者空間は、駅前広場の外周部に通行空間として配置されるのみで、滞留空間が希薄。
- ・路線バスは、北部方面行も含め多くの路線が南口発着であり、利便性と速達性が低下。

＜駅と南側街区との関係＞

- ・地下道や長い横断歩道を経由する必要がある、駅と南側街区のつながりが弱い。

＜駅前街路の現状＞

- ・駅や中心市街地を目的としない通過交通が多くを占める。
- ・自動車交通の処理を主眼に置いた空間構成。



必 要 性

- 沼津駅の南側は沼津の都市の顔であり、本来最も市民が集まる場所であるはずの駅前が、集い・憩い・安らぎ・交流する場所になっていない。
- 沼津駅周辺総合整備事業により駅まち環状が形成され、交通環境が変化するため、これを契機に交通体系を再編し、ヒト中心の空間へ再編を図るべき。



戦 略 ・ 方 策

✓ 交通・空間を再編し、駅周辺にヒト中心の空間を創出

- 方策1：駅前広場の歩行者広場化
- 方策2：駅周辺回遊動線の整備
- 方策3：駅アクセス街路の再編
- 方策4：地区交通体系の再編

■方策1：駅前広場の歩行者広場化－駅前を真の広場に

- ・駅前広場を、車中心の空間から、歩行者のための広場へと再編します。
- ・再編にあたっては、歩行空間の量的拡大に留まらず、市民や来訪者が居心地よく滞留し、快適に交流できる「都市の広場」として再整備します。
- ・駅前広場と隣接する建物や街区との連続性を重視し、広場と周辺の「まち」が一体となった公共空間形成を図ります。また、駅前広場と鉄道高架事業に伴い整備される駅舎や駅ビルが、一体となって質の高いシンボル空間を形成するよう、関係機関の連携を図ります。
- ・充実した歩行者広場スペースを確保するため、駅前広場への一般車乗り入れの抑制や、現在南口に偏在しているバス乗降場の北口駅前広場への分散配置など、地区交通体系を再編します。（方策4）

【検討の視点】

- ・本市の中心に位置し、本市最大の交通結節点である沼津駅前広場は、単なる移動上の通過点ではなく、多くの市民が集い、憩い、安らぎ、交流することのできる、真の意味での「都市の広場」であるべきと考えます。
- ・しかしながら、現在の南口駅前広場は、一般車、バス、タクシーといった自動車のための空間を中心に構成され、歩行者のための場所は、その周囲に通行のための空間として確保されるに留まっています。
- ・こうした状況を改善するため、沼津駅周辺総合整備事業による基盤整備を契機に、現在の南口駅前広場をヒト中心の場所へと再編し、市民や来訪者が、快適で居心地よく過ごすことのできる都市の広場として再構築します。
- ・歩行者広場化にあたっては、広場と隣接する建物との一体性や、周辺の街区への連続性を重視し、歩行者のための空間が、極力車道により遮断されることなく、周囲の「まち」へとシームレスに広がっていくよう、空間再編を図ります。
- ・また、鉄道高架事業に伴い新たに整備される駅舎や駅ビルは、新しい駅前広場と一体となって、沼津の玄関となるシンボル空間を形成することになることから、駅前広場の空間再編にあたっては、一体的に検討を行うことが重要と考えます。そのため、関係機関が連携して、駅舎、駅ビル、駅前広場のトータルデザインによる、質の高い空間整備を図ります。
- ・歩行者のための駅前広場は、まちなかの貴重なオープンスペースとなり、有事の際には防災拠点として活用できるなど、都市防災の強化に資する役割も期待されます。

【参考事例】

日向駅（宮崎県日向市）：鉄道高架事業と土地区画整理事業による駅前広場の空間再編

- 交通広場に隣接して市民が自由に憩える交流広場を整備
- 市民企画のイベント数が約 1.8 倍となり、集客数は約 7.3 倍に増加



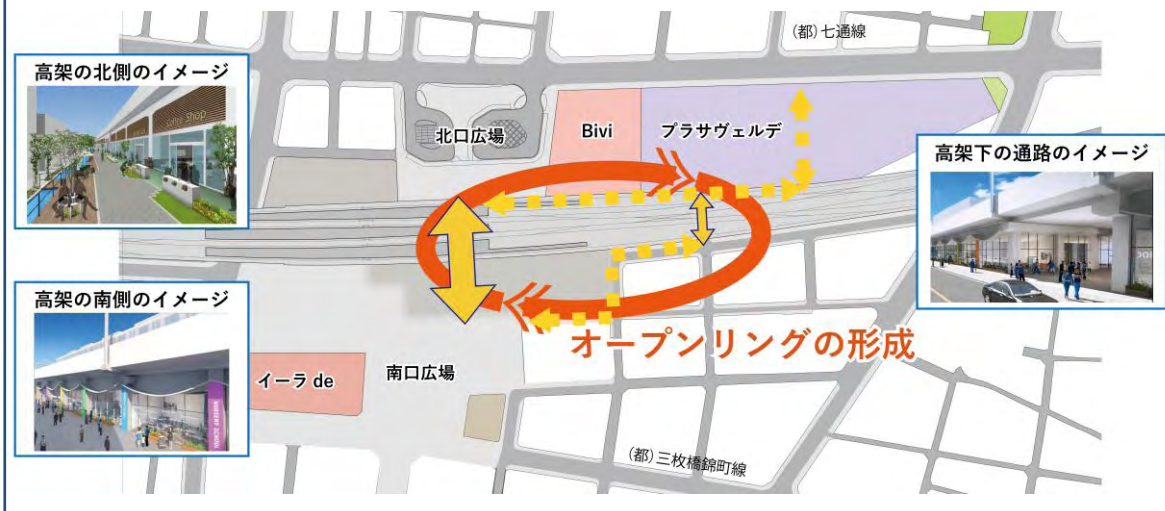
桜町・花畑周辺地区（熊本県熊本市）：公共空間と隣接建物の一体的空間再編

- 地区内の市道を全面的な歩行者空間とし、それに面した民地内のセミパブリック空間と合わせて、「人が主役のシンボルプロムナード」の実現を目指す
- 新たに立地した建物が公共空間に開かれて整備されることにより、建物と公共空間が一体となった魅力的な空間の形成を目指している



■方策2：駅周辺回遊動線の整備－「オープンリング」の形成

- ・ 沼津駅周辺総合整備事業による南北市街地の一体化に伴い、高架下に多くの南北動線が整備されることとなります。
- ・ 特に、集客施設である**プラサヴェルデ**と、**その南側の新たな街区の連続性を確保**するとともに、**これらと南北駅前広場とを東西方向に接続**することにより、「**オープンリング**」として**駅周辺の有機的な歩行者回遊動線を形成**します。
- ・ そのためには、鉄道高架、区画整理、既存空間再編など**複数事業に渡る一貫性のある空間形成が必要**となることから、検討、整備にあたって**関係機関における連携・調整**を図ります。

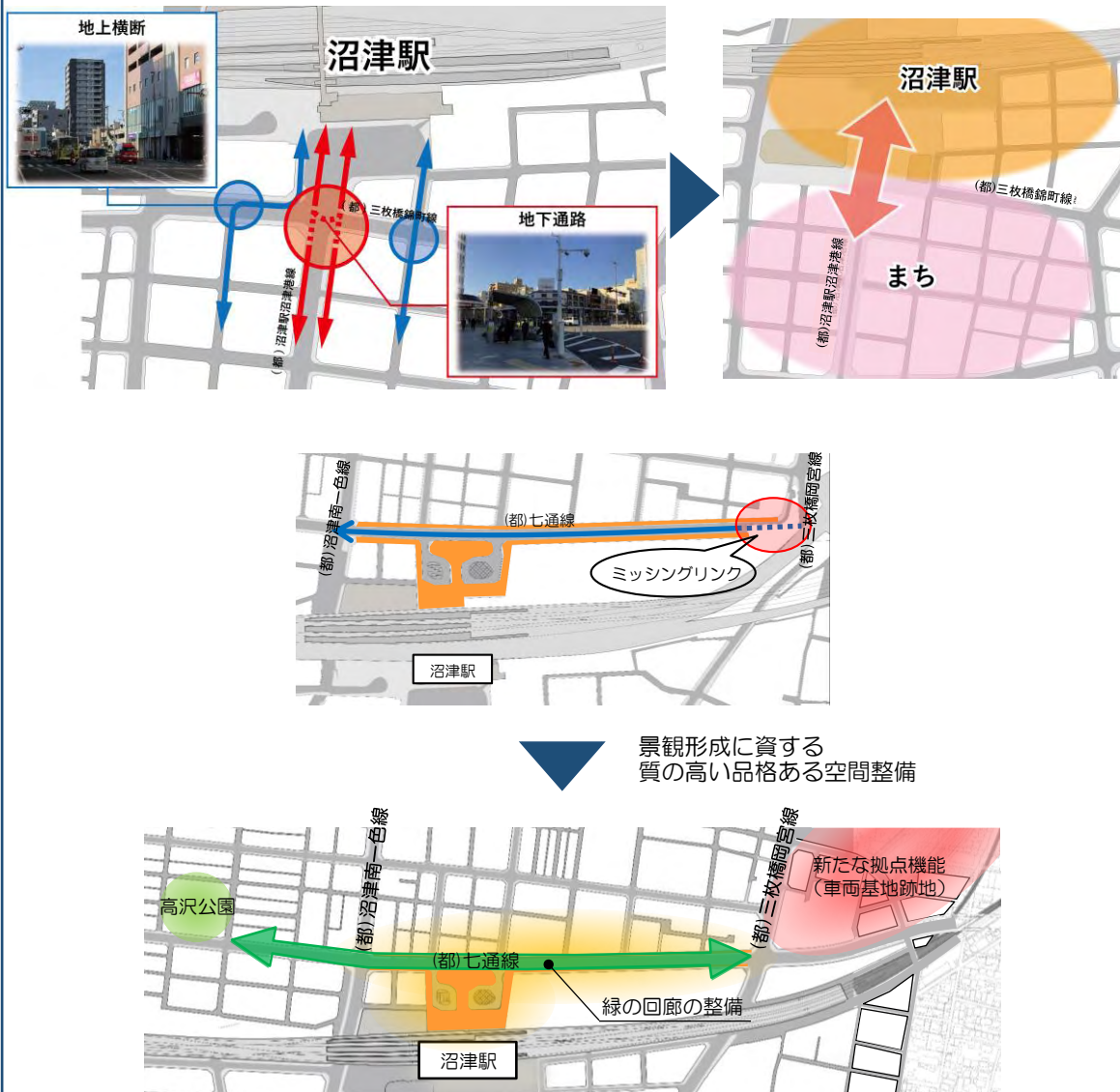


【検討の視点】

- ・ 沼津駅周辺総合整備事業におけるこれまでの取組によって、沼津駅の周辺には、駅北側のコンベンション施設（プラサヴェルデ）や、駅南側の商業施設（イーラ de）など、複数の集客施設が立地しています。しかしながら、現在は、歩行者動線が脆弱であるため、これらの施設立地が必ずしも駅南北の回遊行動に繋がっていません。
- ・ 一方、将来的には、鉄道高架下に駅コンコースが整備されるほか、現在の沼津駅の一部が都市の街区に生まれ変わるなど、駅周辺に新たなネットワークが形成されることとなります。これらの整備にあたっては、歩行者ネットワークと集客施設とを有機的に接続させ、駅周辺の回遊性や利便性を高めていく必要があります。
- ・ 特に、沼津駅コンコース、南北駅前広場、プラサヴェルデ、南側の新街区などを有機的に接続する、「オープンリング」を形成することで、駅直近でありながらこれまで人の流れが少なかった駅東側方面の回遊性が高まり、エリア価値の向上を図ることができると考えられます。
- ・ 南側の新街区の整備にあたっては、駅前広場や鉄道高架下の空間と一体的な空間を形成するように、関係機関との調整を図ります。

■方策3：駅アクセス街路の再編－歩行者空間の広がりによる駅と「まち」の接着

- ・南口駅前広場へのアクセス街路（（都）三枚橋錦町線・沼津駅沼津港線）の車線数を減らし、歩行者・自転車のための空間の充実を図ります。
- ・加えて、周辺の土地利用状況に鑑みつつ、可能な区間について、公共交通のみ車道通行を認める「トランジットモール」化や、車道を排した「フルモール」化を図ります。
- ・これらにより、現在は多車線街路により遮断されている駅前広場と南側街区との接続性を向上させ、駅前広場から連続した歩行者空間の面的広がりを形成します。
- ・駅北口の（都）七通線について、将来（都）三枚橋岡宮線に接続されるまでの間における、活性化のための長期暫定的な空間活用方策を検討します。また、完成時においては、北口駅前広場との連続性を保ち、新たな都市拠点へのゲートウェイとなるよう、景観形成に資する質の高い品格ある空間整備を図ります。



【検討の視点】

（南口駅前街路の再編）

- ・沼津駅の南側街区は、中心市街地の中でも特に中核的な地区として発展してきましたが、駅や駅前広場からこれらのエリアに向かうには、地下道や長い横断歩道を経由する必要があるなど、スムーズな動線が確保されていません。これは、駅前広場と南側街区の間に、広幅員の街路が横たわり、自動車のための大きな交差点が形成されていることによるものです。
- ・このような状態を改善するため、（都）三枚橋錦町線と（都）沼津駅沼津港線について、車線数を減少させ、歩行者空間や自転車通行空間の拡充を図ります。これにより、駅前の街路がヒト中心の空間へと再編されるとともに、駅・駅前広場と「まち」との連続性・接続性が大きく高まることとなります。
- ・また、これらの街路空間の再編にあたっては、営業駐車場の立地など周辺の土地利用状況にも配慮しつつ、可能な区間について、公共交通と歩行者・自転車のみが通行可能な「トランジットモール」化や、車両通行を排し歩行者・自転車のみが通行可能な「フルモール」化を図ります。

（北口駅前街路の再編）

- ・これまで駅の北側においては、沼津駅周辺総合整備事業の中でも先行的に事業が実施され、鉄道高架事業に先立って、東部拠点第一地区土地区画整理事業による都市基盤の整備や、鉄道跡地における拠点機能の整備が図られてきました。これらの事業により、新たな駅前広場や広幅員街路が整備され、歩行者空間も充実が図られるとともに、コンベンション施設の建設が行われ、多くの民間ホテルなど、新たな都市機能も立地しています。
- ・このほか北側においては、高沢公園の魅力向上のための再構築が行われた他、現在も（都）三枚橋岡宮線の電線類地中化、（都）納米里本田町線の整備などの基盤整備が行われています。
- ・こうした中で、北口駅前において整備途上にある（都）七通線は、将来、（都）三枚橋岡宮線へと接続することになります。これにより、高沢公園から、（都）沼津南一色線、北口駅前広場、プラサヴェルデを経て車両基地跡地へと、北側の主たる都市機能が、（都）七通り線を介して東西方向に接続することになります。そのため、（都）七通線の整備にあたっては、自動車による駅アクセス性の向上のみならず、駅前広場を中心とする駅北口のシンボル街路となるよう、緑陰豊かな質の高い景観整備を図ります。また、（都）三枚橋岡宮線への接続整備がなされるまでの当面の間は、にぎわい創出のための空間として利活用を図ります。

【参考事例】

花園町通り（愛媛県松山市）

- ・街路空間の再配分により歩道を拡幅するとともに、自転車道を新たに設置することで、安全な歩行者空間を創出
- ・歩行者空間には、ウッドデッキ、ベンチ等を設置し、交流や憩いの空間を創出
- ・街路整備にあわせ、沿道外壁面を通りて統一したデザインとするファサード整備を地元が中心となり実施



■方策4：地区交通体系の再編－ヒト中心の空間再編のために

- ・方策1～3による駅前広場や街路の空間再編を実現するため、沼津駅周辺総合整備事業による駅まち環状の整備を契機に、駅周辺における交通流の整序と、駅前の自動車交通負荷の軽減を図ります。
- ・その際、駅やその周辺への来訪を目的とせず、単に通過するだけの「通過交通」と、駅周辺への来訪を目的とする「アクセス交通」について、それぞれの特性を踏まえた交通体系の再編を図ります。
 - － 駅周辺にとって不要な通過交通については、交通容量が拡大する駅まち環状へルート転換させ、駅まち環状内側への流入抑制を図ります。
 - － 駅周辺へのアクセス交通については、各街区へ一定の自動車アクセス性を確保しつつ、駅まち環状内の抜け道車両の流入抑制を図ります。
- ・また、駅まち環状内におけるヒト中心の市街地形成にあたっては、区画街路を含めた面的な交通体系のあり方も重要な検討課題となります。とりわけ駐車場は、地区交通のあり方と密接に関係し、市街地環境にも大きく影響することから、地区交通体系の検討と併せ、駐車場の配置の適正化や出入口のコントロールなどを検討します。（戦略Ⅲ－方策4）
- ・駅まち環状の形成にあたっては、自転車による南北方向及び東西方向の往来を円滑化し、各方面から駅へのアクセス性の向上を図ります。さらに、駅の直近では、歩行者空間の創出に併せて自転車走行空間を確保するとともに、高架下空間の駐輪場の配置を検討します。

【検討の視点】

（通過交通）

- ・南口の駅前街路（（都）三枚橋錦町線・沼津駅沼津港線）は、沼津駅への来訪を目的としない通過交通が多くを占めています。このことが、広幅員の街路と大きな交差点を形成し、駅とまちの一体性を阻害する要因となっています。
- ・将来、これらの通過交通を、新たに整備される「駅まち環状」が受け持つことにより、駅前街路の交通負荷を軽減し、その分歩行者のための空間に多くを割り当てることができます。
- ・ただし、実現に向けては、より詳細な検証を行うとともに、社会実験等により様々な影響を見極める必要があると考えられます。

※なお、2018年11月2日の調査によると、当該交差点を通過する車両のうち、東西からの交通は約8割、南からの交通は約7割が通過交通と推計されます。

（アクセス交通）

- ・駅へのアクセス交通については、駅前広場への乗り入れを可能とします。ただし、一般車については、駅正面を歩行者と公共交通のための空間とする観点から、南側（（都）沼津駅沼津港線）からの駅前広場アクセスを制限することを検討します。
- ・駅まち環状内の街路は、現在でも、その多くが一方通行や歩行者専用道路となっており、抜け道車両が入りにくい交通体系となっています。このような現状をベースに、各街区への自動車アクセス性を確保しつつ、駅まち環状内を通過する抜け道車両の流入抑制を図ります。
- ・他都市においては、中心市街地や通学路において、ライジングボラードなどの新しいデバイスを適用することにより、通過交通とアクセス交通を整序しつつ、安全で快適な歩行者空間の確保を図っている事例も見られます。

（乗降場の分散配置）

- 新たに整備される南北駅前広場は、駅コンコースにより結ばれ、高い接続性が確保されることから、駅前広場におけるバス、タクシー、一般車の乗降場は、アクセス方面を考慮しつつ、南北駅前広場全体での最適な分散配置を検討します。
- 例えば、現在南口に集中している路線バスのうち、北方面に向かう路線の発着場は、北口駅前広場に配置することで、路線バスの速達性が高まり、バス利用者の利便性が向上するほか、南口の空間をより歩行者のための場所に割り当てることができるようになります。そのため、バス利用者の利便性への影響や人の流れの変化に留意しつつ、バス発着場の南北分散配置を検討します。

（自転車利用環境の向上）

- 地区交通体系の再編にあたっては、自転車走行空間の充実や高架下を含めた駐輪場の配置など、自転車利用環境の向上を図ります。
- 駅まち環状の形成にあたっては、既往の自転車ネットワーク計画等を踏まえつつ、南北方向の地域資源や東西方向の住宅地などから、自転車で駅に快適にアクセスできるように、自転車走行環境の向上を図ります。また、鉄道高架沿いに整備される都市計画道路や側道についても、自転車走行環境に配慮することで、駅へのアクセス性の向上を図ります。

（その他）

- ヒト中心の市街地を形成するためには、区画街路を含め、駅まち環状内の交通体系を面的に検討することが必要となります。その際、沿道街区への自動車アクセスや物流・荷捌き機能を確保する一方、抜け道利用を排除し、歩行者にとって快適な街路空間を形成することが重要となります。
- また、都市のスポンジ化に伴い増加する駐車場は、地区交通のあり方と密接に関係し、市街地環境にも大きく影響することから、地区交通体系や街路空間のあり方の検討と併せて、その配置や出入口コントロールなどを検討することが必要と考えられます（戦略Ⅲ一方策4）。
- トランジットモール化やフルモール化にあたっては、市街地の都市活動を支える物流・荷捌き交通への対応が必要となるため、必要に応じ、時間規制等の地域ルールや荷捌きスペースの確保を検討します。

【参考事例】

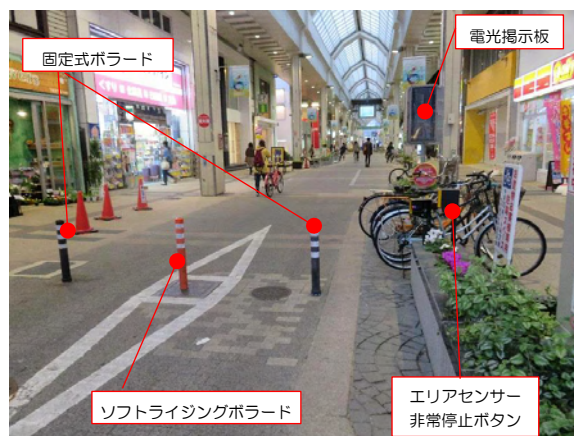
姫路駅（兵庫県姫路市）

- ・鉄道高架事業と土地区画整理事業を一体的に推進することにあわせ、駅前広場をヒト中心の空間として大胆に再編
- ・駅前街路は一般車が通行しない歩行者と公共交通の空間であるトランジットモール化を実現することで、駅とまちが一体的につながる



一番町通線東堀通線（新潟県新潟市）

- ・ライジングボラードの設置により、一般車の進入を抑止し特定の車両のみ進入を可能に
- ・古町通6番町では、社会実験(H25年10月～H26年2月)を経てH26年8月から本格導入し、歩行者が安心・安全に歩ける道路空間を創出し、まちの賑わいや魅力を向上



■実現にあたっての配慮事項

- ・方策1～4の実現にあたっては、公共交通事業者、商店街関係者、交通管理者、公共施設管理者、利用者（市民）など、関係者との連携・調整の下に、検討を進めます。
- ・沼津駅周辺総合整備事業は事業期間が長期に渡るため、その事業ステージにあわせた段階的な施策展開を図ります。
- ・地区交通体系の再編については、社会実験を行いながら、実現に向けた検討を進めます。
- ・ヒト中心の空間再編については、整備されることとなる広場空間の使い方やデザインについて、市民参画を得ながら検討を進めます。また、駅前広場の周辺等には、老朽化した建物も存在していることから、これらの建物更新と一体となった公共空間の再編の可能性についても検討を行います。
- ・沼津駅前、本市の玄関口であり、市のシンボルともなる空間であることから、誰もが快適で居心地よく過ごすことができる場所となるよう、質の高いデザインを検討します。
- ・今後の息の長い取組プロセスにおいて、交通やまちづくりに係る様々な新技術が、実用化されていく可能性があります。これら新技術の動向を注視し、ヒト中心のより豊かなまちづくりの実現に向け、その適用可能性を意識しながら、検討を進めます。

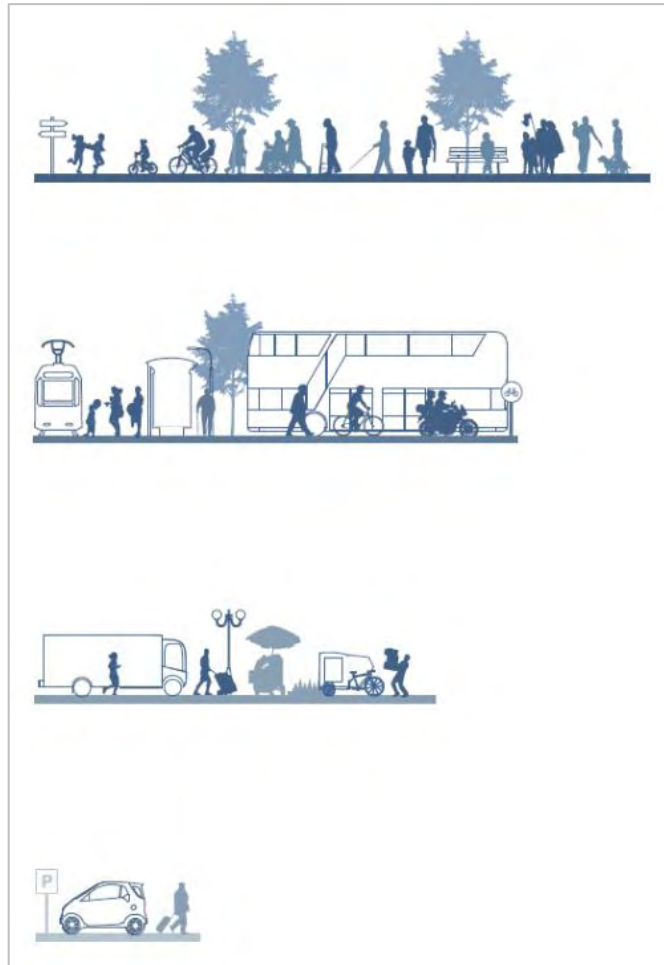
【検討の視点】

- ・空間・交通再編の具体化にあたっては、公共交通事業者、商店街関係者、交通管理者、公共施設管理者、利用者などとの連携・調整の下に、検討を進めます。
- ・沼津駅周辺総合整備事業の事業期間は長期に渡り、その効果は事業進捗に応じて短期・中期・長期と徐々に現れることから、方策1～4は、これに応じた段階的な実現を図ります。
- ・中心市街地における交通体系の再編は、周辺交通への負荷、物流・荷捌き、来街者の利便性等に關する様々な影響が想定されることから、社会実験によって実現性を検証しながら、市民合意を得つつ、実現に向けた検討を進めます。
- ・整備される広場空間については、にぎわい形成に資するさまざまな市民活動が可能となるよう、市民参画を得ながら、検討を行います。
- ・駅前広場の周辺等には、老朽化した建物が立地していますが、これらの地権者の意向や更新時期のタイミングに留意しつつ、建物と広場が一体となったより質の高い空間再編の可能性についても検討を行います。
- ・沼津駅前は都市の顔とも言える本市のシンボリックな空間であり、多くの市民に長く使われ、親しまれる場所となることから、質の高い空間デザインによる整備を図ります。
- ・自動運転やMaaSなど、交通やまちづくりに係る新しい技術は、目に見えて進歩を遂げています。今後の息の長い取組プロセスにおいては、ヒト中心のより豊かなまちづくりの実現に向け、その適用可能性を意識しながら、検討を進めます。
- ・自動運転などの新技術が都市にもたらす影響については、未だ正確に見通せる状況にはありませんが、プラス・マイナス両面において様々な可能性が指摘されています。例えば、効率的走行による道路交通容量の拡大、カーシェアリングの進展等による駐車場需要の減少、きめ細かなデータを活用した柔軟な街路空間利用の可能性などが期待される一方、自動車依存の高まりや渋滞の悪化、自動車重視による歩行者・自転車の阻害などが懸念されています（米 NACTO “Blueprint for Autonomous Urbanism Second Edition” 等参照）。そのような中、今後のまちづくりにあたっては、ヒトが居心地よく過ごせる都市空間の創造を重視し、その実現のためにこそ、新しい技術を活用すべきと考えられます。技術開発の動向や実用性の向上、これらに伴う制度見直しの状況などを注視しつつ、これら新技術のヒト中心のまちづくりへの適用を柔軟に検討していきます。

【参考事例】

NACTO（米国）自動運転時代における街路空間配分の考え方

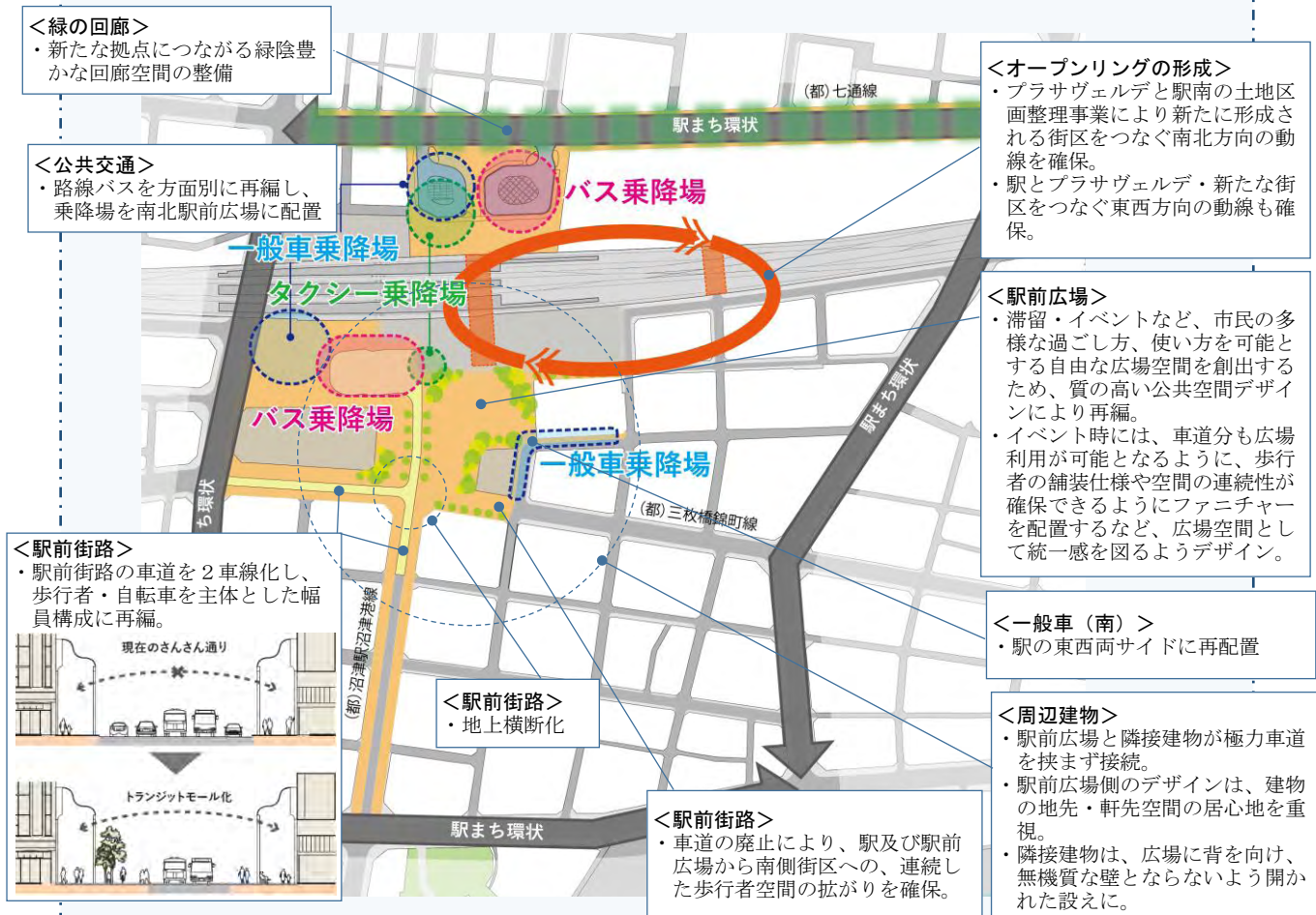
- ・歩行者・自転車から、公共交通、物流・荷捌き、自家用車の順にプライオリティが示されている



（NACTO “Blueprint for Autonomous Urbanism Second Edition” より）

【空間・交通再編のイメージ（試案）】

①空間再編のイメージ（試案）



■交通機能再配置による歩行者広場の充実

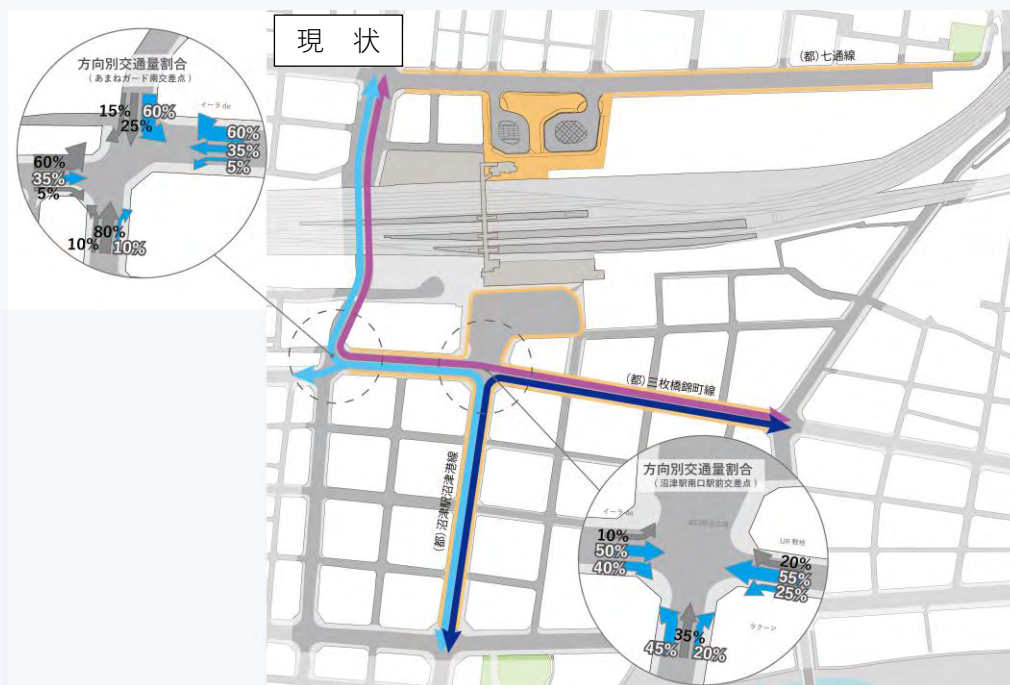
- 駅前広場を自動車交通処理に主眼を置いた交通広場から歩行者を主軸としたヒトが集い・憩える広場に再編します。
- 駅前広場の中心においては、歩行者空間としてのまとまった広がり確保し、一般車のための空間は、駅へのアクセス性を確保しつつ、駅の両サイド（東西方向）に再配置します。
- 公共交通機能については、速達性や利便性を向上させるために、乗降場を南北駅前広場に配置します。

■周辺建物との関係・南側街区との接続

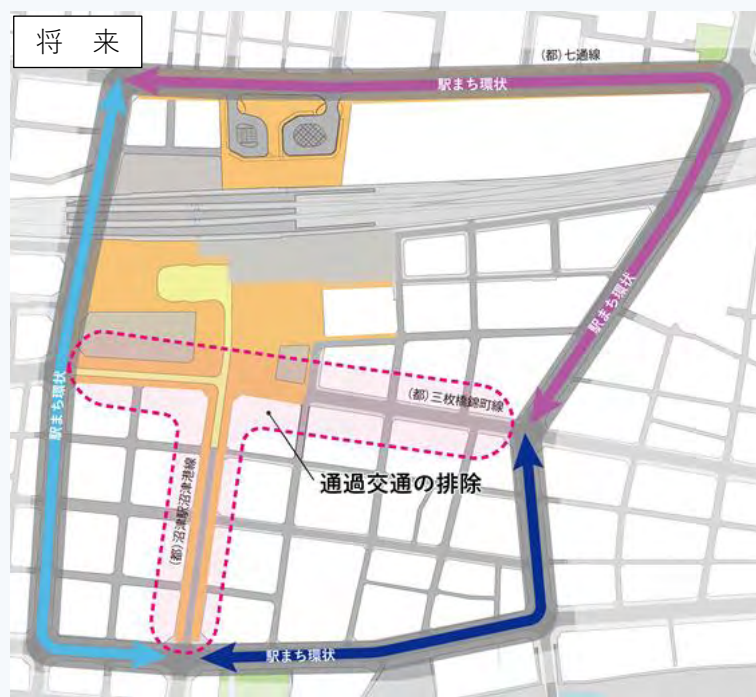
- 駅前広場が都市の広場として魅力的な空間となるために、広場空間と隣接する建物が一体となった公共空間形成を図ります。
- 駅から南側街区へのシームレスなアクセスを確保するため、車道横断を極力排除し、駅と南側街区の一体化を図ります。

②空間再編を実現するための交通再編のイメージ（試案）

■通過交通の排除

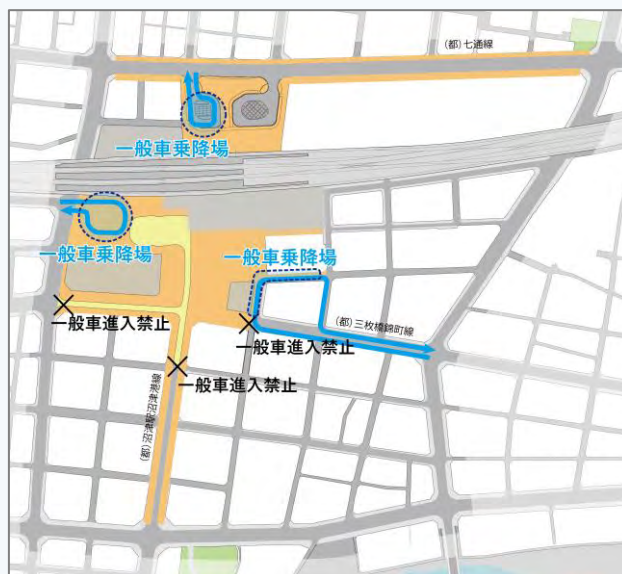


○南口の駅前街路は、駅への来訪を目的とせず、駅の南北方向や東西方向に通り抜ける通過交通が多くを占めています。



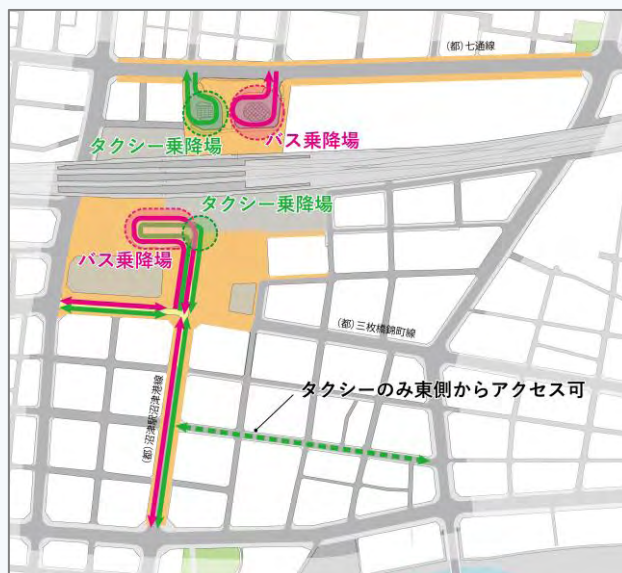
○沼津駅周辺総合整備事業により新たに整備される駅まち環状に通過交通を受け持たせ、駅前街路から通過交通を排除します。

■駅へのアクセス交通の整序



<一般車>

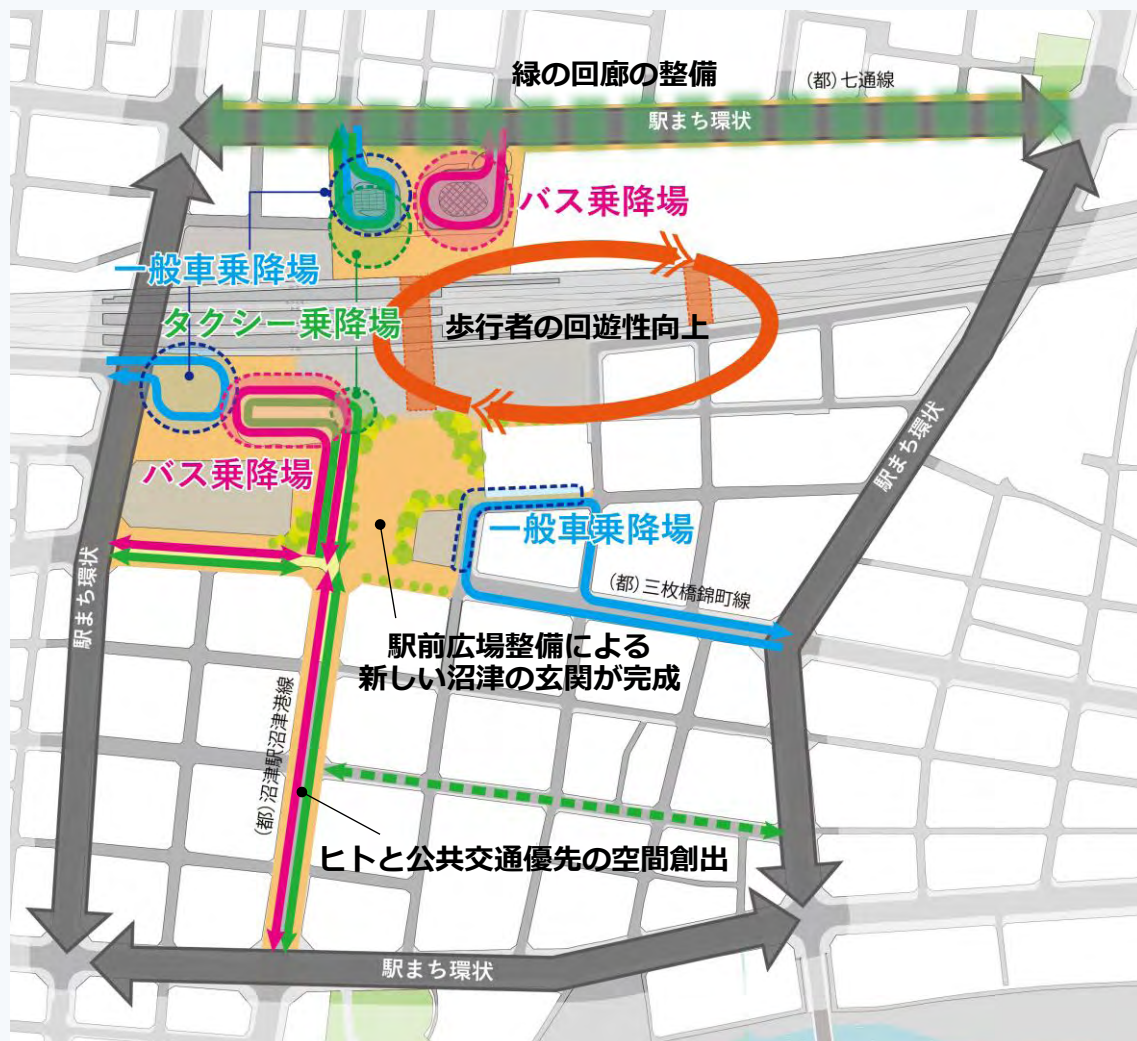
- 駅へのアクセスについては、（都）沼津駅沼津港線及び（都）三枚橋錦町線（一部区間を除く）からのアクセスを制限します。
- 駅南からの駅への一般車アクセスは、東西方向からとします。
- 駅まち環状内の各街区へのアクセスは可能としますが、街区を跨ぎ駅まち環状へ通り抜ける車両を抑制します。（すでに、各街区内は一方通行や歩行者専用道になっており、通り抜け車両を抑制する交通体系となっています。）
- 新たに交通を制限する場合は、荷捌き車両への影響が生じるため、それに伴う荷捌き車両の対応（ルール化）について検討します。



<公共交通>

- 路線バスについては、速達性や利便性を向上させるために、南北駅前広場を一体的に捉え、方面別に再編します。
- 南側方面は、（都）沼津駅沼津港線及び（都）三枚橋錦町線からアクセスします。
- タクシーについては、路線バスと同様としますが、東側からのアクセスも許容します。

空間・交通再編のイメージ（試案）



空間・交通再編のイメージパース（試案）



【段階的な取組イメージ】（試案）

沼津駅周辺総合整備事業の事業期間は長期にわたり、その効果は事業進捗に応じて短期・中期・長期と徐々に現れることから、これに応じて段階的に交通再編・空間再編に取り組めます。

■短期

〈沼津駅周辺総合整備事業による取組〉

- あまねガードの南交差点の整形化

〈短期の取組〉

- 南口駅前広場のバス乗降場を事業者別から方面別に再編
- 南北駅前広場において、機能再配置の社会実験（タクシープールの効率化）
- 南口駅前広場東側において、一般車乗降の社会実験
- 南口駅前街路において、車線数減少・歩行者空間拡大の社会実験
- （都）七通線において、空間利活用の社会実験



■中期

〈沼津駅周辺総合整備事業による取組〉

- 仮設南北自由通路の整備

〈中期の取組〉

- 南北駅前広場の暫定整備（バス乗降場の分散配置、タクシープールの効率化、歩行者空間拡大）
- 南口駅前街路の車線数減少・歩行者空間拡大（社会実験の結果に応じて）



■長期

〈沼津駅周辺総合整備事業による取組〉

○鉄道の高架化・駅まち環状の整備・土地区画整理事業による新たな街区の整備

〈長期の取組〉

- ヒト中心の駅前広場整備
- 南口駅前街路のトランジットモール化（ヒトと公共交通優先の空間の整備）
- 駅周辺回遊動線の整備（オープンリングの形成）
- 七通線における緑陰豊かな景観整備



（2）戦略Ⅱ：拠点機能の立地促進

- ・沼津駅周辺総合整備事業により、現在の車両基地や貨物駅が、都市的土地利用が可能な都市の街区として生まれ変わるとともに、高架下の空間が新たに生み出されます。
- ・車両基地跡地や貨物駅跡地などの大規模鉄道跡地や高架下空間は、本市の中心部に位置するとともに、アクセス利便性の高いまちづくりの貴重な戦略資源となることから、以下のとおり、それぞれの立地特性を踏まえつつ、また土地利用のニーズを見極めながら、まちなみ景観に配慮し、地域の発展に資する都市機能の導入を図ります。

〈車両基地跡地〉

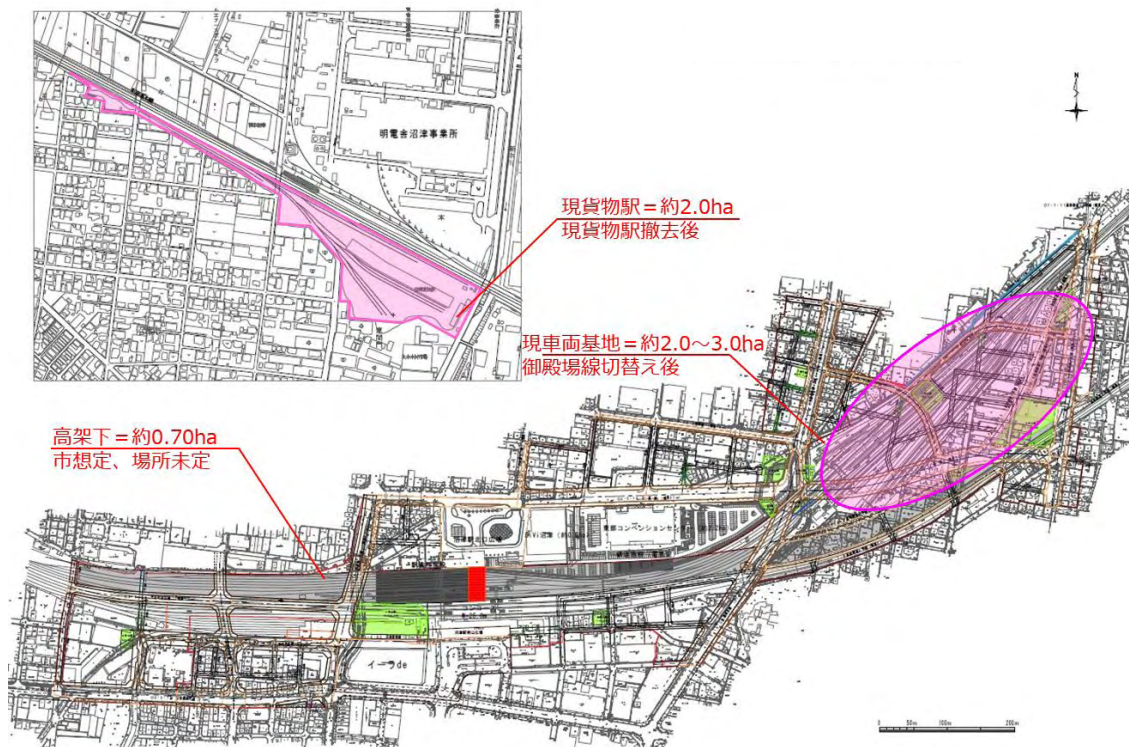
- ・沼津駅に近接する利便性の高さを活かし、例えば市役所や広域的な医療施設など、まずは市民の利便や拠点形成に資する公共公益施設の導入を検討します。また、土地利用ニーズが見込める場合には、高等教育機関や先端産業機能も選択肢に加え、検討を進めます。

〈貨物駅跡地〉

- ・貨物駅跡地は、車両基地跡地に比べ、沼津駅や中心市街地からやや距離があるほか、周辺は、工場や住宅地が互いに近接した市街地となっています。このことから、まずは、近隣の市街地環境の向上が図られ、また、有事の際の活動拠点ともなる防災公園としての整備を検討します。

〈高架下〉

- ・南北市街地の回遊性向上に資する通行機能や、駐輪場などの交通結節性を補完する機能、店舗等のにぎわい創出機能、生活関連機能などの導入を検討します。
- ・高架下空間は東西に細長く広がるため、隣接する市街地の性格や、駅との近接性などを考慮しつつ、関係機関の連携・調整の下、それぞれの場所に相応しい都市機能の導入を図ります。



名 称	面 積	利用可能時期	備 考
現車両基地	約 2.0 ～ 3.0ha	中～長期	・ 御殿場線切替後
現貨物駅	約 2.0ha	中期	・ 現貨物駅撤去後
高架下	約 4.7ha※	長期 (高架完成後)	・ 商業施設等 ※高架下利用可能面積。 【この内 15%（市想定） は公租公課相当として都 市側無償利用可能面積】

■方策1：車両基地跡地の活用方策

〈立地特性〉

- ・車両基地跡地は、沼津駅に近接すると同時に、（都）三枚橋岡宮線や七通線沿いに位置するなど、公共交通及び一般車のいずれにとっても高いアクセス性を有する土地となります。
- ・車両基地跡地のうちの2～3ha程度は将来市有地になると見込まれ、中心市街地におけるまちづくりの貴重な戦略資源として活用を図ることが可能となります。（※）

〈検討すべき都市機能〉

- ・上記の立地特性を踏まえ、車両基地跡地の活用方策としては、市全体の公益や活性化に資するとともに、中心市街地の拠点性を高める施設の立地が望ましいと考えられます。
- ・このようなことから、まずは、市役所や広域的な医療施設など、重要な公共公益施設の立地の可能性を検討します。
- ・また、本市が抱える高校・大学ギャップ（高校が多数立地しているのに対し、大学など高等教育機関の数が少ない）を改善するための活用も考えられることから、立地ニーズが見込める場合には、高等教育機関や先端産業なども候補に含め、立地可能性の検討を行います。

（※）市有地となる車両基地跡地の規模については、今後の土地区画整理事業における換地設計によって決まりますが、おおむね2～3ha程度になるものと想定されます。

【検討の視点】

（市民サービスの向上）

- ・車両基地跡地については、交通アクセスに優れた大規模敷地であることに鑑み、まずは、市民全体の利便や拠点形成に資すること重視した「市民サービス向上」の視点から、市役所、広域的な医療施設など、公共公益施設の立地可能性を検討します。
- ・特に市役所など、今後建替えの検討が必要となる重要な公共施設については、車両基地跡地を活用することで、
 - － 駅や幹線道路に近くアクセス性が高いため、市民にとっての利便性が高いこと
 - － 浸水リスクが低い土地であり、災害時の安全性が高いこと
 - － 多くの市民や職員が来訪する施設は中心市街地の活性化にもつながること
 - － 仮移転が不要であり、建替え中の市民の不便や業務の停滞が生じないこと
 - － 新たな用地買収や仮庁舎の確保が不要であり、経済的な建替えが可能であること
 といった様々なメリットが見込まれることを踏まえ、検討を行うことが有効と考えられます。
- ・また、中心市街地には診療所が多く立地していますが、専門性の高い診療が受けられる総合病院はないため、公共交通へのアクセス性が近い立地特性も踏まえ、市民の健康を支える広域的な医療施設の立地なども考えられます。

（地域競争力の強化）

- ・沿津の若年人口を確保し、産業競争力を強化する視点からは、高校卒業後の若者の流出を抑制するとともに、地域産業を支える人材育成に資する高等教育施設、産業の活性化に資する先端産業関連施設などの立地が望めます。
- ・ただし、この視点からは、駅に近い利便性を強めとしつつも、立地ニーズを見極めることが重要と考えられます。

（生活利便性の向上）

- ・近隣住民の生活利便の向上の視点からは、子育て施設や高齢者施設などの福祉施設の立地が考えられます。
- ・これにより、地域の住みやすさを向上させ、まちなか居住の促進につながる効果が期待できますが、市の中心に位置する大規模敷地であることを踏まえ、まずは、上記の市民全体のサービス向上や地域競争力強化の視点から、より広域的な効果の見込まれる拠点施設の立地を検討します。

（その他）

- ・利便性が高く、中心市街地にも近接する立地特性からは、大規模商業施設や集合住宅の立地も考えられますが、まずは公益的機能を優先し、これ以外の上記の観点から検討を行います。

【検討にあたって留意事項】

- ・拠点施設の立地を図るには、規模の大きな街区を整備することが有効です。また、土地区画整理事業の地権者の生活設計に配慮するためには、工事期間が長期に渡る車両基地跡地への一般地権者の換地を極力抑制することが望ましいと考えられます。このような観点から、今後、土地区画整理事業の事業計画の変更についても検討します。
- ・鉄道施設跡地は、市有地や民有地が混在するため、関係者間で目指すべき市街地像を共有し、景観計画の充実や地区計画の適用による市街地環境整備のルール化を行うなど、官民連携の下に質の高いまちなみ景観の形成を図ります。
- ・公共公益施設の立地については、公共施設マネジメントとも整合を図りつつ、効率的な整備、管理が可能となるよう、検討を行います。

【参考事例】

熊本駅周辺（熊本県熊本市）

- ・鉄道高架事業に併せて、土地区画整理事業等の面的整備を実施
- ・鉄道跡地等に行政施設（熊本地方合同庁舎）を立地



■方策2：貨物駅跡地の活用方策

〈立地特性〉

- ・貨物駅跡地は、準工業地域内の約2haのまとまった土地ですが、沼津駅の西方約1～1.5kmに位置し、中心市街地からやや距離のある場所となっています。
- ・敷地の南北には工場や物流倉庫などが立地し、西側の片浜地区には戸建てを中心とする閑静な住宅地が広がっていますが、公園や緑が少なく、潤いの空間や災害時の活動拠点が不足しています。
- ・一方、沼津駅周辺総合整備事業により、鉄道高架沿いに（都）大手町片浜線が整備されることから、貨物駅跡地からの駅や中心市街地へのアクセス性は大幅に向上します。

〈検討すべき都市機能〉

- ・上記の立地特性を踏まえ、貨物駅跡地の活用方策としては、緑や潤いの確保、防災性の強化など、市街地環境の向上を図る視点が重要と考えられます。
- ・このようなことから、まずは防災公園の整備を検討します。
- ・また、沼津駅から距離はあるものの、アクセス性が向上するまとまった土地であることから、立地ニーズが見込める場合には、公共公益施設や高等教育機関、先端産業施設など、車両基地跡地（方策1）と同様の視点からも検討を行います。



＜木場公園＞
（東京都江東区）



＜大洲防災公園＞
（千葉県市川市）

【検討の視点】

（市街地環境の向上）

- ・貨物駅跡地は、準工業地域に位置していますが、その西側は第二種中高層住居専用地域となっています。そのため、周囲には工場や物流倉庫が多く立地する一方、隣接する西側の片浜地区には、戸建てを中心とする閑静な住宅地が広がっています。
- ・住宅地を含めた周辺には公園や緑が少なく、市街地としての潤いや憩いの空間が不足しています。防災面でも、東海道本線の北側には防災公園である片浜北公園がありますが、南側にはまとまった空地がなく、災害時の活動拠点が不足しています。
- ・このようなことから、貨物駅跡地の活用方策として、まずは防災公園の整備を検討します。
- ・これにより、地域に不足する緑に触れ合う施設を確保するとともに、東海道本線以南に広域避難地が不足する状況を改善することができます。また、（都）大手町片浜線の整備とも相俟って、公園整備による緑や潤いの確保と、街路整備による駅アクセス性の向上とが同時に図られ、片浜地区の住宅地など周辺のエリア価値の向上が期待できます。

（方策1と同様の視点）

- 貨物駅跡地は、中心市街地の周辺に位置する大規模な土地であることから、その活用検討にあたっては、方策1と同様の視点も含まれると考えられます。
- ただし、（都）大手町片浜線の整備によってアクセス性は向上するものの、沼津駅や中心市街地からやや距離があることから、車両基地跡地と比較すると、利便性は低下します。そのため、跡地利用の検討にあたっては、方策1と同様の視点からの検討は、土地利用ニーズや必要性を見極めることがより重要になると考えられます。

■方策3：高架下への都市機能導入

〈立地特性〉

- ・鉄道高架事業により、約4.7haの高架下の空間が生まれますが、これらは沼津駅から東西に細長く広がることから、駅への近接性、隣接する市街地の性格、交通の状況など、場所によって立地特性が大きく異なります。

〈検討すべき都市機能〉

- ・高架下空間の活用としては、以下のような都市機能の導入が考えられます。
 - － 通路や広場など、南北市街地を接続し回遊性を強化する機能
 - － 駐輪場やバス・タクシーの待機場、駅及び駅前広場の交通結節性を補完する機能
 - － 商業施設など、周辺の市街地と一体となってにぎわいを形成する機能
 - － 福祉施設、子育て支援施設など、駅利用者や周辺住民の生活利便を向上させる機能
- ・細長く展開する高架下空間の場所の特性に応じて、これらの都市機能が適切に配置されるよう、活用方策を検討します。
- ・高架下空間の利用にあたっては、鉄道事業者をはじめとする関係機関で連携しながら、適切な機能導入を検討していきます。



＜駐輪場の導入＞
（「JR高知駅」高知県高知市）



＜商業施設の導入＞
（「JR岐阜駅」岐阜県岐阜市）



＜子育て支援施設の導入＞
（「TX八潮駅」埼玉県八潮市）

【検討の視点】

（回遊性の強化）

- ・高架下空間は南北市街地の接点となるため、駅コンコースや道路を補完し歩行者回遊性を強化する視点から、通路や広場の配置を検討します。

（交通結節機能の補完）

- ・駅や駅前広場の交通結節機能を補完する視点から、駐輪場やバス・タクシー車両の待機場などの配置を検討します。バス・タクシー車両の待機場としての活用は、円滑な公共交通運行に資するほか、駅前広場をより歩行者のための空間に割り当てることにも繋がります。
- ・今後の技術革新の進展により、実用可能性が高まる新たな交通手段に対応した空間として活用することも考えられます。

（にぎわいの形成）

- ・駅周辺のにぎわいの増進や、周辺のまちなみとの調和を図る視点から、商業施設等の集客施設の立地を検討します。

（生活利便の向上）

- 利便性の高い高架下空間に配置することにより、市民全体の福祉の増進を図る視点から、子育て支援施設などの立地を検討します。これらの機能導入は、戦略Ⅲに掲げるまちなか居住の促進にも資するものと考えられます。

【検討にあたって留意事項】

- 高架下空間に導入すべき都市機能は、上記のような様々なものが考えられますが、その際、高架下空間の場所の特性に応じて、相応しい機能配置がなされるよう検討を行います。例えば、商業施設は、駅の直近でにぎわいが重視される場所が相応しく、駐輪場なども駅や駅前広場へ徒歩でアクセスができる範囲に配置する必要があります。一方、バス・タクシーの待機場などは、駅から一定程度離れた場所でも機能を発揮することができます。
- 高架下空間は、ともすると薄暗くにぎわいを阻害する要因にもなりかねないことから、周辺のまちなみ景観との調和や、歩行者動線の連続性にも配慮しながら、施設配置を検討する必要があります。
- 高架下空間は、基本的に鉄道事業者の土地ですが、鉄道高架事業においては、このうち15%について、行政がまちづくりのために活用することが可能となります。商業施設のような収益施設は民間が設置し、行政は公益性の観点から必要な施設導入を図るなど、官民で連携・役割分担しながら、相応しい機能導入を検討することが必要です。

（3）戦略Ⅲ：まちなか居住の促進と市街地環境の向上

- ・近年の中心市街地は、モータリゼーションに伴う郊外化の進展により大型店舗の撤退が相次ぐなど、都市機能の集積性が低下し、空き店舗や低未利用地の増加など市街地のスポンジ化が進んでいます。
- ・マンションの増加に見られるように居住に関しては根強いニーズがありながら、スポンジ化による低未利用地の無秩序な増加が、市街地環境の悪化をもたらし、中心市街地が本来持つポテンシャルを阻害していると考えられます。
- ・このようなことから、スポンジ化によって生じた市街地の遊休空間を活用しつつ、地区としての利便性の高さを活かした「まちなか居住」を促進するとともに、市街地環境の向上を図ります。
- ・そのための取組として、中心市街地に相応しい集合住宅の立地誘導、商業地のにぎわいと住宅地の落ち着きを兼ね備えた洗練されたまちなみ景観の形成、生活を支える都市機能の充実、空き床や空き店舗等の利活用、低未利用地の質的向上など、総合的な施策展開を図ります。
- ・一方、スポンジ化は民有地の土地利用において不規則に生じる事項であり、行政主導での計画先行の取組に馴染まないことから、取組にあたっては、賛同する地権者やフィードルを発掘し、試行的な実践を重ねる方策も必要と考えられます。

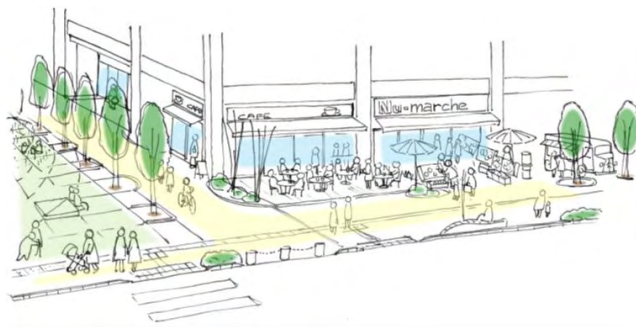


【中心市街地の現況と「まちなか居住」の必要性】

- ・県東部地域の拠点として発展してきた本市の中心市街地は、かつては大小の商業施設や多数の企業の支店が軒を連ね、そうした商業・業務機能の集積が人々を惹きつけ、大きなにぎわいを見せていました。近年は、都市機能の郊外化により、こうした集積性が低下し、市街地のスポンジ化が進んでいます。
- ・しかしながら、今日においても商業・業務機能は一定の規模を保ち、鉄道、バス、タクシーなどの交通結節点としての機能も概ね維持しているなど、県東部の拠点としての重要性和ポテンシャルは失われていません。
- ・とりわけ、スポンジ化が進行する中でも、マンションは増加しており、中心市街地の利便性が魅力となって、住宅に関しては根強い立地ニーズがあるものと考えられます。
- ・中心市街地の再生にあたり、商業・業務機能の立地誘導は引き続き重要ですが、これらの機能だけでスポンジ化した市街地を埋め戻すことは現実的ではありません。中心市街地のポテンシャルを活かしつつ、その活性化を図るためには、「まちなか居住」を促進するとともに、市街地環境を向上させることが必要であると考えられます。
- ・ただし、中心市街地における居住促進策とは、単に集合住宅の立地誘導を図ることではありません。これまで商業地や繁華街として形成されてきた市街地を、住まう場としても相應しい環境へと変えていくことが必要です。そのためにも、質の高いまちなみ形成や、生活支援機能の導入、市街地を蚕食する低未利用地への対応など、様々な取組を検討する必要があります。
- ・こうした取組によって、商業地としてのにぎわいと住まう場としての落ち着きが調和した市街地環境の確保を図ることができれば、現在でも一定のニーズが見られるまちなか居住を更に促進し、人口集積による中心市街地の活性化や、ひいてはコンパクトな都市構造の実現にも繋がるものと考えられます。
- ・一方、スポンジ化は、民有地の土地利用において不規則に生じる事項であり、暫定的な状態として低未利用地化しているケースも多いなど、行政施策として捉えにくいという難しさもあります。取組にあたっては、協定制度など新しい制度の適用も視野に、賛同する地権者や適地の発掘を行いながら、試行的な実践を積み重ね、汎用性を高めていくアプローチも必要と考えられます。

■方策1：中心市街地にふさわしい都市型住宅の立地促進

- ・マンションの根強い立地ニーズを捉え、老朽化した建物の更新や、低未利用地の利用転換による、中心市街地に相応しい集合住宅の立地誘導を図ることが必要です。
- ・その際、商業地としてのにぎわいと住宅地としての一定の落ち着きを兼ね備えた、洗練されたまちなみ景観が形成されるよう、立地誘導を図ることが重要と考えられます。
- ・そのため、以下のような事項を検討しつつ、まちなか居住の促進を図ります。
 - － 低層階における店舗や生活支援施設など、中心市街地のにぎわい形成に資する都市機能の導入
 - － 集合住宅相互間の不調和を防ぎ、街路空間と一体となったまちなみ景観を形成する都市型住宅の立地
- ・これらを実現するため、規制的手法の適用を含め、市街地環境を向上させるための建築形態のルール化や景観誘導の充実、民間投資を促し質の高い建築を誘導するための支援制度について、検討します。



【検討の視点】

- ・まちなか居住を促進し、新たな集合住宅の立地がなされることにより、スポンジ化が進み集積性が低下した市街地の活性化が図られるものと考えられます。
- ・その一方で、土地利用の自由度が高い商業地域におけるマンションの乱立は、とすると人々が集うハシの場としての中心市街地の精彩を損ない、またいわゆるドミノマンション問題のような集合住宅相互による日照障害を生じさせるなど、市街地環境の悪化をもたらす懸念があることにも留意が必要です。
- ・そのため、まちなか居住の促進にあたっては、中心市街地としてのまちなみの連続性や、住宅地としての落ち着いた佇まいの双方に配慮した、質の高い都市型住宅の立地を誘導する視点が求められます。
- ・このようなことから、景観計画の充実や地区計画の適用などの規制誘導方策や、中心市街地に相応しい集合住宅立地を促進するための支援制度など、質の高い都市型住宅の立地を誘導するための枠組みを検討します。その際、他都市の参考事例や専門家の知見を活用しつつ、また立地需要への影響や関係住民・地権者の意向を踏まえながら、検討を行います。
- ・なお、集合住宅の立地ニーズを高めるためにも、本戦略に掲げる他の取組を総合的に展開し、市街地環境の向上を図ることにより、中心市街地が本来持つポテンシャルを顕在化させることが重要と考えられます。

（参 考）沼津市景観計画（平成27年4月改定）

沼津駅周辺総合整備事業の進捗により、まちなみ景観が大きく変化することが想定される沼津駅周辺地区を「景観形成重点地区」に位置付け、景観形成の方針として、以下のような事項を示しています。

○沼津の顔となる景観づくり

沼津駅を中心とした景観づくり・景観軸の景観づくり・高架下空間と鉄道沿線の景観づくり

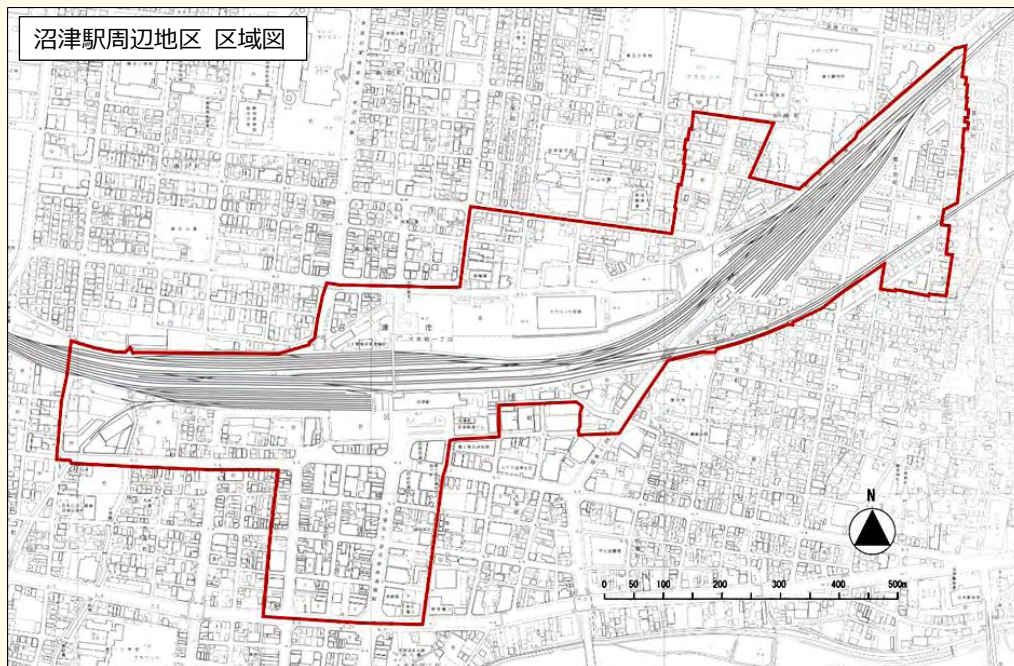
○周辺環境と調和したまちなみづくり

良好な住宅地景観の創出・ユニバーサルデザインに配慮した空間整備・緑化空間の創出

○周辺環境と調和したまちなみづくり

○市民・事業者・行政の協働による景観づくり

まちなか居住を推進しつつ、質の高いまちなみ景観の形成を図るためには、景観計画を見直し、沼津駅周辺の景観形成重点地区の範囲や内容を充実させることにより、よりきめ細かく建築物や工作物の形態コントロールを図ることも考えられます。



■方策2：スポンジ化に対応した市街地環境の向上

- ・スポンジ化が進む現在の中心市街地は、従来から車中心の街路空間が多く、公園や緑も不足している上に、近年は沿道で平面駐車場などの低未利用地が増加しています。その結果、ともすると無機質な風景が広がった、まちなか居住に相応しい市街地環境とはいえないエリアも見受けられます。
- ・このような状況を改善し、既存の街路空間や低未利用地の質的底上げを図るために、以下のような取組を検討します。
 - 民有地の低未利用地における、市街地環境の向上を促す取組。例えば、広場などへの転換や、立地誘導促進施設協定（コモンズ協定）などの新しい制度の適用など。
 - 建物更新がなされる際のセットバック空間など、都市の余剰空間を活用した、緑や憩いの空間の確保
 - 歩車共存道路化など、自動車のアクセスを許容しつつ、歩行者が安全で快適に過ごせる場所とするための街路空間の再構築



【検討の視点】

- ・近年のスポンジ化の進展により、中心市街地には平面駐車場などの低未利用地が拡がりつつあります。これらの低未利用地は、まちなみの連続性を途切れさせるだけでなく、アスファルトが広がる殺風景な場所となって、市街地環境を無機的なものへと変えてしまいます。そしてそのことが、さらに都市の活力を阻害するという悪循環にも陥りかねません。
- ・しかしながら、人口減少化において建物の老朽化も進む中では、新たに集合住宅等の立地誘導を図ったとしても、その周囲において不規則に低未利用地が発生することはある程度避けられないと考えられます。そのため、市街地環境の向上にあたっては、新たに立ち上がる建築のみを施策の対象とするのではなく、空き地や平面駐車場などの平面空間も視野に入れることが必要となります。
- ・他都市においては、駐車場や空き地などの低未利用地を広場化し、それが周辺のエリア価値を全体として高めることに繋がっている事例が見られます。また、低未利用地の集約化や利用転換を図り、交流広場やコミュニティスペースなど身の回りの公共空間を整備するための新しい制度（立地誘導促進施設協定）なども生まれています。低未利用地の多くは民有地において不規則に発生し、行政主導での計画先行の取組に馴染まないことから、検討にあたっては、これらの新しい枠組みも活用しつつ、賛同する地権者やフィールドを発掘し、試行的な実践を重ねる方策が有効と考えられます。
- ・低未利用地の広場化や高質化を図る際には、隣接する街路の空間再編との連携や、建築敷地における公開空地等との調和を確保し、様々な「平面部分」が統一感を持って景観形成がなされるように配慮することも重要と考えられます。

【参考事例】

わいわいコンテナ（佐賀県佐賀市）

- 空き地を広場化し、読書コンテナや交流コンテナ等を設置
- 日常的に多くの市民が訪れるようになり、まちなかの回遊人口が増加するとともに、周辺の投資が促されるなど、まちなかにもにぎわいが波及



■方策3：既存ストックを活用した都市機能の導入

- ・ まちなか居住を促進するには、住宅そのものの立地誘導だけでなく、生活を支える機能の充実や、柔軟な働き方を可能とするオフィススペースの立地など、周辺に様々な都市機能が備わっていることが必要と考えられます。
- ・ こうした多様な都市機能の導入にあたっては、これまで述べた集合住宅低層階への立地誘導や、将来の高架下空間の活用などが考えられますが、空き店舗などの既存の遊休ストックを活用し、持続可能な形で立地促進を図る視点も重要と考えられます。
- ・ そのため、空き床や空き店舗等を活用して、新規投資を抑えながら持続可能な形で小さなビジネスを生み出し、エリア全体の活性化につなげる「リノベーションまちづくり」を引き続き推進します。
- ・ これにより、意欲ある市民による、小規模ながらも多様な都市活動が中心市街地に生まれ、公共空間の再編など他の施策と併せて、相乗効果的にスポンジ化した市街地の再生に資することが期待できます。



【検討の視点】

- ・ 本市が取り組むリノベーションまちづくりにおいては、これまで、遊休ストックを活用する形で、シェアオフィスやゲストハウス、飲食店など、さまざまな新しいビジネスが生まれています。
- ・ 引き続き、こうした取組を推進し、新たな都市活動の広がりを目指します。このような多様性が都市に用意されることは、中心市街地の都市的魅力の向上や、まちなか居住の促進にもつながるものと考えられます。
- ・ また、リノベーションまちづくりによって生まれた都市活動が、これまで述べてきたヒトを重視した公共空間再生や市街地環境の向上などと併せて、相乗効果的に中心市街地の魅力を高めることとなるよう、連携して取り組んでいきます。

【参考事例】

魚町サンロード商店街（福岡県北九州市）

- ・ まちなかの古いオフィスビルのリノベーションを行い、誰もが起業しやすい環境を整えることで、雇用を拡大
- ・ リノベーションの取組を通じて、まちなかの魅力を高め、にぎわいを創出



■方策4：駐車場マネジメント

- ・駐車場は、中心市街地への自動車アクセスを確保するために欠かせない施設ですが、一方で、その乱立は、歩行者と自動車の輻輳を生み、まちなみ環境を損なうなど、都市の魅力を低下させてしまいます。スポンジ化する都市の中であって、とりわけ増加傾向にあることから、今後の中心市街地の再生を図る上でも、駐車場の扱いが大きな政策課題となっています。
- ・また、戦略Ⅰに掲げたヒト中心の公共空間を創出するためにも、地区交通と密接に関係する駐車場のあり方は、重要な検討課題となります。
- ・このような中で本市では、以下のような観点から、駐車場施策を検討します。

〈配置の適正化と出入口のコントロール〉

- ・周辺市街地の性格、歩行者や自動車の動線、既存の営業駐車場の有無などを勘案しつつ、駐車場配置適正化区域制度の活用などにより、建物・施設更新等に伴って、徐々に駐車場の配置適正化を図ることを検討します。
- ・特にヒトと公共交通優先とする街路空間においては、歩行者の安全性確保とまちのにぎわい創出のため、駐車場の出入口のコントロールを図ることを併せて検討します。

〈駐車場の利用転換と集約再編〉

- ・国による新しい制度（立地誘導促進施設協定制、低未利用土地利用促進協定制）や本市独自の制度（空地活用公園制度）などを活用し、駐車場の利用転換や集約再編により、市街地環境を向上するための取組を検討します。
- ・ただし、平面駐車場は、民間による営業駐車場であることが多いことから、まずは賛同する地権者や適用フィールドの発掘を行いつつ、試行的取組も含め、実践を積み重ねる必要があると考えられます。

〈駐車場の高質化・高度化〉

- ・駐車場が少しでも市街地環境に馴染むものとなるよう、緑化などによる良好なまちなみの形成に資する設えやデザインのルールづくりについて検討します。
- ・また、ヒト中心の街路空間再編に伴って物流・荷捌きへの対応が課題となりうることから、駐車場がこれらを支えるハブ・スペースとしての役割を担うなど、駐車場機能の高度化、多様化の可能性についても検討していきます。

【検討の視点】

- ・駐車場は、来訪者の自動車アクセスに欠かせない施設であり、まちなかの住民や企業の自動車保管場所としても必要な施設です。一方、その無秩序な立地は、歩行者と自動車の錯綜を生み、交通の安全性を阻害するとともに、まちなみやにぎわいの連続性を損ない、市街地の魅力を低下させるなど、都市にとってマイナスにも作用します。
- ・一口に駐車場といっても、対応する駐車需要やこれに応じた供給形態は実に多種多様です。施策の切り口としても、交通と土地利用、建築と非建築、公共施設と民間施設、永続的施設と暫定施設など、多面的な性格を有しており、一義的に捉えにくいという難しさがあります。

- ・スポンジ化する都市において、このような駐車場の扱いは大きな政策課題であり、国においても、駐車場を含む低未利用地対策としての新しい枠組が打ち出されています。
- ・そのような中、本市では、以下の観点から検討を行います。

（配置の適正化と出入口のコントロール）

- ・駐車場の配置や出入口の位置は、地区交通のあり方、とりわけ周辺街路におけるヒトと車の関係に影響を与えます。駐車場がなければ、一般車によるアクセス性が低下しますが、一方で、ヒト中心の街路空間を志向する場合には、その沿道に駐車場が乱立することは望ましくありません。そのため、地区として目指す市街地像、とりわけ街路空間をどのように性格づけるのかに依拠して、駐車場の適正な配置や出入口の位置を検討する必要があります。一方、駐車場の多くは民間によるものであり、営業駐車場も含まれることから、急激な適正配置化や出入口のコントロールを図ることは困難です。周辺市街地の性格、歩行者や自動車の動線、既存の営業駐車場の有無などを勘案しつつ、駐車場配置適正化区域制度の活用などにより、建物や施設の更新等に伴って、徐々に駐車場の配置適正化や出入口のコントロールを図ることが有効と考えられます。

（駐車場の利用転換と集約再編）

- ・国による新しい制度（立地誘導促進施設協定制度、低未利用土地利用促進協定制度）などを活用し、駐車場を広場化することや、集約した上で余剰地の環境活用を図るなど、市街地環境を向上させ、あるいは負の影響を緩和するための取組を検討します。
- ・また本市の独自制度である空地活用公園制度について、これを中心市街地において適用することや、上記協定制度と組み合わせることなども検討します。
- ・ただし、スポンジ化に伴い発生する平面駐車場は、民間による営業駐車場であることが多く、収益との関係などを踏まえ、利用転換と集約再編がどの程度可能かは明らかではありません。そのため、賛同する地権者や適用フィールドの発掘を行いつつ、試行的取組も含め、実践を積み重ねる必要があると考えられます。

（駐車場の高質化）

- ・中心市街地には、スポンジ化に伴い平面駐車場が随所に見られますが、今後も不規則な増減を伴いつつ、一定程度存在し続けるものと考えられます。そのため、こうした平面駐車場を、過度な負担なく少しでも市街地環境に馴染むものとするために、緑化やファニチャーの設置等による良好なまちなみ形成に資する設えやデザインのルールづくりについて検討します。
- ・なお、有事の際には駐車場を広場化するなど、一時的に駐車場ではない用途として利活用する仕組みづくりについても検討します。
- ・ただし、平面駐車場は、建築規制の対象とならないなど、制度の枠組として捉えにくいという課題もあるため、景観計画を活用するなど指導的アプローチを含めた検討を行うことが必要となります。

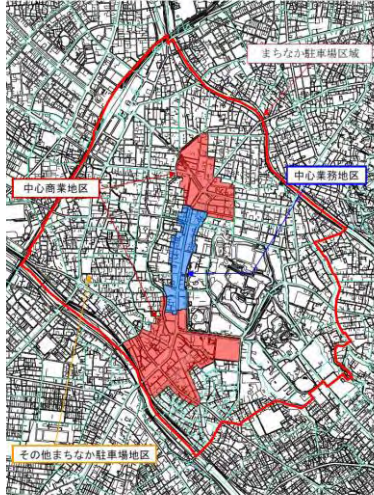
（駐車場の高度化）

- ・ヒト中心の街路空間再編にあたっては、駐車場が地区における物流・荷捌きのハブ・スペースとしての役割を担うなど、地区交通体系の再編の一環として、駐車場の役割を高度化、多様化することも考えられます。
- ・また、自動運転など新しい技術の進展は、カーシェアリングの普及拡大や駐車場所の自由度の向上などにつながり、駐車場の需要や立地に大きな変革をもたらす可能性があります。将来的には、こうした変化を注視しつつ、新しい技術の適用による、駐車場の利用転換や高度化の可能性を検討することも考えられます。

【参考事例】

金沢市（石川県）

- ・自主条例を制定し、「まちなか駐車場区域」における50㎡以上の駐車場の新設等について、届出を義務付け
- ・「まちなか駐車場設置基準」において3つの地区に区分して基準を設定し、適合しない場合は指導・助言



【まちなか駐車場基準】

- ◎ まちなか駐車場区域共通に適用する事項
 - ・まちなかへの過度な自動車の流入を助長しないこと
 - ・駐車場の出入りが前面道路の渋滞を引き起こさないこと
 - ・歩行者の安全性を阻害しないこと
 - ・周辺のまちなみ景觀に配慮すること
- 中心商業地区に適用する事項
 - ・駐車場に出入りする自動車が買い物の回遊動線を阻害しないこと
 - ・店舗の連続性が確保されること
 - ・立体化・集約化等により土地が有効に利用されること
- 中心業務地区に適用する事項
 - ・原則として国道157号からの出入りを行わないこと
 - ・近隣の業務需要を超えたものでないこと
 - ・立体化により土地の高度利用がなされること
- その他まちなか駐車場地区に適用する事項
 - ・周辺地区内の需要の範囲内であること
 - ・地区内の道路事情を勘案し、生活道路に悪影響を及ぼさないこと
 - ・前2地区の利用者のための駐車場ではないこと
 - ・地域のコミュニティに配慮しているものであること

新栄テラス（福井県福井市）

- ・空き店舗が目立つ商店街で民間の駐車場を広場化し、公共性の高い空間へと転換
- ・まちなかのイメージが好転するとともに、商店街の空き店舗数も減少

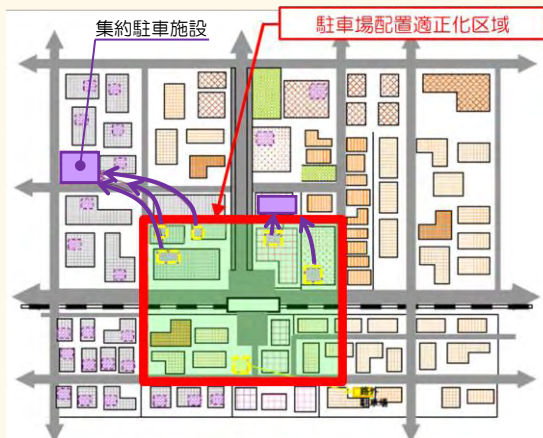


（参 考）低未利用地対策としての新しい枠組

駐車場配置適正化区域の活用

立地適正化計画に歩行者の移動上の利便性や安全性の向上のための駐車場の配置の適正化を図る区域として、駐車場配置適正化区域を設定

- ・ 路外駐車場の配置や規模の基準を定めることで、区域内に路外駐車場を設置する場合に市長への届出を義務付け、必要に応じて勧告が可能
- ・ 集約駐車施設の位置や規模を定めることで、区域内の附置義務駐車場の集約化の義務付けが可能

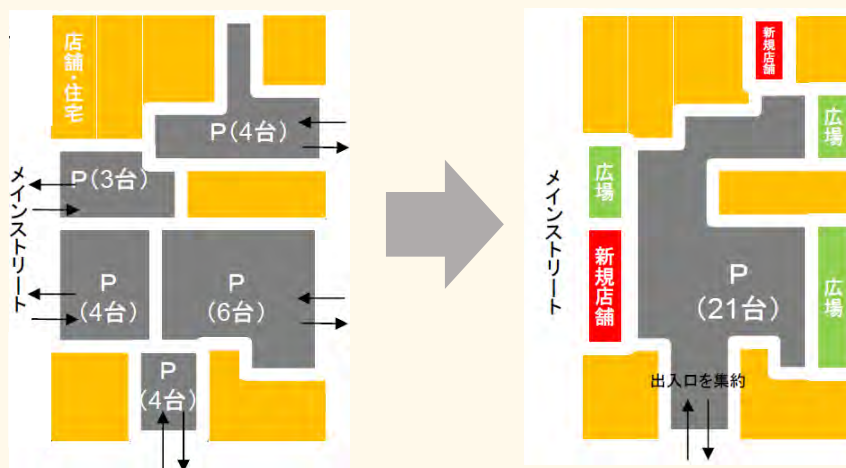


立地誘導促進施設協定（コモンズ協定）制度の活用

都市機能や居住を誘導すべき区域で、交流広場やコミュニティ施設、防犯灯など、地域コミュニティやまちづくり団体が共同で整備・管理する空間・施設（コモンズ）について、地権者合意による協定を締結する制度

<活用イメージ>

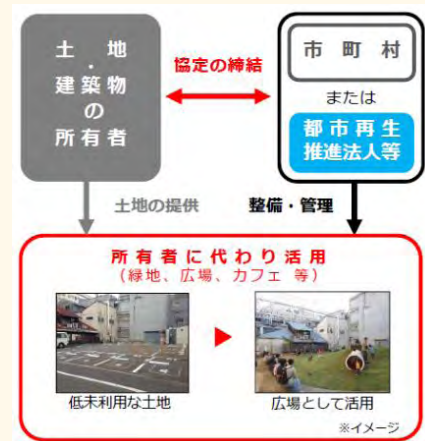
- ・ 駐車場敷地に関するコモンズ協定を締結（駐車場の共同化・管理方法、余剰地の費用負担・利用方法等）
- ・ 細分化された駐車場を共同化し、余剰地を創出
- ・ 余剰地を広場や店舗用地として活用し、まちのにぎわいや良好なまちなみを創出
- ・ 出入口が集約されることで、歩行者の安全性も確保



低未利用土地利用促進協定制度の活用

まちなかで増加している低未利用の土地、建築物の利用促進を図るため、当該土地、建築物の有効かつ適切な利用に資する施設の整備及び管理に関する協定を締結する制度

- ・ 土地、建築物の所有者と市または都市再生推進法人等が協定を締結
- ・ 市または都市再生推進法人等が緑地、広場、カフェ等の整備及び管理を行い、低未利用の土地、建築物を土地所有者に代わって活用



空き地活用公園制度の活用（沼津市制度）

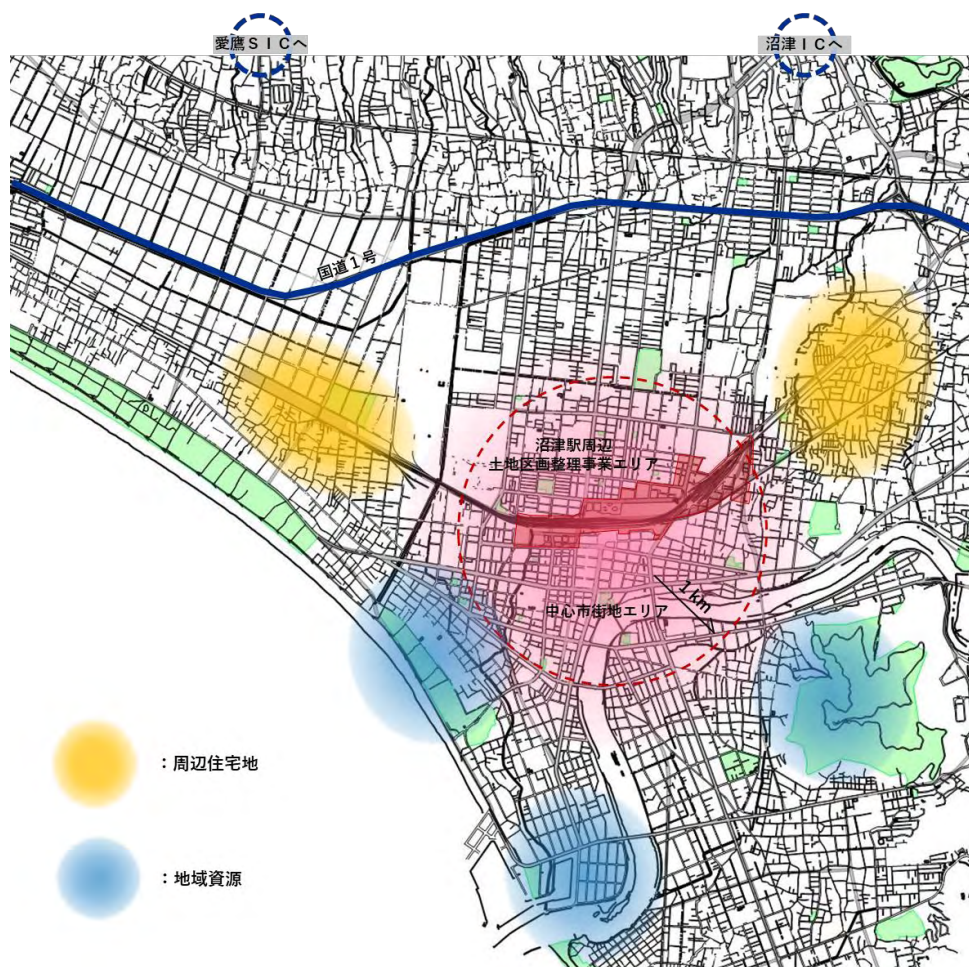
使用していない土地を活用し、土地所有者、市、自治会が3者で契約を締結し、地域の人々が憩う公園として整備

- ・ 市が公園を整備し、自治会が管理を実施
- ・ 土地所有者の固定資産税を免除



（4）戦略Ⅳ：周辺地域資源との連携

- ・中心市街地周辺には、狩野川、香貫山、千本松原などの自然と、沼津港や沼津御用邸記念公園など豊かな地域資源が存在します。中心市街地の魅力を高めるために、これらの地域資源とのアクセス性や回遊性を高めることが重要です。
- ・そのため、これまで整備を進めてきた中心市街地周辺の歩行者・自転車ネットワークについて、繋がっていない区間（ミッシングリンク）を解消するとともに、公共交通等のネットワークの充実により、中心市街地と地域資源との接続性の向上を図ります。
- ・また、沼津駅周辺総合整備事業により、鉄道沿いに東西方向に延びる都市計画道路が整備され、大岡地区や片浜地区などの住宅地が、駅や中心市街地とより強く接続されることになります。
- ・そのため、これらの都市計画道路を、歩行者、自転車に配慮された快適な街路として整備し、駅や中心市街地への快適なアクセスを可能とすることで、中心市街地の東西に広がる地域の利便性の増進やエリア価値の向上を図ります。
- ・なお、このように地域資源・周辺地域と一体となった中心市街地のまちづくりを展開することとあわせて、さらに広域的な地域振興の観点から、周辺市町との連携強化や、富士・箱根・伊豆などの国際的観光地との周遊促進などにより、本市の中心市街地が圏域拠点として果たすべき役割を強化していくことも重要と考えられます。

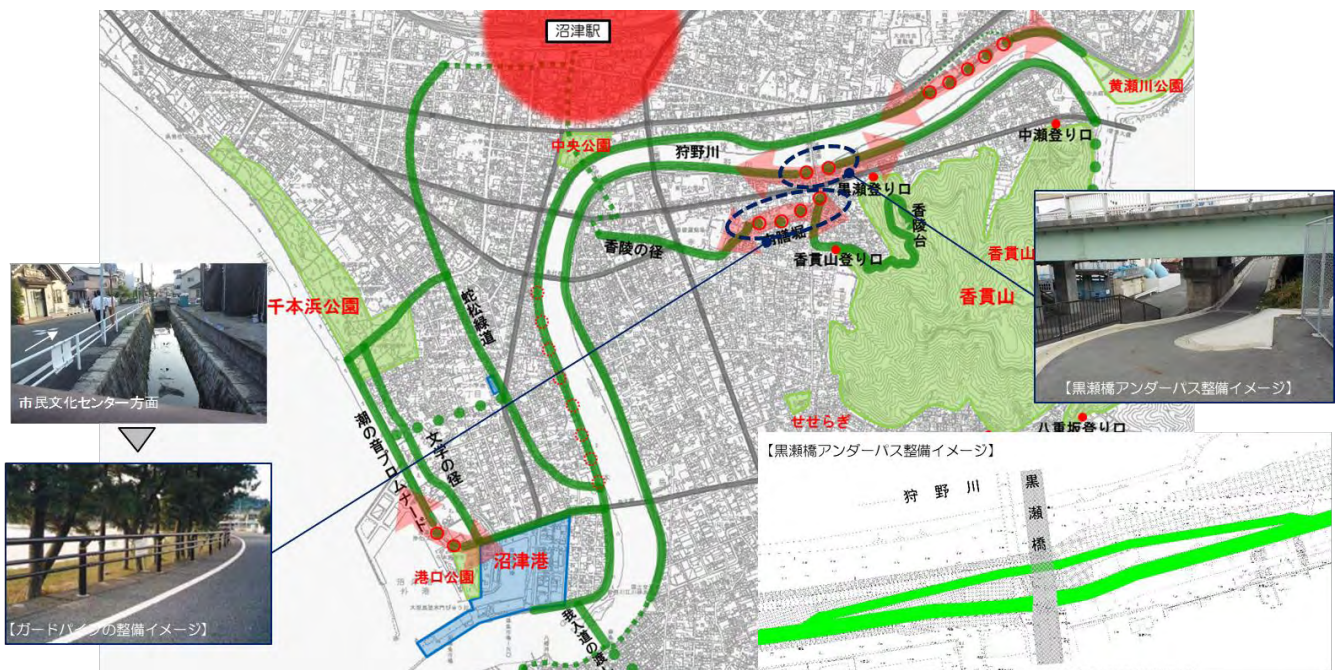


■方策1：中心市街地と周辺の地域資源を結ぶネットワークの充実

- ・中心市街地の周辺には、自然、歴史、文化、観光に渡る様々な地域資源が存在しますが、これらを快適なネットワークで接続することにより、来訪者の回遊行動を促し、まちなか居住にも彩りを与えるなど、中心市街地の魅力を向上させることに繋がると考えられます。
- ・本市においても、これまで、狩野川沿いの遊歩道や蛇松緑道など、こうしたネットワーク整備を図ってきましたが、現在でも、一部にミッシングリンクが残されています。そのため、関係機関や地域住民と連携しつつ、これらを接続し、歩行者、自転車による快適な回遊ネットワークの充実を図ります。
- ・また、引き続き、バス路線の再編やEVバスの導入による公共交通の維持・強化を図るとともに、官民の連携によるシェアサイクルの充実など、多様なモードによる回遊ネットワークの充実を検討します。

【検討の視点】

- ・本市では、これまで、狩野川沿いのテラスや遊歩道、蛇松緑道、文学の径、香陵の径など、中心市街地とその周辺において、歩行者・自転車ネットワークの構築を図ってきました。これらのネットワークは、まちや自然を感じながら、気持ちよく散策やジョギングができる遊歩道として、また中心市街地と近接する緑道や親水空間として、多くの市民に親しまれています。
- ・そのため、これらの歩行者、自転車ネットワークのうち、以下のようなミッシングリンクとなっている箇所について、国、県などの関係機関（公共施設管理者）や周辺住民と連携しつつ、整備・解消を図ります。
 - 黒瀬橋のアンダーパスの整備（令和2年7月完成予定）
 - 狩野川右岸（下河原地区）の堤防整備とあわせた、照明設置等による歩行環境の向上
 - みなとまちづくりと連携した沼津港と周辺地域との接続
 - 香陵公園周辺整備や取水が認められた内膳堀などの良好な景観を生かした回遊空間の整備



■方策2：中心市街地と周辺住宅地をつなぐ快適な街路空間の形成

- ・沼津駅周辺総合整備事業により、駅の東方面では、鉄道高架の両側に側道が、駅の西方面では、鉄道高架の南側に（都）大手町片浜線が、それぞれ整備されることとなります。
- ・鉄道高架沿いに整備される これらの街路は、周辺の住宅地と駅とを最短距離で結ぶ こととなります。また、交差点の少ない走行性に優れた自転車通行空間を確保しやすい という利点があります。
- ・このようなことから、高架側道や（都）大手町片浜線について、歩行者や自転車にとっての快適な通行空間が確保されるよう整備を行い、周辺住宅地の利便性の向上を図ります。

【検討の視点】

- ・高架側道と（都）大手町片浜線の整備により、駅から1.5～2km程度に位置する大岡地区や片浜地区の住宅地が、新たなルートで駅と結ばれることとなります。これらの住宅地は、比較的駅に近い場所にありながら、駅との間に快適な歩行者、自転車動線がなく、これまでその立地ポテンシャルを十分に発揮しにくい状況にあったと考えられます。
- ・これら新しい街路が整備されれば、鉄道沿いに最短ルートで駅にアクセスできるようになります。また、街路断面のうち、鉄道高架側に自転車走行空間を設けることにより、交差点の少ない連続した通行空間の確保が可能となります。
- ・このようなことから、これらの街路整備にあたっては、歩行者や自転車の快適な通行環境を整えるとともに、質の高い空間整備を行い、周辺住宅地のエリア価値を高める視点が重要と考えられます。
 - － 大岡地区側は、高架の両側にそれぞれ幅員6～9mの側道が整備されるため、両側道全体で最適な空間配分を行い、自転車や歩行者が快適に通行できる走行空間を確保することを検討します。
 - － 片浜地区側で整備される（都）大手町片浜線は、標準幅員16mの2車線通りであり、自動車、自転車、歩行者のバランスよい空間配分が可能と考えられます。貨物駅跡地の防災公園整備（戦略Ⅱ）と併せて整備されることにより、片浜地区は、緑豊かで、自転車等による駅アクセスにも優れた閑静な住宅地として、エリア価値の向上を図ることができると考えられます。
- ・また、これらの街路において、緑を配した質の高い空間整備を行うことにより、高架構造物の圧迫感を軽減し、地域の良い景観形成にも繋がるものと考えられます。
- ・なお、将来的には、新技術の進展や制度の動向に応じて、グリーンスローモビリティなど新しい交通モードの走行空間として、高架沿いの街路空間を活用していくことなども考えられます。



第5章 実現に向けて

（1）段階的プロセス

① 段階的取組の必要性

本戦略に位置付けた施策は、既に一部着手しているもの、今後早期の実行が可能なもの、中長期的に実現を図るものなど、時間軸を異にする様々な事項が含まれています。そのため、特に以下のような点に留意し、各戦略の内容に応じた実現容易性や事業に要する期間を踏まえつつ、段階的な施策展開を図ることとします。

○鉄道高架事業を中核とする沼津駅周辺総合整備事業は、今後、工事が本格化し完成するまで、長い期間を要します。また、その事業効果は、事業の進捗に応じて徐々に現れることとなります。そのため、これと併せて取り組むべき本戦略についても、これらの事業プロセスに応じた段階的な取組が必要となります。

○沼津駅の周辺は、多くの市民が利用し、多くの都市活動が展開される場であることから、その空間再構築や交通体系再編等にあたっては、様々な影響や波及効果が生ずる可能性も考えられます。そのため、社会実験などの試行的な取組を行うことにより、影響を見極めつつ、市民や関係機関との意識の共有を図り、その意見等をフィードバックしながら段階的に実現性を高めていくことが必要となります。

○スポンジ化への対応など、民有地において不規則に生じる土地利用を対象とした施策は、必ずしも計画制度や規制・誘導制度に基づく施策に馴染まない事項も含まれます。そのような場合には、まず賛同する地権者やフィールドを見つけ、試行的取組による実践を重ねた上で、段階的に適用性や汎用性を高めるアプローチが有効と考えられます。

② 段階的取組のイメージ

各戦略について、以下のようなイメージで、段階的取組を進めます。なお、「短期」は本戦略策定後速やかな時期を、「中期」は5～10年程度を、「長期」は15～20年程度を想定しています。

【戦略Ⅰ：ヒト中心の公共空間の創出】

- ・沼津駅周辺総合整備事業は、中長期にわたって徐々に効果が発現することとなります。そのため、第4章（1）に試案として示したように、各段階において、以下のような取組を実施します。

短期：沼津駅周辺総合整備事業の本格工事前の現段階から実施する取組

- － 南口駅前広場におけるバス乗場の方面別再編
- － 車線数の減少及び歩行者空間の拡大に向けた社会実験 等

中期：仮設南北自由通路の整備やあまねガード南交差点の整形化など、沼津駅周辺総合整備事業の整備効果が一部発現することを踏まえた取組

- － バス乗降場の南北駅前広場への分散配置
- － 南口駅前広場の歩行者空間の暫定拡大
- － 社会実験を踏まえた車線数減少と駅前交差点の地上横断の実現 等

長期：沼津駅周辺総合整備事業の完了と併せて、実現すべき取組

- － 駅前広場のヒト中心の空間への再構築
- － 駅前街路の空間再編（トランジットモール化等）
- － 駅周辺の地区交通体系の再編 等

- ・上記のとおり、戦略Ⅰは完了までに長期間を要しますが、その一方で、ヒト中心の空間再編に関する将来の姿については、早期の段階で方向性を確定し、予めこれを都市計画や土地区画整理事業の事業計画に反映させた上で、これらの長期的事業に着手する必要があります。そのため、上記に掲げた先行的、試行的な短期的施策を行うのと並行して、長期の姿に関する検討を行い、その結果を踏まえて、事業の本格化に先立つ都市計画変更や事業計画策定を行っておく必要があることに留意が必要です。

【戦略Ⅱ：拠点機能の立地促進】

- ・貨物駅跡地は、中期の段階で施設移転が行われることから、鉄道跡地の中でも最も早く誕生することとなります。このため、これに先立つ短期の段階から、貨物駅移転を見据えた将来の跡地活用方策の検討を進めます。
- ・車両基地跡地及び高架下空間が生まれるのは、鉄道高架事業が進捗し、土地区画整理事業による跡地整備が進んだ長期の段階となりますが、一方で、土地区画整理事業は、事業計画策定、仮換地指定、工事実施など、短期から長期に渡って段階的・計画的に事業が進められます。そのため、車両基地跡地の活用に係る検討についても、土地区画整理事業の進捗に応じて、段階的に計画熟度を高めていく必要があります。

【戦略Ⅲ：まちなか居住の促進と市街地環境の向上】

- ・都市型住宅の立地促進や市街地環境の向上に関するルール化や支援制度構築などの取組については、関係住民の意見や建物更新の動向を踏まえながら、早期に検討に着手します。
- ・スポンジ化に対応した低未利用地に係る施策のうち、コモンズ協定など新しい枠組みを活用した取組は、まず賛同する地権者やフィールドを見つけ、試行的取組みによる実践を行った上で、適用性の拡大を検討していきます。
- ・リノベーションまちづくりについては、既に取り組に着手し、一定の効果が現れています。引き続きこれを推進し、遊休ストックを活かした賑わい再生を、面的広がりへと繋げていきます。

【戦略Ⅳ：周辺地域資源との連携】

- ・中心市街地と周辺の地域資源をつなぐネットワーク上のミッシングリンクの解消と高質化を図るにあたっては、他事業の動向や関係者との連携・調整の下に検討を進め、短期から順次取り組んでいきます。
- ・沼津駅と周辺住宅地をつなぐ道路空間については、沼津駅周辺総合整備事業の進捗にあわせ、（都）大手町片浜線及び高架側道のあり方やデザイン方針を検討し、中長期的に歩行者や自転車に配慮した快適な空間形成を図っていきます。

（２） 推進体制

① 検討のプラットフォーム

本戦略は、今後の施策の方向性を示すものであり、位置付けられた事項について、実現に向けた更なる詳細な検討を行っていきます。

本戦略の内容は、基盤整備、交通、景観デザイン、土地利用、跡地計画など、分野横断的な様々な事項を含んでいます。その実現に向けては、まちづくりや都市計画に関する各種制度や事業手法を組み合わせつつ、総合的なビジョンの下に、分野横断的な連携を図っていく必要があります。完了までの期間も長期を要し、関係者や関係機関も多岐に渡ります。

このようなことから、本戦略を推進するにあたっては、まちづくりに関する高度な知見を得つつ、関係者や関係機関の参画のもと、専門性、総合性、継続性を確保した検討の場が必要となります。

そのため、引き続き、「中心市街地まちづくり戦略会議」を検討のプラットフォームとし、学識経験者など専門家のアドバイスを得つつ、幅広い関係者や関係機関が継続的に参画した体制のもとで検討を進めます。また、本戦略が多岐に渡る施策を含むことから、引き続き分野ごとのワーキンググループ（WG）を設置し、関係者の役割に応じた連携と調整を図りつつ、検討を進めます。

こうしたプロセスにおいては、本市のまちづくりのパートナーである UR 都市機構との協働を図ります。意欲的取組を実施するにあたって必要となる経験・知見の補完や体制の整備など、様々な面から UR 都市機構のサポートを得ることを検討していきます。

【中心市街地まちづくり戦略会議】

専門家の指導のもと、多様な関係者間で、まちづくりの動向や取組に関する情報共有を図り、戦略全体の進捗状況を把握しながら、方向性の確認を行う検討プラットフォームとします。

【ワーキンググループ（WG）】

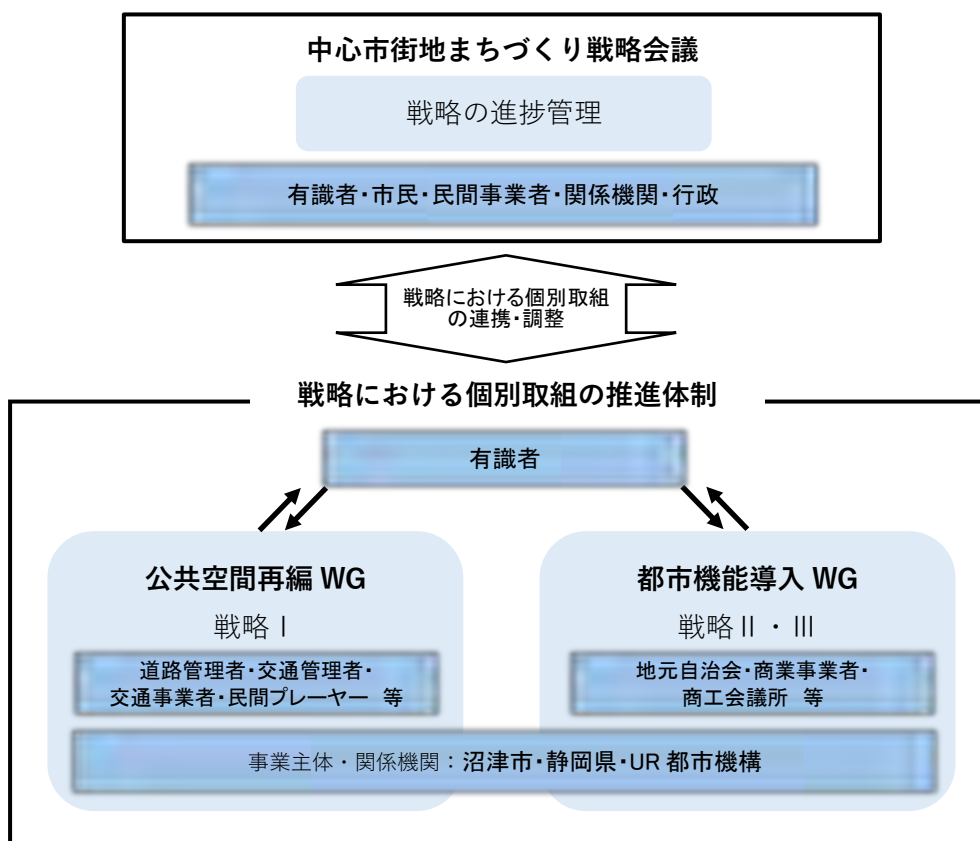
関係者間の調整を図りつつ、戦略ごとの検討を深めるプラットフォームとして設置します。当面、実現に向けた更なる検討が特に必要となる戦略Ⅰ、Ⅱ、Ⅲを対象に、以下のWGを設置します。なお、必要な場合には、これらWGによらず、より相応しい体制を別に構築するなど、検討内容や進捗に応じて、柔軟に対応していきます。

「公共空間再編」WG

：道路管理者、交通管理者、交通事業者のほか、商業事業者や公共空間の活用を担う民間プレーヤーなどが参加し、戦略Ⅰについて検討を進めます。

「都市機能導入」WG

：地元自治会や商業事業者のほか、商工会議所や事業主体となる行政組織などが参加し、沼津駅周辺総合整備事業の進捗に応じて戦略Ⅱを検討します。また戦略Ⅲについて、地権者や地域住民等とのコミュニケーションを図りつつ、検討を行います。



※リノベーションまちづくりや地域資源との連携など、既に取り組んでいる施策は引き続き実施した上で、必要に応じて戦略の推進体制にフィードバックしていく

② 市民の参画

沼津駅の周辺は、多くの市民や来訪者が集う本市の中心的な場所であることから、その将来の姿を展望するにあたっては、多くの市民が関心を持ち、まちづくりに積極的に参加できる環境づくりを行っていくことが重要です。

そのため、シンポジウムや説明会を開催するなど、取組や検討状況の周知や、市民意見の反映に努めます。また、地域の将来を担う子供たちを含めたイベントやワークショップなど、参加型、体験型の市民参画の方策を検討し、まちづくりへの市民意識の高揚や当事者意識の醸成を図ります。

なお、戦略Ⅲにおける市街地環境の向上など、一定の地域を対象とする施策については、地域住民や関係地権者とのコミュニケーションを図りながら、実現に向けた検討を行っていきます。

③ 戦略の評価・更新

本戦略に基づく取組は長期に及び、また試行的取組を重ねながら実現を図る内容を含むことから、その実施にあたっては、施策の進捗状況や、社会実験の結果・評価を関係者間で共有し、必要に応じて柔軟に方向性を修正しながら進めていく必要があると考えられます。そのため、中心市街地まちづくり戦略会議やワーキンググループ等において、施策の進捗状況を把握し、評価を行いながら、必要に応じ本戦略を更新、修正していきます。

また、検討を進め、実現性が高まった施策については、都市計画マスタープランなどの上位計画や都市計画について、必要な変更を行うとともに、各種事業計画などに反映させながら、具体の実施段階に移行していきます。