



“

中心市街地 まちづくりの 4つの戦略

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





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2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・誘導方針】

- 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」を位置付けます。

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。

🚩 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

- 鉄道施設跡地を活用し、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施設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。



これら4つの戦略は相互に深い関係性があります。例えば、戦略Iの「ヒト中心の公共空間の創出」は、住みやすい市街地環境を形成するものであり、戦略IIIの「まちなか居住の促進と市街地環境の向上」につながります。このことから、4つの戦略と戦略を実現する方策は個別に取り組むのではなく、相互間の連携を密に図り、総合的に施策展開することが重要です。

なお、戦略の一部には、既の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

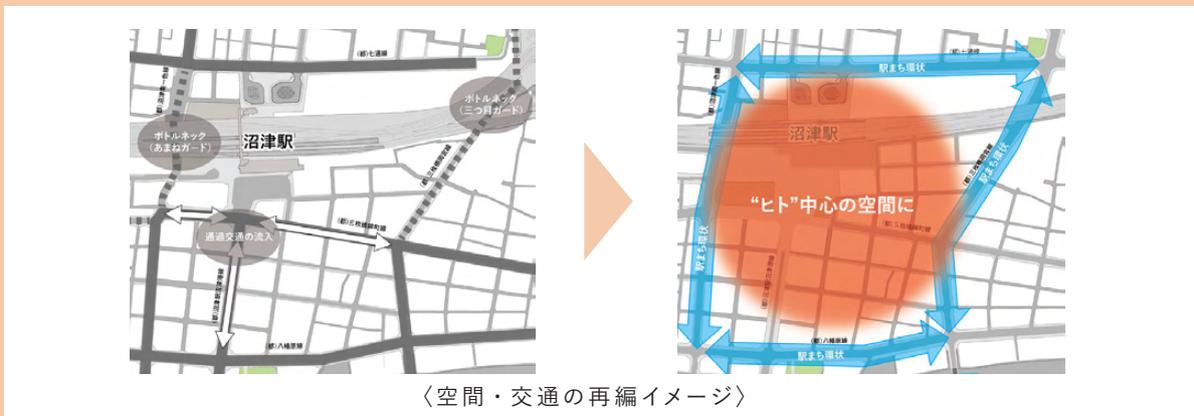
■ 中心市街地と地域資源や周辺住宅地との連携強化

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。

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(学園通り)、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。
- ・ 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にとって、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。また、既存の緑を保全するとともに緑化を推進し、環境負荷の低減や都市環境の向上を図ります。



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ため、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



戦略I：ヒト中心の公共空間の創出 - 空間・交通の再編

■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)
- 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るため、災害時における救援活動の拠点や一時的な避難場所等として活用することも踏まえて整備を図ります。

【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るため、災害時における救援活動の拠点や一時的な避難場所等、様々な活用を想定しながら柔軟に対応できよう検討します。



【参考】 全国の実施事例

日向市駅（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



出典：国土交通省

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

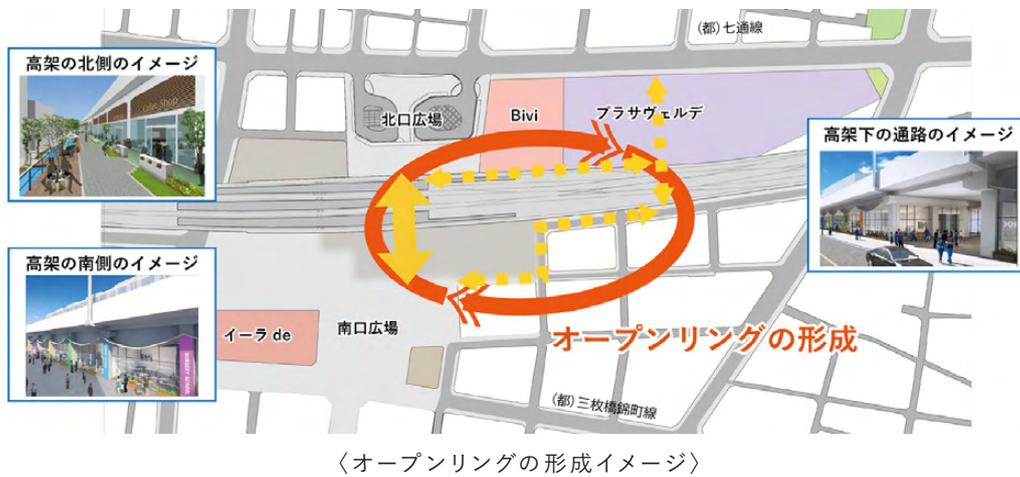


出典：熊本市

戦略I：ヒト中心の公共空間の創出 - 空間・交通の再編

■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】

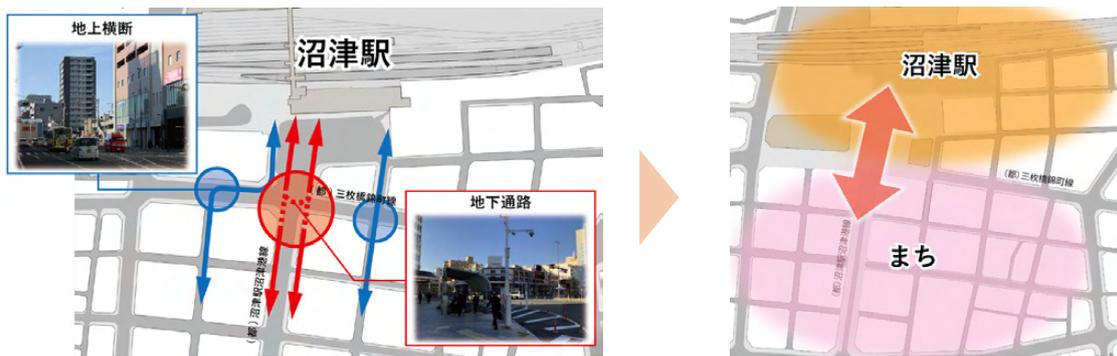
- ・ 沼津駅周辺総合整備事業におけるこれまでの取組によって、沼津駅の周辺には、駅北側のコンベンション施設（プラサヴェルデ）や、駅南側の商業施設（イーラ de）など、複数の集客施設が立地しています。しかしながら、現在は、歩行者動線が脆弱であるため、これらの施設立地が必ずしも駅南北の回遊行動に繋がっていません。
- ・ 一方、将来的には、鉄道高架下に駅コンコースが整備されるほか、現在の沼津駅の一部が都市の街区に生まれ変わるなど、駅周辺に新たなネットワークが形成されることとなります。これらの整備にあたっては、歩行者ネットワークと集客施設とを有機的に接続させ、駅周辺の回遊性や利便性を高めていく必要があります。
- ・ 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、歩行者回遊動線「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。
- ・ 土地区画整理事業による南側の新街区の整備にあたっては、プラサヴェルデや駅前広場など駅周辺の回遊を促し、市街地のにぎわい形成に資する都市機能が配置されるよう検討します。また、新街区と駅前広場、鉄道高架下の空間が一体的な空間となるように、関係機関との調整を図ります。



戦略I：ヒト中心の公共空間の創出 - 空間・交通の再編

■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（さんさん通り））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(学園通り)に接続されるまでの間における、市街地の活性化を図る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。



〈駅南口と「まち」の接着イメージ〉



〈駅北口の空間整備イメージ〉



【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(さんさん通り)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、鉄道施設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ほか、現在も(都)三枚橋岡宮線(学園通り)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(学園通り)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(リコー通り)、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(学園通り)への接続整備がなされるまでの間は、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】全国の実施事例

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、沿道外壁面を通りですべ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



出典：国土交通省



戦略Ⅰ：ヒト中心の公共空間の創出 - 空間・交通の再編

■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によるヒト中心の公共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。
- 一般車については、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。
 - 駅周辺に目的のない**広幅員街路を通過する交通**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。
 - **駅へのアクセス交通については**、現在アンダーパスとなっている（都）三枚橋岡宮線（学園通り）や（都）沼津南一色線（リコー通り）が沼津駅周辺総合整備事業により平面化されることを活かし、**東西方向からのアクセス**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、駅まち環状内の**区画街路を抜け道として通過する車両を抑制**します。
- **公共交通（バス・タクシー）については**、駅への高いアクセス性を確保するとともに、速達性や利便性を向上させる観点や駅前をヒト中心で居心地の良い快適な空間へ再編する観点などを踏まえ、**南北駅前広場全体で乗降場等の最適な配置**を検討します。
- ヒト中心の空間再編を図るため一般車の通行をコントロールする中でも、都市活動を支える物流機能は確保する必要があることから、**新たな物流動線や荷捌きスペースの確保**について検討します。
- 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。
- 災害時は、トランジットモール化やフルモール化を図る街路を**一般車の迂回路や緊急車両の通行路として利用**できるようにするなど、**災害時における柔軟な交通運用を可能とする空間再編のあり方**を検討します。
- なお、**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、出入口のコントロール、荷捌きスペースとしての活用などを検討します。（戦略Ⅲ－方策4）



【検討の視点】

〈一般車：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（さんさん通り））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日に実施した調査によると、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。

〈一般車：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（さんさん通り））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。

〈公共交通・一般車の乗降場〉

- 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。
- なお、南北駅前広場における乗降場の分散配置にあたっては、路線バスのみならず高速バスや貸切バスの乗降場についても併せて検討します。



〈物流・駐車場のあり方〉

- ・ 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-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及び動線の確保を検討します。

〈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。

〈災害時への対応〉

- ・ 近年、集中豪雨などによる自然災害が甚大化しており、本市においても想定し得る最大規模の降雨等により浸水被害が発生する可能性があることから、災害への対応の視点がまちづくりにおいても重要です。
- ・ しかしながら、このような自然災害をハード整備のみで直ちに防止・軽減することは困難であることから、ハードとソフトの両面から対応が求められます。
- ・ このことから空間・交通体系の再編にあたっては、例えば、大規模災害により駅まち環状の交通機能が遮断された際、トランジットモール化やフルモール化を図る街路を一般車の迂回路や緊急車両の通行路として利用できるようにするなど、災害時に柔軟な対応が可能となるよう検討を行います。



【参考】全国を取組事例

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



出典：姫路市

一番堀通町東堀通線（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、まちのにぎわいや魅力を向上

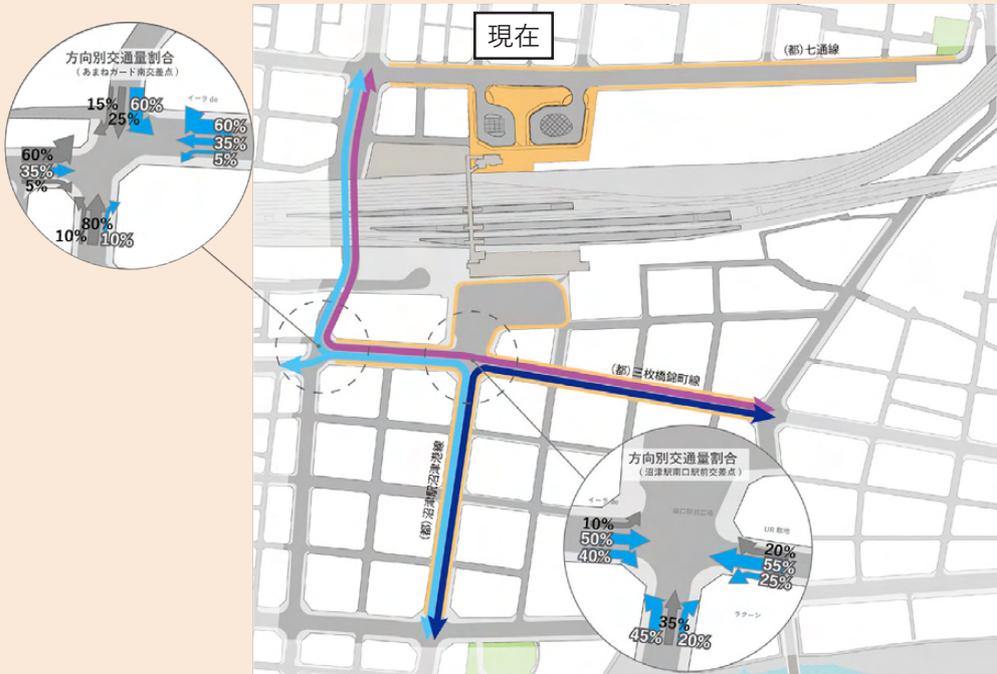


出典：沼津市

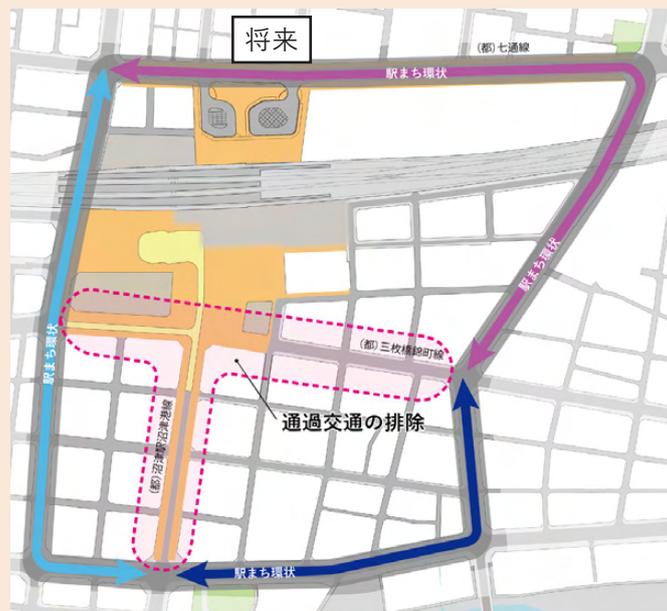


②空間再編を実現するための交通再編のイメージ(試案)

■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。

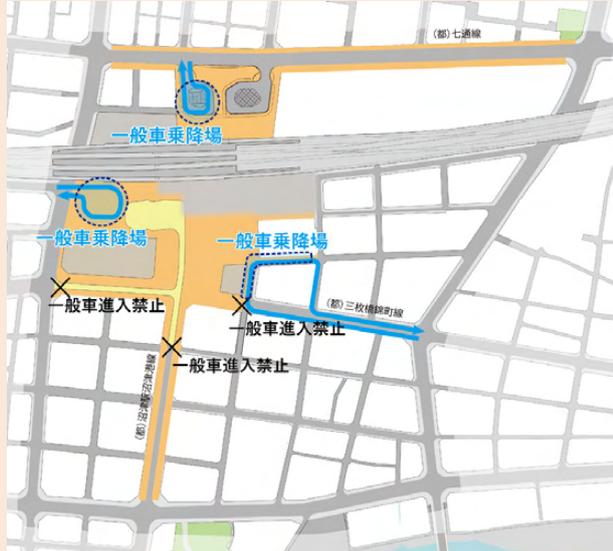


○沼津駅周辺総合整備事業により新たに整備される駅まち環状に通過交通を受け持たせ、駅前街路から通過交通を排除します。

■ 駅へのアクセス交通の整序

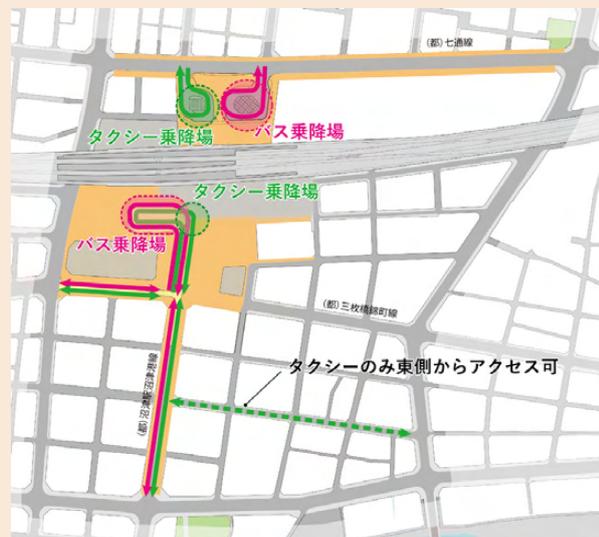
〈一般車〉

- 駅へのアクセスについては、(都) 沼津駅沼津港線(さんさん通り) 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。
- 駅南側から駅への一般車アクセスは、東西方向からとします。(現在の一般車乗降場延長は約 50 m ですが、試案では東西合わせて約 120 m 程度が確保されることとなり、一般車乗降場の容量は拡充されます。実現に向けては、送迎車両等の短時間駐車への対応も含めて具体的に検討します。)
- 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。



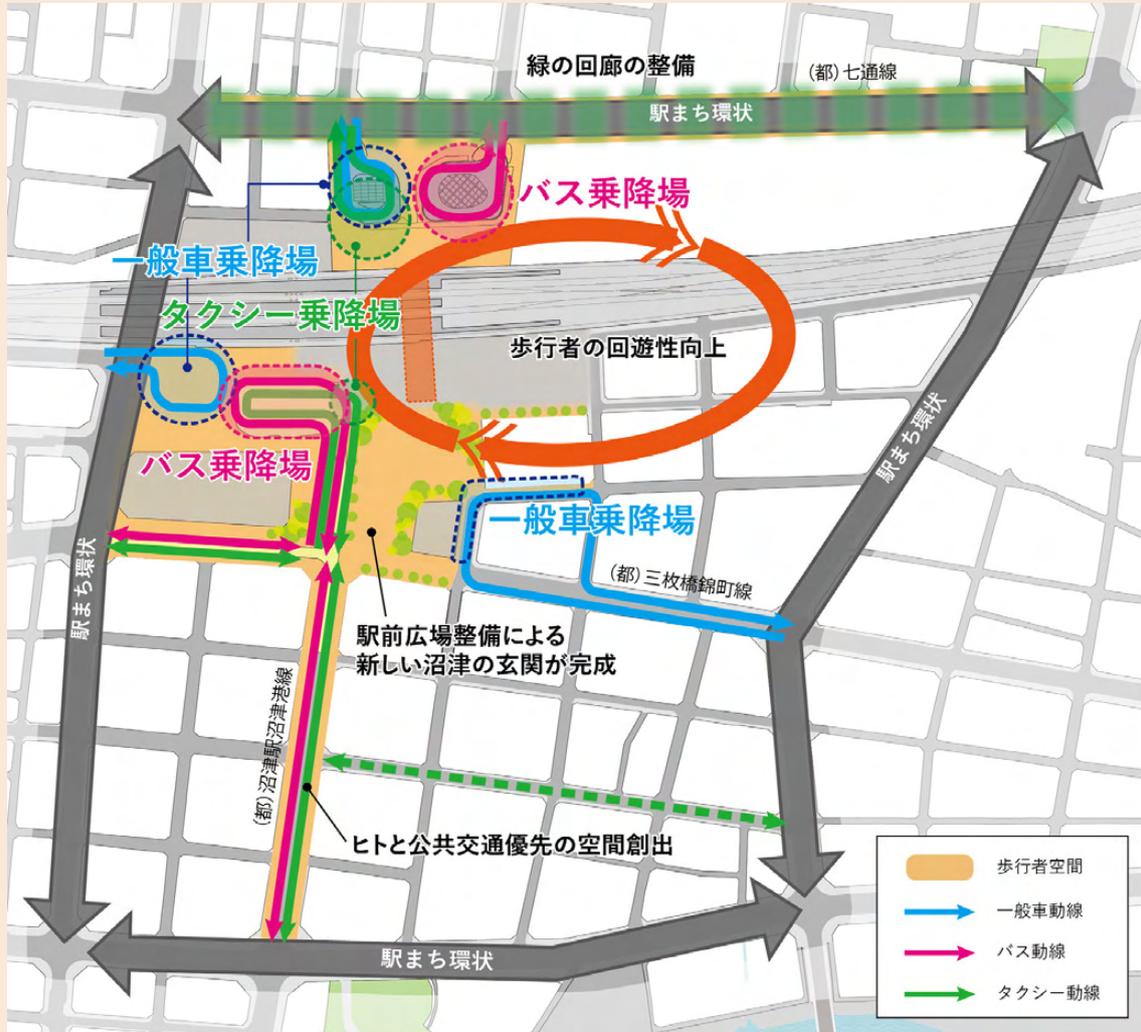
〈公共交通〉

- 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(さんさん通り) 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）



- この図は、戦略Iに示す考え方を基にして、駅周辺の空間・交通再編の将来イメージの案として作成したものです。
- 今後、関係者等との協議や市民意見を踏まえつつ、周辺交通の影響を検証しながら具体的に検討を進めます。



空間・交通再編のイメージパース（試案）







■ 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**のもとに、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。
- 沼津駅前には、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は、5Gの普及による社会全体のデジタル化の進展や、交通・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、その適用可能性を念頭に置きながら、多様な関係者ととも検討を進めます。

【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・調整のもとに、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関する様々な影響が想定されるため、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。
- 沼津駅前に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。
- 質の高い空間の形成にあたっては、建築形態のルール化、地区計画等による用途制限、景観誘導の充実について検討します。
- 全ての国民がデジタル化の恩恵を享受できる基盤である5Gの普及は、交通をはじめ医療、健康増進、観光振興、災害対策など様々な分野における社会的課題が解決できると期待されていることから、本市のヒト中心のまちづくりにICTやAIなどの先端技術を活用する可能性について検討していきます。

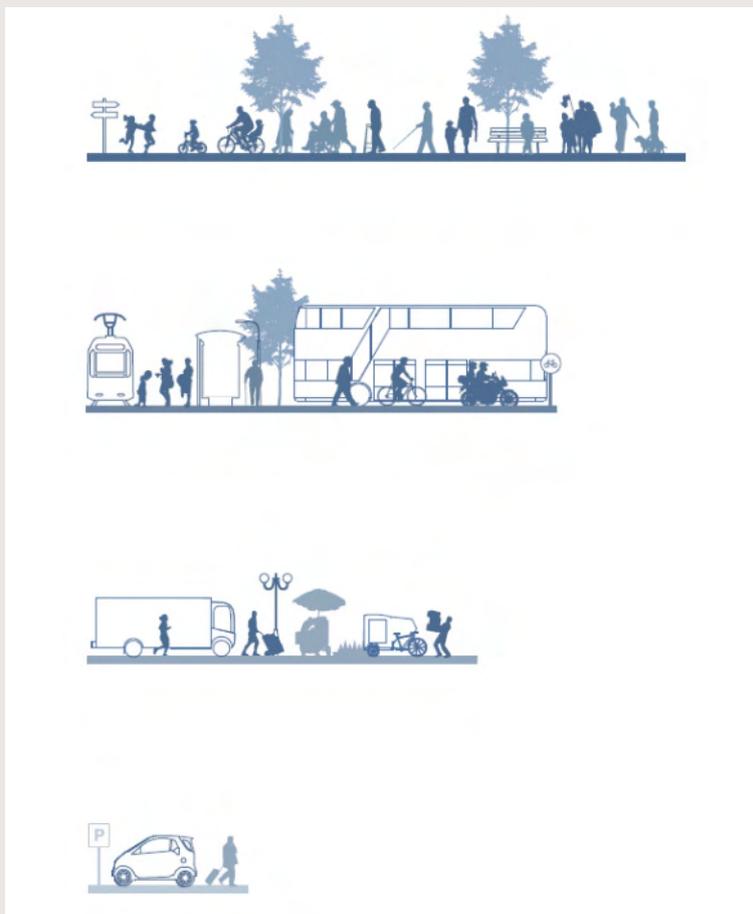


- 自動運転や MaaS など、交通やまちづくりに係る新しい技術は、目に見えて進歩を遂げています。今後の息の長い取組プロセスにおいては、ヒト中心のより豊かなまちづくりの実現に向け、その適用可能性を念頭に置きながら、検討を進めます。
- 自動運転などの新技術が都市にもたらす影響については、未だ正確に見通せる状況にはありませんが、プラス・マイナス両面において様々な可能性が指摘されています。例えば、効率的走行による道路交通容量の拡大、カーシェアリングの進展等による駐車場需要の減少、きめ細かなデータを活用した柔軟な街路空間利用の可能性などが期待される一方、自動車依存の高まりや渋滞の悪化、自動車重視による歩行者・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】 海外の取組事例

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



出典：NACTO

【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、これに応じて段階的に空間・交通再編に取り組みます。

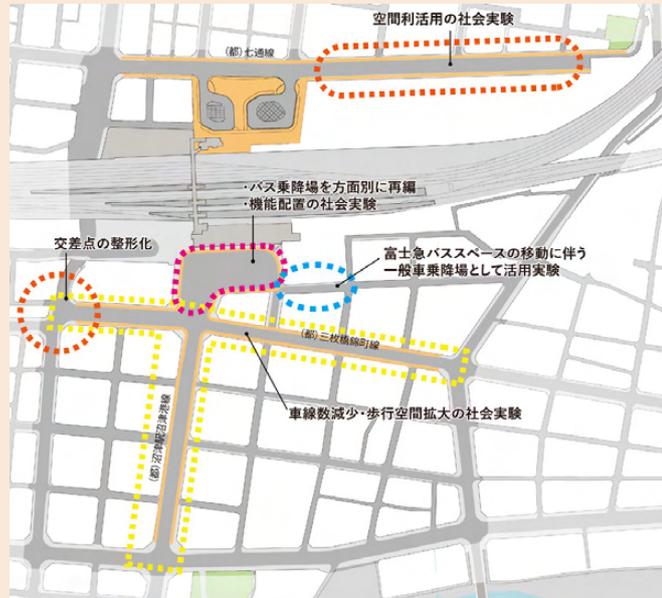
■短期

〈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



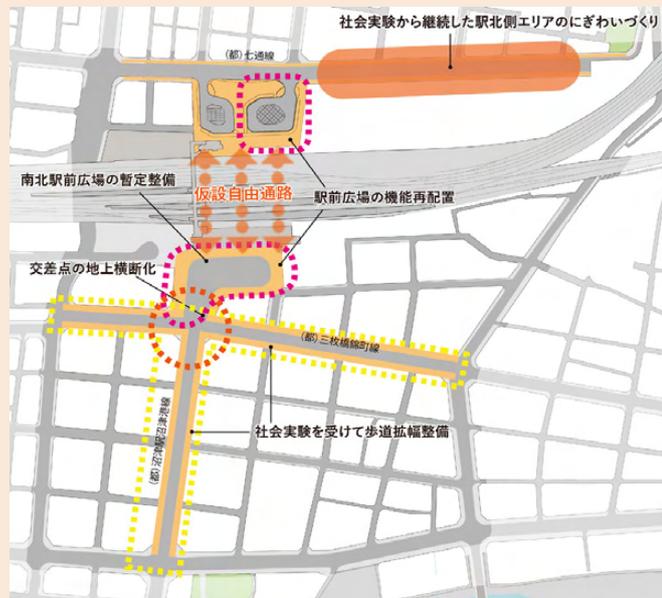
■中期

〈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
(バスの乗降場の分散配置、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）

○（都）七通線における緑陰豊かな景観整備



🚩 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な鉄道施設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

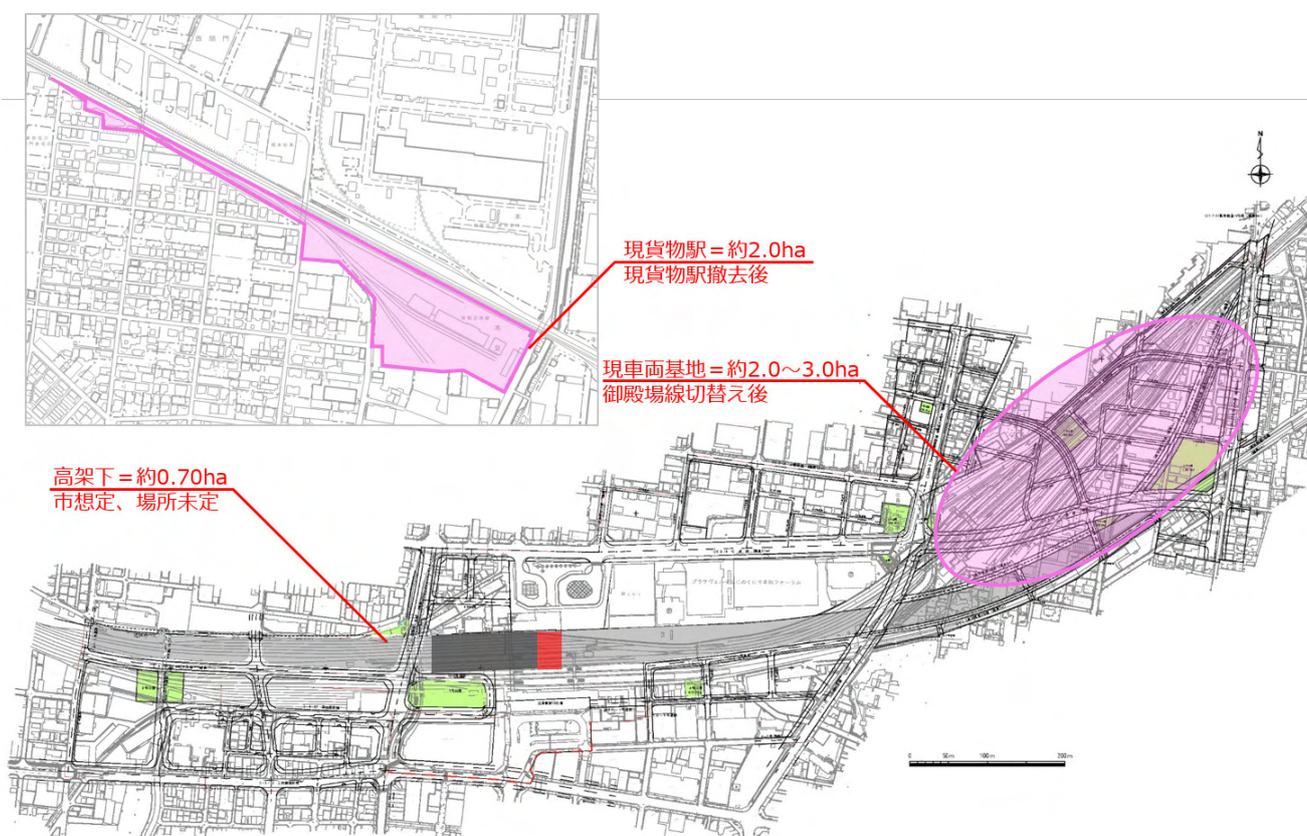
- 車両基地跡地は、沼津駅に近接する利便性の高さを活かし、例えば市役所や広域的な医療施設など、まずは市民の利便や拠点形成に資する公共公益施設の導入を検討します。また、立地ニーズが見込める場合には、大学等の高等教育機関や先端産業機能も選択肢に加え、検討を進めます。

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

- 高架下空間は、南北市街地の回遊性向上に資する通行機能や、駐輪場等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、生活関連機能等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・調整のもと、それぞれの場所にふさわしい都市機能の導入を図ります。



〈鉄道施設跡地の立地状況〉

| 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 | 御殿場線切替え後 |
| 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) |

〈鉄道施設跡地の概要〉

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

〈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(学園通り)や(都)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、大学等の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を重視した「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高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〉

- 本市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大学等の高等教育施設、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まれます。
- ただし、この視点は、駅に近い利便性を強みとしつつも、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〉

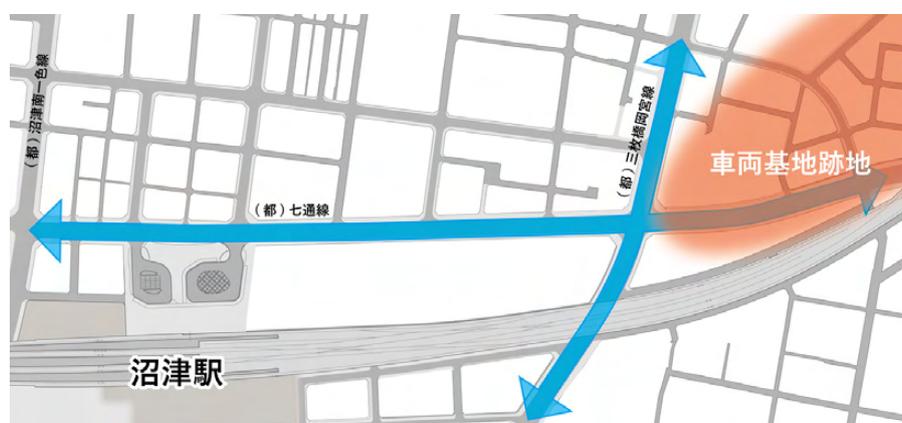
- 近隣住民の生活利便の向上の視点からは、子育て支援施設や高齢者施設などの福祉施設の立地が考えられます。
- これにより、地域の住みやすさを向上させ、まちなか居住の促進につながる効果が期待できますが、市の中心に位置する大規模敷地であることを踏まえ、まずは上記の〈市民全体のサービス向上〉や〈地域競争力の強化〉の視点から、より広域的な効果の見込まれる拠点的施設の立地を検討します。

〈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。

【検討にあたっての留意事項】

- 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、官民連携のもと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。



〈車両基地跡地の立地特性〉

【参考】 全国を取組事例

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
- 熊本駅周辺整備の一環として、駅近傍に行政施設（熊本地方合同庁舎）を立地



出典：熊本市



戦略II：拠点機能の立地促進

■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。



「みなとのもり公園」
（兵庫県神戸市）



「桜の森公園」
（三重県鈴鹿市）

出典：沼津市

【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。



〈貨物駅跡地の立地特性〉



戦略II：拠点機能の立地促進

■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・タクシーの待機場など、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)
 出典：高知市



〈商業施設の導入〉
 (「JR秋葉原～御徒町駅間」
 東京都台東区)



〈子育て支援施設の導入〉
 (「TX八潮駅」埼玉県八潮市)
 出典：沼津市

【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、歩行者の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。

〈生活利便性の向上〉

- 駅に近接する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。

【検討にあたっての留意事項】

- 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、ふさわ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ふさわしく、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、ふさわしい機能導入を検討することが必要です。



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、中心市街地にふさわ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ものであり、行政主導による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ルドを発掘し、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、住まう場としてもふさわ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ものであり、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、協定制度など国による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。

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

- 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、**中心市街地にふさわ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、地区計画等による用途制限、景観誘導の充実、駐車場施策など関連施策との連携、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。





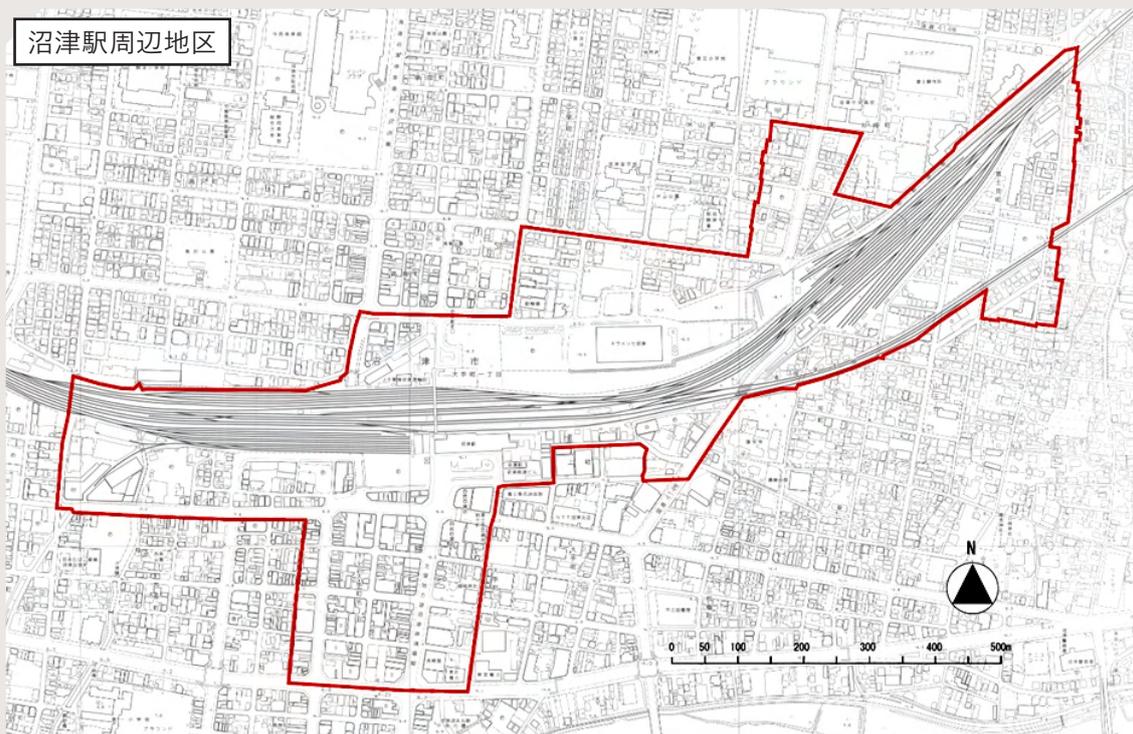
【検討の視点】

- 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、ともすると人々が集うハレの場としての中心市街地の精彩を損ない、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阻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。
- また、集合住宅の立地にあたっては、立地に伴い附置される駐車施設の出入口が沿道に設けられることにより、まちなみの連続性が失われるとともに、歩行者と自動車の錯綜による安全性の低下が懸念されるため、駐車場施策との連携も必要と考えられます。
- 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、中心市街地にふさわ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。
- 戦略Iにおける都市空間に緑を確保することとあわせて、都市の余剰空間に緑化を推進することで、居心地良く歩きたくなる空間や潤いのある良好なまちなみが形成されるなど、市街地環境の向上が図られます。このことにより、ヒト中心のまちづくりやまちなか居住が促進されるとともに、地球温暖化といった環境問題への対応につながることも期待されます。

【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
 - 沼津駅周辺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
- にぎわいある景観づくり
 - 商店街の景観づくり 夜間景観の演出
- 周辺環境と調和したまちづくり
 - 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
 - 緑地空間の創出 サイン・案内板の意匠の統一
- 市民・事業者・行政の協働による景観づくり
 - 市民、事業者、行政の協働による景観づくり
 - 市民、事業者、行政が共同で行う体制づくり



〈景観形成重点地区 区域図〉

出典：沼津市景観計画

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。



戦略Ⅲ：まちなか居住の促進と市街地環境の向上

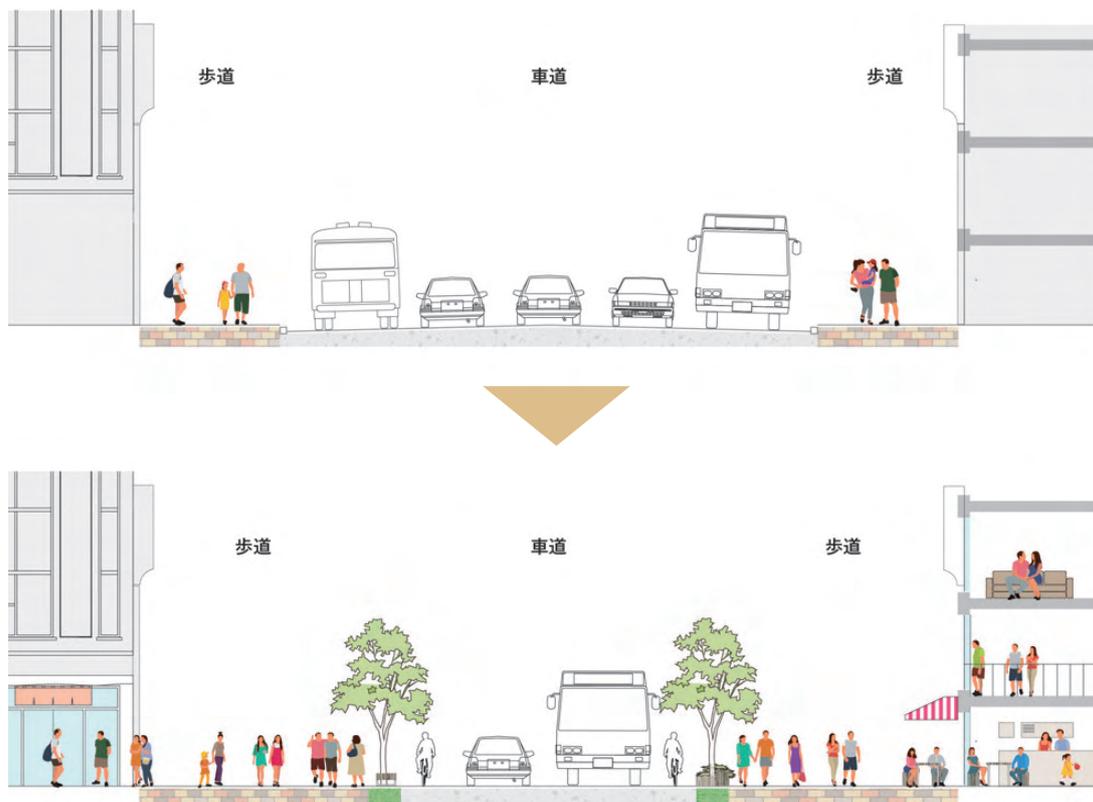
■方策2：スポンジ化に対応した市街地環境の向上

- 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、近年は沿道に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、無機質な風景が広がった、**まちなか居住にふさわしい市街地環境とは言い難いエリア**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**として、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）などの国による制度の適用
 - 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**

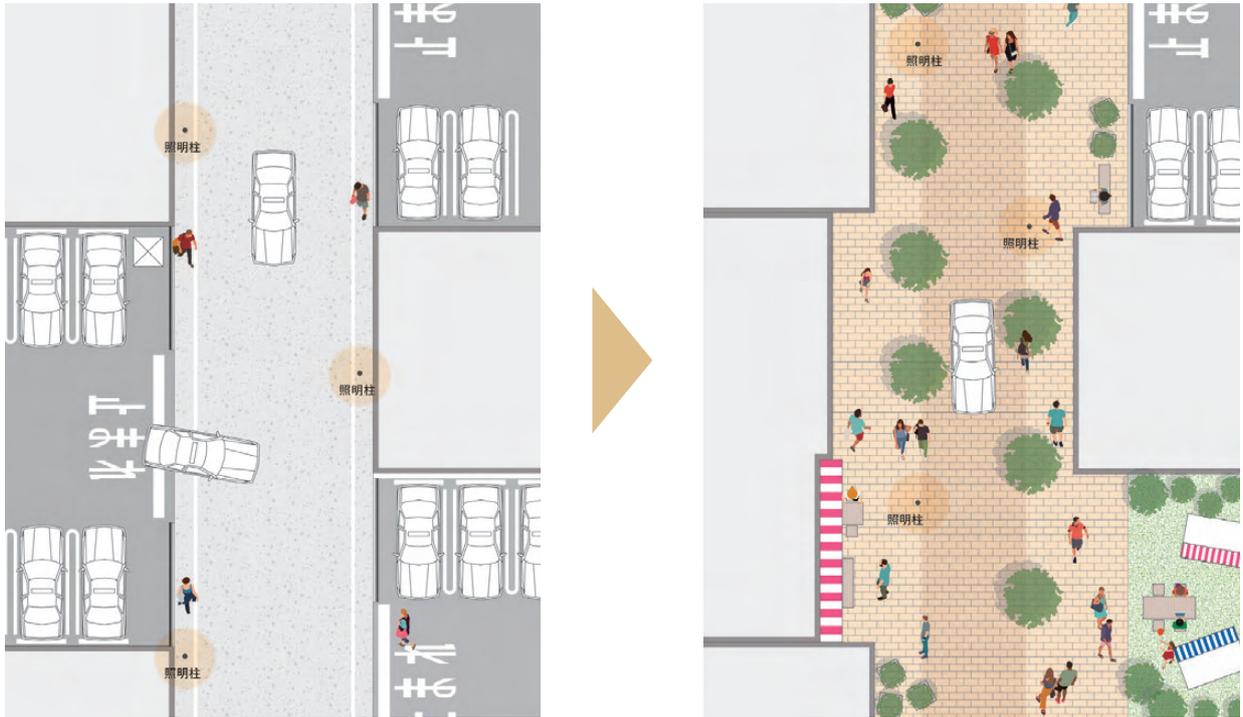


【検討の視点】

- 近年のスポンジ化の進展により、中心市街地には暫定的な土地活用を目的とした平面駐車場などの低未利用地が広がりつつあります。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、市街地環境を無機質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、人口が減少し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、新たな建築物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、空き地や平面駐車場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国による制度（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、行政主導による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、これらの枠組も活用しつつ、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。



〈街路空間の再構築イメージ〉



〈都市の余剰空間を活用した緑や憩いの空間確保イメージ〉

【参考】 全国の実施事例

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

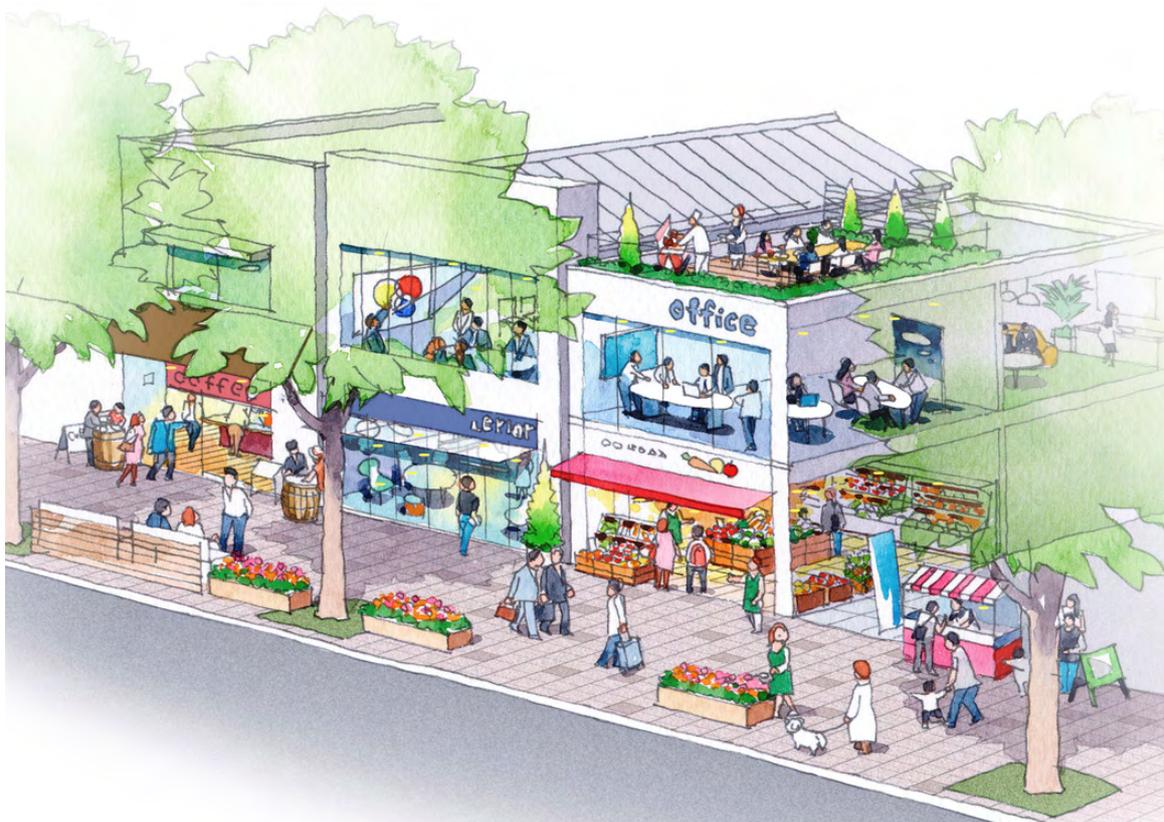


出典：国土交通省

戦略Ⅲ：まちなか居住の促進と市街地環境の向上

■方策3：既存ストックを活用した都市機能の導入

- 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、初期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的向上や、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】 全国を取組事例

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



出典：国土交通省



🚩 戦略Ⅲ：まちなか居住の促進と市街地環境の向上

■ 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、歩行者と自動車の錯綜を生み、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を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）や本市独自の制度（空き地活用公園制度）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得ることから、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そ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付けるのかに応じて、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、急激な配置適正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き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、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。

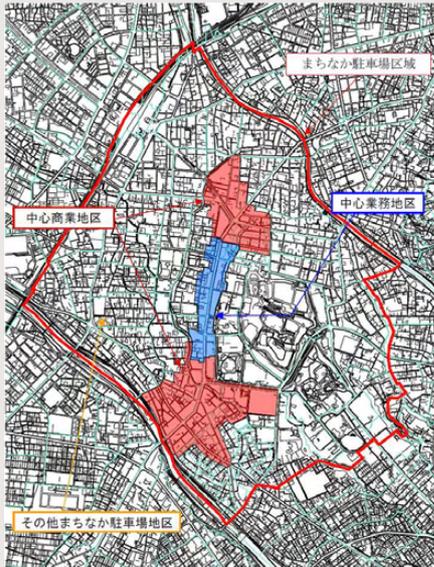
〈駐車場の高度化〉

- ・ 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】 全国の実事例

駐車場の適正な配置に関する条例（石川県金沢市）

- ・ 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



【まちなか駐車場設置基準】

- ◎ 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
 - ・ 周辺のまちなみ景観に配慮すること
- 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客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

出典：国土交通省

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



出典：国土交通省



【参考】 低未利用地対策としての枠組

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



〈駐車場配置適正化区域と駐車場配置のイメージ〉

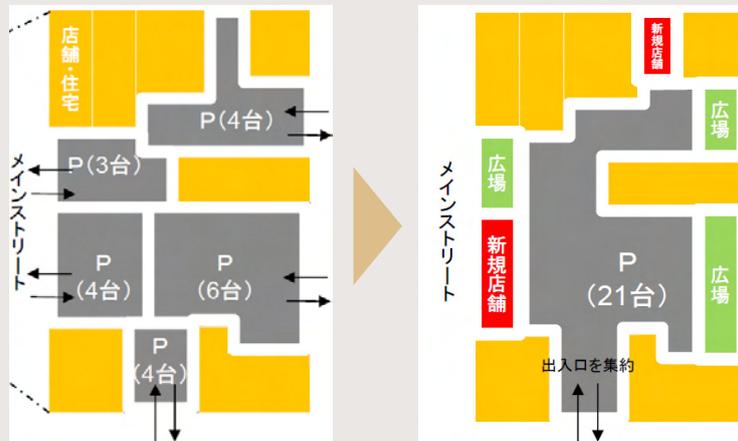
出典：国土交通省

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



〈駐車場集約再編のイメージ〉

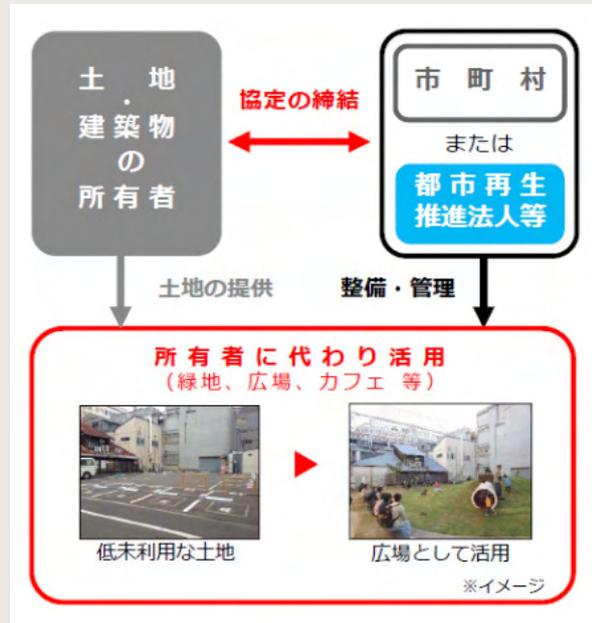
出典：国土交通省



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



出典：国土交通省

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



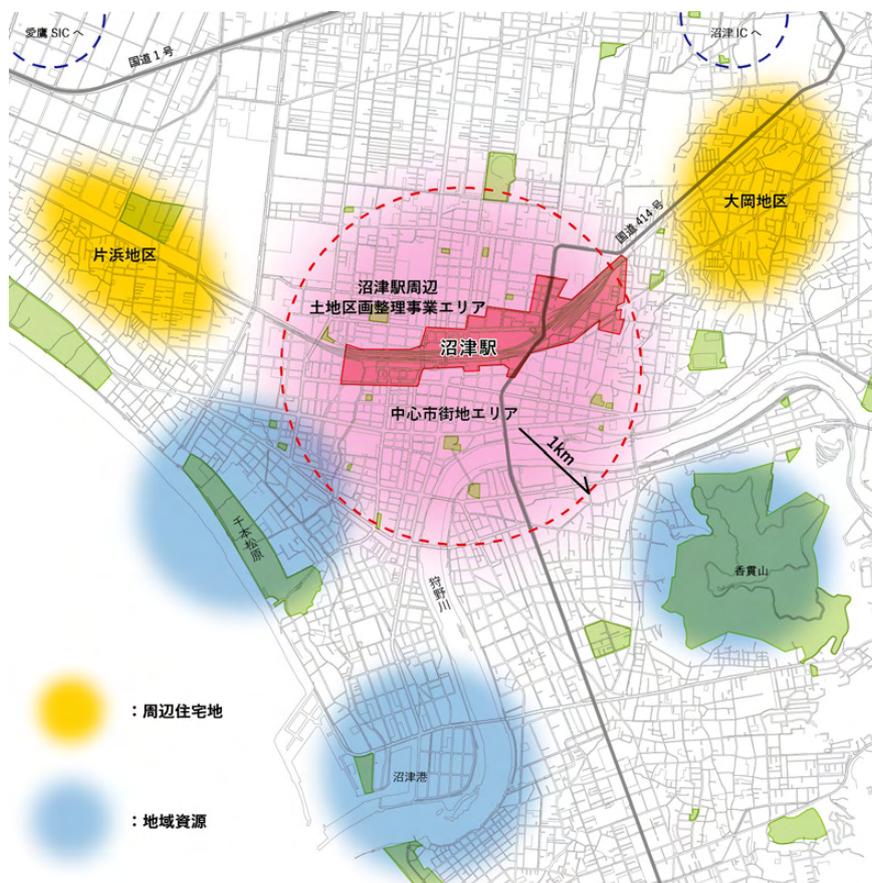
〈新沢田町市民公園〉





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、千本松原などの豊かな自然と、沼津港や沼津御用邸記念公園などの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。



〈中心市街地周辺の地域資源等〉



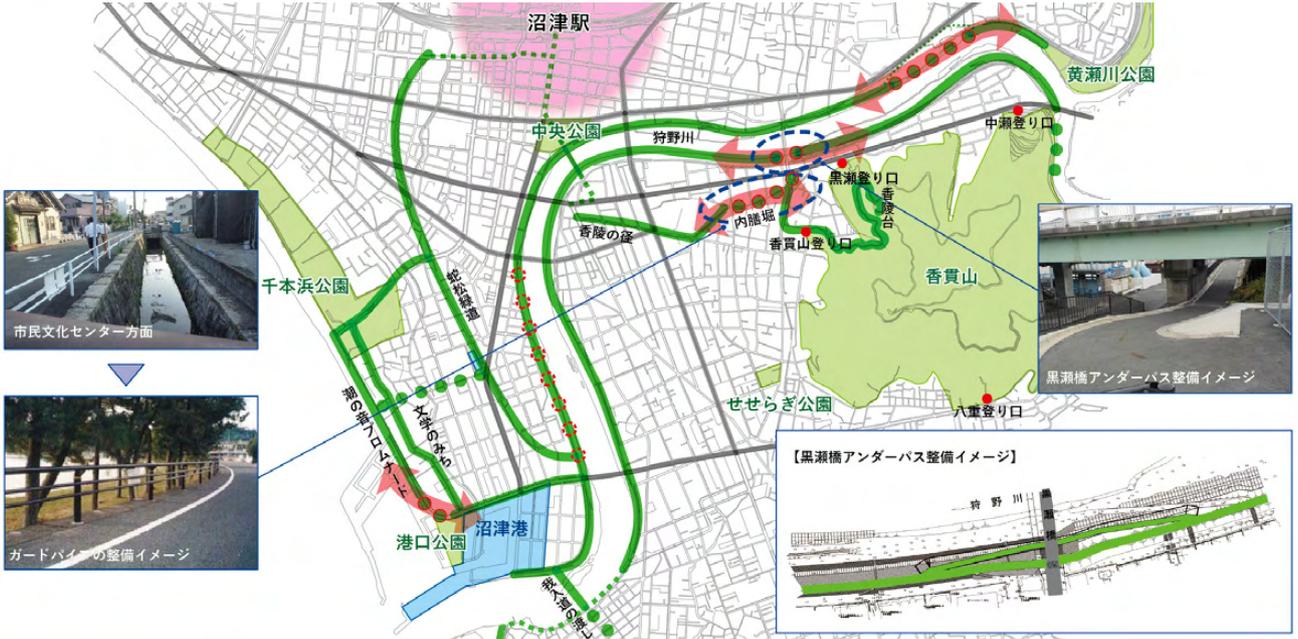
■ 戦略Ⅳ：周辺地域資源との連携

■ 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

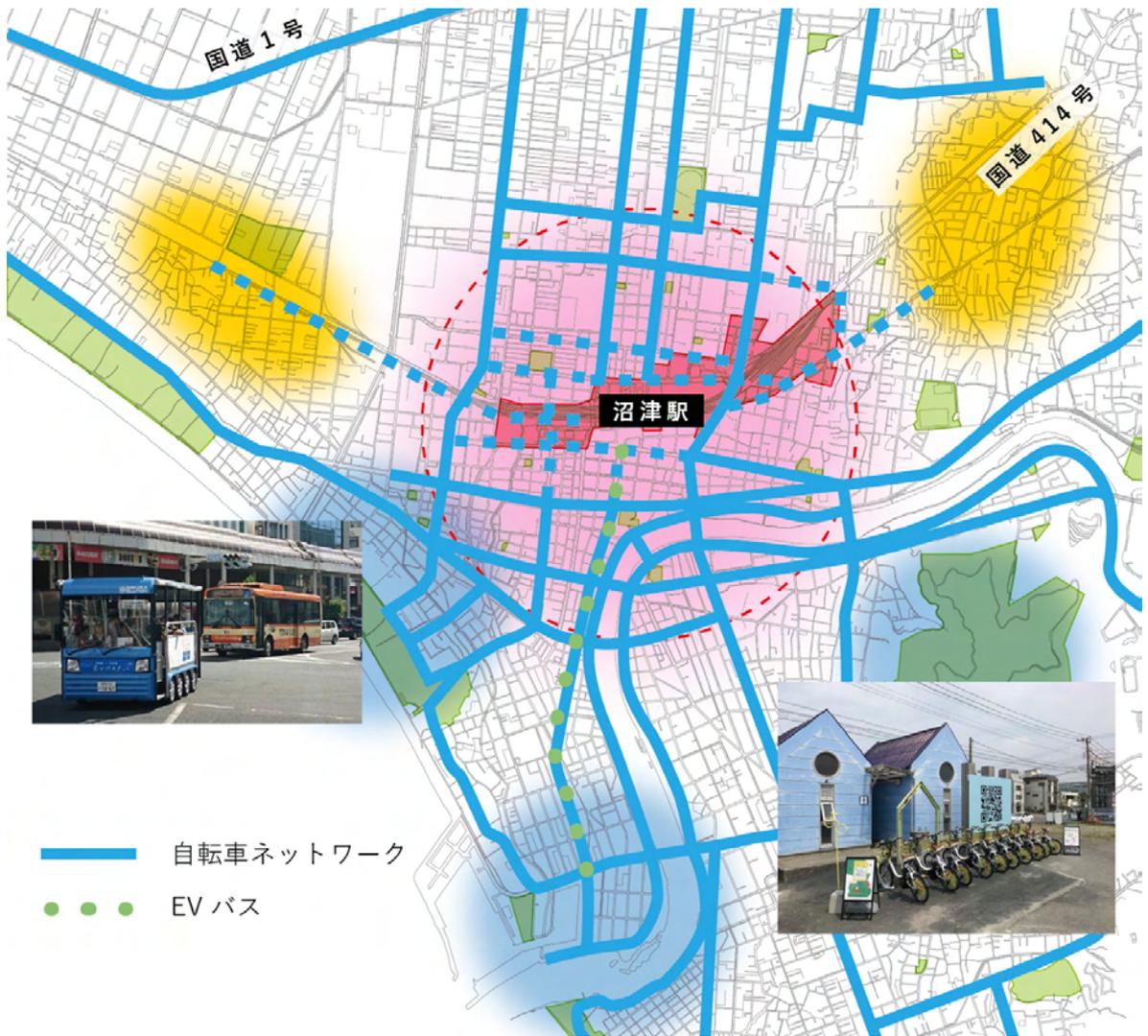
- ・ 中心市街地の周辺には、自然、歴史、文化、観光に渡る様々な地域資源が存在しますが、これらを**快適なネットワークで接続**することにより、来訪者の回遊行動を促し、まちなか居住にも彩りを与えるなど、**中心市街地の魅力を向上**させることに繋がると考えられます。
- ・ 本市においても、これまで、狩野川沿いの遊歩道や蛇松緑道など、こうしたネットワーク整備を図ってきましたが、現在でも、一部に**ミッシングリンク**が残されています。そのため、関係機関や地域住民と連携しつつ、**これらを接続し、歩行者、自転車による快適な回遊ネットワークの充実**を図るとともに、水辺・緑と一体となった魅力的なまちなみ形成を図ります。
- ・ 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、文学のみち、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
- ・ 路線バスについては、沼津市地域公共交通網形成計画に基づき、交通事業者と連携・調整を図りながら、新たな公共交通軸を形成する路線の集約・再編を検討します。また、新たに形成される公共交通軸と連携したまちづくり施策の展開を図ることにより、自家用車に過度に依存しないヒト中心のまちづくりを推進します。
- ・ ゆったりと楽しく移動できるEVバスについては、平成30年度に実施した沼津駅と沼津港をつなぐ路線における社会実験が好評であったことを受け、令和元年度に国及び市の支援を受けた民間事業者により、路線バスとして運行されます。今後も新たなモビリティを活用した公共交通の充実について検討します。
- ・ 本市及び各地においては、シェアサイクルが都市交通を担う新たな移動手段となっています。自転車は、周辺地域資源の回遊等に有用な交通手段となることから、シェアサイクルのサービス充実に官民が連携して取り組みます。



〈地域資源を結ぶ散策路〉



- 自転車ネットワーク
- EVバス

〈自転車ネットワークとEVバスルート〉



🚩 戦略Ⅳ：周辺地域資源との連携

■ 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ることにより、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車線街路であり、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、地域の良好な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や乗降場として、高架沿いの街路空間及び高架下空間を活用していくことなども考えられます。



〈駅と周辺住宅をつなぐ新たなネットワーク〉

