

沼津市

中 心 市 街 地

ま ち づ く り 戦 略 概要版



駅舎西側より臨む将来の沼津駅南口駅前広場（イメージ）

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



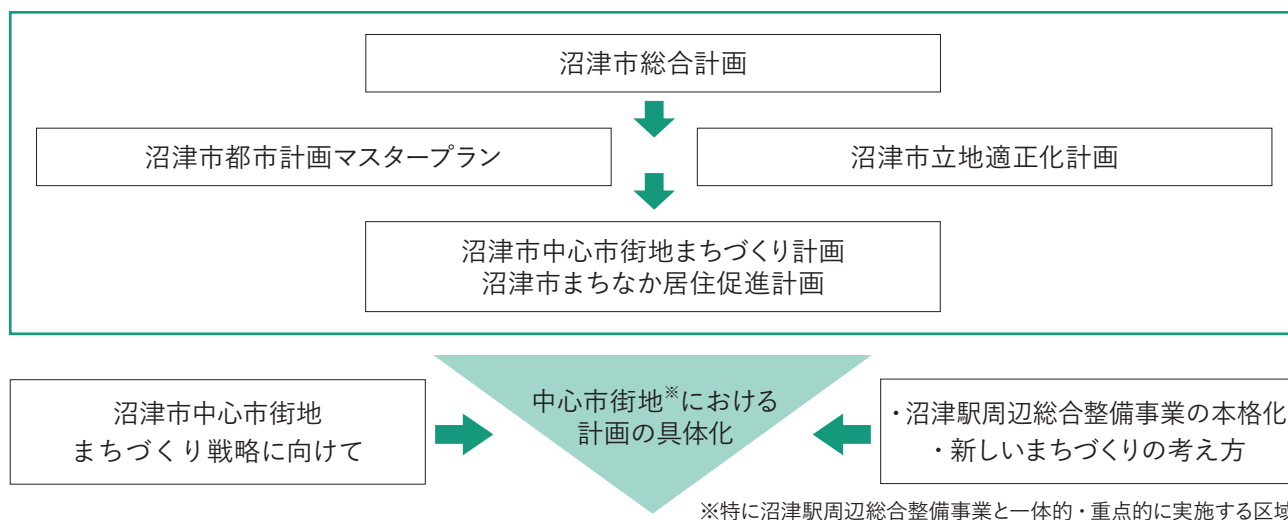
中心市街地まちづくり戦略とは

本市の中心市街地は、今後本格的に事業展開を迎える沼津駅周辺総合整備事業により、南北交通環境が劇的に改善し、駅周辺の回遊性の向上が図られるとともに、鉄道施設跡地や高架下空間が新たに誕生し、これらを活用した新たな拠点が整備されるなど、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。

この機会を捉え、沼津駅周辺を車中心からヒト中心の魅力ある場へと再生し、多くの市民や来街者が集い、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、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、まちづくりの施策の方向性を示す「沼津市中心市街地まちづくり戦略」（以下、「本戦略」）を策定しました。

本市では、これまで「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促進計画」「沼津市立地適正化計画」などにおいて、中心市街地の活性化を位置付けてきました。

本戦略は、これら既往計画を踏まえ、また、平成30年5月に策定・公表した「沼津市中心市街地まちづくり戦略に向けて」に示された論点をベースに、中心市街地における計画を具体化し、実現のための方策と併せ、今後の施策の方向性を示したものです。



沼津市中心市街地まちづくり戦略

○中心市街地まちづくりの4つの戦略

戦略Ⅰ：ヒト中心の公共空間の創出

戦略Ⅱ：拠点機能の立地促進

戦略Ⅲ：まちなか居住の促進と市街地環境の向上

戦略Ⅳ：周辺地域資源との連携

○段階的プロセス

○推進体制

本戦略においては、都市計画マスタープランにおける中心市街地のまちづくり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、本市の課題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。

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

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空間へと再編し、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。



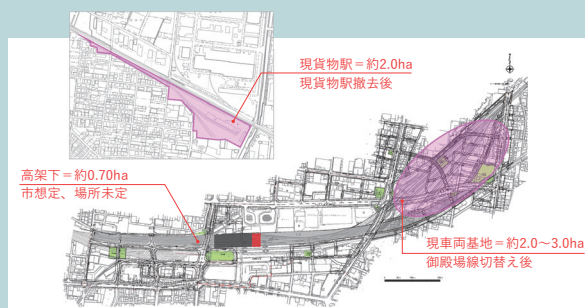
<空間・交通の再編イメージ>

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

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。



<鉄道施設跡地の立地状況>

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

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

沼津港等の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するとともに、高架沿いの都市計画道路によって、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。



<中心市街地周辺の地域資源等>

■ 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（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。

■ 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、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。



<日向市駅（宮崎県日向市）>
出典：国土交通省

■ 方策2：駅周辺回遊動線の整備 –「オープンリング」の形成–

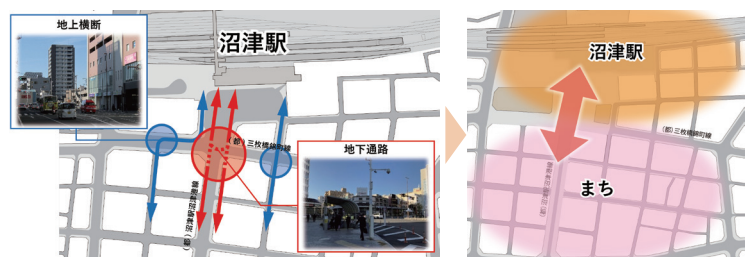
- 南北市街地の一体化に伴い、高架下には多くの南北動線が整備されるため、集客施設である**ブラサヴェルデ**と、その南側の新たな街区の連続性を確保するとともに、これらと南北駅前広場とを東西に接続することにより、「オープンリング」として駅周辺の有機的な歩行者回遊動線を形成します。



<オープンリングの形成イメージ>

■ 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、可能な区間について、「**トランジットモール**」化や「**フルモール**」化を図ります。
- （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、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。



<駅南口と「まち」の接着イメージ>

■ 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–

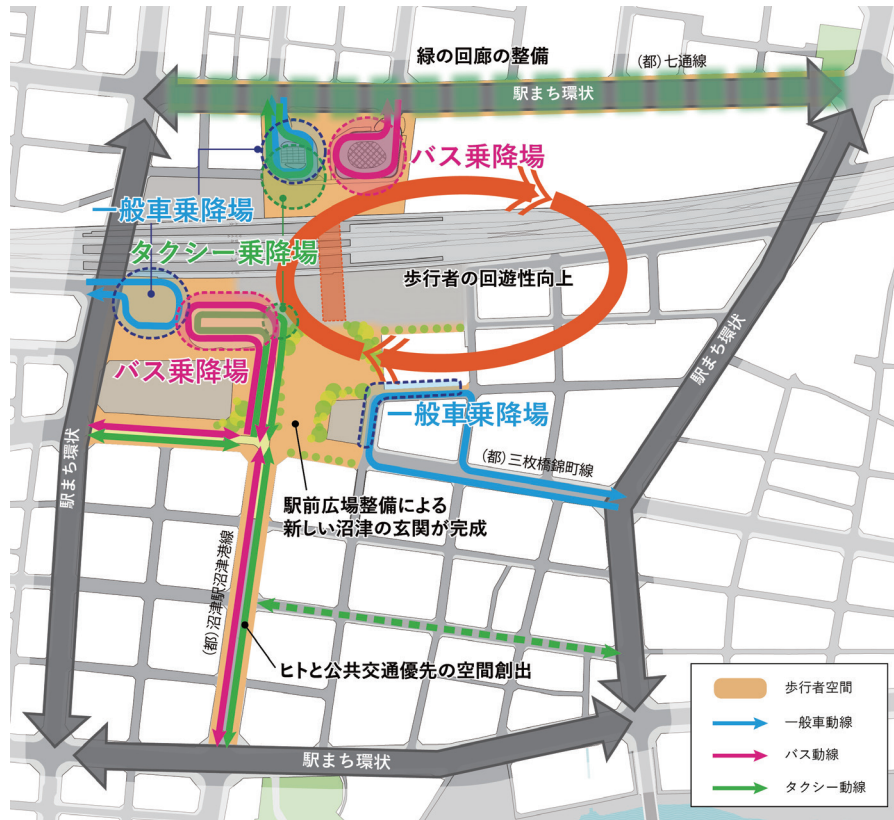
- 方策1～3によるヒト中心の公共空間再編を実現するため、駅まち環状の整備を契機に、**駅周辺における交通流の整序**と、**駅前の自動車交通負荷の軽減**を図ります。
- 一般車は、駅やその周辺への来訪を目的とせず、単に通過するだけの「**通過交通**」と、駅周辺への来訪を目的とする「**アクセス交通**」について、**それぞれの特性を踏まえた交通体系の再編**を図ります。
- 公共交通は、**南北駅前広場全体で乗降場等の最適な配置**を検討します。



<姫路駅（兵庫県姫路市）>
出典：姫路市

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。

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）



■ 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。これらは、本市のまちづくりの貴重な戦略資源となることから、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。

■ 方策1：車両基地跡地の活用方策

○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。

■ 方策2：貨物駅跡地の活用方策

○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ることから、市街地環境の向上が図られ、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。

■ 方策3：高架下への都市機能導入

○**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**、**生活利便機能**等の導入を検討します。

■ 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、都市機能の集積性が低下し、**市街地のスポンジ化**が進んでいます。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、本来持つポテンシャルを阻害していると考えられます。

■ 方策1：中心市街地にふさわしい都市型住宅の立地促進

○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**を図ります。

○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。

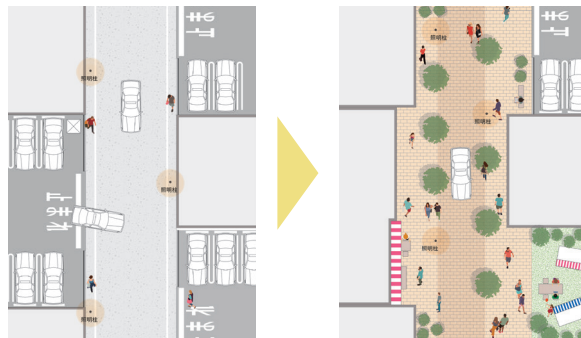
- －低層階における店舗や生活支援施設など、**中心市街地のにぎわい形成**に資する都市機能の導入
- －**街路空間と一体となったまちなみ景観を形成**する都市型住宅の立地



■ 方策2：スポンジ化に対応した市街地環境の向上

○車中心の街路空間や公園・緑の不足、沿道の低未利用地の増加などによる、**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の状況を改善するために、**既存の街路空間や低未利用地の質的底上げ**を図ります。

- －**民有地の低未利用地における広場への転換**など、**市街地環境の向上を促す取組**
- －**都市の余剰空間を活用した、緑や憩いの空間の確保**
- －自動車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**



<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>

戦略Ⅳ：周辺地域資源との連携

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、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、鉄道沿いに整備される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増進やエリア価値の向上を図ります。

■ 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

- ミッシングリンクを解消し、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。
- 引き続き、公共交通の維持・強化を図るとともに、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。

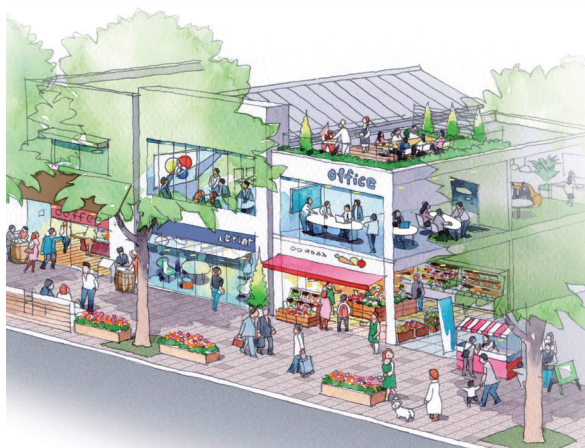
■ 方策2：中心市街地と周辺住宅地をつなぐ快適な街路空間の形成

- 鉄道高架沿いに整備される都市計画道路は、周辺住宅地と駅を最短距離で結び、交差点の少ない走行性に優れた自転車空間を確保しやすいことから、歩行者や自転車にとって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向上を図ります。

このようなことから、スポンジ化によって生じた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。

■ 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ための多様な都市機能の導入にあたり、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ります。
- そのため、空き床や空き店舗等を利用して、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。



■ 方策4：駐車場マネジメント

- 建物更新等に伴い、徐々に駐車場の配置適正化を図るとともに、ヒトと公共交通を優先とする街路空間においては、駐車場の出入口のコントロールを図ることを検討します。
- 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。
- 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。



<新栄テラス（福岡県福岡市）>
出典：国土交通省



実現に向けて – 段階的プロセス

- 沼津駅周辺総合整備事業の事業効果は、事業の進捗に応じて徐々に現れることから、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て段階的に取組を進めていきます。
- 空間再構築や交通体系再編等にあたっては、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きます。
- 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、行政主導による計画先行の取組は馴染まないことから、賛同する地権者やフィールドを発掘し、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ていきます。



駅舎東側より臨む将来の沼津駅南口駅前広場（イメージ）