

**平成 30 年度 第 1 回 沼津市中心市街地まちづくり戦略会議
《議 事 概 要》**

開催日：平成 30 年 11 月 26 日（月）

開催時間：開会 10 時 00 分 閉会 12 時 00 分

開催場所：沼津市水道庁舎 3 階会議室

出席者：

	氏名	現職等	備考
有識者	岸井 隆幸	日本大学 特任教授	座長
	森本 章倫	早稲田大学 教授	
	小泉 秀樹	東京大学 教授	欠席
	福井 恒明	法政大学 教授	
市民	出木 超	沼津市自治会連合会（第一） 会長	
	高田 利昭	沼津市自治会連合会（第五東） 副会長	
	山崎 健一郎	沼津市自治会連合会（第五開北） 会長	
	千葉 秀美	沼津市公共交通活性化対策協議会 委員	欠席
商工事業者	芦川 勝年	沼津市商店街連盟 会長	
	杉山 金芳	沼津商工会議所 専務理事	
交通事業者	安藤 陽一	東海旅客鉄道株式会社 総合企画本部 企画開発部 部長	
	山田 司朗	富士急シティバス株式会社 代表取締役	協会会长
	鈴木 智善	平和タクシー株式会社 代表取締役	協会支部長
行政機関等	青柳 太	国土交通省 都市局 街路交通施設課 街路事業調整官	代理
	松本 尚久	静岡県 沼津警察署 交通官	
	小澤 伸行	静岡県 交通基盤部 都市局 局長	
	原 広司	静岡県 沼津土木事務所 所長	
	土田 公生	独立行政法人 都市再生機構 中部支社 都市再生業務部 まちづくり支援室 室長	
	新屋 千樹	沼津市 副市長	
	羽田 充明	沼津市 まちづくり統括監	
	杉本 一也	沼津市 都市計画部 部長	
	田中 洋行	沼津市 沼津駅周辺整備部 部長	
	山田 昭裕	沼津市 産業振興部 部長	
	鈴木 文男	沼津市 建設部 部長	

＜次 第＞

- 1 開会
- 2 市長あいさつ
- 3 沼津市中心市街地まちづくり戦略会議について
 - (1) 趣旨説明
 - (2) 委員紹介
- 4 沼津市中心市街地まちづくり戦略について
 - (1) 沼津市の概況
 - (2) 中心市街地に関する計画レビュー
 - (3) 検討の論点
 - (4) 今後の進め方
- 5 意見交換
- 6 閉会

＜議事概要＞

岸井氏	今後は説明のあったテーマごとに議論を進めていくということで良いか。また、その際の検討体制は決まっているのか。
事務局	事務局案はあるが、検討体制についてもこの場で議論いただきたい。
岸井氏	テーマごとの検討は各委員の専門性を踏まえて、当会議のメンバーから選定すれば良いと思う。また、今後検討を進めるにあたり、出席している方の共通の理解が重要であることから、当会議については共通理解を図る場にしたいと思う。 沼津市の中心市街地における大きな事業として、鉄道高架事業があるが、具体的に南口についてどのような戦略をもってこれから望むのか、非常に重要な時期を向かえていると思う。 公共空間の再編については鉄道高架事業のスケジュールと関係していると説明があった。仮設の南北自由通路はどの場所にどのような規模で想定されているのか。
事務局	南北自由通路の場所、規模は現在検討中である。 県と市で想定しているのは、貨物駅と車両基地が移転すると鉄道施設がスリム化されるため、そのタイミングでの設置を検討している。
副市長	鉄道高架工事の進め方と密接に関係があるため、これから県と鉄道事業者であるJRとで具体的な協議をしていくことになる。 この場では用地買収後概ね6年、7年で仮設の自由通路がどこかに出来るという前

提のもと、周りの公共空間をどのようにしていくのかについて議論していただければと思う。

小澤氏

現在、高架構造物等の設計を進めているところである。

仮設の南北自由通路については、高架構造物の位置や施工の手順に影響してくるので、具体的な場所や構造についてはまだ決まっていないが、概ね P30 に示したスケジュールで進めていきたいと考えている。

岸井氏

資料をご覧いただければ分かるように、P33 の図で、現在の鉄道施設の一部が西部地区へ移り、鉄道施設がスリム化されていくのに併せて、仮設の南北自由通路がどこかにできる。

また、鉄道施設の跡地面積 21ha のうち約 6ha はすでに駅北側で使われており、残りの 15ha と高架下の約 4.7 ha について、新たな利活用や都市機能の導入を検討することができるという理解で良いか。

高架下の計画等について、どこまで検討されているのか。また、駅南側の JR の土地の黄色く塗ってあるところはもう何か用途が決まっているのか。

事務局

高架構造物の高架下利用については規定があるため、資料に示したのはそこから算出した面積である。高架下や鉄道施設跡地の活用についてはこれから検討していくと考えている。

岸井氏

鉄道高架事業がある程度進捗しないと高架下の活用は出来ないので、高架下の活用と周辺の土地の活用は必ずしも一体に進むわけではない。むしろ高架下の活用は、最後になるというイメージで議論した方がよい。

しかしながら、それまで待っているのではなく、戦略的にまちづくりを進めていくために、交通体系と一緒に検討するイメージであると思う。

そのため、交通体系と都市機能のあり方について、ぜひ委員の皆さんからもこのようなことを考えたらいい、このような資料を集めてほしい、といった意見等をいただきたいと思う。

小澤氏

P30 のスケジュールについて、13 年目の鉄道の高架化実現で鉄道の跡地が一気に空くのではない。

例えば、貨物駅は工事着手から 3 年すると原地区に移転するため、約 2ha の土地が公共空地になる。また、車両基地も 5 年目に移転するので公共空地になる。

まちづくりについてもこのような空地を活用しながら段階的に進めていくことを念頭に置いて、議論いただければと思う。

岸井氏

高架下の活用は最後だと言ったが、実際にはその前にいくつかの土地に動きがある。検討にあたっては、その動きを把握することが大切であるため、もう少し正確な情報を図面化していただかないと、いつどこの整備が終わるのか見えてこない。できれば次回の会議までに現時点の想定で構わないので、段階ごとの整備状況がわかる駅周辺の図面を用意してほしい。タイミングによって駅周辺の姿は変わっていくので、それをみんなで共有できるとシナリオが考えやすくなる。

土田氏

鉄道高架により沼津駅周辺が劇的に変わっていく中で、どのようにまちづくりを進めていくかということであると思うが、鉄道高架と駅周辺のまちづくりをきっかけにして、沼津らしさや沼津ブランドを打ち出せねばと思う。駅前に人が集まる空間をつくる取組は全国的に行われており、沼津駅でも玄関口としての新しいまちづくりを進めていけたら良い。沼津駅のバスの発着はほとんど南口になっているが、バス停がばらばらに配置されおり、不便ではないかと感じている。バスのターミナル機能を集約・再編するという整理も必要である。まちづくりが長期に及ぶので、それぞれの段階に応じてやっていくことを整理していく必要がある。

岸井氏

P24 の南北を横断する道路の位置や幅員は決まっているのか。検討する余地があるのか。

事務局

黄色については決まっているが、ピンクについては今後検討していくことになる。

岸井氏

日向駅の連立事業の一番のポイントは、高架下の 20m のスパンから望む大きな広場にある。

森本氏

交通空間のデザインコンセプトを最初の段階で決めた方が良い。沼津は姫路と構造が似ていると思う。メインストリートをフルトランジットにするのか、もしくはセミトランジットにするのかなど、全体の交通デザインをみんなで共有した方が良い。市民の約 7 割が車を使っているので、空間再編をして車の流れが大きく変わったときに、渋滞はある程度発生するかもしれないが、市民生活に大きな影響がないということを動的交通シミュレーター等で検証していただきたい。

自動運転技術の進展なども踏まえ、沼津らしい新しい交通手段を考えていく必要がある。沼津駅から沼津港までの区間は、自動運転専用走行空間を確保し、レベル 4 の自

動運転のEVバスを走らせるなど、中心市街地の動きを外側に波及して人の流れを作るといったプロセスを作っていただきたいと思う。

人中心の空間再編を検討するにあたり、人は歩いてくれるが物は歩かないので、物流の計画はきちんと考えてなくてはならない。車が入れなくなつて物も運べなくなつないように注意すること。

岸井氏

EVバスの実証実験を沼津駅～沼津港で行っていたが、どのように評価されたか。

事務局

運転手1名を含む10人乗りのEVバスを1ヶ月間無料で運行したが、平日でも乗車できずにお断りする便があり、大変好評であった。今後のまちづくりに繋げていければと考えている。

岸井氏

道路空間の再編に関する実験も行っていたが、どうであったか。

事務局

P42の検討範囲のイメージに「エリアリノベーションの推進」として着色した道路の一本西側の、本市の町方町・通横町地区にあるアーケード名店街で社会実験を行った。

地元の方々が商店街の中にある道路を将来、広場化したいという意向を持っており、市としても今後中心市街地で道路空間の再編を行いたいという考えがあるため、4日間自動車交通を制限し、人工芝を敷いたり、ハンモックを設置したり、スケートボードの専用空間をつくるなどして、道路空間を広場化する社会実験を行った。商店街の方々の協力で沿道にお店も出していただいた。

来街者からは好評であり、自動車交通を制限したこと、周辺にどのような影響があったのかをこれから分析していく。

福井氏

今回の将来像を議論するにあたって、どのくらいの解像度、具体性を持った成果を出すのかについても議論させていただきたい。

工事や事業に関係するため図面を出すわけにはいかないかも知れないが、かといって概念図だけでは難しい。どのようなところに落とし込むかについてのイメージを整理していただければと思う。

P34に「“拠点性”を高める市民サービス機能の充実」とあるが、拠点性という言葉は、東駿河湾地区全体にとってなのか、沼津市全体にとってなのか、周辺の居住者にとってなのか、様々な意味があると思う。それをどのように配置するのかはこれまで議論されていないので、段階論を意識しながら整理したい。

先ほど座長から話があったように、高架構造物の柱が20mのスパンになっていることが有効に働くことがあるため、高架下利用の計画は高架の構造が決まってか

らでは手遅れになってしまう可能性がある。

P41 の検討体制では、県と市が 4 者と個別に調整し、進めていく形となっているが、他市町の例を見てもそれは難しいと思う。県と市が全部責任を持つというのではなく、なるべくこのようなラウンドテーブルで議論した方が良い。

岸井氏

これから大きく 2 つのテーマで検討を進めていくことになるが、何が決まっており、何が議論できるのかということを明確にしておかないと混乱をきたすので、その部分は県と市で整理していただき、フラットに話し合うことができるようになたい。

山田氏

鉄道高架化事業で空いた JR の土地は県や市が取得するのか、JR がそのまま所有するのか。

事務局

貨物駅、車両基地の土地については、現在の JR の土地と市が取得する移転先の土地を交換する形になる。

副市長

車両基地については片浜地区に、貨物駅については原地区に移転することになり、市で土地の取得を行っている。これらの土地と交換する形になるので、現在の貨物駅と車両基地の土地は将来、市の土地になる。

岸井氏

P25 では沼津駅周辺土地区画整理事業の範囲が青線で示してあり、P7 では、土地区画整理事業の完成形のイメージが示されている。この最終形に向かって段階的に進んでいくことになる。

段階的にどの土地が誰の所有になるのかがわかる図面を作成してほしい。そうすることで、各段階の状況を共有でき、議論しやすくなると思う。

福井氏

P42 の検討範囲の図に現在の貨物駅が入っていないが、貨物駅跡地は議論の対象となるのか。

事務局

図に入っていないが、検討の対象として考えている。

川崎氏

(青柳氏代理)

P31 の検討の切り口に「公共空間の利活用方策（官民連携）」が挙げられているが、その視点は非常に重要であると思っている。

駅前に歩行者中心のための空間を作る際には、ハード整備の議論が中心となりがちであるが、使い手がおらず、出来上がった空間が閑散としてしまうことがある。そうならないためにも検討段階から民間の方を混じえて、大きくできあがる空間をどのように使っていくのかという議論を行った方が良い。

P31 に写真がある魚町サンロード商店街と駅前の大きな空間ではアプローチの仕方や戦略も異なってくると思う。

土田氏

UR が取得した駅前の約 800 m²の土地の使い方についても、この会議で出た方向性を踏まえて、駅前広場や周辺の民有地との一体的な活用など、一番良い使い方を検討していきたい。

芦川氏

駅の北口は、概ね基盤整備が完了しているので、南口と連携していく必要がある。長期に渡るまちづくりになるため、その間の来街者の回遊性やまちの連続性についても考えなくてはならない。

南口の状況は近隣市町に比べて良くないと言われており、沼津市の地価の最高地点は空き家の状態が長く続いている。また、旧国道 1 号以南についても、東日本大震災の津波のイメージもあり、非常に厳しい評価を受けている。

行政と地域が一体に動いていく必要があり、基盤整備のみを進めていくだけではなく、これから沼津のまちが変わっていくというイメージを市民にしっかりと示していくかなくてはならないと思う。

岸井氏

これまで北は北、南は南でばらばらに動いてきたが、北口はある程度基盤が整った中で、南口とどのように連携を図っていくのかを考える必要がある。

また、まちづくりの担い手に対しては、イメージを持ってもらうことが大事である。特に駅の南口がこれからどのように変わっていくのかをしっかりと示していく必要がある。

松本氏

周辺エリアへの交通の影響も考慮して計画してほしい。まちの中は良くても、外が駄目になる場合もあるため、周辺も含めた交通全体のイメージをつくっていただければと思う。

防犯カメラや街灯の設置など、防犯の視点からもまちづくりを検討いただければと思う。

人に優しいまちづくりということで、周辺からバスや電車で来ていただくのは理想ではあるが、車でどうしても来なければならない場合もある。そのようなときに駐車場がないと駐車違反が増えたり、駐車場待ちの渋滞が発生したりすることも考えられるため、留意してほしい。

岸井氏

交通全体の話をしっかりと考えなくてはならない。また、防犯は津波などの防災と同じで、日本では当たり前のことである。こういった当たり前のことをしっかりとやらないと良いまちづくりはできないという事であると思う。

これから2つのグループに分かれて議論を重ねていくことになるが、私からお願ひがある。

北口のコンベンション等の施設は成功しているので、これらを南口とどう連携させるのかが重要であるので、今のプラサヴェルデの使われ方や完成してからの変化をレビューしていただきたい。

また、観光客の動き方についても教えていただきたい。沼津や三島、伊豆半島をどのように観光しているのか。そのお客様をどうお迎えするのかにつなげるために、観光に関するデータの充実をお願いしたい。

これまでの話にもあったが、段階ごとにどのような基盤が整い、その時どこの土地を誰が持っているのかという基礎的な情報を図にまとめていただき、議論のベースにしたい。

福井氏

ビフォー・アフターをきちんと整理し、その成果を市民の方に示すことが重要であると思う。

森本氏

駐車場は悩ましい問題である。駐車場をどれぐらいのボリュームで、どこに配置するのかを失敗すると人に優しい空間はつくれない。

駐車場経営者の立場からすると、いきなり方向転換はできないので、駐車場マネジメントを考え、その仕組みを戦略の中に上手く組み込んでいけたらと思う。

岸井氏

駐車場の集約がうまくいかないとなかなか空間を確保できない。また、自動運転の普及もある程度想定しなければならない。

リニアが完成した時に、現在の新幹線にどのような影響を及ぼし、それが何をもたらすのかも理解しておく必要があるのではないかと思う。

今回は初回なので、これから検討の方向性や切り口等について共通認識を図る場となった。これからは、2つのグループに分かれて検討した内容を当会議で議論していきたいと思う。

副市長

今後の進め方についてラウンドテーブルで議論を行った方が良いとの意見があつたが、まずは県・市が個々に意向等を伺い、その後はこのようなラウンドテーブルで進めていきたい。

また、この会議を通してどのようなものを打ち出していくのかということについては、核となる事業が長期間を要するため、長期的なことについては大きな方向性を、短期的なことについてはより具体的な方向性を示すことを考えている。

以上