

1 開会

2 報告

- ・ 第1回委員会以降の作業状況（資料1）

3 討議

(1) 新たな交通基盤を活かしたまちづくり（資料2）

- ・ 産業立地を誘導するエリアの設定及び導入機能について
- ・ 産業立地を誘導する都市計画等について

(2) 安全・安心のまちづくり（資料3）

- ・ 安全な市街地づくりを平時から進める取組について
- ・ 災害時における防災拠点とネットワークについて

(3) 沼津駅周辺整備事業を中心とした中心市街地のまちづくり（資料4）

- ・ 沼津駅周辺総合整備事業による新たな都市機能導入について
- ・ 健康・文化・交流ゾーンの形成について

(4) 中心市街地と各拠点の連携（資料5）

- ・ 地域拠点としての「大岡駅周辺」について

(1) 新たな交通基盤を活かしたまちづくり

梅田氏

事務局から議論のテーマとして、「産業立地を誘導するエリアの設定と導入機能について」と「産業立地を誘導する都市計画等について」の2点が挙げられました。

まず、「産業立地を誘導するエリアの設定と導入機能について」は、沼津IC、長泉沼津IC、愛鷹SIC周辺の可能性を広く検討するため、(都)片浜池田線沿線ゾーンとして一体的に検討したいと提案がありました。

「産業立地を誘導する都市計画等について」は、上記のゾーンについて、市街化区域への編入、開発立地基準の緩和等の法規制緩和、地区計画の導入等により産業立地の誘致を検討していきたいとのことです。

以上2点のテーマについてご意見を伺いたいと思います。

小泉氏

近隣市町を含めた広域的な産業立地の動向や、沼津市内への産業立地の問い合わせ状況等を考慮すると、沼津IC周辺エリアに産業集積を進めることは合理的だと思います。沼津市の産業の成長を考える上で重要なポイントであり、産業立地を進めることはある程度やむを得ないでしょう。

しかしながら、これまでのような、なし崩し的な開発許可の運用は良くない。周辺の自然環境への影響などを考慮し、戦略的に産業を誘致すれば、沼津市にとって望ましい産業集積を図れる可能性があると思います。産業立地を個別に進めることは、その可能性を失ってしまうことも考えられ、都市戦略として対応方針を持つことが大事だと思います。その中で、産業集積の規模、周辺環境への影響、住宅地への対応等を考える必要があると思います。

現代社会の都市機能の立地として、IC周辺や空港周辺のポテンシャルが高いことはどこの都市を見ても、海外を見てもわかります。そこに都市機能の立地を積極的に進めるかというのは根本的な議論であり、後に議論する中心市街地の再生や津波被害が想定される南部地域への投資とどのようにバランスを取るのか、沼津市全体の都市構造を考えた上での位置付けを確認しておく必要があります。位置付けをきちんと整理した上で議論していくべきです。

基本的には賛成ですが、以上についてしっかり議論し整理した上で、都市計画マスタープランの中でイメージすることが重要だと思います。

池田氏

人口増加時代の都市開発であれば、その地域が開発に適しているのであればどんどん開発していくべきとの理屈で済みました。

しかし、現在の人口減少時代にあっては、ゼロサムゲームのように、どこかを出っ張らせれば、どこかが引っ込む状況の中、どこも出っ張らせようという計画では無理があると思います。

全体的に下がってきたとしても、ここはやるべきとの位置付けがはっきりしていないと、出来そうだからやりましたという時代ではなくなってきている気がします。

大久保氏

このゾーンにどんな産業誘致を考えられているのでしょうか。I CやS I C周辺は、物流倉庫には適していると思いますが、市民の生活に関わるような産業、市民の雇用の受け皿になるような産業を集積する方向なのか。また、産業誘致した後をどのように考えているのか気になりました。

梅田氏

資料に《最近の企業立地状況》の図面があるが、具体的にどのような業種の企業が立地もしくは立地を検討しているか、その概要を教えてください。

事務局

資料1に、近年の企業立地の動向として、立地もしくは立地を検討している企業の業種を年度ごとに整理しています。

梅田氏

現状、(都)片浜池田線沿道ゾーンの立地企業業種はどうなっていますか。

事務局

沼津I C付近では、実験機器製造業や物流業、建築資材製造業等が立地、もしくは立地を検討している状況です。

梅田氏

新東名高速道路、東名高速道路、伊豆縦貫自動車道などの高規格幹線道路の整備やS I Cの整備が進み、沼津市の交通体系も変化してきています。そのような状況を踏まえて、沼津I C周辺の市街化調整区域の一体的なエリアで産業立地を推進していきたいとのことですが、今後の方針として、導入機能をどのように考えるべきか、意見を頂けたらと思います。

小泉氏

資料1の立地企業の一覧について確認させてください。市内の企業移転はどのような状況なのでしょうか。

事務局

市内から市内への移転で、工場の規模拡大に伴う移転等です。

小泉氏

産業の導入を考えるにあたっては、「雇用」と「税収」に着目する必要があります。

雇用に関しては、市内の産業に適切な移転場所を確保してあげることで、今後も中期的に企業が市内に留まり、雇用の維持が可能と思います。

税収に関しては、産業の業種によっては税金が市に落ちず、東京や大阪の本社にいつてしまうことがあります。例えば、全国チェーンの商業施設であると地元にお金が落ちないようで、東京郊外の自治体では駅前に大規模な商業施設が立地したが、東京郊外の自治体の税収はほとんど上がらなかった事例もあります。市の税収をあげてくれるような業種を誘致する必要があり、これまで市内で営業し、市に税金を納めてくれている企業であれば間違いのない、流通施設系だともしかすると市内に税金が落ちないかもしれません。

このように考えると、長期的に安定して市内に居続けてくれるか等、いくつか判断基準を設定し、優先して誘致すべき産業や業種があると思います。

それから、空間計画としてどうするのが気になっています。これまでのように企業が土地を探してきて、その土地に立地するため許可申請を出すというやり方で良いのか。かつての産業団地の様にはいかないにしても、しっかり計画的な誘導を進め、周辺の緑地や農業などにも考慮し、どこまでの開発を認めていくのか、空間的な議論を整理しておかないと、現状の農業と工場等が混在している状況は変わっていかないと思います。

市内の企業が規模拡大のため、沼津 I C 周辺に移転したとします。そうすると、これまでの通勤の流れなどのライフスタイルが大きく変わり、住宅の立地も北側へと移っていく傾向がでてくるかもしれません。

このように、環境や交通などに対する産業集積の影響を、地区スケール及び都市スケールで考慮して、長期的に見極めて戦略を考える必要があると思います。今回の資料では、最終的にどのように整理していくのか見えてこないもので、その部分の検討を進めて頂きたいです。

例えば、誘致する企業の方向性を決めるにあたっては、周辺の土地利用や交通の状況から考える視点や、都市全体への影響からの視点などを整理して、その内容をもとに議論を進めさせて頂ければと思います。

梅田氏

東西の幹線道路については整備が進められているが、市街地の南北間の道

路について沼津市は少し弱い。現状においても沼津 I C 周辺では渋滞が発生しており、南北間の強い道路整備が必要でないかと思います。

小泉氏

沼津 I C 周辺は、長泉町からもアクセスが良いため、市内の企業等を集積させることで、市内の人口を長泉に誘導してしまい、産業は市内に残るが、人口は取られてしまう可能性も考えられます。そういったことを総合的に考えた上で、どうしていくべきか整理していただきたいです。

沼津市としては、沼津 I C 周辺だけで考えるのではなく、中心市街地や南側の再生についても視野にいれ、市全体として成り立つような、産業集積や基盤整備、住宅誘導など、市全体の構造として整理が必要と思います。

(2) 安全・安心のまちづくり

梅田氏

事務局から議論のテーマとして、「安全な市街地づくりを平時から進める取組について」と「災害時における防災拠点とネットワークについて」の2点が挙げられました。

まず、津波浸水想定区域において平時から進める取組として、津波避難困難地区の解消や、土地利用の規制誘導の検討、災害避難行動計画の策定などに取り組んでいくことが挙げられました。

また、防災拠点とネットワークについては、現在、市危機管理課で調査を進めており、その内容は次回委員会資料に反映されるとのことです。

現段階のご意見を頂けたらと思います。

池田氏

東椎路地区については、防災拠点としての位置づけが適しているか疑問に思います。東椎路地区は、静岡県第4次地震被害想定で液状化の危険度が高く、かつ周辺より震度が高い（震度6強）と想定されているなど、地盤が悪いことは明らかです。

こうした状況にありますが、地区内の流通業務施設等が液状化対策等をしているとは考えにくいです。当地区は交通の要所ではあるかもしれないが、災害時の物流拠点であると位置付けるためには、そのための対策等の裏付けが必要と思います。

次に、津波対策について。地域ごとに想定される津波の特徴、被害想定が

異なるなか、地域ごと津波対策の内容は違うべきと思います。例えば、三浦地区では、津波避難ビルでの対策は考えにくい。一方、第二地区では、港地区の賑わいと合わせて垂直避難が可能な施設を整備していく可能性がある。また、リバーサイドでは住環境のポテンシャルが高いエリアで、再開発などと合わせて津波避難対策を進めるなど、地域の特徴に適した津波避難対策を誘導していくべきと思います。

梅田氏

東椎路地区周辺で進められている（都）金岡浮島線などの道路整備では、地盤改良等に多額の公費が投じられていると思います。治水や液状化の問題に対する検討をきちんとしないと後々に問題が発生しかねないと思います。

池田氏

道路等の公共施設整備では災害対策を行っていると思いますが、災害対策をそれ程行っていないと考えられる民間施設を含めて防災拠点として位置づけた際に、災害時に機能するのか不安です。

事務局

東椎路地区は、以下の条件から防災拠点として考えています。

- ①国道1号に隣接し、且つ愛鷹SIC（東名）へのアクセス性が良い立地
- ②地区内に立地する市立病院が、災害時の指定病院として位置付け済み
- ③今後立地するららぽーとには、大規模な平面駐車場が整備され、災害時の空地及び物資の提供に係る協定を締結できる見込み
- ④地区内の物流施設と、災害時の荷さばき及び緊急物資の輸送に係る協定を締結済み

池田氏

民間施設の駐車場が液状化等の影響で使えないことはないのでしょうか。

事務局

三井不動産が地盤調査を進めており、地盤が悪いことは把握されています。市から適切な対応を求めています。

池田氏

協定を締結しない方が良いのではなく、防災拠点として位置づけるのなら、事業者側と協議をしながら実現を図っていくことが重要だと思います。

大久保氏

沼津港周辺では、観光客の分まで津波避難可能な施設整備を望みます。津波避難の機能だけでなく、観光施設としても使えるものが望ましいです。

また、「産業立地」と「安全・安心まちづくり」を総合的に考えると、市

小泉氏

内企業が移転した場合は空地ができるため、その空地を活用できると良いです。空地に新産業を立地させるのであれば、災害時に避難地として使わせてもらう協定を結ぶなど、合わせて考えてはどうかと思います。

課題図や方針図は、図面に表現している情報が多すぎて分かりづらいので、都市全体の課題や方針を分かりやすく整理していただきたいです。

また、防災については、地区ごとの整理が必要だと思います。エリアによって、戦略や方針が異なり、ポテンシャルや資源も異なります。地区別に、公共施設の有無や空地の分布等の対策の可能性のある用地を落とし込み、課題や対策の方向性を整理する必要があります。

最終的に分野別の方針に落としこむ際、例えば土地利用の方針では、産業立地、防災、住環境など、様々が集約され、まとめていくこととなります。その際、「安全・安心のまちづくり」の考え方を、土地利用に反映していくことは重要と思うので、資料のまとめ方、検討の進め方は良いと思います。

まちづくりの視点から考えていくと、災害発生後の地震に対する危険箇所がどのように分布しているのか等を評価し、どのような対策が必要なのか整理する必要があります。同じように、津波や火災のほか、台風などによる洪水や土砂災害等もあり、災害の種別ごと、現状のリスク、対策の方針を整理し、それを地区ごとに評価し、対策の方針を考えていく必要があります。

地区ごとの評価、対策方針を整理し、都市計画マスタープランの土地利用の方針に還元していくこととなります。道路や公園などの分野別の方針は必要だが、一方で都市づくりの方針や市全体の都市構造をどうしていくのかについて、方針図として書かざるを得ないと思っています。オーソドックスな都市計画マスタープランの方針とは別に整理すべきだと考えます。特に静岡県第4次被害想定で災害が予想されている状況では書かざるを得ないと思っているので、そこを考えてもらいたいです。

検討している内容や方向は良いと思っています。今回の各委員の意見を踏まえて整理して頂けたらと思います。最終的なアウトプットの仕方については今後検討して頂きたいと思っています。

資料1の図面のスケールだといろいろなものが見えてきます。これぐらいのスケールで地区別に整理をしていただきたいと思います。具体的に“どこで”何をするのかまでは書けないと思うが、どこに課題があって、どこに可能性があるのか（空地や農地の分布等）を表現してもらいたいです。

地区別に整理したものが、今後作成していく地区別の防災計画のガイドラインとなるはずで、次の行政の仕事につながるようなものにしてもらいたいです。

梅田氏

今後、危機管理課との連携が必要になってくると思いますので、まちづくりと防災の観点から議論を詰めていって頂きたいと思います。

(3) 沼津駅周辺整備事業を中心とした中心市街地のまちづくり

梅田氏

事務局から議論のテーマとして、「沼津駅周辺総合整備事業による新たな都市機能導入について」と「健康・文化・交流ゾーンの形成について」の2点が挙げられました。

「沼津駅周辺総合整備事業による新たな都市機能導入について」は、「沼津駅周辺の鉄道跡地を活用したまちづくり提言書」と「鉄道高架後のまちのイメージCG」を見せて頂きました。

沼津駅周辺整備により新たに発生する土地にどのような機能の導入がふさわしいのでしょうか。市は本年度「駅前に導入する機能の調査」を予定しているとのことで、その内容は次回の委員会資料に反映される予定です。現段階での御意見を頂けたらと思います。

また、「健康・文化・交流ゾーンの形成について」は、こちらも本年度「香陵公園周辺整備基本計画」と「中央公園整備計画」の策定を予定しており、その内容は次回の委員会資料に反映される予定です。現段階での御意見を頂きたいです。

小泉氏

テーマを絞って重点的に議論することは良いですが、中心市街地全体のまちづくりの議論とセットで検討しないと具体の導入機能の議論ができないと思います。例えば、市役所を移転するのであれば、跡地活用についても考えねばならない。どこまで具体的に考えるかはありますが、既往の報告書等を踏まえ、全体としての中心市街地の再生方針について、都市計画マスタープランとして強調すべき点を整理し、その上で、今回のテーマについて次回議論させてもらいたいです。

鉄道高架事業のスケジュールはどうなっているのでしょうか。

事務局

新たな貨物用地の用地取得は来年度末を目標に進んでいます。用地取得完了から約15年後に鉄道高架事業が完了する計画になっています。

小泉氏

鉄道高架事業のスケジュールは重要と考えています。鉄道高架の完了するころには高齢化が進行し、人口減少が進んでいる状況にあると思います。産業政策等により状況は変化するとは思いますが、日本全体として縮小する時代であり、税収が増大しているとは考えづらく、社会保障費の増加等により市の財政は厳しいことも考えられます。今すぐ事業が着手できれば、図書館などの施設を建設できる可能性があると思うが、約15年後からの事業ではそこまでの財政があるか危惧されます。市の人口動態や財政の状況の推移を考慮し、その時代の財政スケールに適した土地利用を検討することが大事であると思います。都市計画マスタープランの中で検討が難しいようであれば、今後検討が必要と一文加えておくことも必要だと思えます。

繰り返しになってしまうが、鉄道高架事業は大きな事業なので、中心市街地の再編に大きなインパクトを与えたいと思います。施設を集約した際に空いた土地をどうするのかなど、鉄道高架や施設の集約によるメリット・デメリットをトータルに整理する必要があります。事業としてはやった方が良くと思うが、それによる影響等を整理したうえで議論できればと思います。

大久保氏

中心市街地に暮らす人々はどこからやってくるのかと考えながら、「鉄道高架後のまちのイメージCG」を見ていました。例えば、CGの中のマンションは、第二地区、第三地区の津波浸水区域内の転居対策としてつくられるのか、新産業を誘致してその従業員がそこに住むのか。

「防災」、「産業立地」、「中心市街地のまちづくり」がバラバラに議論されていて、繋がっていない印象を受けました。

「例えば」でも良いと思うので、沼津市がより住みやすく、暮らしやすく、ずっと住み続けたいと思わせるためには、机上の空論的なものだけでなく、具体の可能性や未来を描く仕掛けができればと思います。

池田氏

市全体の方針を整理しなければならないと思います。今回の議論を聞いていると、「ここも、そこも、あそこも」検討すると見えます。市としての望みではあると思いますが、全ての実現化は難しい印象を受けました。

梅田氏

今回、「鉄道高架後のまちのイメージCG」を初めて見させて頂いたが、これは何のPRのためにやられているのでしょうか。

事務局

鉄道高架事業の事業紹介として、市や県の職員が人の多く集まる箇所に向いて、事業説明と合わせてイメージを見てもらっています。

小泉氏

「鉄道高架後のまちのイメージCG」には、図書館等が描かれていたが、リアリティがある話なのでしょうか。

事務局

イメージで作成したものであり、県・市で調整したものではありません。今後、市の公共施設の建築年数や財政等の見通しから整理していきます。

小泉氏

導入機能を考える際、基本的な方針が現状無いため、いろいろな可能性がたくさんありすぎて、議論しても結論を導くことが難しいと思います。公共施設の築年数の状況などから、どんな公共施設に可能性があるか、また機能導入によるメリット・デメリットを整理することが必要と思います。

中心市街地の開発が成功するだけでなく、沼津市全体が再生しないと意味がないので、事業の効果と、中心市街地・沼津市全体に与える影響との双方を勘案しながら検討していくのではないかと思います。

公共施設だけでなく、公益施設や民間の商業施設などについても検討してはいかがでしょうか。

(4) 中心市街地と各拠点の連携

梅田氏

地域拠点としての「大岡駅周辺」に特化して議論をして頂きたいと思います。総合計画に基づき、大岡駅周辺を地域拠点として考えていきたいが、具体的な方向性が導き出せないことから議論をして頂きたいとのことです。

大岡駅の南側には「大岡地区」、北側には「門池地区」と性格の異なる地区が存在し、地域の課題として、公共交通や道路、大規模な土地利用転換の可能性などが示されました。大岡駅を中心としたまちづくりについて意見ををお願いします。

小泉氏

中学校区があって、その上の地域拠点ということなので、中学校区が生活の単位と設定した場合、中学校区では担えないようなサービスを提供するのが、地域拠点という位置付けになる。そういう観点で考えた際に、大岡地区や門池地区の人々は日常生活の通学や通勤でどのように動いているのか、実際の生活圏はどうなっているのか、そういう視点で見ないと大岡駅周辺をどうしていくべきか見えてこないのではと思います。

今回作業をしてわかってきたこと、方向性としてはこういうことであれば大岡駅周辺を地域拠点として位置づけられるのではないかなど、事務局としてはどう考えているのでしょうか。

事務局

大岡地区は、都市機能の立地の面では充実しており、人口についても人口密度が高く分布している状況です。しかし、道路については昔からの農道がほとんどで、きちんとした都市計画道路はほとんど整備がされていない状況です。かなり密度が高く住宅が立地しているため、新たに道路を整備しようにも時間や事業費がかかると見込まれます。

また、確定した話ではありませんが、大岡駅北側及び西側に大型の工場敷地が存在し、近年の経済状況等を勘案すると事業の縮小などにより用地が生み出される可能性があります。

公共交通については、南北を走るバス路線がないため、路線整備を進めることによってより住みやすい環境が整い、大岡駅周辺については地域拠点としての可能性はあるのではないかと考えています。

小泉氏

例えば、工場の敷地が確保できた際に、地域拠点としてどのようなニーズがあるか、誰が駅周辺に来るのかなどを整理した方が良いと思います。拠点とは、性質的に主に施設が集積するところと考えられます。

あとは、生活の拠点としての地域拠点と中学校区のあり方だと思います。レイヤが最下層の「中学校区」と、その上層の「地域拠点」との関係を、機能集積を踏まえ、どうあるべきかを考えると、これまで考えてきた地域拠点の場所は違ってくるかもしれない。その検討がなく地域拠点を位置付けても意味がなく、誤った投資をしかねません。

全体最適を考えるのが都市計画マスタープランでは大事であり、沼津駅の鉄道高架事業が成功しても、沼津市が衰退しては意味がありません。産業立地についても同じ話です。全体最適を考える上で、大岡駅周辺を地域拠点と

することが、中学校区全体の生活利便性の向上に欠かせない確証がないと、地域拠点として位置づけられないと思います。無理に拠点到位置付ける必要はないと思います。

沼津市ではむしろ、中学校区単位の地域づくりをきちんとやった方が良いのではないかと思います。私は、沼津駅以外の駅周辺に拠点性があるのか懐疑的で、例えば、駅を中心としてバスのネットワークが整っているのであれば拠点としての可能性はあるが、実際には車で移動をされていて拠点性はないのではないかと思います。

門池地区については、その立地条件、交通条件等から、大岡駅前が整備されると人が集まる可能性はあると思います。

産業集積については、市北部に産業集積を進行させることで、居住機能も北側に移動する可能性があります。これに対し、南側の利便性を高めることで南側に居住機能を留めることも考えられます。その役割を大岡駅が担うことを考えると、駅北側の工場敷地は重要なポイントになるかもしれません。

大岡駅周辺を地域拠点到位置付ける必要性のロジックをいかに組み立てられるのかであり、無理をして位置付ける必要はないと思います。

むしろ、中学校区ごとの生活拠点がどこにあるのかについて気になります。最下層のレイヤである中学校区が大事なので、中学校区単位でどうしていくのかという戦略があって、それとの役割分担の中で、地域拠点が果たすべき役割は何か、また市全体の都市再生の動きの中でどのような役割を果たすべきか。地域拠点は、中間のレイヤとしての役割を明確にし、考えていくべきではないかと思います。

検討材料として、バス路線の運行本数や駅の乗降客数（周辺の駅と比べての大岡駅のポテンシャル等）など、どれだけの人が集まっているのかという情報が整理されているとより議論がしやすいと思います。

大岡駅周辺の住民はどのような生活をしているのでしょうか。

梅田氏

大岡駅は、門池地区の住民も使っているが、多くは御殿場方面からの高校生の利用で、駅から自転車を利用して通学している。駅利用者の割合では、高校生が多く占めていると思われます。

大岡駅南側は、昔からの農村を市街化区域に編入したことで、道路整備がほとんどされないまま宅地化が進行し、人口が多く分布している状態です。

小泉氏

駅を拠点として整備や機能集約するのではなく、中学校区の生活環境整備をきちんとやるのが、長期的に沼津市に居住人口を惹きつけることに役立つのではないかと思います。

沼津市の市街地はコンパクトで、2040年になってもD I Dの基準以上の人口を確保する市街地が維持される可能性があり、それは沼津にとって大きな強みとなります。必要最低限の商業施設等の生活サービス施設は運営できるはずで、それほど集約する必要はないのではないかと印象を受けます。

むしろ、周辺市町などに人口が流出し、市街地がスカスカになってしまうリスクの方が怖く、市街地の維持管理が非常に難しくなる恐れがあります。そうならないようにすることが重要だと考えています。

そう考えると、沼津市の南側では津波の浸水もあり、高齢化の進行も早いことから、まず南側を重点的にテコ入れするべきではと考えています。

また、工場集積を北側に図るとなると、市内の企業が移転した場合の跡地対策も考えておく必要があります。その一事例として、大岡駅北口の工場が跡地となった場合に備え、戦略を練っておくことは良いことだと思います。

都市計画マスタープランで、総合計画が示すまちづくりの構想図を無理に活かす必要はないのではないかと思います。

中学校単位で生活インフラを整えることで、人口密度が安定的に推移し、人口流出のリスクを回避できるのではないかと思います。そのような観点で大岡駅周辺の工場用地の活用を検討することは意味があると思います。

どうしても大岡駅周辺を地域拠点として位置づけるのであれば、市全体から見たときの視点と、中学校区との関係からの視点から戦略的に考えて位置付けることが必要だと思います。

池田氏

総合計画で地域拠点として位置づけられているにも関わらず、方向性が打ち出されていない状態を不思議に思います。

梅田氏

それでは、よろしいでしょうか。どうも貴重なお時間をありがとうございました。

4 閉会

以上