

沼津市都市計画マスタープラン改定の基本的な考え方 (素 案)

平成 28 年 3 月 7 日

目 次

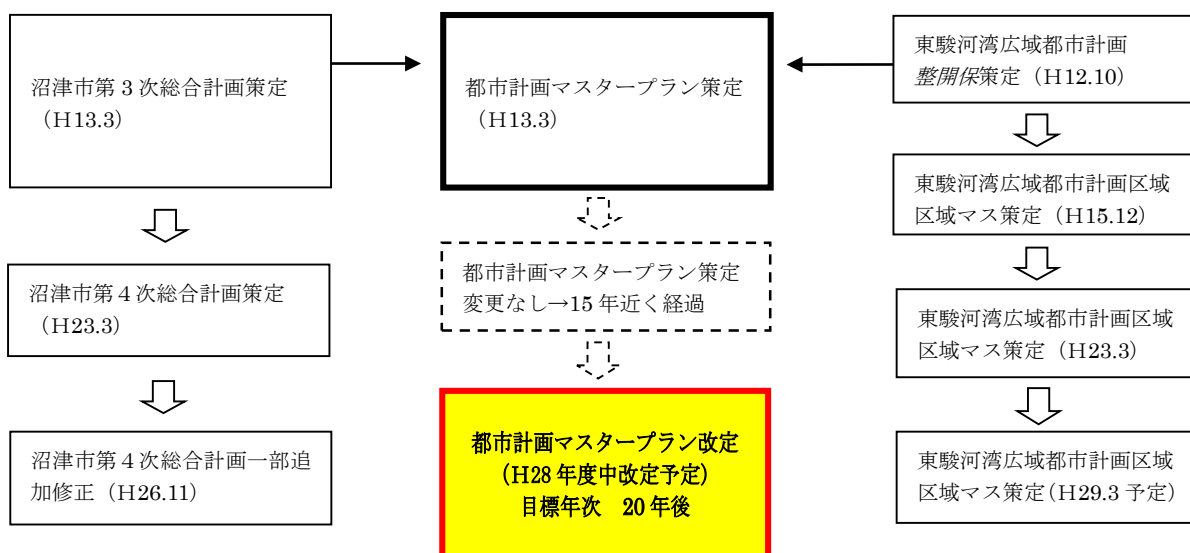
はじめに. 都市計画マスタープランの改定の必要性	p 1
第 1 章 沼津市を取り巻く社会状況の変化	p 2
第 2 章 課題に対応したまちづくり	p 8
視 点 1 新たな交通基盤を活かしたまちづくり	p 9
視 点 2 安全・安心のまちづくり	p 14
視 点 3 沼津駅周辺整備を中心とした中心市街地のまちづくり	p 16
視 点 4 中心市街地と各拠点の連携	p 20
第 3 章 将来都市構造（案）	p 34

はじめに. 都市計画マスタープラン改定の必要性

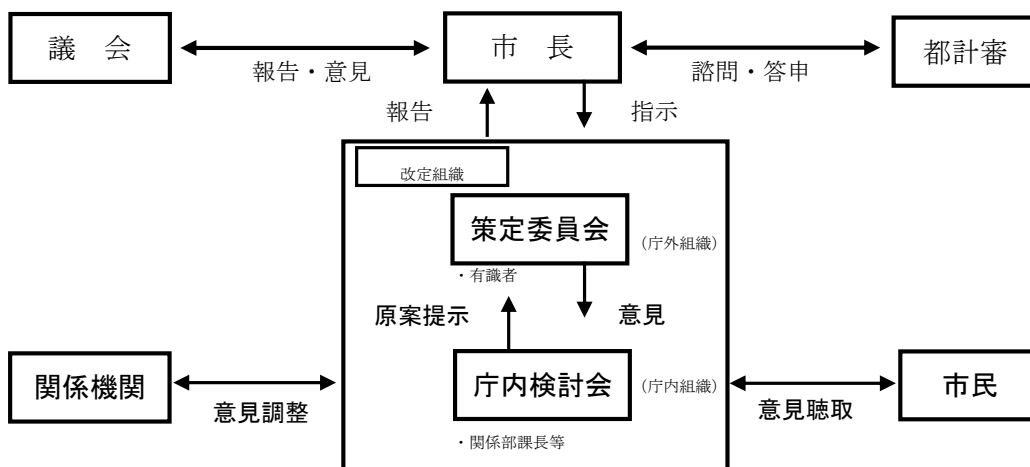
都市計画マスタープランの改定の目的

沼津市においては、平成 13 年 3 月に都市計画マスタープランを策定し、市のまちづくりの基本指針として活用するとともに、この内容について各種の取組みを進めてきました。

その後、策定から約 15 年が経過し、新東名高速道路や東駿河湾環状線などの新たな基盤整備や東日本大震災の発生に伴う自然災害への対応など、社会・経済状況の変化をはじめとした市のまちづくりを取り巻く環境が大きく変化してきたことから、それらに対応した計画とする観点から改定を行います。



【検討体制】



第1章 沼津市を取り巻く社会状況の変化

1. 都市全体の活力低下

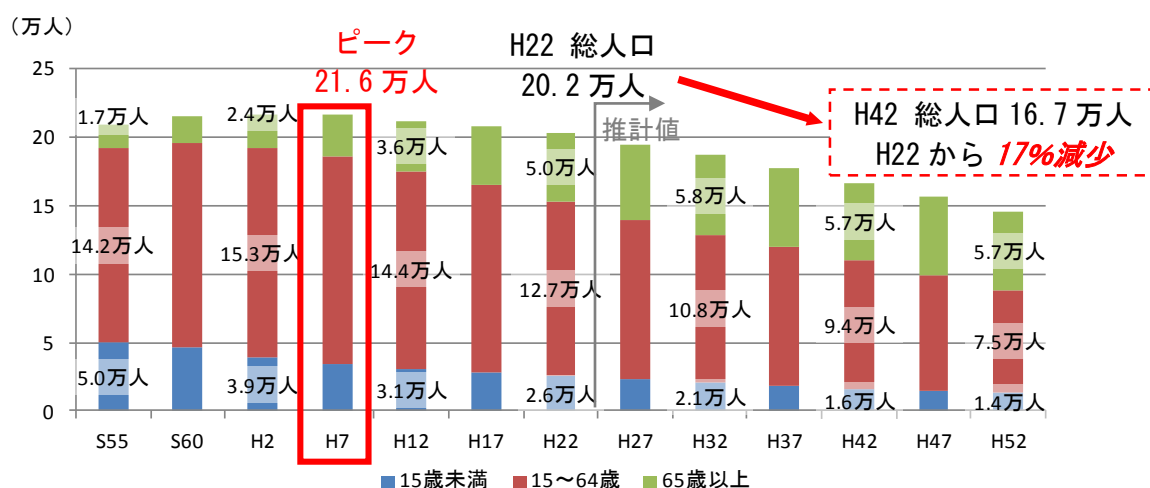
人口は、平成7年をピークに減少に転じ、平成24年には転出超過で全国ワースト7位、さらに平成25年には全国ワースト6位（総務省2013年人口移動報告）という結果となりました。

産業面でも事業所の転出が続いて就業の場が縮小し、中心市街地では沼津駅前の大型店が撤退するなど、都市全体の活力が低下しています。

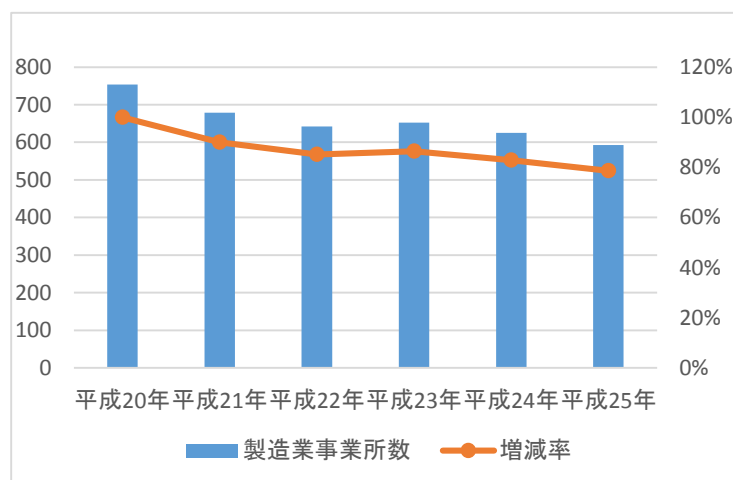
とりわけ、本市の商業においては、周辺市町と比較して、これまで広域的な吸引力のある大型商業施設の立地が少なく、人々の消費行動の広域化とあいまって商業の弱体化が進んでいます。

このため、新たな産業の立地を受け止める都市整備が必要です。

《 年齢別の人口の推移 》

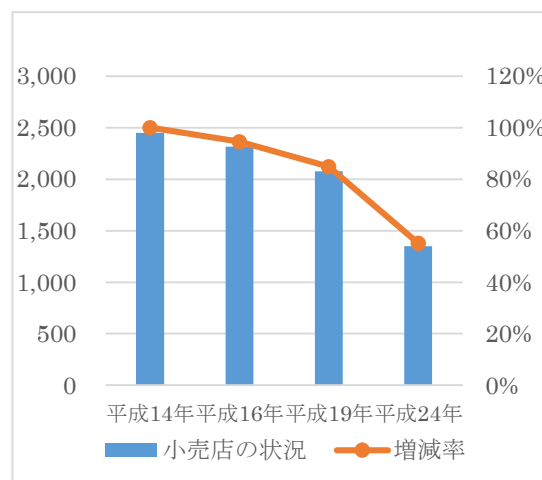


製造業事業所数の推移



資料：工業統計調査

小売業商店数の推移



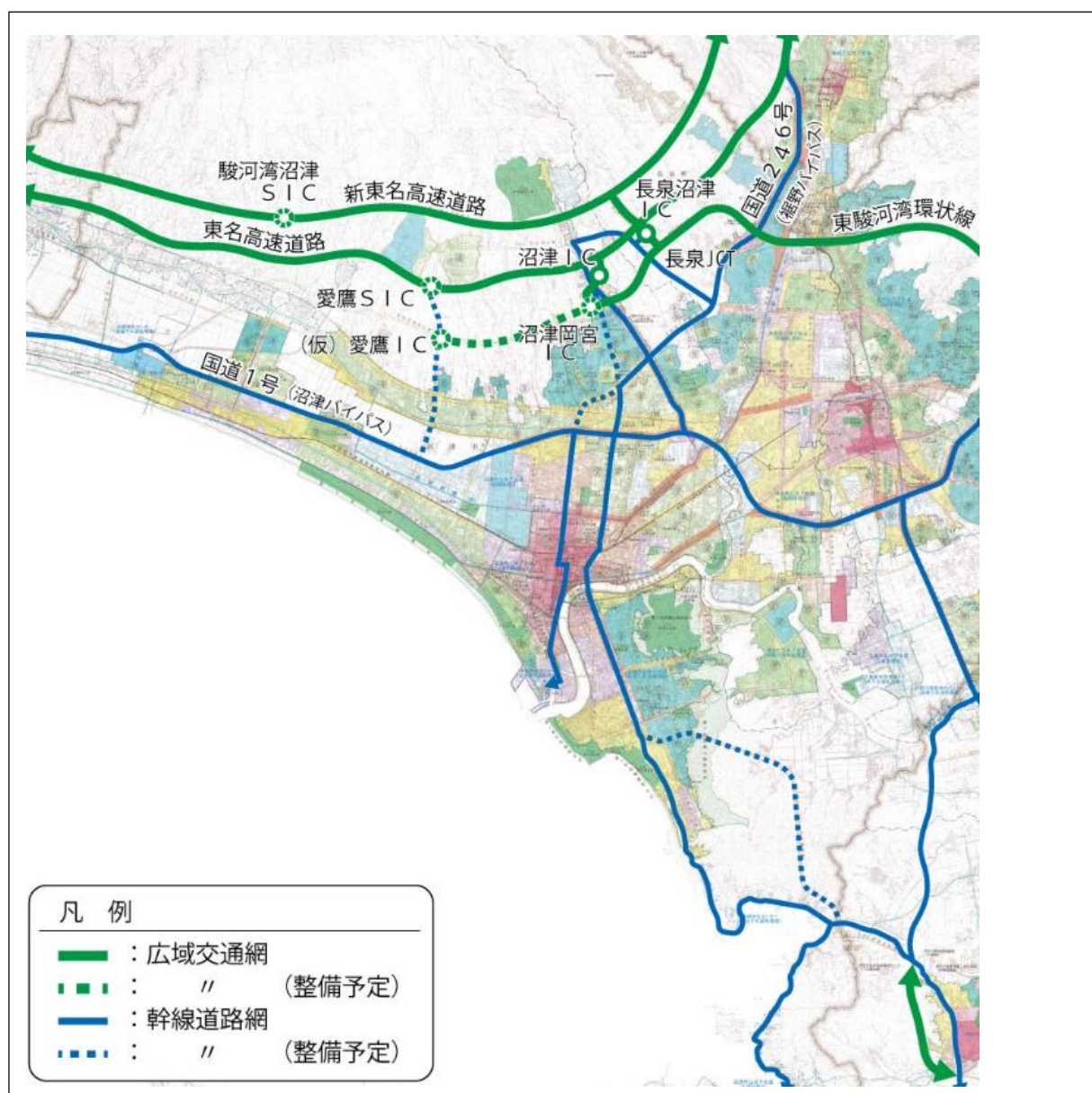
資料：商業統計調査及び経済センサス活動調査

2. 交通体系の変化

交通環境においては、新東名高速道路及び東駿河湾環状線が開通することにより、首都圏など広域からの自動車は、本市を通ることなく伊豆方面に向かうことが可能となり、渋滞が緩和する一方で、企業誘致などにおける伊豆の玄関口としての立地優位性や観光客による沿道サービス業への影響が懸念されます。

しかし、今後は東名愛鷹スマートインターチェンジ及び新東名駿河湾沼津スマートインターチェンジの設置や東駿河湾環状線の西側への延伸整備など、交通利便性が大きく向上することから、これを活かして交流人口や新たな産業を受け入れていく必要があります。

新たな交通基盤の整備

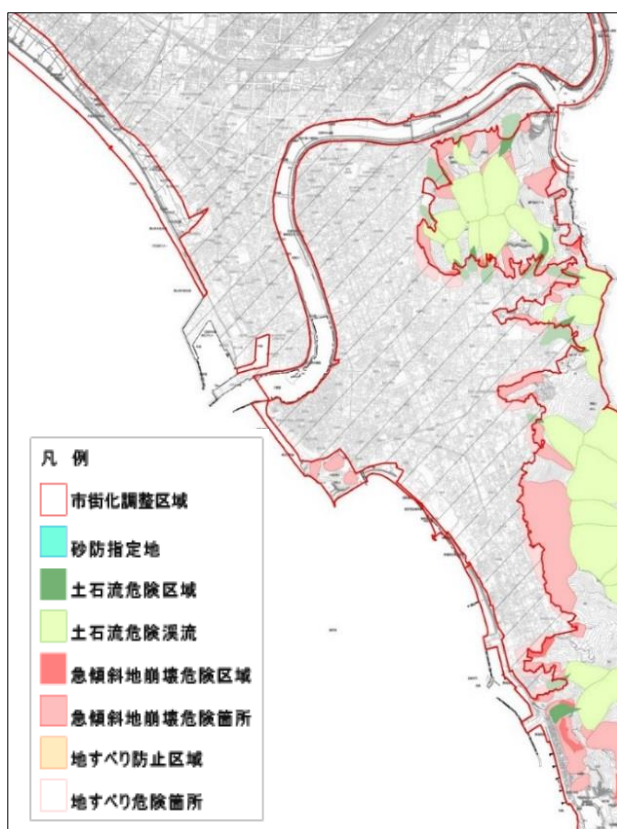


3. 津波など災害リスクへの懸念

東日本大震災の大津波を体験した平成 23 年以降、南海トラフ地震など、いつ起こるか分からない大地震による津波や、土砂災害などへの不安感が市民に広がっているため、災害に強い都市構造であることを市民に示していく必要があります。

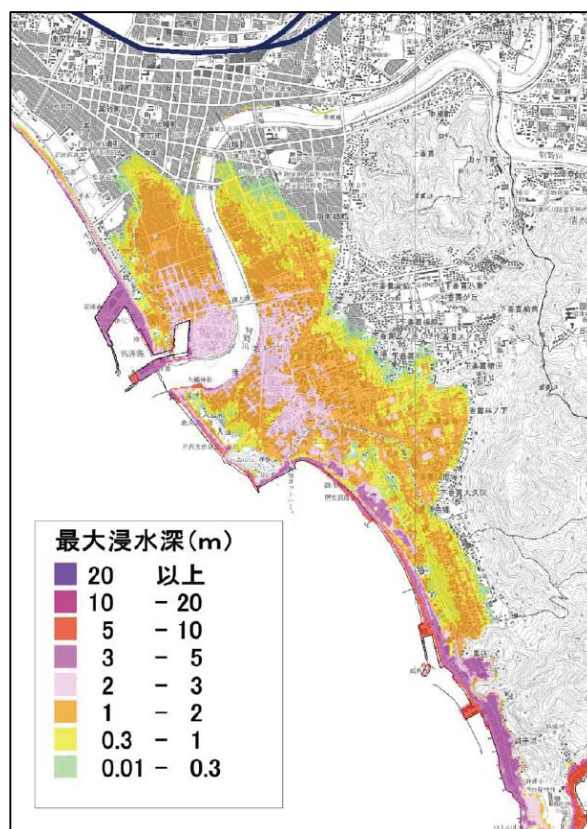
特に静岡県第 4 次地震被害想定により津波の浸水が想定される地域では、高齢化や経済的理由から転出しようとしてもできない、また、長い間住み続けてきた生活があり、地域への愛着があるなど、これからも住み続ける人がいるため、まちづくりの面からは、安心して生活ができるようなソフト面やハード面の防災対策が必要となります。

関連法令等の指定状況図（土砂災害）



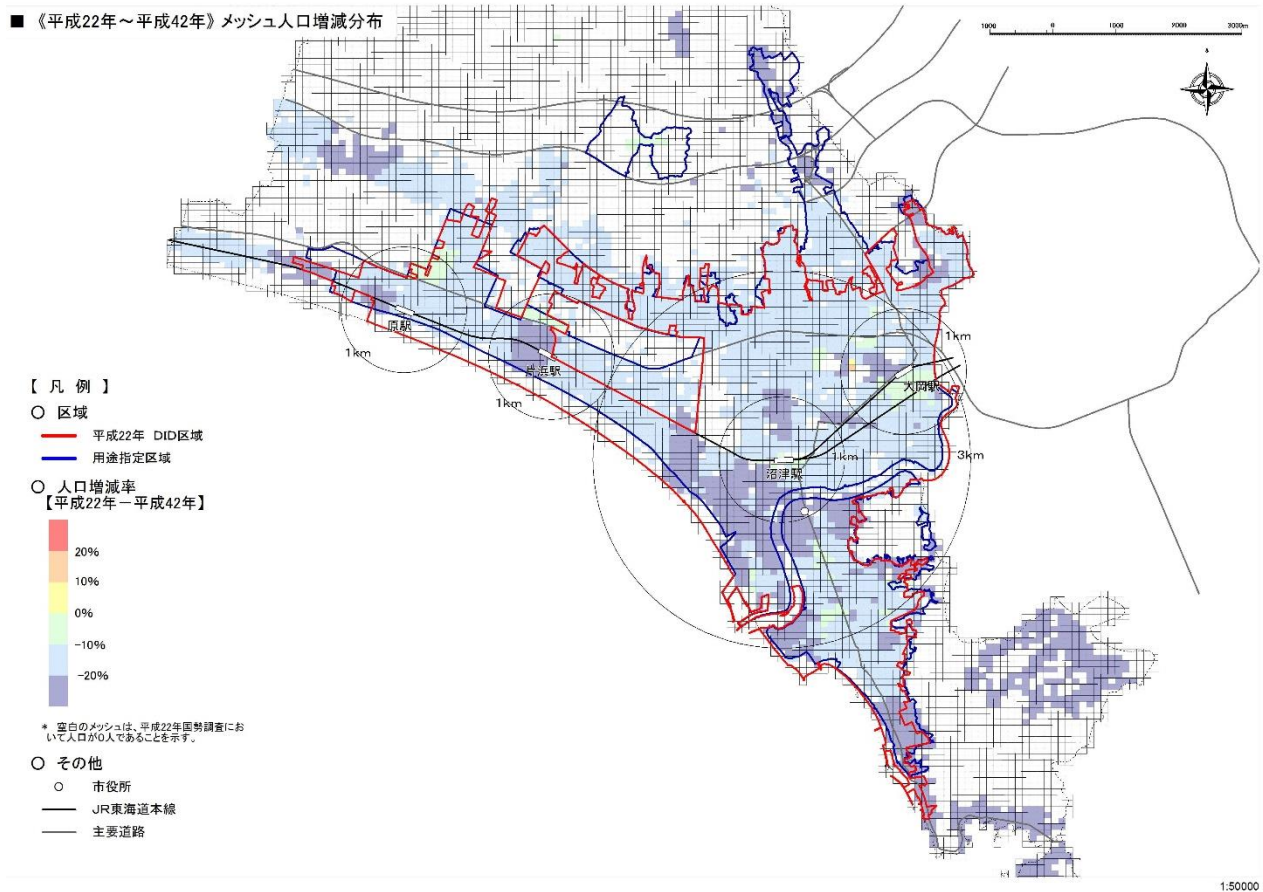
出典：静岡県防災 GIS 情報より作成

(津波浸水)

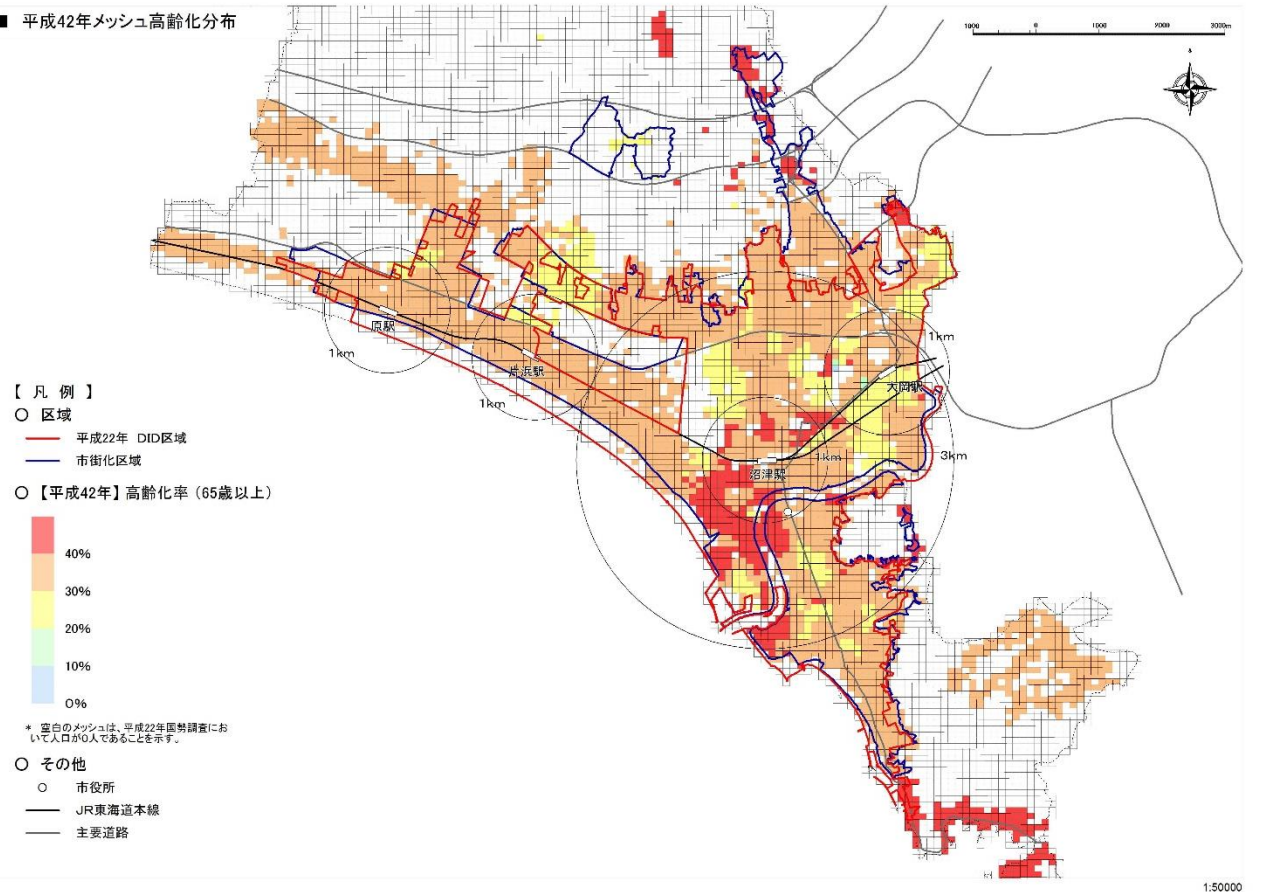


出典：静岡県 HP 静岡県津波浸水想定（沼津市）より作成

■ 《平成22年～平成42年》メッシュ人口増減分布



■ 平成42年メッシュ高齢化分布



4. 中心市街地の衰退

人口推計では、今後も人口減少が進んでいき、平成 42 年には約 16.7 万人と平成 22 年に比べて約 17%減少すると予測されています。

また、本来であれば人口密度を高めていきたい中心市街地においても、人口減少や高齢化率が高い地域があることも分かりました。

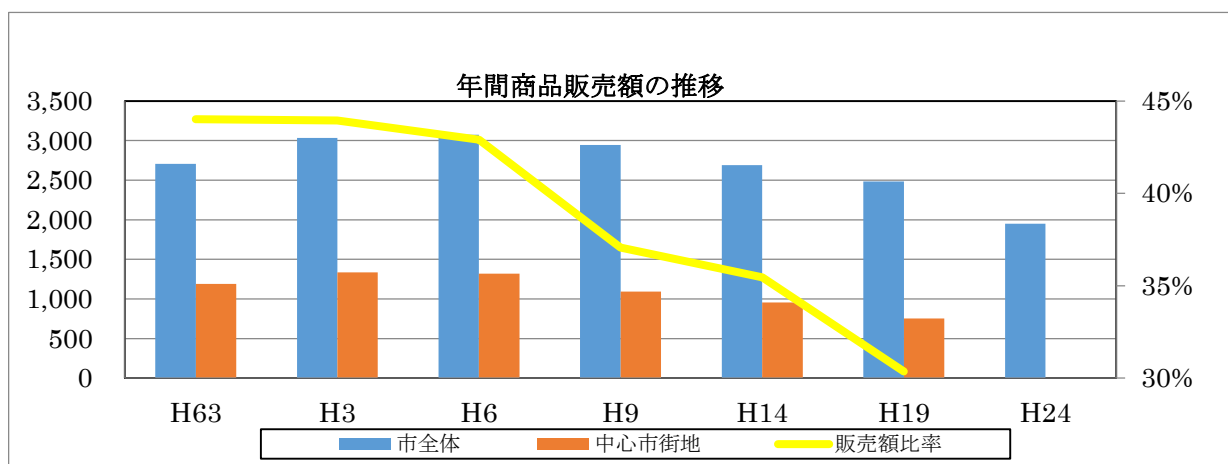
このような状況を踏まえ、中心市街地においては、既存のストックを活用しつつ、まちなか居住を促し、中心市街地の機能を再構築するとともに、沼津駅を中心とした公共交通を充実して地域の生活拠点の連携を図っていく必要があります。

【総人口】20.2 万人	 約 17%減少	【総人口】16.7 万人
【人口密度】55.7 人/ha（市街化区域）		【人口密度】46.0 人/ha（市街化区域）

（1）広域拠点性の低下

かつては広域から買い物などのため多くの来街者で賑わった中心市街地ですが、その後の自動車交通網の整備により消費行動の変化が進み、中心市街地では大型店の撤退や空き店舗が増え商業機能の低下が見られます。

全国の地方都市においても同様の傾向にありますが、広域的な吸引力のある新たな都市機能の導入を図りつつ、居住に軸足を置いた都市機能の再構築が必要となっています。



（２）居住の場の利便性の低下

沼津駅の周辺に広がる商店街には、戦災からの復興により昭和 20～30 年代に整備、開業した店舗のまま現在に至り、老朽化して耐震性に劣る建築物が多数存在しており、新たな機能への更新が進んでいません。

また、車社会の中で日用品を取り扱う商業施設や医療・福祉などの生活サービス機能は自動車交通の利便性が高い地域への立地が進んでおります。

今後は、こうした建築物の更新や、既存の建築物を活用した機能の導入など、居住環境の快適性、利便性を向上させる必要があります。

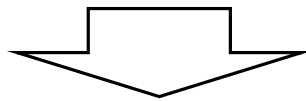


第2章 課題に対応したまちづくり

本市を取り巻く社会状況の変化を踏まえ、これらに対応したまちづくりの視点として、「新たな交通基盤を活かした」、「安全・安心の」、「沼津駅周辺整備を中心とした中心市街地の」、「中心市街地と各拠点の連携」といった視点でまちづくりを進めていく必要があります。

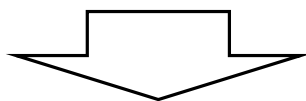
【社会状況の変化】

都市全体の 活力低下 ・人口減少の顕在化 ・少子高齢化の進行 ・事業所数、商店数の減少	交通体系の変化 ・新東名、東駿河湾環状線の開通 ・東名 SIC・新東名 SIC の開設 ・東駿河湾環状線の西側延伸	津波など災害 リスクへの懸念 ・東日本大震災の津波被害を考慮した静岡県津波浸水想定公表	中心市街地の衰退 ・広域拠点性の低下 ・居住の場の利便性低下
--	--	--	--



【課題】

・新たな産業の立地を促進する必要がある ・交通利便性を活かした人と産業を吸引する必要がある ・人々が安全・安心を感じる防災対策を進める必要がある ・中心市街地の機能の再構築を進めていく必要がある
--



【課題に対応したまちづくりの視点】

新たな交通基盤 を活かした まちづくり	安全・安心の まちづくり	沼津駅周辺整備 を中心とした 中心市街地の まちづくり	中心市街地と 各拠点の連携
------------------------------------	-------------------------	--	--------------------------

視点１．新たな交通基盤を活かしたまちづくり

平成 27 年度末に開設される東名愛鷹スマートインターチェンジ、平成 28 年度末に開設される新東名東駿河湾沼津スマートインターチェンジ、今後整備が予定されている東駿河湾環状道路の延伸という新たな交通基盤が整備されるため、産業立地の可能性がある地区が考えられます。

このため、東名高速道路、新東名高速道路等の交通基盤を活かした戦略的なまちづくりを行います。

戦略的なまちづくり事業地区の位置



▼
至中心市街地

新たな交通基盤を活かしたまちづくりの基本戦略

- インターチェンジへのアクセス道路など幹線道路の整備促進
- IC 及び SIC、アクセス道路周辺のエリアに産業立地を促進

新東名高速道路や東駿河湾環状線の開通による広域交通網の利便性の向上は、一方では、観光客や消費人口の確保、産業立地の面では、より広域的な競争にさらされることにもなります。

このため、交通基盤の優位性を活かせる地区に新たな産業や交流人口を受け止める機能を導入していくことが重要であり、交通基盤を活かせる次の5つの地区において、戦略を持って産業立地等を促す都市づくりを推進していきます。

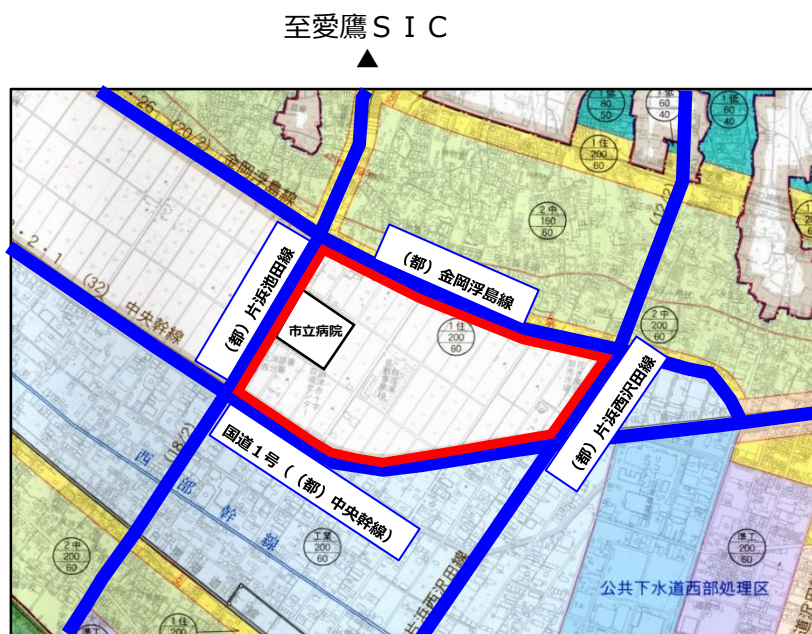
① 東椎路地区

市街地の一部を構成し、市立病院や物流施設など既存の施設が立地する本地区は、広域交通網と市街地をつなぐ位置にあることから、広域からの利用に適した地区であり、災害時には広域からの支援と被災した市街地が接する重要な拠点となる地区です。

こうした立地を活かし、災害時には防災拠点としての活用を視野に入れつつ、都市機能を導入するにあたっては、広域的な吸引力を持ち既存機能と連携することが可能な機能の導入を図り、複合拠点を形成していきます。

土地利用にあたっては、適正な機能誘導と基盤整備を行い、計画的なまちづくりを進めていきます。

- ・ 区域区分（市街化区域に編入し計画的なまちづくり）
- ・ 地区計画（都市機能の誘導、周辺住環境への配慮）
- ・ 公共空間整備（道路・公園、治水対策）



東椎路地区の位置図

【複合拠点の形成】

既存の医療・福祉、物流の機能立地と、高速交通体系へのアクセスの向上を背景に、本市の活性化に必要な商業機能を加え、さらに地域産業への貢献も視野に入れ、商業、医療・福祉、物流の複合拠点としての"まちづくり"を目指します。

商業・医療・福祉・物流の複合拠点としての"まちづくり"



② 沼津 I C 周辺

周辺の環境や景観に配慮し、沼津工業団地と一体性をもった都市的土地利用を推進します	
土地利用の方向性	○隣接する市街化区域との連続性や、現況森林などの自然環境を考慮しながら、景観に配慮した都市的土地利用の推進
想定される導入機能例	○物流加工業や製造業
まちづくり方針	○緑地との調和など景観保全に配慮した魅力ある業務地の形成

③ 新東名長泉沼津 I C 周辺

周辺の環境や景観に配慮し、ファルマバレープロジェクトや内陸フロンティアを拓く取組と連携した都市的土地利用を推進します	
土地利用の方向性	○隣接する市街化区域との連続性や、現況森林などの自然環境を考慮しながら、景観に配慮した都市的土地利用の推進
想定される導入機能例	○物流加工業や地域振興に資する産業
まちづくり方針	○緑地や良好な居住環境との調和を図りつつ、景観保全に配慮した魅力ある業務地の形成

④ 愛鷹 S I C 周辺

内陸のフロンティアを拓く取組の推進区域として、恵まれた自然環境を活かした基盤整備と適正な土地利用を誘導するとともに、周辺の居住環境に配慮した都市的土地利用を誘導します	
土地利用の方向性	○周辺の居住環境や、自然環境を考慮しながら、景観に配慮した都市的土地利用の誘導
想定される導入機能例	○先端型技術産業の工場や物流加工業、自然環境と調和した機能など
まちづくり方針	○緑地や良好な居住環境との調和を図りつつ、景観保全に配慮した魅力ある業務地の形成

⑤ 駿河湾沼津S I C周辺

東海大学跡地を核にして周囲の農業との調和に配慮しつつ、都市的土地利用を誘導します。

土地利用の 方向性	○周辺の農業や自然環境を考慮しながら、景観に配慮した都市的土地利用の誘導
想定される 導入機能例	○農作物の研究開発を進める先端研究施設など
まちづくり方針	○農地や緑地との調和を図りつつ、景観保全に配慮した魅力ある業務地の形成

視点２．安全・安心のまちづくり

本市が目指すまちづくりは、より災害に強く、そして、たとえ災害を受けても円滑な復旧・復興が可能となる方向へ向けていくことが重要です。

地震による延焼や倒壊・津波をはじめとして洪水、土砂災害など、予想される災害は様々ですが、各地区の特性により被害は異なるため、それらに対応した市民、事業者、行政の協働による安全で魅力的なまちづくりを進めていきます。

地域防災計画、静岡県広域受援計画と連係を図りながら、災害発生の防止に努めるとともに、災害発生時における被害の拡大防止や円滑な避難、救援救助、消火活動を支える都市基盤の充実を図ります。

安全・安心のまちづくりの基本戦略
○危険性を回避し、住み続けられるまちの実現に向けた行政と地域が一体となった災害に強い都市構造への転換
○行政と地域の役割の明確化と短期・長期による複合的な取り組みの推進

(1) 災害に強い都市構造の形成と緊急輸送経路確保の方針

広域的な被害が想定される南海トラフ地震に対応した防災拠点の形成を図るとともに、これらをつなぐ緊急輸送経路を確保していきます。

- ・ 防災拠点の整備、充実（沼津駅周辺地区、市立病院周辺地区（東椎路）、愛鷹運動公園、沼津港、高速道路のＩＣ及びＳＩＣ）
- ・ 公共空間の整備（緊急輸送路となる幹線道路の整備）

(2) 市街地の延焼・倒壊等対策の方針

延焼遮断機能の強化や緊急車両の通行、救援物資輸送経路を確保します。

また、市民の避難地となる公園、学校等の防災機能の強化を図るとともに、安全な避難ができるよう避難路の安全性向上に努めます。

- ・ 建築物等の耐震不燃化促進
- ・ 土地区画整理事業（狭隘道路や老朽化建築物の解消）
- ・ 公共空間の整備（物資輸送経路の確保、避難路の安全性向上、避難地の防災性向上）

(3) 津波浸水対策の方針

長期的には、津波浸水域、浸水深の減少や避難時間の確保を図るため、海岸や河川の津波防護施設の整備・改良を行うことや、災害時の通行性を確保するため、道路及び橋りょう、鉄道等の交通インフラの耐浪化、耐水化対策に努めていきます。

しかし、南海トラフ地震がいつ発生するのか想定できない中で、短期的な対策をしていくことも必要であり、住民自らが適切な避難行動をとり被害を最低限に抑えることができるよう災害避難行動計画を策定するなど減災対策を進めていきます。

【長期的取組】

- ・ 海岸や河川の津波防護施設の整備・改良
- ・ 避難地、避難路の確保（道路、公園施設等の耐浪・耐水化など）
- ・ 建築物の耐浪化など改良の検討

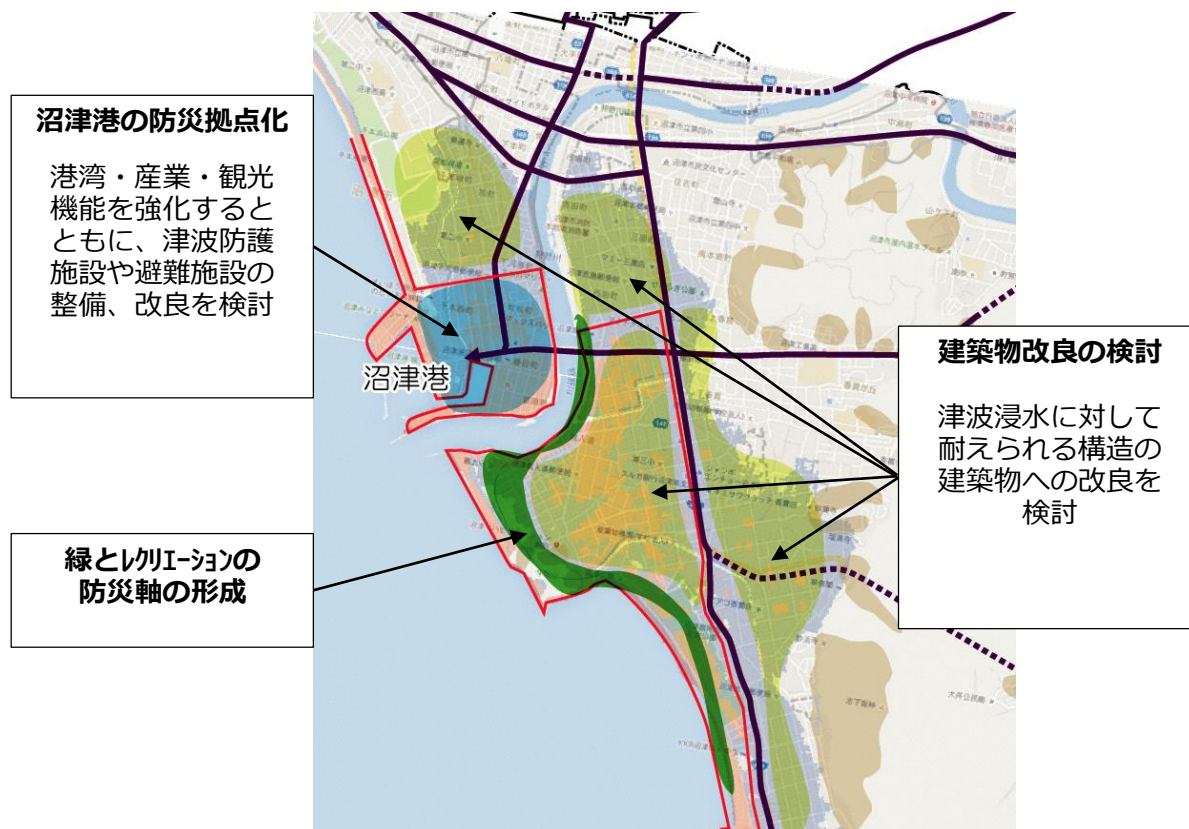
【短期的取組】

- ・ 避難施設（避難ビル等）の指定整備や短期的な避難路の確保

津波の際に避難者を受け入れるための避難ビルの指定や、避難路（市の指定避難路や私道等を利用できる承諾を得る避難路）の確保などに努めます。

- ・ 災害避難行動計画による減災対策の推進

市民が参加する「津波避難検討ワークショップ」を開催し、津波情報、地域の課題、避難方法の共有化を図ります。



視点３．沼津駅周辺整備を中心とした中心市街地のまちづくり

沼津駅を中心とする中心市街地には、商業機能を中心に既存の都市基盤、都市機能のストック（道路等の都市基盤、学校、公共施設、福祉、公共交通網等）が集積しています。しかしながら、これらのストックが施設の老朽化などで、現在のニーズに合った形で活用されておらず、また、災害時の防災力も低下しているのが現状です。

このため、鉄道高架を中心とした沼津駅周辺整備に伴い沼津駅周辺に生じる開発可能地である鉄道施設跡地などを活用して、戦略的に新たな都市機能を再配置するとともに、既存のストックについて民間投資等を活用した更新やリノベーションなど、住宅の供給や居住を支える機能への転換を図り、都市全体のコンパクト化を実現していきます。

沼津駅周辺整備を中心とした中心市街地のまちづくりの基本戦略
○拠点性の回復と魅力の向上による中心市街地の再生＝都市構造の再構築 ○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（公共施設の再編計画との連動、公共交通網の強化）

（１）沼津駅周辺総合整備事業の推進

①都市基盤整備による中心市街地の強化

中心市街地においては、鉄道高架事業、土地区画整理事業などからなる沼津駅周辺総合整備事業により、防災や景観に配慮した、道路・公園などの公共空間を整備するとともに、都市機能の再編集約や南北市街地の一体化を図ります。

②新たに生まれた土地を活かした都市構造全体の再構築

鉄道の高架化及び沼津駅周辺の土地区画整理事業の実施により、高架下や鉄道施設跡地など新たに活用できる土地が生まれます。

これを活かして、医療・福祉、防災、行政機能など生活に密接した新たな都市機能を導入し、市全体の公共施設の再配置や民間施設の立地の誘導を推進します。

既存の建築物においては、町方町・通横町地区の市街地再開発事業をはじめ、優良建築物等整備事業などによる更新やリノベーションなどを進めていきます。

【沼津駅周辺における機能集積の考え方】



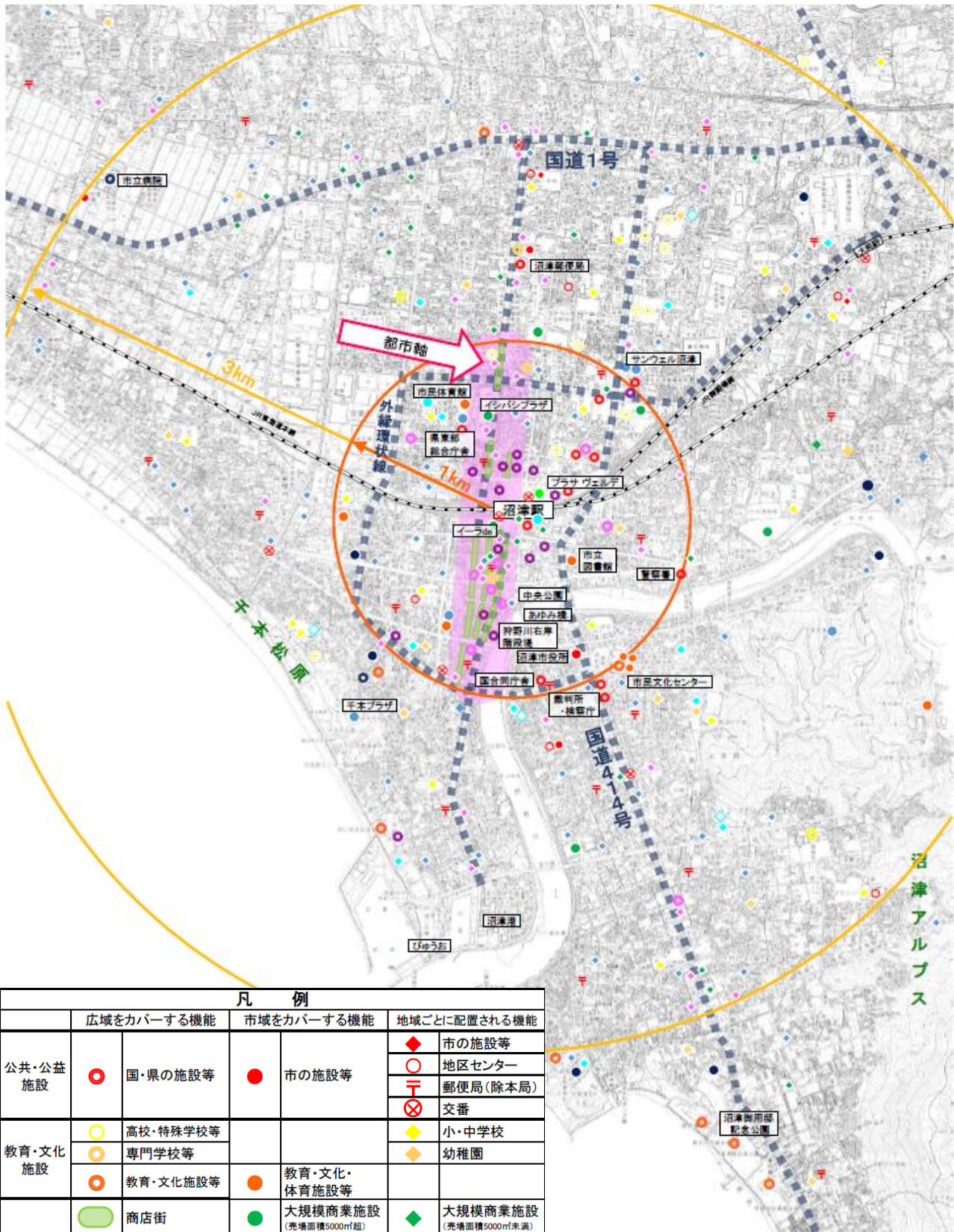
【沼津駅周辺総合整備事業を実施するエリア】

- ①中心拠点エリア：鉄道高架事業、沼津駅南第二地区土地区画整理事業
- ⑤-2 まちなか居住誘導エリア西（南西地区）：沼津駅南第一地区土地区画整理事業、
- ⑥-1 まちなか居住誘導エリア東（北東地区）：静岡県東部拠点第二地区土地区画整理事業
- ⑥-2 まちなか居住誘導エリア東（東地区）：静岡県東部拠点第二地区土地区画整理事業

【その他中心市街地におけるまちづくりエリア】

- ②駅北商業・業務エリア：プラサヴェルデ等の集客を商店街に波及させる取組を実施するエリア
- ③駅南商業・業務エリア：町方町・通横町地区第一種市街地再開発事業
- ④健康・文化交流促進エリア：香陵公園周辺整備事業
- ⑤-1 まちなか居住誘導エリア西（北西地区）：工業地との共存に配慮した良好な居住環境の形成を図るエリア
- ⑤-3 まちなか居住誘導エリア西（南地区）：商業と生活関連サービス、高齢者福祉等の充実を図るエリア

【都市機能の集積状況】

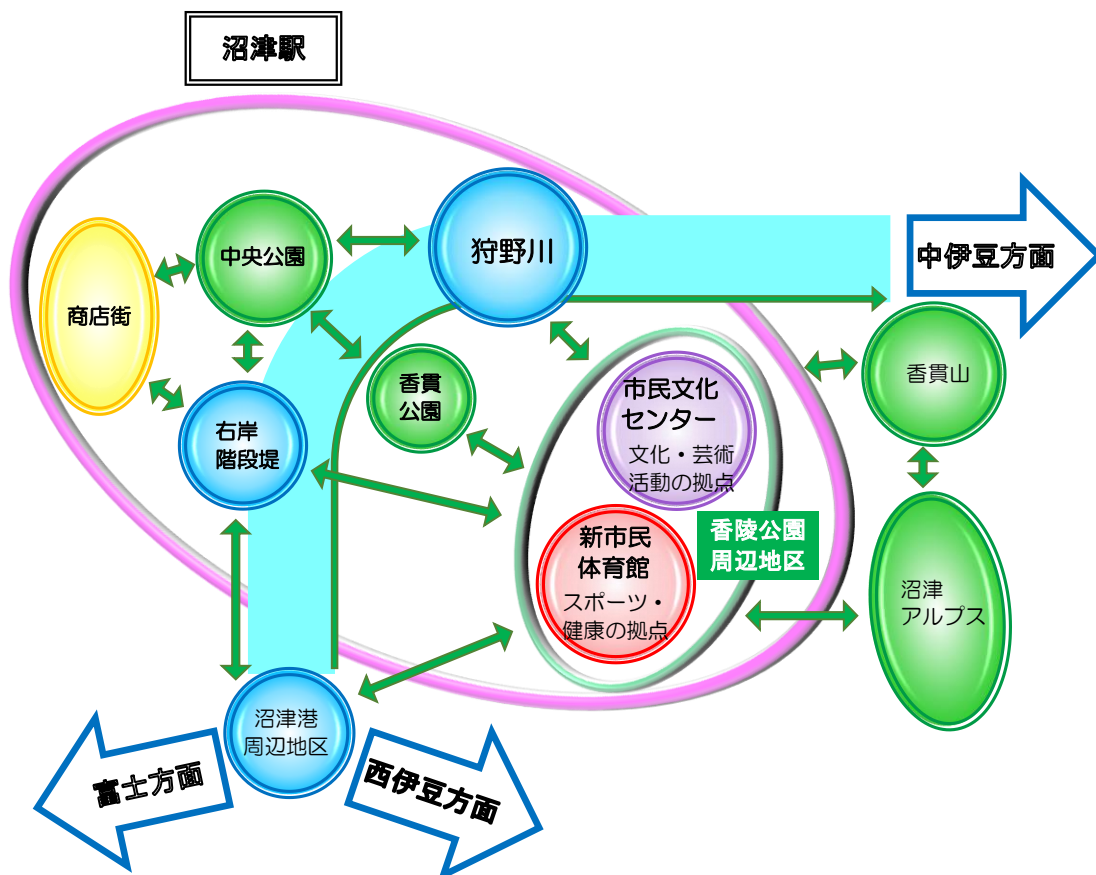


凡 例					
	広域をカバーする機能		市域をカバーする機能		地域ごとに配置される機能
公共・公益施設	●	国・県の施設等	●	市の施設等	◆ 市の施設等
					○ 地区センター
					〒 郵便局(除本局)
					⊗ 交番
教育・文化施設	○	高校・特殊学校等	●	教育・文化・体育施設等	◆ 小・中学校
	○	専門学校等			◆ 幼稚園
	○	教育・文化施設等			
商業・業務施設	●	商店街	●	大規模商業施設(売場面積5000㎡超)	◆ 大規模商業施設(売場面積5000㎡未満)
	○	金融機関(都銀支店・地銀本店等)			◆ 金融機関(地銀・信金支店等)
	○	宿泊施設	●	映画館	
	○	総合病院	●	病院	
医療・福祉施設			●	子育て支援施設	◆ 保育園
			●	子育て支援センター	◆ 子育て支援センター
			●	保健・福祉施設	◆ 福祉事業所等(通所)

(2) 狩野川を活かした健康・文化・交流機能の強化

まちなかを流れる狩野川は、歩行者と自転車の回遊の幹線ともいえます。

このため、あゆみ橋でつながれた中央公園と香貫公園、さらには、香陵公園周辺地区を中心に、香貫山から沼津アルプス、沼津港から海岸線に向かう回遊ルートを形成していきます。



健康・文化・交流ゾーン形成イメージ

① 香陵公園周辺地区

新市民体育館の建設をはじめ、既存の文化施設等を含めた計画的な整備を推進し、健康・文化ゾーンを形成します。

② 沼津港周辺地区

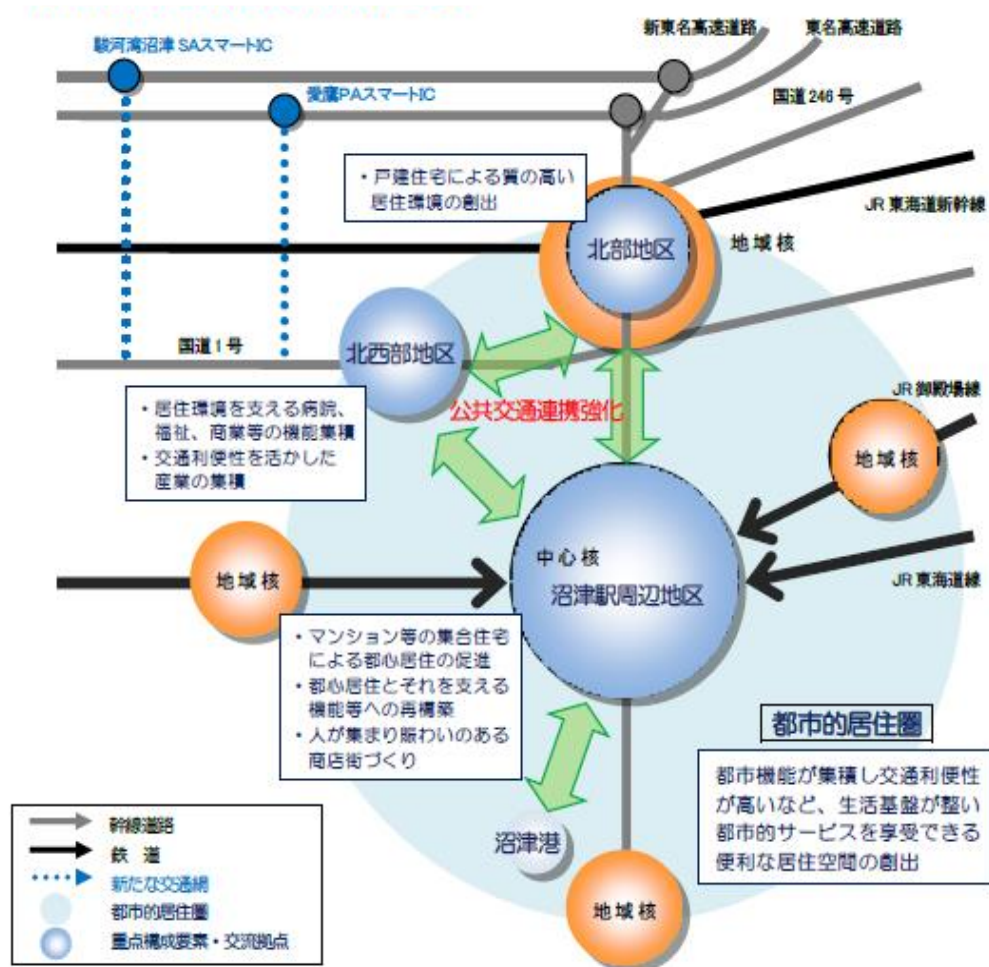
県東部地域や伊豆地域への玄関口としての機能や、水産業、飲食業、観光業の機能向上を促進し、活力ある安全・安心な交流ゾーンを形成します。

視点4．中心市街地と各拠点の連携

第4次沼津市総合計画では、「人と環境を大切にする県東部広域拠点都市・沼津」を将来都市像として掲げ、社会環境の変化を踏まえてコンパクトなまちづくりに取り組む必要性和、本市の都市構造を基本構想において明らかにしています。

これを受けて、市は沼津駅を中心とする都市的居住圏における生活利便性を向上させるとともに、地域の生活拠点に都市機能を誘導するなど、コンパクトなまちづくりを進めていきます。これと同時に、市街地の周辺部においても交通利便性が高まり、土地利用の可能性が高まる区域では、新たなまちづくりを展開し、これを「柔軟な土地利用」として双方の両立を図るとというのが沼津市のコンパクトシティの考え方です。

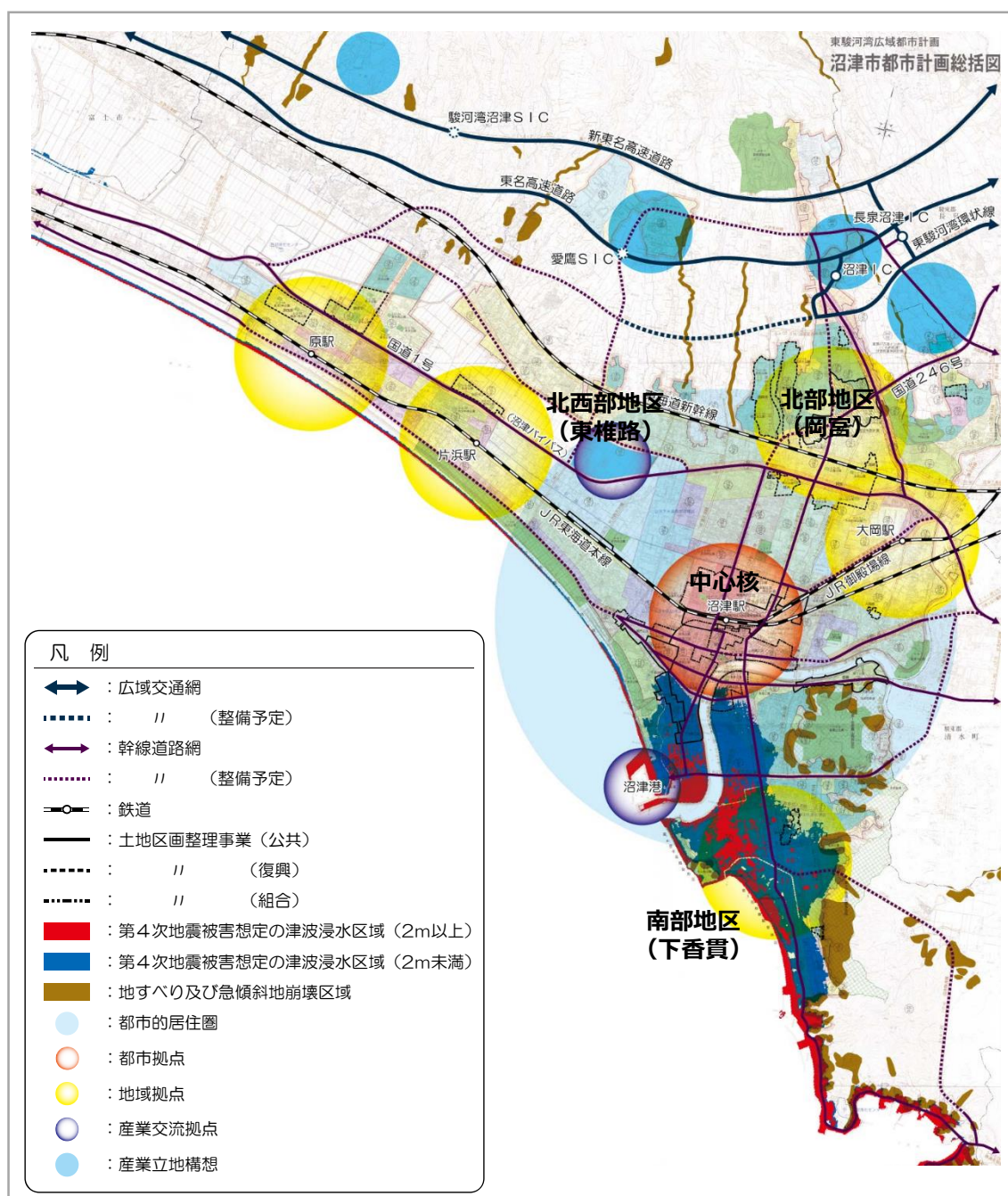
【第4次総合計画における都市的居住圏のまちづくりイメージ】



(1) 都市計画マスタープランにおける拠点の位置づけ

第4次沼津市総合計画に位置づけられた核等について、以下のとおり拠点として位置づけ、まちづくりを進めていきます。

- ・本市の中心であり、中心核・重点構成要素に位置づけられている沼津駅を「都市拠点」
- ・広域交通の結節点として産業立地を推進する北西部地区を「産業交流拠点」
- ・内港の水産業・観光業、外港の物流業などの産業が立地して多くの交流が生まれている沼津港を「産業交流拠点」
- ・鉄道駅周辺やバス交通等の利便性が高く、人口集積が見られる地域の中心部を「地域拠点」



中心市街地と各拠点の連携の基本戦略
○地域拠点における、地域特性に応じた日常生活に必要な機能集積の推進 ○公共交通網の強化による中心市街地との機能分担と連携

(2) 拠点の考え方

都市拠点（沼津駅周辺地区）

市の中心であり県東部地域の都心として、さらには都市的居住圏の中心として、高次都市機能の集積を図ります。

- ・県東部地域の拠点都市にふさわしい高次都市機能の集積を図ります。
- ・沼津駅周辺総合整備事業により、駅南北地区の一体化と回遊性の向上を図ります。
- ・老朽商業施設の建築物の更新等により、都心居住とそれを支える機能等への再構築を図ります。
- ・特色と魅力ある個店の集積を図り、人が集まりにぎわいのあるまちづくりを進めます。

産業交流拠点

①北西部地区（東椎路）

- ・市立病院を中心とする医療・福祉機能、広域的商業機能、物流機能など複合機能を有する産業交流拠点を形成します。

②沼津港

- ・港湾、水産業、観光機能を強化した港まちづくりを推進し、産業交流拠点を形成するとともに公共交通の利便性の向上を図ります。

地域拠点

鉄道駅周辺や、基幹的なバス路線の沿線地域など、生活や移動に便利な地域を地域拠点とし、利便性が高く安心して住むことのできる質の高い生活環境を創出します。

①原駅周辺地区

②片浜駅周辺地区

③大岡駅周辺地区

④北部地区（岡宮）

⑤南部地区（下香貫）

これらの拠点を有機的につなぎ、人が行き交い、機能を補完し合う交流と連携の軸として、公共交通網の維持・向上と道路網の体系化を図ります。

(3) 地域拠点の現況とまちづくりの考え方

①原駅周辺

<人口>

- 1 km 圏の人口は 13,083 人、世帯数は 5,016 世帯。
- 1 km 圏の人口密度は、20～49 人/ha のエリアが多い。

総人口	13,083人
男	6,530人
女	6,553人
世帯総数	5,016世帯

<都市・交通基盤>

- JR 東海道本線の原駅がある。
- バス路線は、富士急バス路線、ミューバスが通っている。
- 道路は、国道 1 号、県道東柏原沼津線（旧東海道）、（都）原青野線が通っている。
- 主要施設は、原小学校、原中学校などの教育施設、地区センターなどが立地している。

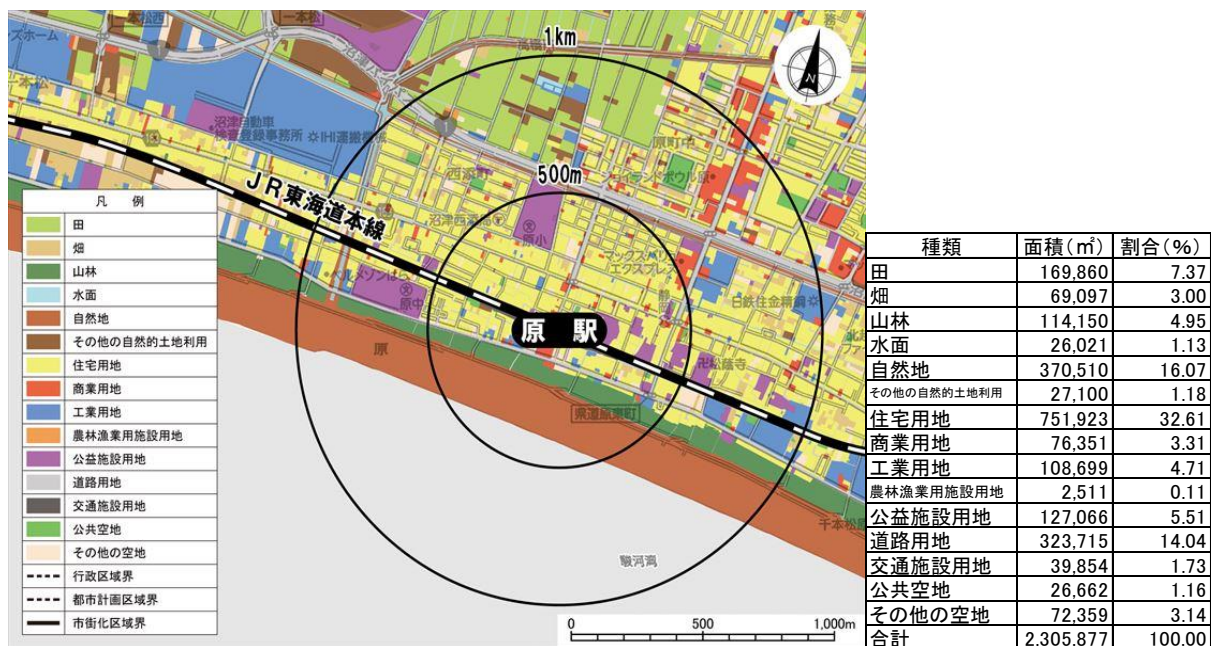
■都市・交通基盤（都市計画道路、公共交通、主要施設）



＜土地利用・建物用途＞

- ・拠点から1 km 圏の土地利用は、住宅用地が最も多く、次いで田、公益施設用地となっている。
- ・拠点から1 km 圏の建物用途は、住宅が最も多く、次いで共同住宅、文教施設となっている。
- ・拠点の周辺の土地利用・建物用途の特徴として、原駅に近接して大規模な住宅団地など計画的に開発された住宅が形成されており、近年では幹線道路沿いに工業集積も進んでいる地域となっている。

■土地利用



【原駅周辺地区のまちづくりの考え方（案）】

原駅周辺の基盤整備や生活に必要な機能の誘導などにより、安全で安心な居住空間を創出します。また、特色ある歴史資源の保全・活用により、魅力ある地域づくりをします。

②片浜駅周辺

<人口>

- ・ 1 km 圏の人口は 14,930 人、世帯数は 5,882 世帯。
- ・ 1 km 圏の人口密度は、20～49 人/ha のエリアが多い。
- ・ また、拠点から西側の幹線道路沿いの人口密度が高くなっている。

総人口	14,930人
男	7,257人
女	7,673人
世帯総数	5,882世帯

<都市・交通基盤>

- ・ JR 東海道本線の片浜駅がある。
- ・ バス路線は、富士急バス路線、ミューバスの路線が通っている。
- ・ 国道1号をはじめとする道路など東西方向の道路が充実している。
- ・ 主要施設は、今沢小学校、今沢中学校などの教育施設、地区センター、沼津市文化財センターなどの文化施設が立地している。

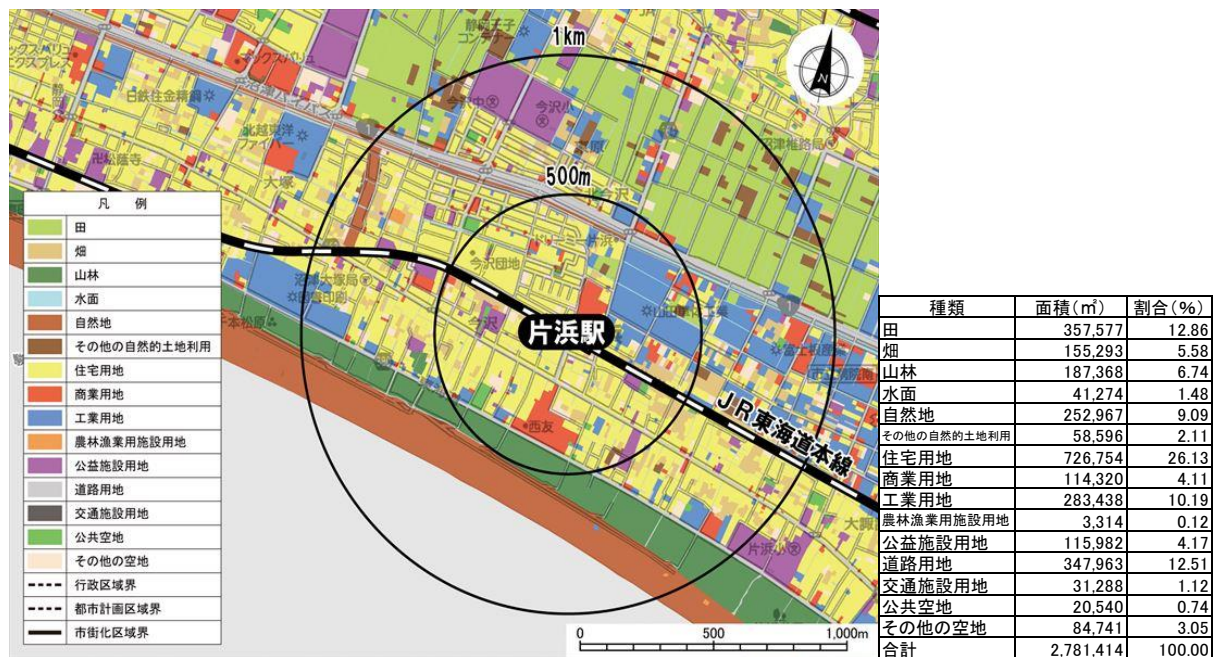
■都市・交通基盤（都市計画道路、公共交通、主要施設）



＜土地利用、建物用途＞

- ・拠点から1 km 圏の土地利用は、住宅用地が最も多く、次いで田、工業用地となっている。
- ・拠点から1 km 圏の建物用途は、住宅が最も多く、次いで軽工業施設、共同住宅、重工業施設となっている。
- ・拠点の周辺の土地利用・建物用途の特徴として、片浜駅の北側には、大規模な住宅団地と計画的に開発された住宅が立ち並んでおり、国道1号線より北側には田などの農地が多く、また、JR 東海道本線と国道1号の間は中小工場が集積した工業地となっている。

■土地利用



【片浜駅周辺地区のまちづくりの考え方（案）】

住宅地と工業地が共存して発達してきた地域特性を踏まえ、安全で安心な居住環境の向上と工場の操業環境の向上を図ります。

③大岡駅周辺

＜人口＞

- ・ 1 km 圏の人口は 27,134 人、世帯数は 11,145 世帯。
- ・ 1 km 圏の人口密度は、50～99 人/ha のエリアが多く、人口密度が高い地域となっている。

総人口	27,134人
男	13,547人
女	13,587人
世帯総数	11,145世帯

＜都市・交通基盤＞

- ・ JR 御殿場線の大岡駅がある。
- ・ バス路線は、伊豆箱根バス路線、富士急バス路線が通っている。
- ・ 道路は、国道 1 号、246 号、414 号が結節するジャンクションがある。
- ・ 主要施設は、大岡小学校、大岡中学校などの教育施設、地区センターなどが立地している。

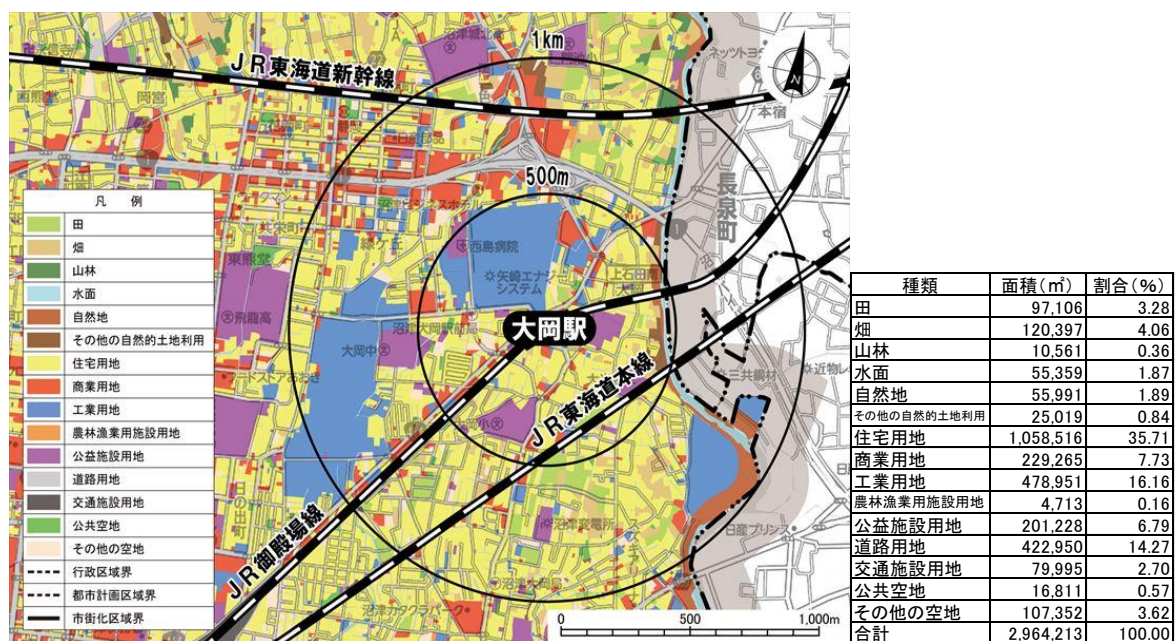
■都市・交通基盤（都市計画道路、公共交通、主要施設）



＜土地利用＞

- 拠点から1 km 圏の土地利用は、住宅用地が最も多く、次いで工業用地、畑となっている。
- 拠点から1 km 圏の建物用途は、住宅が最も多く、次いで重工業施設、共同住宅となっている。
- 拠点の周辺の土地利用・建物用途の特徴として、大岡駅の北側や西側に大規模な工場が立地して工場と住宅が併存しており、幹線道路（国道1号、246号、414号）沿いには商業施設が集積している。

■土地利用



【大岡駅周辺地区のまちづくりの考え方（案）】

生活環境を高める基盤整備や生活に必要な機能の誘導、地域内の農地を活用するなどにより、うるおいのある便利で質の高い住宅地を形成します。

④北部地区（岡宮）

＜人口＞

- ・ 1 km 圏の人口は 22,671 人、世帯数は 9,083 世帯。
- ・ 1 km 圏の人口密度は、20～49 人/ha のエリアが多い。
- ・ また、拠点から南西の人口密度が高くなっている。

総人口	22,671人
男	11,288人
女	11,383人
世帯総数	9,083世帯

＜都市・交通基盤＞

- ・ 主なバス路線は、富士急バス路線が通っているが、南北方向の路線が多く、東西方向の路線が少ない。
- ・ 主要施設は、沼津東高等学校、沼津城北高等学校、門池中学校などの教育施設、グルメ街道などの観光施設等が立地している。

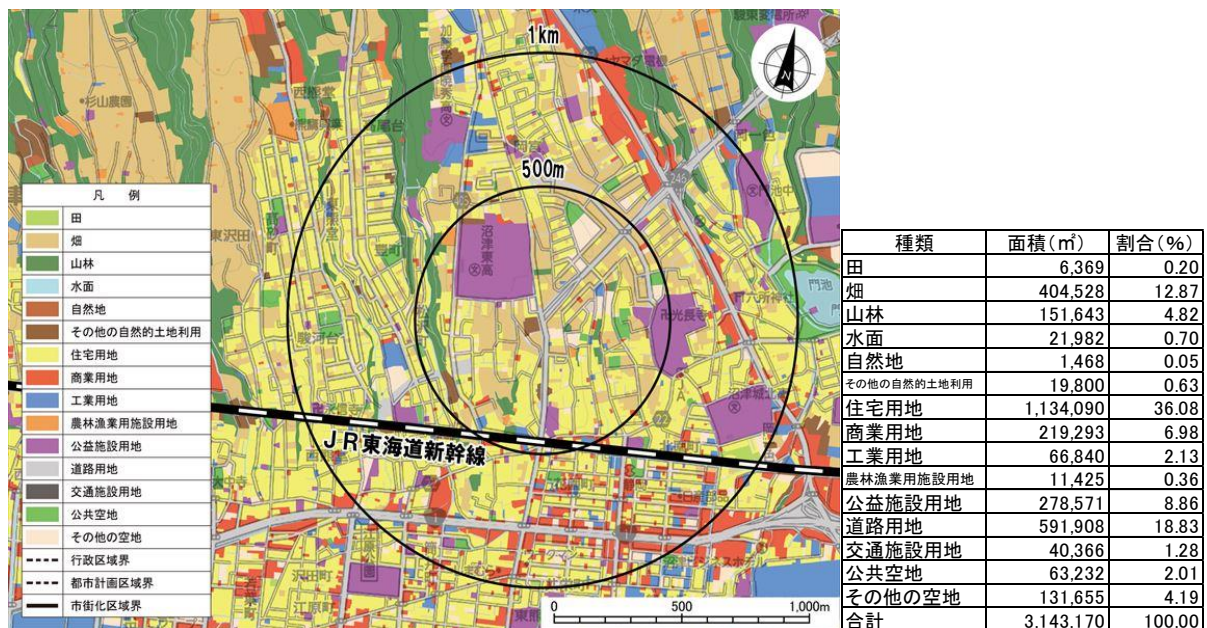
■都市・交通基盤（都市計画道路、公共交通、主要施設）



＜土地利用・建物用途地域＞

- ・拠点から1 km 圏の土地利用は、住宅用地が最も多く、次いで畑、公益施設用地となっている。
- ・拠点から1 km 圏の建物用途は、住宅が最も多く、次いで共同住宅、文教施設となっている。
- ・拠点の周辺の土地利用・建物用途の特徴として、住宅と混在するように畑や文教施設が集積しており、幹線道路（（都）黄瀬川沼津インター線）沿いに商業施設が集積している。

■土地利用



【北部地区のまちづくりの考え方（案）】

東名高速道路などの広域交通の利便性を活かした機能の誘導、住宅地を創出する基盤整備など、沿道のにぎわいと安全で質の高い居住空間の調和したまちづくりをします。

⑤南部地区（下香貫）

<人口>

- ・1km圏の人口は21,598人、世帯数は8,203世帯。
- ・1km圏の人口密度は、50～99人/haのエリアが多く、人口密度が高い地域となっている。

総人口	21,598人
男	10,412人
女	11,186人
世帯総数	8,203世帯

<都市・交通基盤>

- ・バス路線は、伊豆箱根バス路線、富士急バス路線、東海バス路線が通っている。
- ・道路は、国道414号が通っている。
- ・主要施設は、第3小学校などの教育施設の他、駿河湾沿いには文化施設や観光施設が立地している。

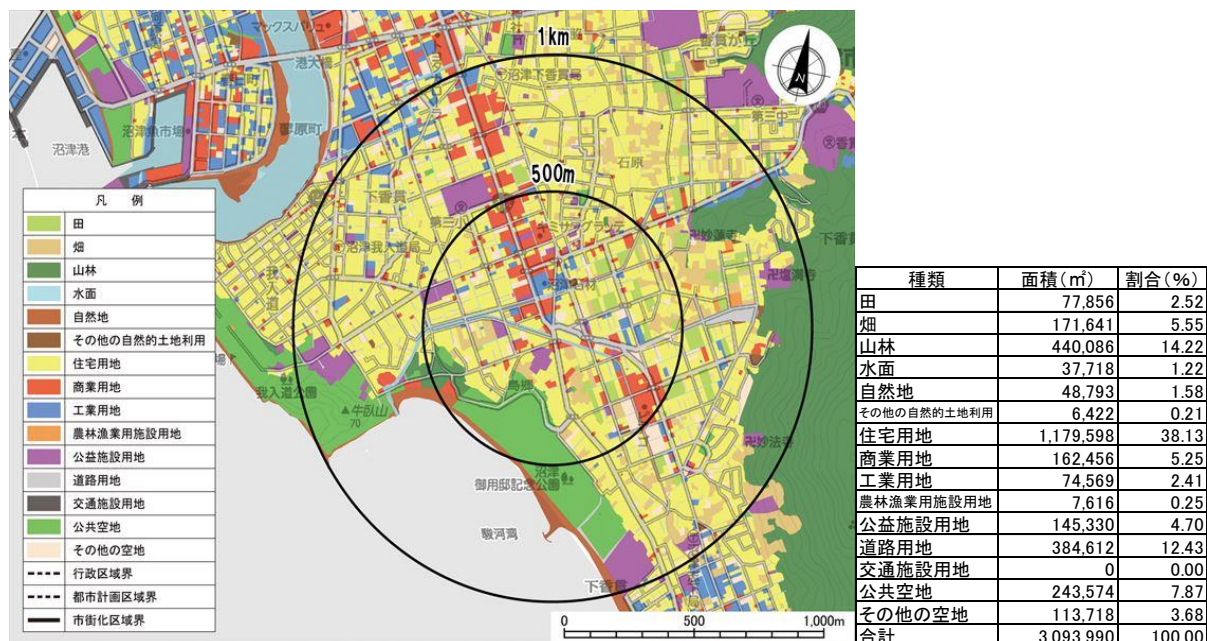
■都市・交通基盤（都市計画道路、公共交通、主要施設）



＜土地利用・建物用途＞

- ・拠点から1 km 圏の土地利用は、住宅用地が最も多く、次いで山林、公共空地となっている。
- ・拠点から1 km 圏の建物用途は、住宅が最も多く、次いで共同住宅、業務施設となっている。
- ・拠点の周辺の土地利用・建物用途の特徴として、幹線道路（国道 414 号）沿いに商業施設が集積しており、また、駿河湾沿いには公園や観光文化施設が集積している。

■土地利用



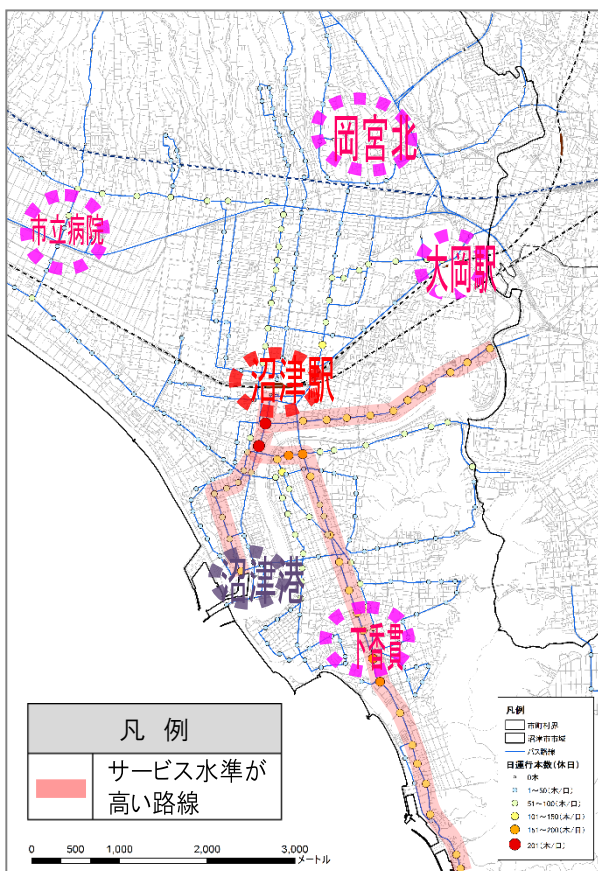
【南部地区のまちづくりの考え方（案）】

建築物の構造改良など安全な市街地づくりを推進し、公共的な施設の適正な配置や生活に必要な機能を誘導し、居住環境の向上を図ります。

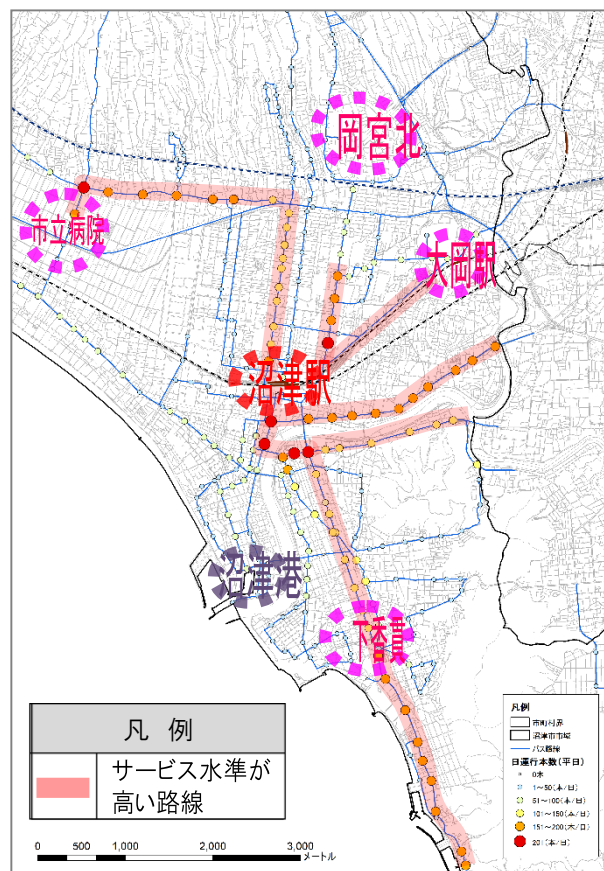
(4) 中心市街地とその周辺を含めた快適な空間づくり

基盤整備や生活サービス機能など生活基盤が整い、人口が集積する沼津駅から概ね3 km の範囲においては、住まう人や訪れる人、働く人が都市的サービスを楽しむことができるよう公共交通の利便性を向上させるとともに、快適な歩行者・自転車利用空間を創出します。

- ・公共交通活性化事業（バス路線の再編）
- ・公共空間整備（快適な歩行者・自転車空間の創出、バリアフリー化）



■バス停別サービス水準（休日）



■バス停別サービス水準（平日）

第3章 将来都市構造（案）

（1）将来都市像

第4次沼津市総合計画における将来の都市像を踏まえ、これからのまちづくりを進めていきます。

本市ではこれまで、都市の主役は「人」であり、都市は人々の豊かで幸せな活動の舞台であるという考えに立って、まちづくりを進めてきました。

これからも、人が生活を営む上で欠くことのできない環境を大切にする中、市民が潤いと安らぎ、そして、幸せを実感した生活を送り、その幸せな生活を次世代にも継承することができるまちづくりを市民と協働で進めていきます。

また、県東部地域の拠点都市として、本市のみならず、県東部地域全体が発展していくための、中心かつ先導的な役割を担っていきます。

＜将来都市像＞

『人と環境を大切にする県東部広域拠点都市・沼津』

（2）将来都市構造の考え方

①コンパクトなまちづくりの必要性

本市はこれまで、豊かな自然環境を背景とし、国土軸上にある広域交通利便性や、首都圏との近接性、伊豆地域への交通結節点としての地理的優位性を活かし、県東部地域の拠点都市として発展してきました。

しかし、人口減少社会の到来や少子高齢化の進行とともに、東日本大震災を契機とした津波被害の懸念等もあり人口や都市機能の市外への流出が急速に進んでいます。

人口の急速な減少は、空家等の増加によるコミュニティ維持や、公共交通の維持、税収減による公共サービスの低下などへの影響も懸念されます。

今後は、人口の減少抑制に向けた取組とともに、豊かな自然環境を享受することができ、次世代にわたり安全で快適な市民生活を持続的に送ることができるまちづくりを進めていく必要があります。

そのため、環境との共生を図りながら、多様な産業をバランスよく発展させ、安心安全に暮らせる環境づくりを進め、人口が減少しても「コミュニティがくずれない、環境が守られる」都市づくりとして、コンパクトなまちづくり（コンパクトシティ）に取り組んでいくことが重要となります。

②沼津型コンパクトシティ

◆既存ストックの活用・強化による都市機能の集約と連携

鉄道駅周辺やバス交通等の利便性が高く、人口集積がみられる地域の中心部において、市民生活に必要な都市機能の集約を進め、生活の拠点としての維持・強化を図ります。

また、これらの拠点を連携する公共交通網の充実を図ることで、高齢化社会にも対応した不自由のない移動手段の確保と、市民生活の快適性と質的な向上を図っていきます。

◆交通基盤の整備による都市戦略の展開

新東名高速道路や東駿河湾環状線といった広域交通網の整備とあわせたアクセス性の改善を図るとともに、新たな交通基盤を活かした産業集積等の地域経済への発展に寄与するまちづくりを推進します。

また、東名や新東名のスマートインターチェンジや沼津港、沼津駅等の連携強化により、観光・交流の促進を図っていきます。

③将来都市構造の方針

- ◆沼津駅を中心に商業や業務機能、教育・文化、福祉などの都市機能を集積させるとともに、都心居住と生活利便機能の再構築を図り、今後も県東部地域を牽引する経済的・都市的活動の中心的となる「都市拠点」を形成します。
- ◆原地区、片浜地区、大岡地区、北部地区、南部地区等の鉄道駅周辺やバス路線が充実し人口集積が多い地域は、生活に必要な機能が集積されており、今後も日常生活に必要な都市機能の維持・集約を図り、地域の中心としての「地域拠点」を形成します。
- ◆沼津駅を中心とした半径約3 kmの範囲には、人口の約6割が居住しており、公共交通網や生活利便性の向上とともに人口誘導と集約を積極的に図り、住まう人や訪れる人、働く人が都市的サービスを楽しむことができる便利な居住空間として「都市的居住圏」を形成します。
- ◆沼津港は、観光機能の強化とともに交通結節機能の連携強化を図り、新たな観光・交流を生み出す「産業交流拠点」の形成を図ります。
- ◆北西部地区については、新たな産業集積を図り、広域からの集客とともに、地域経済の振興を図る「産業交流拠点」の形成を図ります。
- ◆高速道路のインターチェンジ周辺における産業立地を推進します。
- ◆駿河湾に沿った海岸線と海の玄関口沼津港からなる海岸・港湾ライン、伊豆半島の中央から沼津港にそそぐ狩野川と富士山麓を流れ下る幾多の川が構成する川辺のライン、富士山麓や沼津アルプス、さらに伊豆半島の山々に連なる山並みライン等の地域の骨格をなす自然環境を保全します。

(3) 拠点

① 都市拠点（沼津駅周辺地区）

市の中心であり県東部地域の都心として、さらには都市的居住圏の中心として、高次都市機能の集積を図ります。

- ・県東部地域の拠点都市にふさわしい高次都市機能の集積を図ります。
- ・沼津駅周辺総合整備事業により、駅南北地区の一体化と回遊性の向上を図ります。
- ・老朽商業施設の建物更新等により、都心居住とそれを支える機能等への再構築を図ります。
- ・特色と魅力ある個店の集積を図り、人が集まりにぎわいのある商店街づくりを進めます。

② 産業交流拠点

1) 沼津港

- ・港湾、水産業、観光機能を強化した港まちづくりを推進し、産業交流拠点を形成するとともに公共交通の利便性の向上を図ります。

2) 北西部地区（東椎路）

- ・市立病院を中心とする医療・福祉機能、広域的商業機能、物流機能など複合機能を有する産業交流拠点を形成します。

③ 地域拠点

鉄道駅周辺や、基幹的なバス路線の沿線地域など、生活や移動に便利な地域を地域拠点とし、利便性が高く安心して住むことのできる質の高い生活環境を創出します。

1) 原駅周辺地区

- ・原駅周辺の基盤整備や生活に必要な機能の誘導などにより、安全で安心な居住空間を創出します。また、特色ある歴史資源の保全・活用により、魅力ある地域づくりをします。

2) 片浜駅周辺地区

- ・住宅地と工業地が共存して発達してきた地域特性を踏まえ、安全で安心な居住環境の向上と工場の操業環境の向上を図ります。

3) 大岡駅周辺地区

- ・生活環境を高める基盤整備や生活に必要な機能の誘導、地域内の農地を活用するなどにより、うるおいのある便利で質の高い住宅地を形成します。

4) 北部地区（岡宮）

- ・東名高速道路などの広域交通の利便性を活かした機能の誘導、住宅地を創出する基盤整備など、沿道のにぎわいと安全で質の高い居住空間の調和したまちづくりをします。

5) 南部地区（下香貫）

- ・建築物の構造改良など安全な市街地づくりを推進し、公共的な施設の適正な配置や生活に必要な機能を誘導し、居住環境の向上を図ります。

(4) ゾーン

①都市的居住ゾーン（圏）…沼津駅から半径約3km圏

圏域内の交通環境を整備して生活利便性を高め、都市的サービスを楽しむことができる便利な居住空間を創出し、人口や都市機能等の集積を図ります。

②日常生活ゾーン（圏）…沼津駅から半径約3km圏外の市街化区域

地域核の周辺に広がる日常生活ゾーンは、環境との共生と地域コミュニティや生活環境の維持を基本とし、安全・安心で特色ある地域づくりに努めます。

③環境調和ゾーン（身近な自然空間）…市街化調整区域

狩野川、香貫山、千本松原など、本市の景観を形成する身近な自然空間は、今後においても本市の大切な自然資源として保全するとともに、市民の憩いの場としての活用を図ります。

日常生活ゾーンの周辺などに広がる農地は、健康な食生活を支える生産基盤としての役割を担うと同時に、国土保全や景観要素としても重要なことから、今後とも保全に努めます。

④自然保全ゾーン（都市外縁部の緑と水）…都市計画区域外

愛鷹山麓や達磨山山系は、本市の自然景観の一端を担うとともに、水源涵養機能など公益的機能を備えています。今後においても、緑の保全を基本として、観光・レクリエーションの場などの活用を図ります。

約62kmに及ぶ海岸線は、本市が誇る自然資源です。このかけがえのない自然を触れ合いの場として活用するとともに、いつまでも美しい海として保全に努めます。

(5) 軸

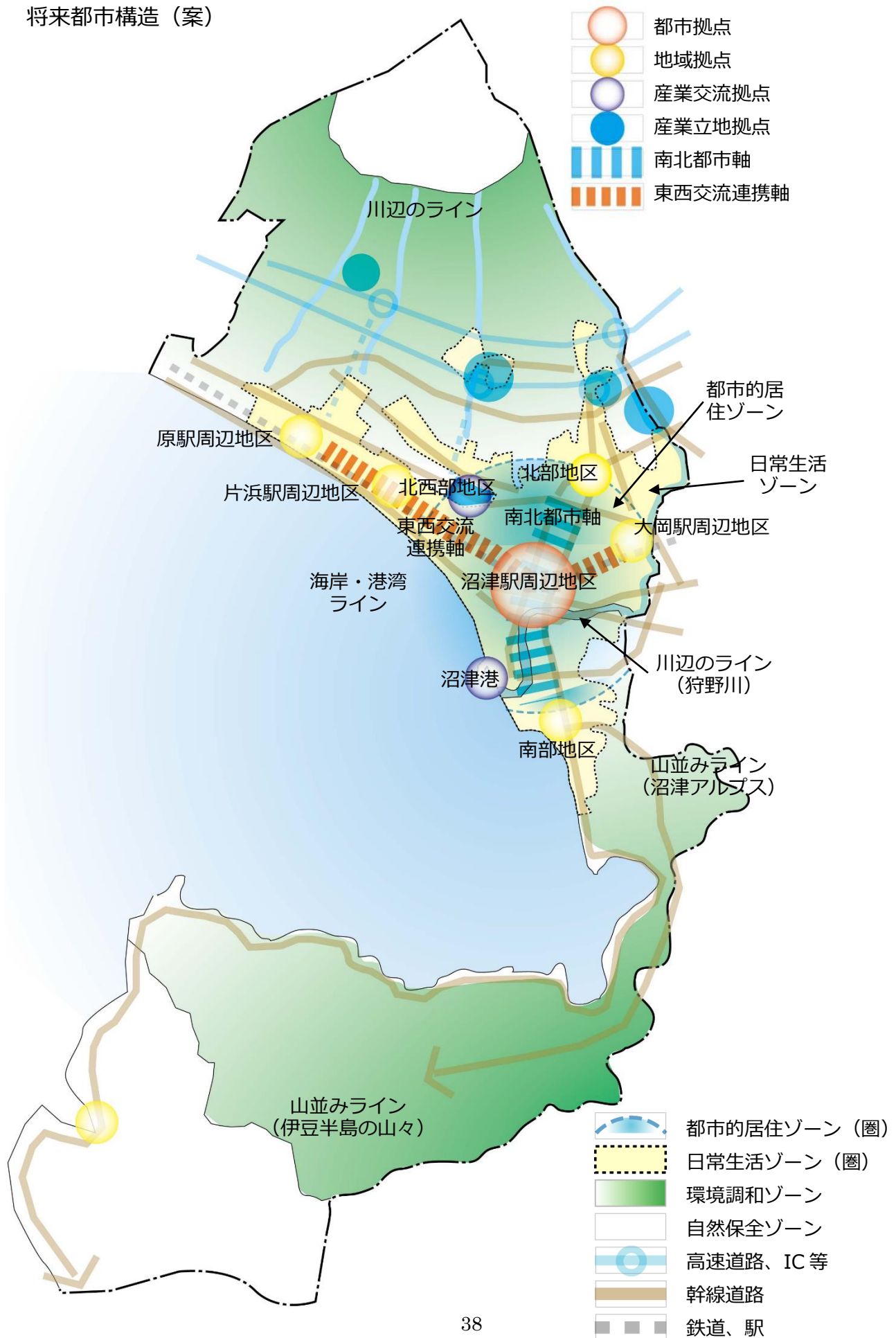
①南北都市軸

本市を南北に貫き、交通・都市サービスを提供する都市の中心軸として、公共交通や幹線道路網の強化を図ります。

②東西交流連携軸

拠点を有機的につなぎ、人が行き交い、機能を補完し合う交流と連携の軸として、公共交通網の維持・向上と道路網の体系化を図ります。

将来都市構造（案）



中心市街地周辺の将来都市構造（案）

