

沼津市におけるウォーカブルなまちづくり ～ヒト中心のまちの実現に向けて～

沼津市 都市計画部 まちづくり政策課

1. はじめに

沼津市は、大正12年7月1日に全国89番目の市として誕生し、令和5年で市制施行100周年を迎えました。静岡県東部に位置する人口約19万人の都市で、首都圏に近接し、東名高速道路や新東名高速道路といった広域交通網へのアクセス性に優れるなど、恵まれた地理的条件を有しています。また、富士・箱根・伊豆という国際的な観光地に囲まれ、駿河湾や沼津港、狩野川、沼津アルプスなど豊かな地域資源にも恵まれています。

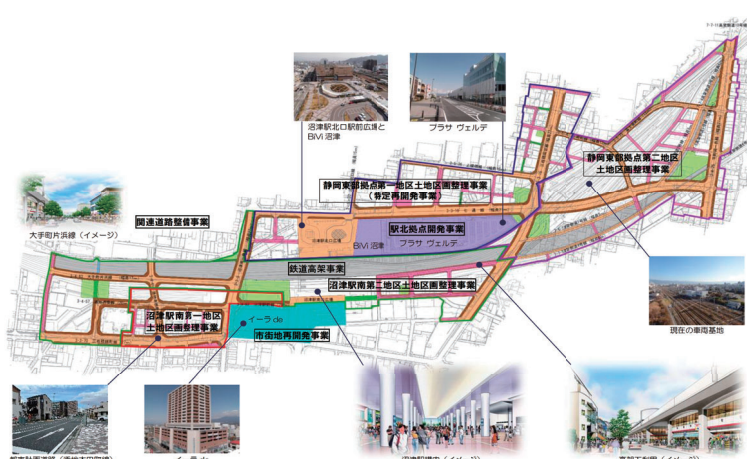
このような地理的条件や地域資源を活かし、伊豆地域への交通拠点あるいは広域的な商業・文化拠点として、古くから静岡県東部地域の政治、経済、文化の中心的役割を担ってきましたが、近年、モータリゼーションの進展による都市機能の郊外化などに伴い、来訪者数や商業売上高の減少、スポンジ化などが進展し、拠点性が低下しています。

一方で、都市骨格を形成する都市基盤整備などが進められており、特に、本市の中核的事業である鉄道高架事業や土地区画整理事業などを含む沼津駅周辺総合整備事業は、現在、新貨物ターミナルの造成工事に着手するなど、本格的な事業展開を迎えています。

動き出した「沼津駅周辺総合整備事業」は、本市の積年の課題である南北交通の円滑化や南北市街地の分断を解消し、併せて高架下空間や鉄道施設跡地を活用した拠点整備が展開されるなど、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。



〈図1 本市の交通基盤と地域資源〉



〈図2 沼津駅周辺総合整備事業〉

このため、このような交通環境や市街地構造の劇的な改善を契機に、沼津駅周辺を車中心からヒト中心の魅力ある場所へと再生し、多くの市民や来訪者が集い、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「まちづくり戦略」という。）」を令和2年3月に策定・公表しました。

2. まちづくり戦略の概要

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、まちなみの質を高め、都市の魅力を磨くことが必要です。また、商業・業務機能、居住機能、生活利便機能など、多様な都市機能を集約しつつ、各機能が調和しながら共存し、若年層を含む様々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。

第2次沼津市都市計画マスタープランにおいては、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などを基本戦略とした「沼津駅周辺整備を中心とした中心市街地のまちづくり」を位置付けており、この具体化に向けて取り組むべきまちづくりの施策の方向性として、まちづくり戦略では「4つの戦略」を位置付け、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こととしています。

戦略Ⅰ：ヒト中心の公共空間の創出

沼津の顔である沼津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する。

戦略Ⅱ：拠点機能の立地促進

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る。

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する。

戦略Ⅳ：周辺地域資源との連携

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住宅地のエリア価値向上に繋がるよう、当該道路の整備方針を示し、検討を進める。

以降では、4つの戦略のうちの1つである「戦略Ⅰ：ヒト中心の公共空間の創出」とその実現に向けた取組について紹介していきます。

3. 戦略Ⅰ：ヒト中心の公共空間の創出

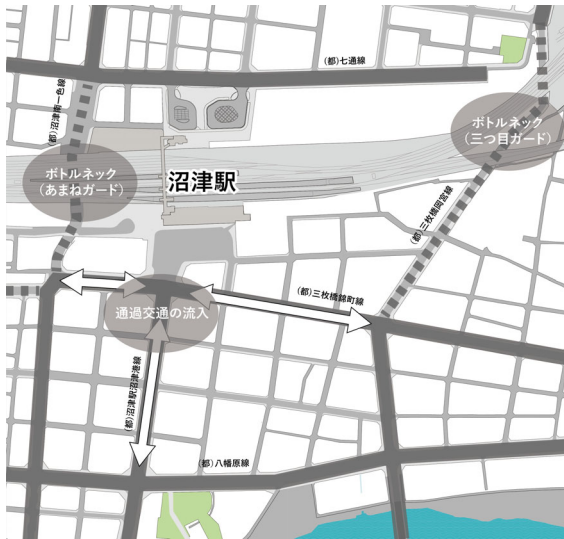
(1) ヒト中心の公共空間創出の考え方

現在、沼津駅周辺では、狭隘で線形の悪いガードが道路ネットワークのボトルネックとなっているほか、駅北口の（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。

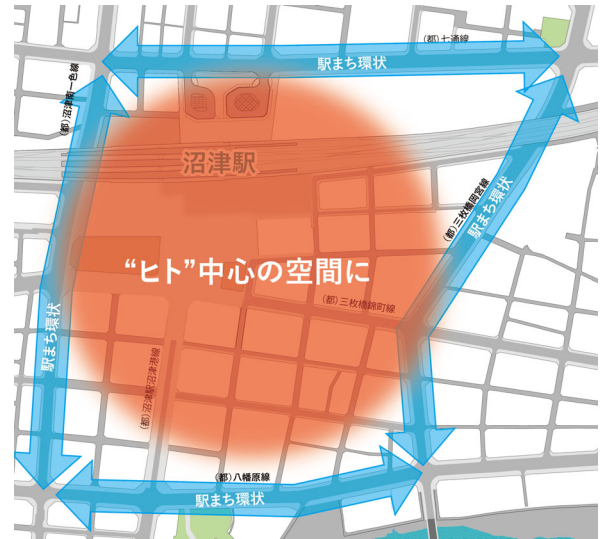
沼津駅周辺総合整備事業の進展により、駅周辺のガードが4車線の平面道路として整備され、駅とまちを囲む幹線道路ネットワーク（駅まち環状）が誕生するとともに、鉄道高架事業によって鉄道施設が

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。

こうした沼津駅を囲む都市基盤の充実を契機に、駅まち環状の内側がヒト中心の市街地になるよう、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。



〈図3 駅周辺の現状〉



〈図4 駅周辺の将来〉

(2) まちづくり戦略を実現する方策

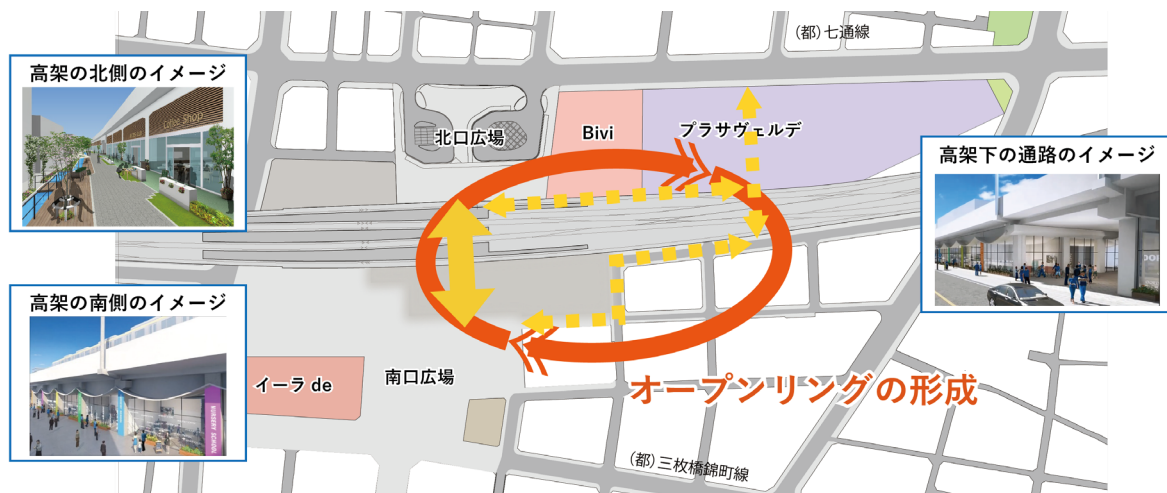
まちづくり戦略では、ヒト中心の公共空間を創出するために、4つの方策を掲げています。

方策1：駅前広場の歩行者広場化

○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する。

方策2：駅周辺回遊動線の整備

○南北市街地の一体化に伴い、駅周辺の有機的な歩行者回遊動線を確保し、「オープンリング」を形成する。



〈図5 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

○南口駅前広場へのアクセス街路の車線数を減らし、歩行者・自転車のための空間の充実を図る。

方策4：地区交通体系の再編

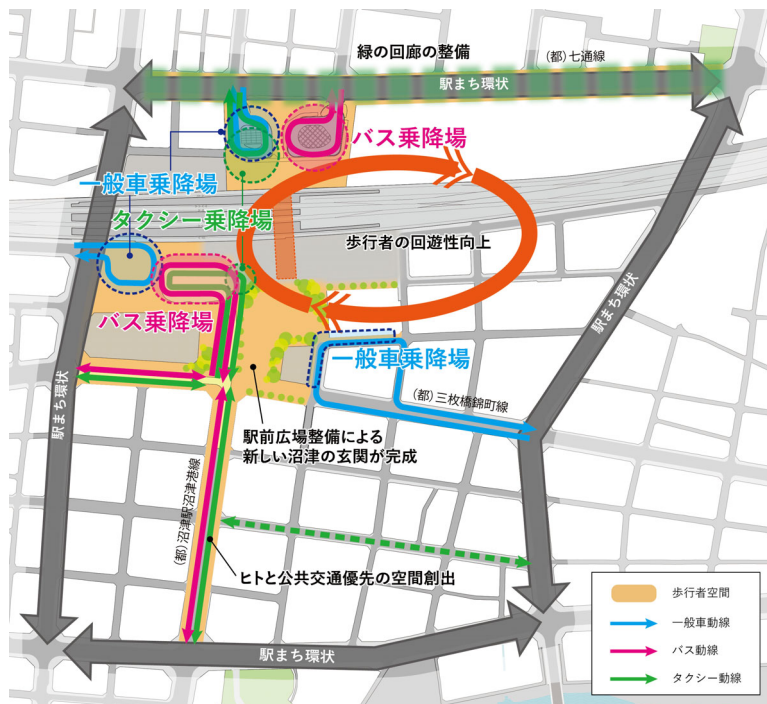
○方策1～3によるヒト中心の公共空間再編を実現するため、駅周辺における交通流の整序と、駅前の自動車交通負荷の軽減を図る。

(3) 将来の空間・交通再編イメージ

戦略Ⅰの各方策に示す考え方をもとにして作成した、沼津駅周辺の将来の空間・交通再編イメージは図6に示すとおりです。

〈再編のポイント〉

- 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する。
- 駅前広場を自動車交通処理に主眼をおいた交通広場から、歩行者を主軸としたヒトが集い・憩える広場に再編する。
- 一般車の駅へのアクセスは、(都)沼津駅沼津港線及び(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、東西方向からとする。
- 路線バスなどの公共交通は、(都)沼津駅沼津港線及び(都)三枚橋錦町線からアクセスする。

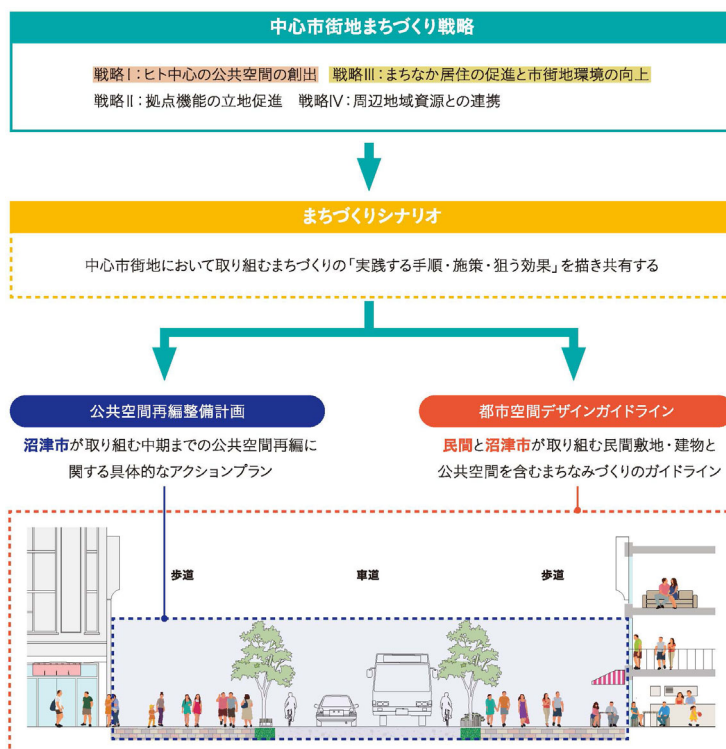


〈図6 将来の空間・交通再編イメージ〉

4. 段階的な再編の実施

沼津駅周辺総合整備事業の展開と併せた将来の空間・交通再編イメージについて説明してきましたが、同事業の完了までには長期間を要し、その事業効果は事業の進捗に応じて徐々に表れることになります。このため、まちづくり戦略では、短期・中期・長期と段階を分けて取組を実施していくこととしています。

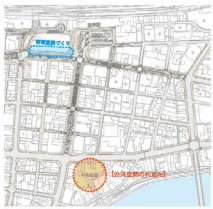
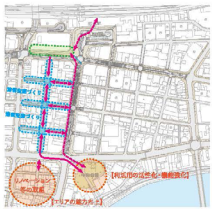
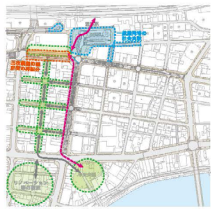
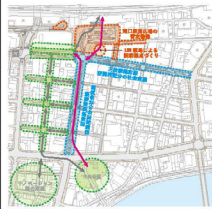
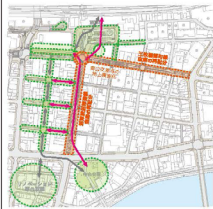
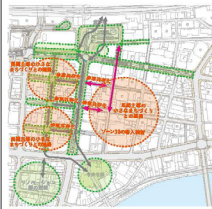
これらの背景を踏まえ、ヒト中心の公共空間の創出について、まずは中期（5年～15年後）のまちの姿を実現するために、まちづくりのシナリオや中期の再編イメージを示す「公共空間再編整備計画」と、公共空間の整備と併せ、民間敷地・建物においても統一的なデザインのもと、官民連携により居心地の良い空間づくりを進めていくための指針となる「都市空間デザインガイドライン」を令和4年6月に策定・公表



〈図7 公共空間再編整備計画・都市空間デザインガイドライン〉

しました。

公共空間再編整備計画では、中期で目指す駅前広場及び駅前街路のイメージを示し、その実現に向けて、まちづくりシナリオで定めたステップ（PHASE1-1～3-2で実施年度を記載）を参考に、市民との対話や関係事業者との協議などで協力関係を築きながら、社会実験の実施と効果検証のサイクルを重ね、“つくる整備”のハード面と、“公共空間の活用”というソフト面の取組を両輪で進めることで、段階的にまちににぎわいを生み出していくこととしています。

点「つかう・つくる」		線「つながる」		面「ひろがる」		
PHASE 1-1(令和3年度～)	PHASE 1-2(令和4年度～)	PHASE 2-1(令和6年度～)	PHASE 2-2(令和9年度～)	PHASE 3-1(令和12年度～)	PHASE 3-2(令和15年度～)	
イメージ						
	・まちなかの貴重なオープンスペースである中央公園での利活用の取組に加え、空間のポテンシャルが最も高い(都)三枚橋錦町線西側区間において車道の一部を歩行者空間化する社会実験を実施する。 ・<u>公共空間の利活用に対する機運やまちの変化に対する市民の期待を醸成する。</u>	・社会実験を踏まえて、(都)三枚橋錦町線西側区間における定期的な地先空間活用を図り、<u>まちなかに新たな滞留・にぎわいスポットを生み出す。</u> ・仲見世商店街周辺で地先空間活用に係る新たな取組を試行し、<u>(都)三枚橋錦町線西側区間・仲見世商店街・中央公園・旧国1南エリア</u>へ歩行者の回遊を生み出す。	・南口駅前広場の暫定整備に向けて、一般乗降場の東西分散化・周辺交通への影響に関する社会実験を実施する。 ・(都)三枚橋錦町線西側区間の再編整備、整備後の歩行者空間の利活用を推進し、<u>駅からの動線及び仲見世商店街・中央公園を含む南北のつながりを強化する。</u>	・南口駅前広場の暫定整備とUR敷地での活動拠点づくりにより、開かれた空間を駅前に創出し、<u>まちなかにヒトの交流によるにぎわいを生み出す。</u> ・(都)沼津駅沼津港線等の空間再配分に向けて、車線数の減少・沼津駅南口交差点の地上横断化に関する社会実験を実施する。	・駅前街路の再編整備、沼津駅南口交差点の地上横断化により、<u>歩きやすいまちなかを実現し、歩行者回遊範囲の面的拡大を図る。</u> ・(都)沼津駅沼津港線沿道と仲見世商店街周辺の連携による空間利活用により、<u>東西方向でのヒトの流れを生み出す。</u>	・回遊環境の向上に合わせて、民間主導による低未利用地の活用や既存店舗の改修などを推進し、取組をエリア全体に広げていくことで、<u>まちなかのエリア価値を高める。</u>

〈図8 まちづくりシナリオの概要〉



〈図9 中期で目指す駅前広場のイメージ〉



〈図10 （都）三枚橋錦町線のイメージ〉

5. 社会実験「OPEN NUMAZU」の実施

本市のヒト中心のまちづくりは、前述のとおり沼津駅周辺総合整備事業によるハード整備の進捗と併せて推進していくものですが、この事業は完了までに長い時間を要します。そのため、既存の公共空間を活かしたソフトの取組によりまちの変化を少しずつ可視化していくこと、さらには、将来の駅前広場・道路の再編整備を見据え、市民・来訪者の公共空間での過ごし方の定着や、民間事業者などが公共空間を活用するスキル・仕組みを蓄積していくことが必要です。

そこで、まちなかの公共空間や資源を開き（活用し）、居心地の良い、魅力的な空間づくりを行うことで、人の気持ちもまちに開き、ヒト中心でにぎわい溢れる日常の風景を定着させていくプロジェクトを「OPEN NUMAZU」と題し、様々な実践や検証に取り組んでいます。

取組1：OPEN NUMAZU 2022 STREET

まちづくりシナリオ PHASE1-1 の取組として、令和4年4月には沼津駅南口のイーラ de 周辺において、（都）三枚橋錦町線の再編を見据えた道路空間の利活用に関する社会実験「OPEN NUMAZU 2022 STREET」を約3週間にわたり実施しました。

社会実験期間中は、都市空間デザインガイドラインに定める店舗地先空間の活用や、質の高いまちなみづくりも意識して、車線数減少により生み出された空間に統一されたデザインのイスやテーブル、植栽などを配置し、日替わりで出店を行うなど、日常生活の一部としてくつろげる空間を創出しました。

この成果としては、実施エリア周辺における滞留者数が実施前と比べて約1.6倍に増加するとともに、来訪者の行動変容として、当初は飲食や会話などの利用から、学生の勉強や読書、社会人がパソコンを利用する姿なども見受けられるようになりました。また、空間利用者の70%以上が「居心地が良い」、90%以上が「また利用したい」と回答しており、まちの変化やまちなかでの滞留空間創出に対する期待の高さが伺え、出店者の85%以上がこの取組に「満足している」と回答しているなど、ヒト中心のまちづくりへの期待も多くみられました。なお、車線数減少による周辺交通への影響については、周辺交通に対しても大きな影響は認められませんでした。

これらの成果については、報道発表するとともに、検討のプラットフォームである「沼津市中心市街地まちづくり戦略会議」においても共有したところですが、一方で課題も見受けられたことから、引き続き市民や関係事業者との意見交換や、検証を重ねながら、今後の駅前街路の再編整備に繋げていくこととしました。



〈写真1 OPEN NUMAZU 2022 STREET〉

取組 2：OPEN NUMAZU 2022 ARCADE

令和4年10月には、まちづくりシナリオ PHASE1-2 に定めるエリア内の歩行者の回遊を生み出す取組として、人流把握調査でイーラ de 周辺からの移動が多いとされる仲見世商店街において、社会実験の第2弾「OPEN NUMAZU 2022 ARCADE」を約3週間にわたり実施しました。

歩行者専用道路である商店街での実施となることから、商店街の若手商業者の方々と連携しながら、都市空間デザインガイドラインに定める取組の実践チャレンジとして、4月の社会実験で活用したイスなどを商店の地先空間に並べました。その際、エリアごとに短時間利用と長時間利用を狙った空間づくりをしたほか、空き店舗では市立図書館と連携したりサイクル本の配布や読み聞かせを行うなど、日常的に来訪する方々の更なる滞留や、周辺のイベントとの連携によるまちなか回遊を促しました。

社会実験の成果としては、商店街における滞留者数が実施前と比べて約2.1倍、座っている人に限れば約3.4倍に増加し、来訪者の90%以上から取組への満足とまちなかを訪れるきっかけとなったとの回答を得られました。開催期間中は、子ども連れのお母さんや外国人の方など、新たな層の来訪も見られ、通常時に比べ人が多く明るい雰囲気、ゆっくり過ごすことができたなどの好意的な意見も多かったです。

さらに、地元商業者の約70%から「満足している」との回答が得られたほか、約85%が取組の継続を望み、60%以上からは管理・運営に関わりたいとの回答が得られるなど、地域の公共空間利活用に対する機運の醸成に繋がりました。

その他、令和4年度は、まちづくりの情報発信として、まちづくり戦略をまとめた小冊子を作成し、駅周辺施設や大型商業施設、市内の教育機関へ配布したほか、同内容に関する動画を駅前モニターで放映することで、まちなかに「OPEN NUMAZU」の取組を浸透させてきました。



〈写真2 OPEN NUMAZU 2022 ARCADE〉

取組 3：OPEN NUMAZU 2023・weekend 2023

令和5年度は、「OPEN NUMAZU 2023」として、これまでの取組で生まれた「人がまちなかで過ごす風景」を日常に定着させるために、仲見世商店街に半年間、イスやテーブル、人工芝などを配置した、誰もが自由にくつろげる空間を常設したほか、そのようなくつろぎ空間が協力店舗の店先へも自発的に広がることを目指しました。また、各月3日間の出店や月替わりのテーマに基づくイベントを開催する「OPEN NUMAZU weekend 2023」を同時に行うことで、訪れたい・過ごしたい空間を演出するとともに、様々な事業者がこの取組に関わることができるきっかけづくりを行いました。さらに、事業者がまちなか空間の活用積極的に参加できるよう、まちに開いた、オープンな取組を実践する人・

場所に焦点を当てたタブロイドを発行しました。

最終的な成果については現在取りまとめを行っておりますが、中間報告の際には、これまでと同様に、滞在時間の延長やまちなかへ訪れるきっかけとなったとの回答のほか、来訪・滞在を促すことにより、既存店舗における消費活動に繋がったという声が得られました。また、テーマを設定し様々な活動を展開することで、多くの事業者に関わってもらう機会が創出されました。



〈写真3 OPEN NUMAZU 2023・weekend 2023〉

取組4：OPEN NUMAZU PARKLET

最初に行われた「OPEN NUMAZU 2022 STREET」の後、そこで得られた検証結果と地域住民や出店者へのヒアリングを踏まえ、道路整備全体の方針や空間要素をまとめました。それらの精度をより高めるため、令和5年10月に道路を一車線規制し、そこに生まれた新たな公共空間にパークレット（滞留空間）を設置しました。パークレットではベンチやカウンターなど将来の道路空間の活用を想定した設えを整備し、約1年半の検証を行います。これによって長期間の滞留空間づくりによる活用状況の確認や安全性の確保の検証、運営マネジメントの仕組みの検討を行うほか、新たに生まれた公共空間を活用する風景の定着、地域住民や事業者など様々な人を巻き込んだ公共空間の運営を試行することを目指しています。設置後は、地元高校生による植栽などの維持管理や「OPEN NUMAZU weekend 2023」での店舗の出店などの取組が行われており、次年度以降も同様の取組を継続していきます。



〈写真4 OPEN NUMAZU PARKLET〉

6. おわりに

令和6年度は、将来の駅前広場の再編を見据え、駅前にまちなかでの新たな活動を生み出す実践広場とその活動を支援する拠点施設を組み合わせた、誰もが訪れやすく、自由にくつろげる空間の整備を予定しています。

このような整備で生まれるオープンスペースや商店街を含む駅周辺エリアにおいて、「OPEN NUMAZU」をきっかけとしたくつろげる空間づくりや交流を生み出すきっかけづくりを継続して行い、多くの人がまちなかで居心地よく過ごす風景を日常化させていきたいと考えています。

これまでの取組によって、まちなかへの来訪者や地元住民・商店街にまちの変化が広がり始め、また、新たにまちづくりへ参加するプレイヤーも増えてきています。

今後は、これらの取組を通して、新たな民間プレイヤーの発掘とその自立、自走を促しつつ、将来的にはまちづくりをマネジメントする立場や団体へ発展させることで、まちに開いた取組を活性化させていきます。



〈図 11 駅前の実践広場・拠点施設のイメージ〉