

## ※開催概要について

この資料は、勉強会の議論の状況を迅速に伝えるために、ファシリテーターがグループ討議の概要を発表した内容をまとめて整理したものです。個別の意見を示したものではありませんことをご了承ください。

## 沼津高架 PI プロジェクト

## 沼津駅周辺地区第3回勉強会

## 開催概要

3月2日（土）、沼津駅周辺地区にて第3回勉強会が開催され、23名が参加しました。また、PI委員会からは石田委員長が出席されました。

冒頭で、ステップ2における勉強会のとりまとめとステップ2に関する県の成果発表までの流れを確認した後、前回に引き続き3グループに分かれて議論しました。初めに勉強会のとりまとめ案について確認し、戦略課題では賑わいは「取り戻す」のではなく「新たに創造する」という前向きな表現が相応しいといった意見が出されました。その後、ステップ3（代替素案と評価項目）に関わる議論が行われ、「地域づくりの目標」を達成し課題を解決するための方策について話し合われました。

ステップ3に関わる議論では、初めに検討する対象領域について話し合わせ、対象を沼津駅及び駅前に絞り込む以前に、駅周辺地区全体を俯瞰してゾーン毎の役割やつながりを踏まえ、その上で駅前や鉄道高架をどうするのかを議論する必要があることが指摘されました。駅前に限らない大きなゾーンの中に、食や歴史や文化に関わる施設や公園などを核として回遊性を創ることや、駅の南側のゾーンを総合的にマネジメントとして活力を生み出し、全体的に流れを生み出すとの考え方が議論されました。

その後、地域づくりの目標や戦略課題に照らした議論が行われました。駅周辺地区の「賑わい」に関する議論では、沼津駅に沼津の「顔」を作る仕掛けとして、総合整備事業で生まれる土地の共同化を図り、効率的に住宅、商業、緑地、公共施設や、健康・スポーツ施設などの集客拠点を創出するアイデアや、総合整備事業の代わりに駅の上に人工地盤を設けて広い空間を生み出すなどのアイデアが提案されました。なお、既に事業が進んでいる区画整理事業区域では、住民の移転が進んでコミュニティが壊れ、小売店なども撤退したため不便になっているなどの切実な状況を訴える意見もありました。

駅周辺地区の居住人口については賑わいの創出のために不可欠との認識を改めて確認した上で、駅前の地価が高く居住地として手が届かないのではないかと懸念や、駅周辺地区全体で居住者を増やす方が必要との意見もあり、地価負担を減らす定期借地権付住宅を活用するアイデアも出されました。

駅周辺地区や駅前の「移動性」についての議論では、歴史や食を活かして蛇松緑道や狩野川沿いを整備するアイデアや、地下に降りずにすむスクランブル交差点等の提案など、徒歩での回遊性を生み出すための様々なアイデアが話し合われました。また、駅前や中心部に歩行者・自転車の優先ゾーンを設ける提案とともに、自動車や公共交通でのアクセスも重要だという意見もありました。南北交通に関する課題については、鉄道高架化の他、道路をオーバーさせる案などの提案がなされました。

戦略課題のうち「安全・安心」に関しては、1階が店舗の中高層住宅を駅前に配置して災害時の避難場所とする提案や、地下歩道を備蓄倉庫として活用する案などが出されました。

最後に、石田委員長から、様々なアイデアが幅広く深く考えられていることが印象的であったことや、交通の問題だけでなく居住や産業などの様々な要素が複雑に絡み合っていることを改めて共有できたのではないかと、また、今日の議論の内容が個々の点（ドット）であるとするなら、それらを全体の中で位置付け、つなげて一枚の絵にしてほしいことなどのコメントをいただきました。

次回（4月13日（土））は、今回の議論を踏まえて、「地域づくりの具体的方策（代替素案）の整理」と「評価項目」について検討が行われる予定です。

※グループ討議の概要について

この資料は、グループ討議の振り返りのために、暫定的に議論の概要を整理したものです。ファシリテーターが受け取った内容を議論の概要として記述したもので、個別の意見を示したものではありませんことをご了承ください。修正が必要な点があれば、グループ討議の中で確認して下さい。

沼津高架P I プロジェクト 沼津駅周辺地区第3回勉強会  
グループ討議の概要【Aグループ】

まず、前回までの勉強会の議論をもとに整理された、「ステップ2に関する戦略課題」について確認しました。「①駅周辺の賑わいを取り戻すために」では、『取り戻す』では、従前のまちをイメージしてしまう。将来へ向けて特に若い人にとっては、『創り出す』といった表現がよい」との意見がありました。「③交流を支える移動性を」では、「拠点」のあり方、さらに「駅」の位置づけについて議論があり「コンパクトシティは、駅を中心に考えていくのではないか」「在来線で考えれば、沼津駅は東部地域の拠点となるのではないか」という意見があった一方、「現状の車中心の社会を考えると、駅だけが拠点ではないことも一考の価値はあるのではないか」との意見を頂きました。

次に、戦略課題をもとに、これを実現するための方法について意見を交わしました。概ね皆さんから共通して以下の3点が出されました。

1.南北移動の円滑化について、歩行者等に関しては、まず交通弱者と言われる高齢者、子ども連れ、車椅子の方や自転車利用者などが、楽に自由に行き来できるバリアフリーの通路が必要である。さらに、歩行者と車ができるだけ交差しないつくり方を目指す必要があるのではないか。車については、緊急車両が追い抜ける車線が必要ではないか。

2.駅周辺地区が賑わうようなしかけとして、体育館はその魅力を備えているのではないか。高齢者の健康増進や、在勤者も含めた市民の利用はもちろん、県内の大きな大会などの利用も、駅に近ければ十分考えられる。大会などがあれば、外来者も増え、まちも賑わうのではないか。

3.駅の役割として「集まる」「憩う・休む」「溜まる」といったことが前回までに出ているが、現在の駅前には狭すぎる。駅前にもっと広い広場があるとよいのではないか。若い人のパフォーマンスの場所も今は狭いので、こういった利用もできるとよいのではないか。

上記を話し合う中で、さらに以下のような意見を共有しました。

南北移動の具体的なアイデアとして、自動車について「車道は現在のアンダーパスのまま幅員を広げる。その際、排水対策は十分に行う」「鉄道を高架し車道は平坦にする」「車道をオーバーパスにする」と様々な意見を頂き、今後、費用や時間なども考えながら議論することとしました。

歩行者等については、南北の行き来はもちろん、街中への移動についても配慮が必要ということで、「鉄道を高架して、人や自転車は地上レベルを移動する」「2階レベルを歩行者空間にして自動車と分け、店舗にも2階から入れるようにする」「歩行者信号をもっと長くして渡りやすくする」と様々な意見を頂きました。

「賑わいのしかけ」として、体育館については「民地ではあるが、駅南西側の土地区画整理事業エリアあたりが高架問題に左右されずよい場所ではないか」「駅から体育館までのエリアもあわせて新たな賑わいを生み出せるのではないか」、世代ごとの切り口では、「沼津は高校が多いので高校生などが街、特に駅南に来たくなるようなしかけが必要」「子育て世代にとっては、買い物もできて、子どもも遊ばせられる公園などがあれば、街にも来ることができる」との意見を頂きました。

また、今回は、県職員の方から、沼津駅周辺総合整備事業の経緯や進捗などの説明を受け、先行して完了している事業、現在着手している事業、未着手の事業について確認しました。

※グループ討議の概要について

この資料は、グループ討議の振り返りのために、暫定的に議論の概要を整理したものです。ファシリテーターが受け取った内容を議論の概要として記述したもので、個別の意見を示したものではありませんことをご了承ください。修正が必要な点があれば、グループ討議の中で確認して下さい。

## 沼津高架P I プロジェクト 沼津駅周辺地区第3回勉強会 グループ討議の概要【Bグループ】

地域づくりの目標を達成、解決するための空間や施策を考える際には、沼津駅や駅前に焦点を当てる前に、もっと広い範囲で考える必要があるという意見が出されたことから、Bグループでは沼津駅周辺地域を対象に検討を進めました。

第1回、第2回勉強会から引き続き、「1つの建物を建てたり、リニューアルするというレベルではなく、一定のエリアを総合的に考えてプランニングする『エリアマネジメント』という考え方が重要である」という意見が出されました。「エリアマネジメントによって魅力的な場がまず1つできれば、それが起爆剤となって周囲の地権者の意識が変わり、そういうエリアが他にも作られる可能性が出てくる、またそうなればエリア相互の関係性が生まれ機能の役割分担もできるのではないか」という考え方が提示されています。

グループ討議の意見をまとめると、地域づくりの戦略課題①、③、④について、下記の様な空間や方法、事業手法のアイデアが出されました。

### ■戦略課題①：駅周辺の賑わいを取り戻すために

「市街地の中心部では住宅の購入額も家賃も高額にならざるをえないため、人を住まわせるというのは現実的には難しいのではないか」という意見がありました。その一方で、「一過性のイベントでは日常的な賑わいを取り戻すことはできないので、人が住むことが不可欠であり、定期借地権の活用等の手法を使うことによって居住を可能にする必要がある」という意見も出されています。沼津駅周辺地域には既に日常生活に必要な施設が整っていることが、居住を推進する上でのメリットだと言えますが、今後は更に拡充する必要があり、今ないものを作るという視点から、土があり緑が豊かな公園、美術館、クリエイティブな活動ができる工房、社会人のための学びの場などが挙げられました。

### ■戦略課題③：交流を支える移動性を

「まちの賑わいや魅力の創出には『回遊性』が重要だ」ということはメンバー共通の認識でした。しかし、「回遊性を重視すると、歩行者や自転車の安全性と自動車交通の両立は難しい」「駐車場は周辺につくり、ヨーロッパの街の様に中心部には車は入れないくらいの大胆な発想が必要だ」という考えと、「子育て世代などは車でのアクセス性の良さを求めている」「店舗や企業の利便性を考えると車が入れないのはマイナスではないか」という懸念とがあり、沼津駅周辺地域での自動車交通のあり方については意見が分かれました。

### ■戦略課題④：安心で安全な地域に

防災の視点からは、津波対策の重要性が挙げられました。地震発生後に遠方まで避難することは難しいことが予測されるので、沼津駅周辺地域の中で安全に避難できる場所が必要であり、4、5階建ての建物の下階を店舗、上階を住居にする、駅や駅前エリアに避難を考えた建物を作るといったアイデアが出されています。

また富士見町について、区画整理の網がかかっているために家の修理に手が付けられずにいることや店舗が移転し日常生活に支障が出ていること等の切実な現状があり、地区の住民であるメンバーから「4車線の広い道路は必要なく、2車線の車道と歩道があれば十分。車両基地は移転し、まちづくりに使って欲しい。区画整理は必要ないので網を一刻も早く取って欲しい」という強い要望が出されました。

※グループ討議の概要について

この資料は、グループ討議の振り返りのために、暫定的に議論の概要を整理したものです。ファシリテーターが受け取った内容を議論の概要として記述したもので、個別の意見を示したものではありませんことをご了承ください。修正が必要な点があれば、グループ討議の中で確認して下さい。

## 沼津高架P I プロジェクト 沼津駅周辺地区第3回勉強会 グループ討議の概要【Cグループ】

討議に先立って参加者から、「この場合は、市の都市計画やまちづくりの話をする場ではないので、中心市街地全体のことを話し合うことは無駄ではないか。もっと、高架事業に関わる部分について話をすべきではないか」というご意見が出されました。一方、この意見に対しては「この場では、ひとつの代替案として、駅前の区画整理事業をより効果的な事業にする提案をしたい。そのためには、沼津駅周辺も含めた地域づくりの戦略について議論する意義があると考えている。」といった意見が出され、議題に沿って議論を始めることとなりました。

第1回、第2回にて議論した「地域づくりの目標」を実現する方法として、「駅前に新たに沼津の顔となる緑のゾーンをつくるのが効果的ではないか」という提案がありました。これは、主に、文化施設やスポーツ施設があり観光的にも魅力的な緑地、沼津駅の南側の味わいのある町の散策拠点となる緑地、人々が集まって憩え、イベント広場としても使える、などの機能を満たすゾーンとして提案されました。この緑地を確保するには、大きなまとまった土地が必要ということで意見が一致し、以下の3つの具体的な場所の候補があげられました。

1. イーラ de の西側の区画整理予定地(約3万㎡):ここに魅力的な広場が生まれれば、駅南が活性化する。駅から蛇松緑道沿いに港まで散策道をつなぐ場所にもなる。区画整理区域の地権者の話し合いはすでに始まっているが、この機会に共同化などをして魅力的なゾーンを生み出すように提案したい。住宅を共同化して緑を増やせば、周辺も住宅地として付加価値がついて人気が出るのではないか。

2. 沼津駅の線路の上にふたをかけて土地を生み出す:ペDESTリアンデッキで南北の回遊路や緑豊かな広場を生み出せるとよい。ただ、駅の上はJRの土地になるので調整が可能か疑問。

3. 富士見町車両基地跡に大きな公園をつくる:この場所に、体育館、美術館も併設した文化ゾーンができるとよい。ただ、街の回遊拠点にはなりにくい。

さらに、沼津駅周辺は、特に駅南側の街の歴史を活かして観光の魅力をアップしたいという意見があり、「狩野川+中央公園+旧東海道のゾーンを魅力アップすれば、駅からの回遊性が生まれる」「アーケード街の周囲に、観光客が楽しめる特色ある飲食店、魚を食べられる店が充実していくとよい」「観光案内、バスの起点は南口に必要」などの意見が出されました。

交通については、道路の渋滞が沼津市の衰退の一因になっているといった意見があったがそれほど実感しない、国道414号のオーバypassだけで解決するのではないかと、といった意見が出されました。

歩行者、自転車の移動については、「フラットであるに越したことはないが、そのために何百億も投資する必要はない。他に目的がないとしたら、バリアフリーのためだけにすべきではない」との意見がありました。駅へのアクセスをよくするための駐車場については、現在整備されている駅前の駐車場が使いにくい、週末一時的に混雑するケースもあるなどの現状が共有された上で、駅周辺に民間の駐車場が増えており駅前に新たに必要ないのではないかと、といった意見を頂きました。

住宅については、駅周辺や駅前は特に高齢者からニーズがあり民間がどんどんつくっているという現状があり、子育て世代は地価や家賃が高く、駅前や駅周辺に住宅ができて住みにくいのではないかと、といった意見があった一方、子育て世代からは周辺に緑が多い住環境に魅かれるという意見を頂きました。