

第6回 沼津市中心市街地まちづくり戦略会議



説明内容

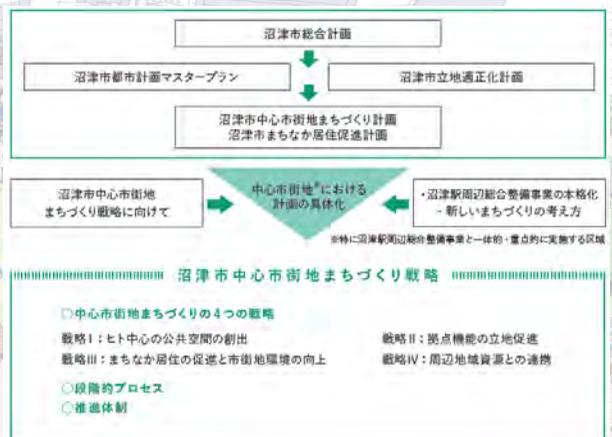
1. 中心市街地まちづくり戦略の振り返り
2. 令和2年度の活動
3. 中期のまちの姿の実現に向けて
4. 今後の取組
5. 検討事項



1. 中心市街地まちづくり戦略の振り返り

中心市街地まちづくり戦略とは

- 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、多くの市民や来街者が集い、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と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本戦略を令和2年3月に策定
- これまで中心市街地の活性化を位置付けてきた「第2次都市計画マスタープラン」などの既往計画を踏まえ、中心市街地における計画を具体化し、実現のための方策と併せ、今後の施策の方向性を示したもの



中心市街地まちづくりの4つの戦略

- 沼津駅周辺総合整備事業と併せて取り組むべき施策の方向性として、「4つの戦略」を位置付け
 - ー 中心市街地が本来有するポテンシャルを顕在化し、にぎわいを再生していくために、今後関係者とともに詳細な検討を行いながら、具体的な施策展開を図る

戦略Ⅰ：ヒト中心の公共空間の創出

- 沼津駅周辺の公共空間を車中心の空間からヒト中心の空間に再編
- ヒト中心の公共空間を創出するため、駅周辺の地区交通体系を再編

戦略Ⅱ：拠点機能の立地促進

- 鉄道施設跡地を活用し、広域的な拠点都市にふさわしい都市機能の導入

戦略Ⅲ：まちなか居住の促進と市街地環境の向上

- スポンジ化を踏まえた居住機能の立地促進と魅力ある市街地環境の形成

戦略Ⅳ：周辺地域資源との連携

- 中心市街地と地域資源や周辺住宅地との連携強化

▶ 戦略Ⅰ：ヒト中心の公共空間の創出

- 沼津駅周辺総合整備事業により、駅と隣接街区を含む**幹線街路ネットワーク（駅まち環状）**が形成されるなど、交通環境や市街地構造が大幅に改善
- これらの変化を契機に、「**駅まち環状**」の内側が**ヒト中心の市街地**となるよう、**公共空間の再編とこれを實現するための地区交通体系の再編**を図る
- とりわけ、**駅前広場やこれに接続する街路**について、車中心の空間から**ヒト中心の空間へと再構築**



沼津駅周辺総合整備事業により「鉄道高架」、「土地区画整理」、「幹線街路（駅まち環状）」などが完成



▶ 戦略Ⅰ：ヒト中心の公共空間の創出

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

方策 2：駅周辺の回遊動線の整備

- 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

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を充実**

方策 4：地区交通体系の再編

- 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



〈空間・交通再編のイメージ（試案）〉

7

▶ 戦略Ⅲ：まちなか居住の促進と市街地環境の向上

- 近年の中心市街地は、都市機能の集積性が低下し、空き店舗や低未利用地の増加など、**市街地のスポンジ化が進行**
- 居住に関しては根強いニーズがありながら、スポンジ化による低未利用地の無秩序な増加が、市街地環境の悪化をもたらし、本来持つポテンシャルを阻害していると考えられる
- 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、地区としての**利便性の高さを活かした「まちなか居住」を促進**するとともに、**市街地環境の向上**を図る



8

▶ 戦略Ⅲ：まちなか居住の促進と市街地環境の向上

方策 1：都市型住宅の立地促進

- **中心市街地に相応しい集合住宅の立地誘導**を図る
- その際、**洗練されたまちなみ景観が形成**されるよう、立地誘導を図る

方策 2：スポンジ化に対応した市街地環境の向上

- **既存の街路空間や低未利用地の質的底上げ**を図る

方策 3：既存ストックを活用した都市機能の導入

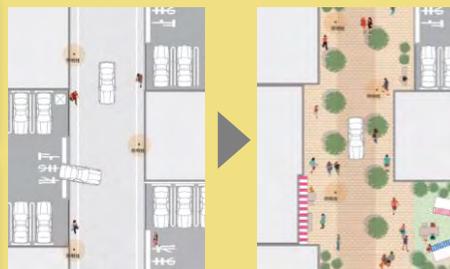
- **多様な都市機能の導入**にあたり、空き店舗などの既存の**遊休ストックを活用し、持続可能な形で立地促進**を図る

方策 4：駐車場マネジメント

- **駐車場の配置適正化と駐車場の出入口のコントロール**の検討
- **駐車場の利用転換や集約再編、高質化**の検討



〈洗練されたまちなみ景観形成のイメージ〉



〈街路空間や低未利用地の質的底上げのイメージ〉

段階的な取組イメージ

- 沼津駅周辺総合整備事業の事業期間は長期に渡り、その効果は事業進捗に応じて**短期・中期・長期**と現れることから、これに応じて**段階的に空間・交通再編**に取り組む
- まずは、**中期の実現に向けて取り組む**



【短期の取組】

- 南口のバス乗降場を方面別に再編
- 南口駅前街路で、車線数減少・歩行者空間拡大の社会実験
- 公共空間の利活用 他



【中期の取組】

- 南口駅前広場の暫定整備
- 南口駅前街路の車線数減少・歩行者空間拡大
- 駅前交差点の地上横断化 他



【長期の取組】

- ヒト中心の駅前広場整備
- 南口駅前街路のトランジットモール化
- 駅周辺回遊動線の整備 他

中期のまちの姿（イメージ動画）

歩行空間を広げる目的（狙い）

■ 駅前の歩行空間が広がることによる様々な**価値向上**が期待される

<利用価値>

- 便利な動線で**効率的に移動**できるようになる

<イメージ価値>

- 快適な歩行体験により**駅前のイメージが良くなる**

<社会的価値>

- 市民と来街者が同じ場所を使うことで**公共的な意識が高まる**

<環境的価値>

- 徒歩や公共交通で**移動しやすくなれば環境負荷も低くなる**

<文化的価値>

- 駅前で滞留する機会が増えれば地域の文化等への理解が深まる



✓ **エリア全体の経済的な価値向上**にもつながることも考えられる。



2.令和2年度の活動

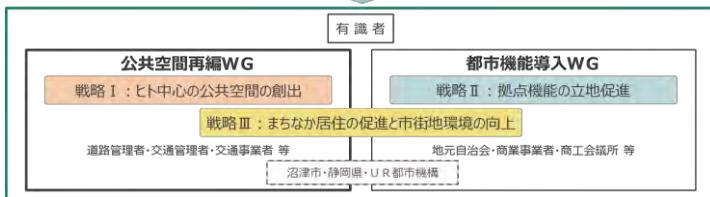
公共空間再編WG

- 令和2年10月15日 **第4回 公共空間再編WG**
中期の公共空間再編（駅前広場・駅前街路・駅前交差点の地上横断化）の実現に向けた検討・協議事項の確認
- 令和3年 2月 8日 **第5回 公共空間再編WG**
中期の公共空間再編（案）に対する意見聴取
→ 駅前広場の交通施設配置、街路空間の再配分による交通影響、自転車ネットワークの考え方 など



中心市街地まちづくり戦略会議
有識者・市民・民間事業者・関係機関・行政

戦略における
個別取組の連携・調整



周知活動等

【関係者等への説明】

まちづくり戦略に基づき、沼津市が進める
ヒト中心のまちづくりについて説明

- 令和2年 8月18日 **沼津市景観審議会**
- 令和2年 8月28日 **沼津商工会議所 常議員会**
- 令和2年 9月18日 **沼津商工会議所 商業部会**
- 令和2年 9月27日 **高校生しゃべり場 事前レク**
- 令和2年10月 9日 **沼津西高 出前講座**

【マチミチstudy現地勉強会 in 沼津】

国交省が「居心地良く歩きたくなる街路づくり」の推進
のため開催している現地勉強会を沼津市で開催

- 令和2年11月 6日 **第7回 現地勉強会**



【沼津まちなかデザイン会議】

まちづくり戦略を紹介するとともに、全国のまちづくりで活躍するゲストや沼津でまちづくりに取り組むプレーヤー
を招き、未来の沼津のまちなかの姿について考える場とするため、「沼津まちなかデザイン会議」を開催

- 令和3年1月12日 **まちなかデザイン会議 Vol.1**
(会場24名、Web 40名)
- 令和3年2月27日 **まちなかデザイン会議 Vol.2**
(Web 42名)

Cross × Talk

PLAYER: 井草 雅彦
沼津市まちづくり推進委員会、沼津商工会議所代表理事

GUEST: 園田 聡
丸善会社ハードウェアプラン 取締役

Cross × Talk

PLAYER: 小松 志二
沼津あけつち商店街復興推進委員会、RF5代表
兼RF5代表人、RF5代表理事

GUEST: 山下 裕子
びと・ネットワーククリエイター、広嶋ニスト



3. 中期のまちの姿の実現に向けて

中期の目指す姿

【現状】



【中期の目指す姿】



- 自動車交通の処理を主眼においた空間。
- 歩行空間が狭く、滞留できる空間がない。
- 駅前交差点の地下通路により、駅とまちのつながりが弱い。

- 駅前広場等の再編により、歩行空間が充実した空間。
- 駅前交差点の地上横断化により、駅とまちが一体化。
- 再編された空間により、多様なアクティビティが展開。

中期の実現に向けた調査・検討手法

- にぎわいのある豊かな空間、ひいてはヒト中心の空間を実現させるためには、空間再編等のまちづくりについて、**関係者が共通認識を持つ**ことが有効。
- その基本は、「調べる」、「分析・評価する」ことで、**客観的事実を把握**することが重要。



- 駅前街路の再配分による交通流れをシミュレーションし、“**交通影響**”を明らかにする。
- 駅周辺における歩行者が「どのような目的で、どのような経路で、どれくらい滞在したのか」などといった“**歩行者の回遊行動実態**”を明らかにする。
- 駅周辺の空間のつながりの強さや経路としての選ばれやすさなど空間構成を分析し、“**空間の特性等**”を明らかにする。

✓ 計画段階から「見える化（可視化）」をすることで、関係者間の認識共有を図る。

交通影響検証（マイクロ交通シミュレーション）

歩行者回遊行動実態調査（プローブパーソン調査）

空間特性分析(スペースシンタックス理論)

交通影響検証 (マイクロ交通シミュレーション)

条件整理

- 時間の推移に伴う変動を再現し、街路空間の再配分による駅周辺の交通影響を確認する。
- 静的解析は、複数の交差点が隣接する道路を正確に計算することが困難であるため、動的解析により交通の状況を可視化し、課題を抽出する。

【検討ケース】



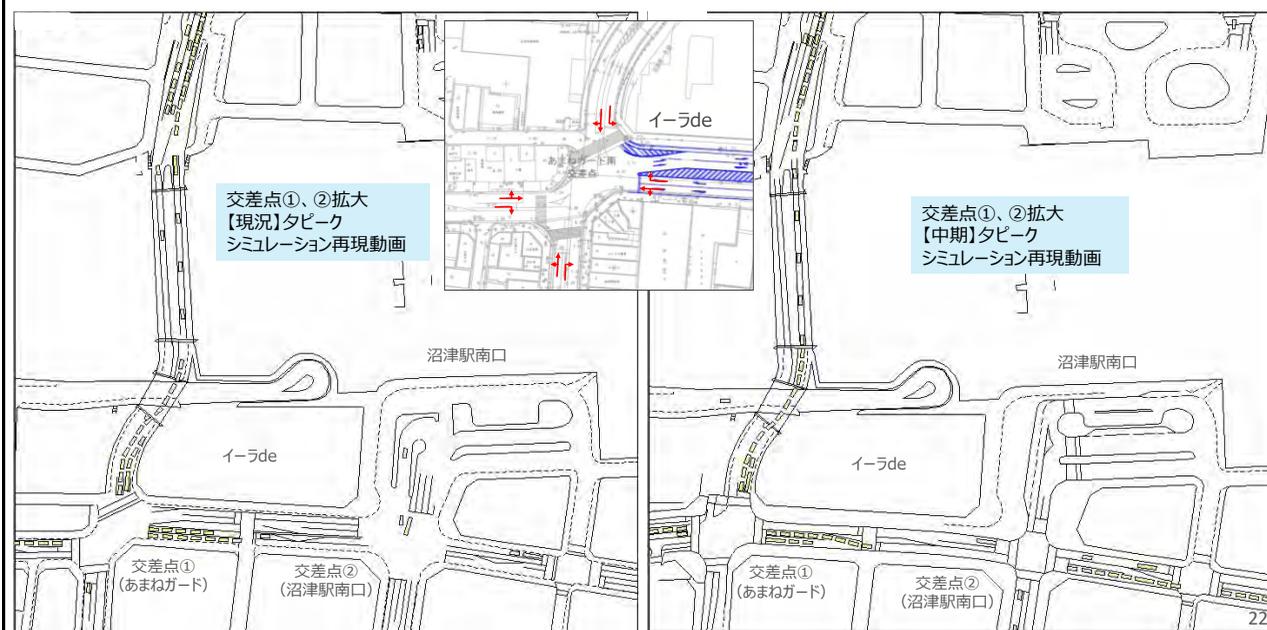
ケース	ネットワーク	OD	信号現示
現況	■ 現況ネットワーク（三枚橋錦町線、沼津駅沼津港線4車線）	現況OD	現況信号現示
中期	■ 中期ネットワーク（三枚橋錦町線、沼津駅沼津港線2車線） 南口交差点地上横断化	現況OD ※1	現況信号現示、沼津駅南口交差点は歩車分離信号化※2

※1 「東駿河湾都市圏第3回PT調査報告書」より、現況と将来における対象エリアを行き来する交通量を比較した結果、将来÷現況 = 0.90であったため、現況ODを採用。

※2 現在地下道を通行する歩行者が、中期においては地上部の横断歩道を通行するものと想定し、横断歩道13mに必要な歩行者専用青信号（青+点滅の合計で20秒）を確保

21

動的解析結果 - 再現動画 -



動的解析結果 - 滞留長 -

- 駅前街路の車線減に伴い最も影響を受ける交差点①・②・③について、滞留長を検証したところ、現況より滞留長が微増する結果となった。
- 滞留長が微増に留まった要因として、一般車乗降場を東西に分散配置したことにより駅前街路の交通負荷が減ったこと、駅前街路を車線減したことにより、駅まち環状（本通線等）に自動車交通が流れたことが考えられる。
- 駅前街路の車線減により大きな影響は見受けられず、空間再編の可能性はある。



ケース	交差点① (あまねガード南)	交差点② (沼津駅南口)	交差点③ (三枚橋町)
	滞留長	滞留長	滞留長
現況	北側：391m 東側：112m 南側：28m 西側：98m	北側：14m 東側：48m 南側：35m 西側：45m	北側：522m 東側：14m 南側：39m 西側：66m
中期	北側：407m 東側：119m 南側：40m 西側：92m	北側：12m 東側：57m 南側：40m 西側：59m	北側：519m 東側：22m 南側：34m 西側：66m

赤字は現況より増加
青字は現況より減少した値を示す

動的解析結果 - 再現動画 (信号現示調整) -

<滞留長の軽減を図るための対策>

■ 交差点①の信号現示を調整

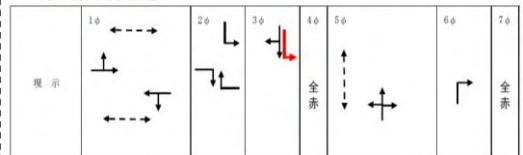
中期②の信号パターン(現況と同様、サイクル長 146 秒)



あまねガード南交差点の信号現示見直し案

※ サイクル長・青秒数は中期②と変更なし

※ 3φに左折用青信号を追加



■ 交差点①及び②信号現示を連動調整

信号連動調整：信号の周期を合わせ、交差点①からの車両が交差点②に到着する後に青になるように調整



動的解析結果 - 滞留長 (信号現示調整) -

- 交差点①、②の信号現示調整を行ったところ、現況においても滞留が著しい交差点①（北側）の滞留長が特に改善される結果となった。



ケース	交差点① (あまねガード南)	交差点② (沼津駅南口)	交差点③ (三枚橋町)
	滞留長	滞留長	滞留長
現況	北側：391m 東側：112m 南側：28m 西側：98m	北側：14m 東側：48m 南側：35m 西側：45m	北側：522m 東側：14m 南側：39m 西側：66m
中期	北側：407m 東側：119m 南側：40m 西側：92m	北側：12m 東側：57m 南側：40m 西側：59m	北側：519m 東側：22m 南側：34m 西側：66m
中期 (信号現示調整)	北側：350m 東側：125m 南側：36m 西側：88m	北側：12m 東側：57m 南側：42m 西側：40m	北側：518m 東側：28m 南側：36m 西側：102m

赤字は現況より増加
青字は現況より減少した値を示す 25

歩行者回遊行動実態調査 (プローブパーソン調査)



Proud NUMAZU

実施概要

【概要】

- モニターを募り、沼津駅周辺の地域内を移動する日の移動経路や移動目的、移動手段をスマートフォンの調査用アプリを活用して把握し、**歩行者の回遊行動を明らかにする。**

【調査期間】

- 2020年9月28日（月）～10月18日（日）
※想定よりも早く目標のサンプル数に達したため、調査期間を短縮

【調査対象】

- 駅まち環状エリア内（約30ha）を徒歩で移動する人



「JR沼津駅周辺 回遊行動実態調査」のモニター募集
～スマートフォンを用いた調査にご協力ください～

沼津市では、沼津駅や周辺施設を訪れる方、沼津駅周辺にお住まいの方等の回遊行動を把握し、今後の中心市街地をより魅力的にするための基礎資料とすることを目的に、モニターを募り、スマートフォンを用いた回遊行動実態調査を実施することとしました。この調査に関するモニターを募集しますので、ご協力をお願いします。

調査対象範囲・調査内容
※併せて提供された「JR沼津駅周辺の地域を調査対象範囲とし、対象範囲内を移動する日の移動目的や移動経路、移動手段について調査します。（※対象範囲内を移動される日は、対象範囲外の行動についても調査させていただきます。）

参加条件
18歳以上（高校生は除く）のスマートフォン（iPhone（iOS12.0以降）/Android（7.0以降））をお持ちの方で、調査期間中（1日以上、調査対象範囲内を徒歩で移動する予定がある方、

調査期間
2020年9月28日（月）～10月31日（土）のうち、平日・休日共に最大5日間（合計10日間）

調査協力費
1日あたり1,000円分のQrコード
※調査にご協力いただいた参加者は1人あたり1日あたり1日あたり1,000円分の日額（合計10日間）です。調査にご協力いただいた参加者が1日以上、10日間以上参加された場合は、別途ボーナスとしてお支払いいたします。

申込方法
9月28日以降に下記のQRコード（https://en.surveycs.jp/form/monitor_personality）からHPでアクセスしてください。申込フォームより必要事項を入力し、申し込んでください。必要書類より登録されたメールアドレスに調査内容に関する詳しい案内メールを送付します。

注意事項
● 応募多数の場合は、お断りすることがありますこと、ご了承ください。
● この調査で得られる参加者の詳細な移動経路（GPSデータ等）や氏名、住所、連絡先などの個人情報は、この調査以外の目的では利用しません。
● 情報の取り扱いには「個人情報の保護及び取り扱いは基本方針」を定めて、厳格な管理のもとで行います。

調査方法
① 調査専用のアプリを自身のスマートフォンにダウンロードします。（※アプリ利用に際しては自己責任となります。）
② 外出時、アプリを操作いただくことで、GPSデータや移動目的、移動手段の情報を収集します。

調査イメージ
街内回遊の様子

【調査主体】沼津市役所 都市計画部 まちづくり政策課 【調査会社】保健調査計株式会社 東京支社
【問い合わせ先】JR沼津駅周辺回遊行動実態調査事務局 TEL: 0120-989-367（平日9:00～17:00）

— フライヤー —

27

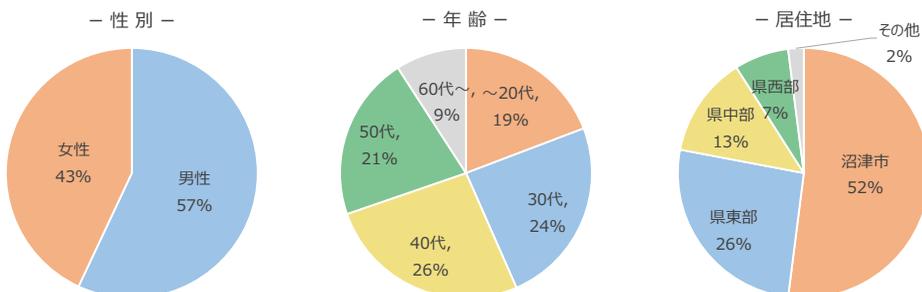
取得サンプル - サンプル数・サンプル属性 -

【取得サンプル数】

項目	数	1日あたりの数
モニター数	374人	18
総サンプル数	1,616人・日	77
有効サンプル数	1,239人・日	59
有効サンプル数（平日）	810人・日	54
有効サンプル数（休日）	429人・日	72

- 2020年9月28日～10月31日の1か月間で、平日300人・日、休日300人・日のサンプル確保を目標として調査を開始したところ、早期に目標を達成したため、10月18日をもって調査を終了した。（平日15日間、休日6日間）
- 1日あたりの取得サンプル数は、平日よりも休日が多い。

【サンプル属性（モニター374人の属性）】



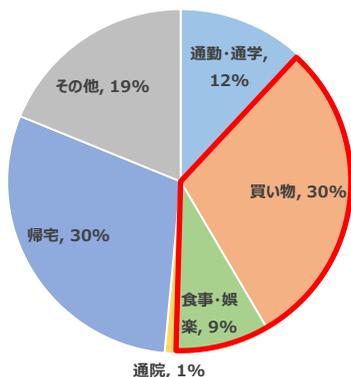
28

取得サンプル - 移動目的割合 -

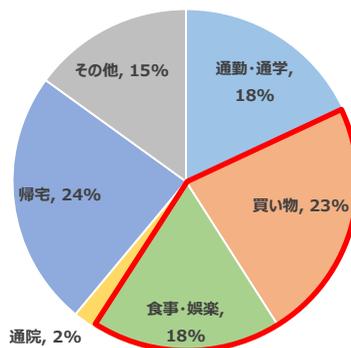
【移動目的割合】

- 駅まち環状エリア内を目的地とする移動は、自由目的（買い物、食事・娯楽）の割合が約 4 割を占めている。
- 第3回 東駿河湾都市圏PT調査（H27）の結果と比較しても大きな差異は見られないことから、取得したサンプルに概ね偏りがないことが確認できる。

- プロブパーソン調査 -



- 第3回 東駿河湾都市圏PT調査 -

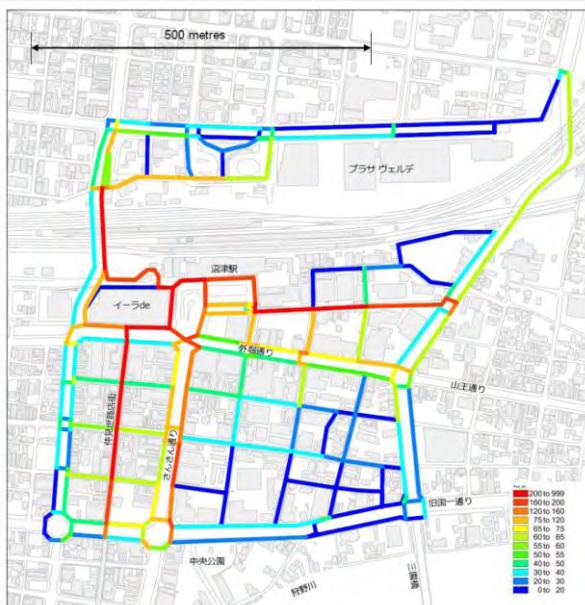


調査結果 - 歩行者量分布 -

- 南北の人の流れが強い傾向にあり、（都）沼津駅沼津港線やイーラde周辺～仲見世商店街が移動経路として多く選択されている。
- 一方で、沼津駅南口周辺を除いた東西方向の移動、住居系・事務所系が集積するエリアの移動が少ない状況となっている。



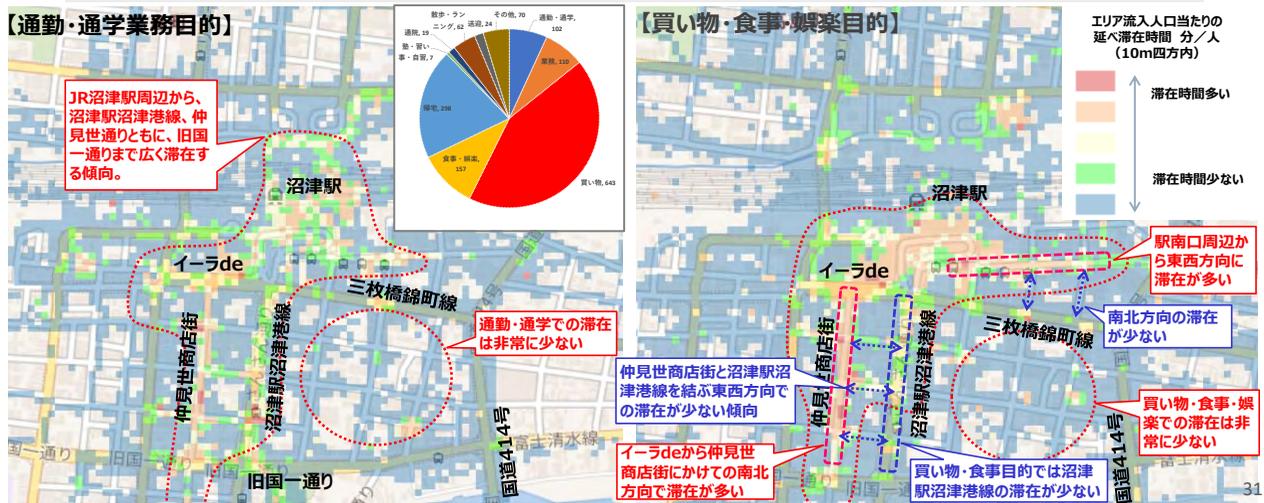
- 用途別の建物分布 -



- 歩行者交通量分布 -

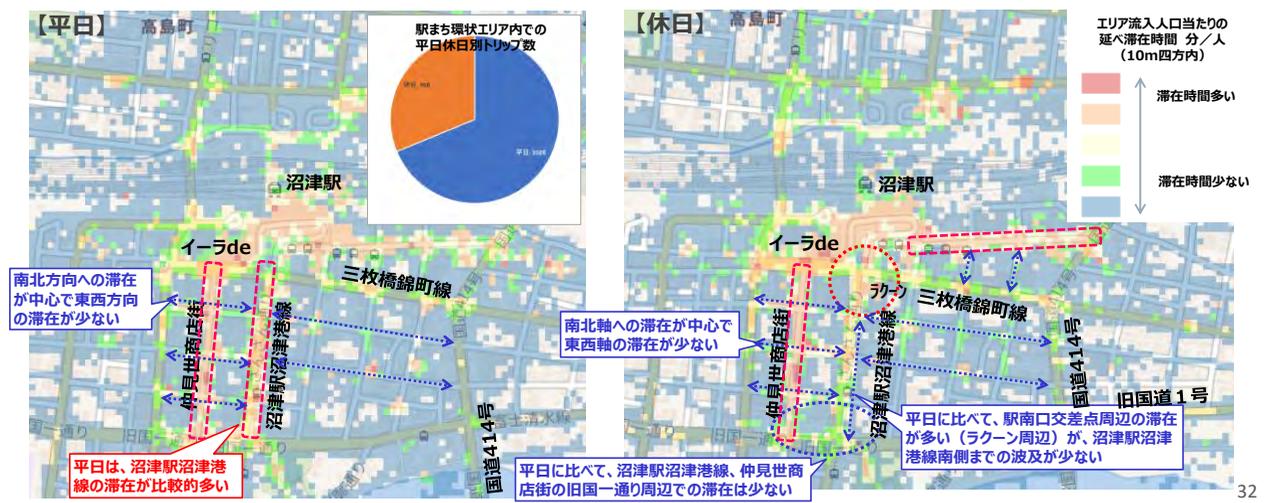
調査結果 - 目的別の滞在時間分布 -

- 通勤・通学目的の移動は、駅北側から南側にかけて広く分布している。
- 買い物・食事目的の移動では、駅南口周辺の東西方向に加えて、イーラdeから仲見世商店街にかけての南北方向で滞在が多い傾向となっている。
- 一方、仲見世商店街と沼津駅沼津港線を結ぶ東西方向での滞在が少ない傾向となっている。



調査結果 - 平日・休日別の滞在時間分布 -

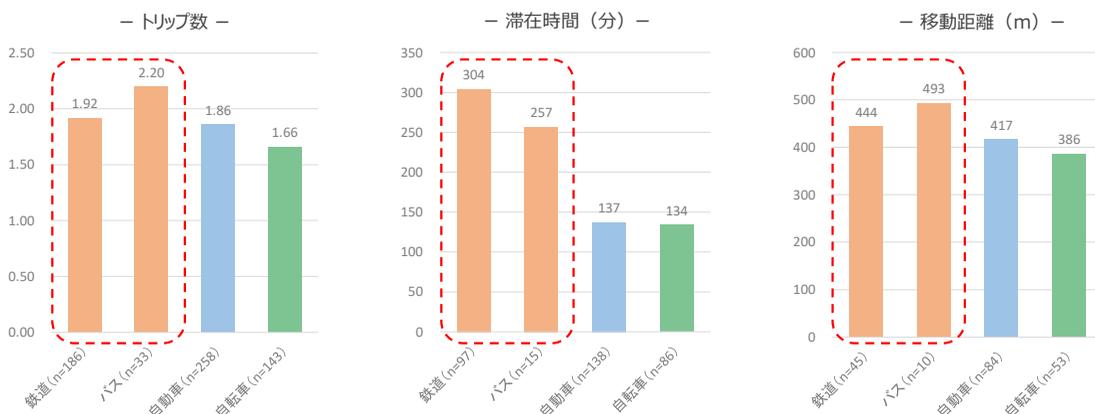
- 平日の仲見世商店街、沼津駅沼津港線の南北方向の滞在はある程度あるものの、東西方向へのびる滞在は少ない。
- 休日の駅南口交差点周辺は、平日より滞在が多い傾向にあるが、沼津駅沼津港線南側までの波及に至っていない。
- 平日・休日ともに仲見世商店街の南北軸の滞在は、ある程度あるものの、東西方向へのびる滞在は少ない。



調査結果 - 交通手段ごとの特性 -

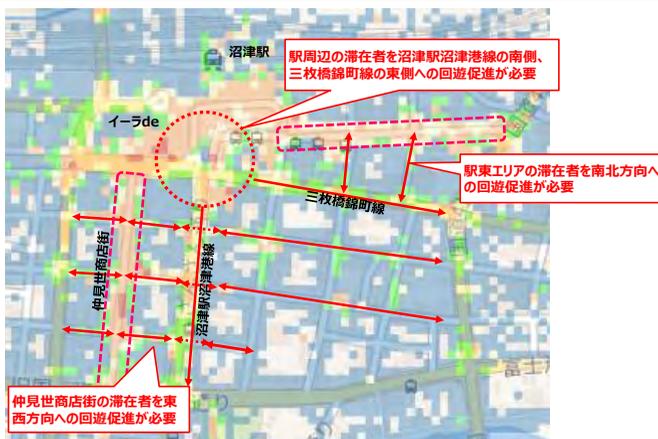
【エリア流入時の交通手段】 調査対象範囲である駅まち環状エリアに流入した際の交通手段別に1日・1人あたり平均のトリップ数、滞在時間、移動距離を集計。

- 自動車利用によるエリア内流入が最も多い。
- 公共交通利用者は自動車利用者に比べていずれも大きな値を示しており、公共交通利用とまちの回遊の関係性がうかがえる。



プローブパーソン調査 - まとめ (検討課題) -

- 休日の「買い物・食事・娯楽」利用を誘発する仕掛けづくりが必要ではないか。
- 休日については、仲見世商店街の滞在者を東西方向へ、駅南口周辺の滞在者を南北方向（沼津駅沼津港線）及び東西方向（三枚橋錦町線）へ、**回遊させる仕掛けづくり**が必要ではないか。
- 局所的な滞在ではなく広域的な滞在とするため、街路空間の再編等により、**歩きたくなる空間や佇みたくなる空間を創出**する必要があるのではないか。



空間特性分析 (スペースシンタックス理論)



空間特性分析とは

- 人の行動は、空間のつながり方（配置関係・接続関係）に大きく影響を受けるとされており、そのつながり方をスペースシンタックス理論を用いて、**客観的に可視化・指標化**する。
- 具体的には、街路の周囲とのつながりの良さや途中経路としての通りかかりやすさ、駅前広場等の狭域空間の視認性などを分析する。

➢ スペースシンタックスは、空間相互の接続関係（動線、視線）を、位相幾何学的なグラフで表し、各空間の特性を定量化することに特徴がある。グラフ理論の近接中心性や媒介中心性の考え方を援用した手法を中心に、様々な都市解析手法も組み合わせて分析することにより、場所の特性をより良く理解しようとするアプローチである。

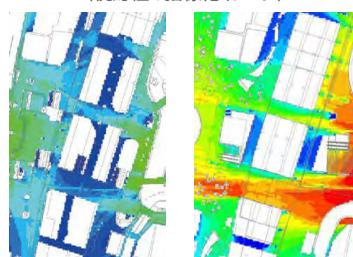
➢ この分析手法を都市計画や空間デザインに活用する実践も、多くの都市で行われている。

〈つながりの良さの指標化イメージ〉



※一般に、つながりの良い街路（左図：暖色系の線）ほど、多くの人通りがあることがわかっている

〈視認性の指標化イメージ〉



空間特性分析とは

● 今回の空間特性分析は、以下に示す3つの分析を実施した。

■ 動線ネットワーク分析

- 通り掛りやすさ → 2地点を移動する際、途中経路として選ばれやすいのか、選ばれにくいのか？

■ 施設立地状況分析

- 店舗の出入口集積 → 街路ごとに、どの程度店舗の出入口があるのか？

■ 詳細な空間分析

- 可視空間の大きさ → ある場所に立った時、どれくらいの範囲を見ることができるのか？
空間的な広がりほどの位あるのか？
- アクセシビリティ → 各所からたどり着きやすいのか？たどり着きにくいのか？

空間特性分析とは

<参考>「場所ごとの」特性を示す。



- 奥まった場所に位置し、周囲との接続もあまりないことから、「通り掛りやすさ」の指標は低く（青系）なる。

- 駅の南北を通る際、東側の歩道は、周辺街路とのつながりの良さなどから「通り掛りやすさ」の指標は高く（赤系）なる。（必然的にここを通る）



- 地下通路による屈折や上下移動により、「アクセシビリティ」の指標は低く（青系）なる。



- 東西の背後にあるエリアの形態的特徴から、歩道両側の通り掛りやすさが異なる。
- 東側歩道は、南北を結ぶ効率的な経路の一部となっているため、指標は高く（赤系）なる。
- 西側歩道は、仲見世商店街を通る方が効率がよいことから、ここを通る必然性が低いため、指標は低く（青系）なる。

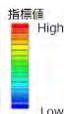
動線ネットワーク分析

【媒介中心性（途中経路としての通り掛かりやすさ）】

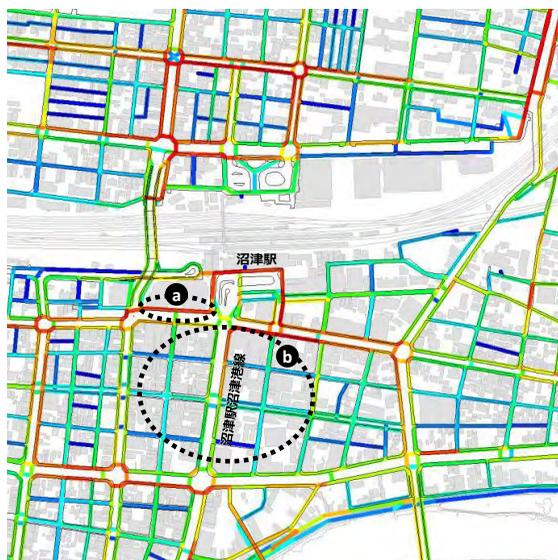
対象範囲内の場所について、総当たりで起終点を選び、最適な経路を選んだ際に、途中経路として何回選ばれるかを示す指標

<指標の意味>

- 値が高い（赤系）ほど、エリアでの2点間の移動の途中で通る可能性が高い。つまり、その空間が**動線上重要な場所**であることを示す。
- 値が低い（青系）ほど、経路の一部として使われる可能性が低い。



- イーラde前の歩道が動線上重要な場所となっている。(a)
- 沼津駅沼津港線は、歩道の両側で通り掛かりやすさが異なる。(b)
- 沼津駅南側エリアは、駅前交差点の地下横断による上下移動の多さ等の影響で、全体的に指標が低い傾向にある。(b)



39

施設立地状況分析

【店舗出入口の集積度】

店舗（物販、飲食、サービス）の出入口を、街路ごとに集計し、10mあたりの集積度を計算した指標。

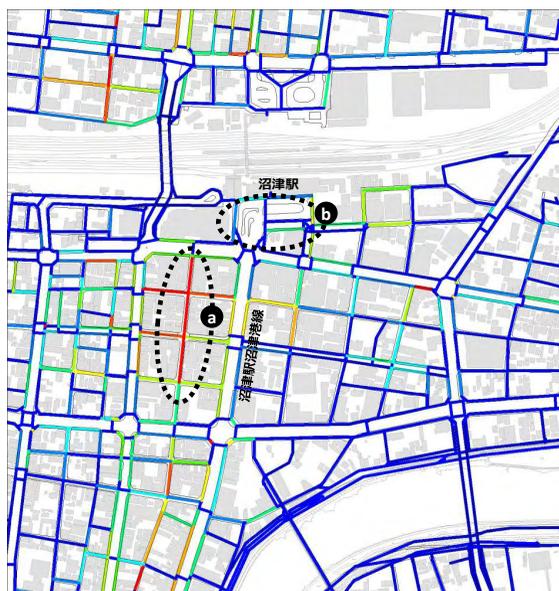
<指標の意味>

- 値が高い（赤系）ほど、その街路に店舗の出入口が集積しており、**沿道店舗が多い場所**を示す。

出入口集積度 (箇所/10m)



- 仲見世商店街沿道等に連続的な店舗の集積が見られる。(a)
- 一方、駅直近には沿道店舗が少ない。(b)



40

詳細な空間分析

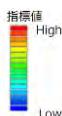
【可視空間の大きさの指標（歩行者空間のみ）】

ある場所に立った時に、どれくらいの範囲の歩行者空間が視認可能であるのかを示す指標。

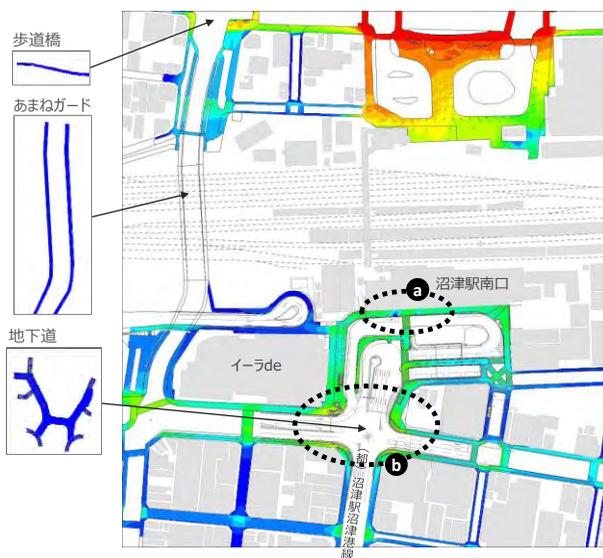
人は視認可能な平面がより広がっている方に行こうとする。

<指標の意味>

- 値が高い（赤系）ほど、**多くの人に認知され、集まりやすい場所**となる。
- 値が低い（青系）ほど、目立ちにくい場所となる。



- 沼津駅南側は、北側と比べると歩行者空間の広がり少なく、狭い印象を与える。
- 駅を出てすぐ、案内板や柱等の関係で指標値が低くなっており、経路選択しづらい状況となっている。
(a)
- 沼津駅南口駅前交差点は、視認できる歩行者空間が少なく、大きく指標値が低下している。(b)



41

詳細な空間分析

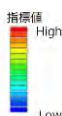
【アクセス性指標】

ある場所から他の場所へ行く際に何回曲がってたり着くのかを平均値で示した指標。

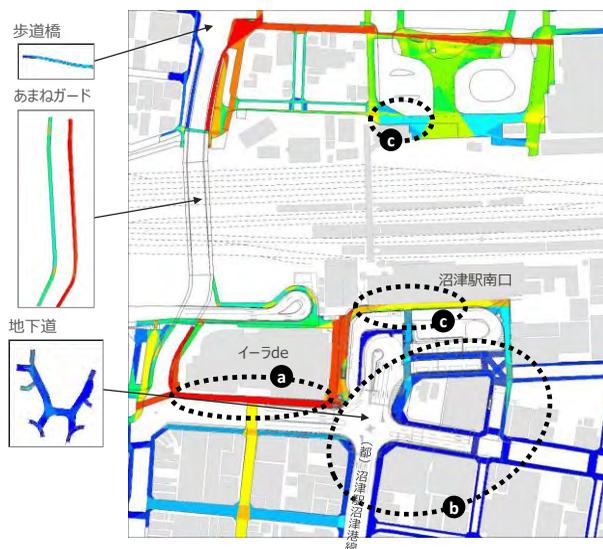
空間ネットワークの中心（樹木に例えると、幹）ほど、人が集まりやすい。

<指標の意味>

- 値が高い（赤系）ほど、その空間が**まちをつなぐ上で重要な場所**であることを示し、各所からたどり着きやすい。
- 値が低い（青系）ほど、たどり着きにくい場所となる。



- イーラdeの南側は、最も動線的なポテンシャルが高い場所の一つとなっている。(a)
- 地下通路の南側・東側のブロックは、極端に指標が低く、人通りが集まりにくい場所となっている。(b)
- 南北駅出入口付近の指標値はやや低く、駅前のネットワークの中でやや奥まった位置にある。(c)



42

空間特性分析 - まとめ (課題とポテンシャル) -

- 沼津駅南口周辺は、北口に比べて歩行者空間の広がりが少ない。【①】
- 駅前交差点が平面横断できないことから、駅前広場と南側街区とのつながりが極めて弱い。【②】
- イーラde周囲の歩道の重要性が極端に高く、駅前の動線ネットワークの中心になっている。【③】
- 沼津駅沼津港線は、歩道特性（動線ネットワーク）や沿道特性（施設立地状況）が東西で大きく異なり、言わば「別のエリア」となっている。【④】
- 沼津駅南口が奥まっている要因とも言える街区であり、駅とまちをつなぐ機能が求められる。【⑤】
- 駅とまちを有機的につなぐ歩行者動線の構築にあたっては、民地内を街路の一部（通路）として使うことが重要であるため、建物低層階と隣接する街路の連携が求められる。



43

中期の実現に向けた空間再編の考え方

- 歩行者回遊行動調査や空間特性分析を踏まえ、“空間再編の考え方”を整理する。
 - ✓ 駅前広場を再編し、歩行者空間を拡大
 - ・ 駅利用者の待ち合わせ場所や、駅に到着した人が滞留できる空間を創出。
 - ✓ 駅とまちをつなぎ回遊性を高める歩行者動線を確保
 - ・ 駅前街路の空間再配分とあわせて、新たな横断歩道を設置。
 - ・ 駅とまちをつなぐため、UR所有地を広場空間等として有効活用。
 - ・ 建物低層階と隣接する街路を連携させ、有機的に接続した歩行者動線を確保。
 - ✓ イーラde街区（三枚橋錦町線や駅前広場）の歩行者空間を拡大
 - ・ 空間的ポテンシャルを活かし、円滑な移動空間と快適な滞留空間を創出。
 - ・ 歩行空間の拡大とあわせて、イーラdeとの連携を検討
 - ✓ 新たに生み出された空間を利活用
 - ・ パークレットやベンチ等の休憩・滞留ができる広場空間の整備など、回遊の拠点を整備。

<中心市街地まちづくり戦略で位置付けた施策>

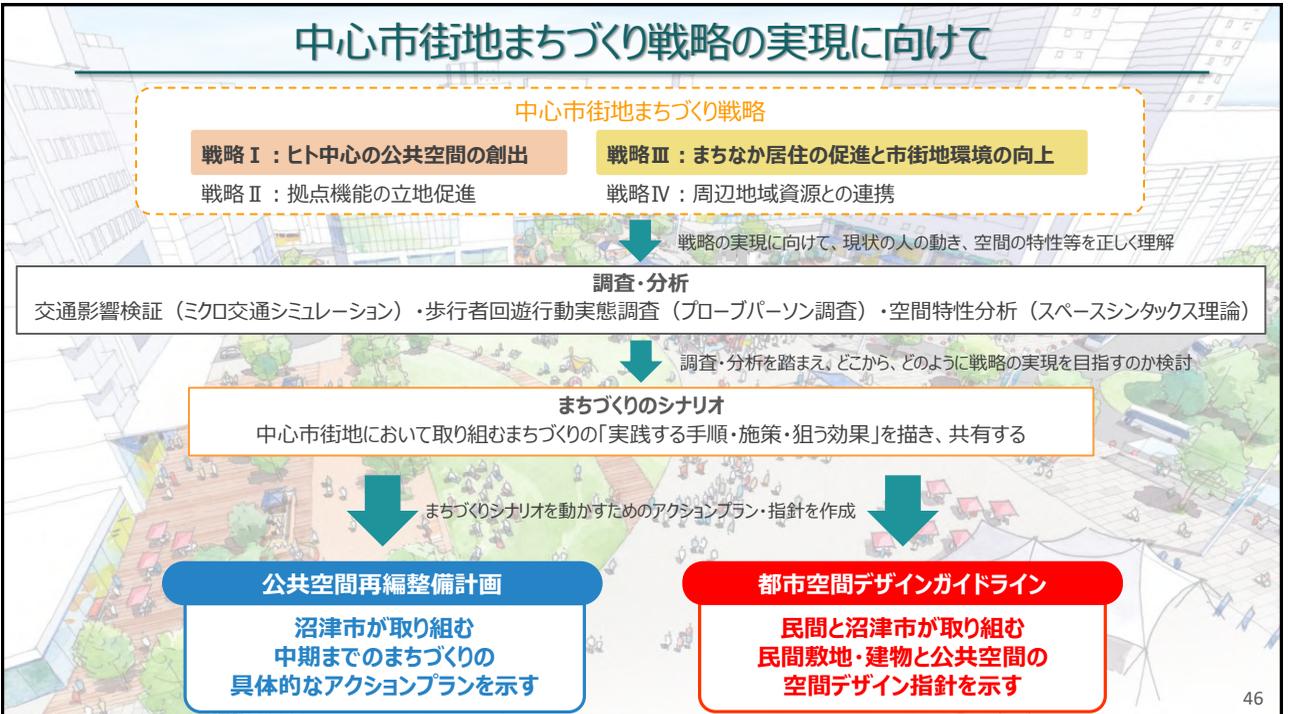
- 駅前街路の再編（歩行者空間に広がりによる駅とまちの接着）
- 都市の余剰空間を活用した、憩いの空間の確保 等

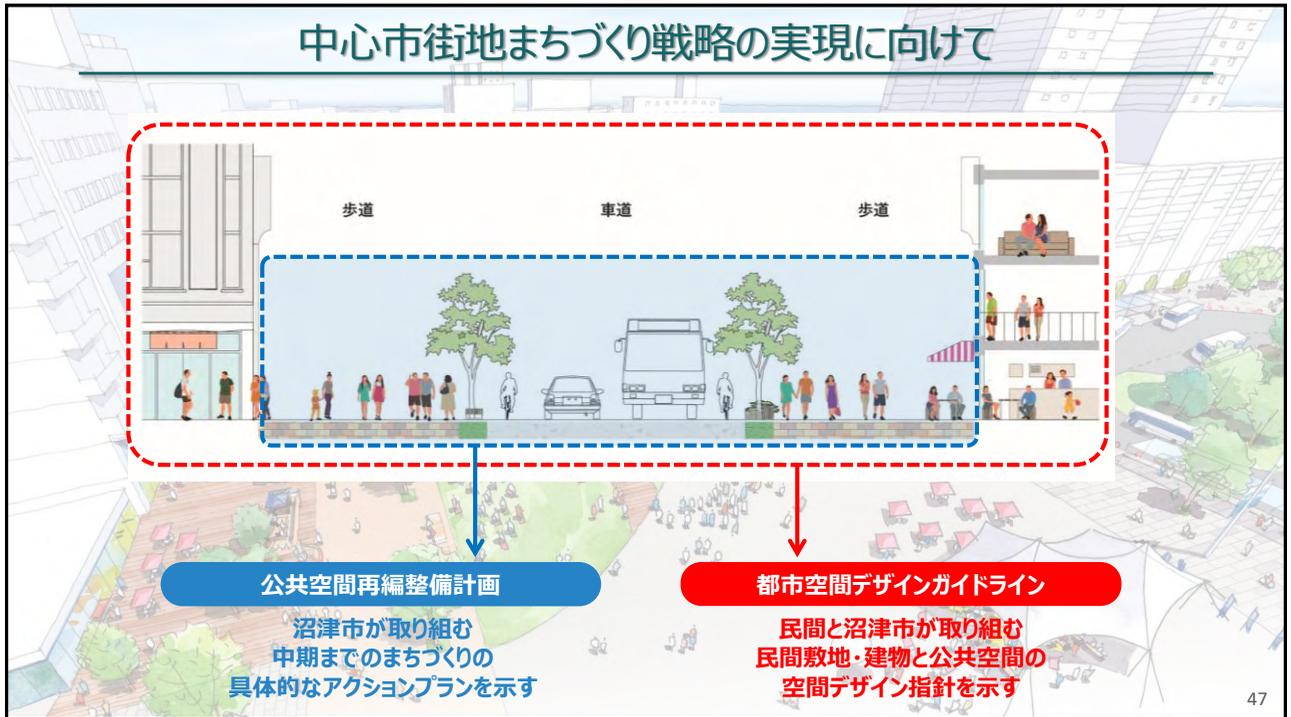
✓ 中心市街地まちづくり戦略の施策の妥当性を確認

44



4. 今後の取組





まちづくりのシナリオ

Proud NUMAZU

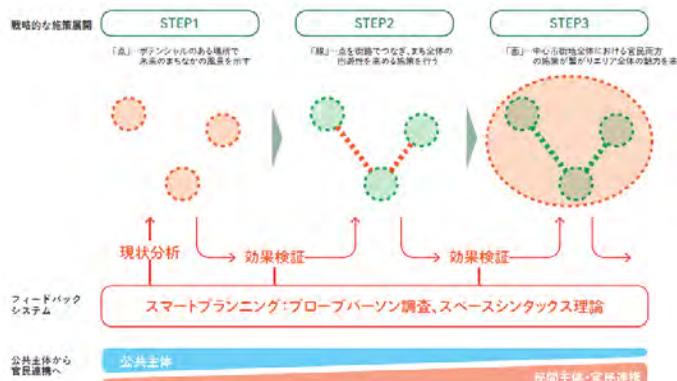
48

まちづくりのシナリオ（素案）

【まちづくりのシナリオの基本方針】

- 「中心市街地まちづくり戦略」で示された、将来の姿に向けて、どこから、どのような考え方で、沼津の中心市街地が変化していくと、**まちの変化への期待感が沸き、民間との連携が進んでいくのか**、その「**実践する手順、施策、狙う効果**」を「**まちづくりのシナリオ**」として描き、**共有**することで、**官民一体となった取組**となることを目指す。

【まちづくりのシナリオの構成】



49

まちづくりのシナリオ（素案） -STEP1: 「つかう・つくる」/点-

年度：2021年～2022年

目標：滞留できる公共空間を増やして、日常としてつかう。

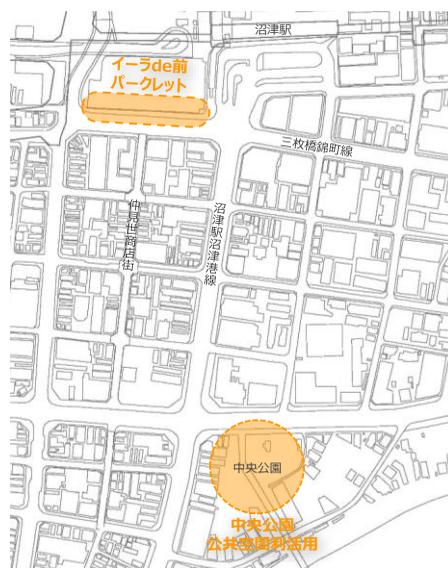
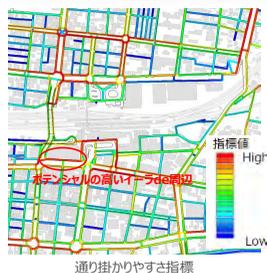
「まちなかで過ごす未来」の風景を早期に示す。

【概要】

- 貴重なオープンスペースである中央公園に加えて、三枚橋錦町線のイーラde前などにおいて、車線を滞留空間とするパークレット実験などを行い、駅前周辺に滞留できる公共空間を設ける。
- 動線的なポテンシャルが最も高いイーラde周辺に滞留空間を設けることで効果を期待する。

【市民／民間事業者との連携】

- これまでの取り組んできた社会実験（アルコミチ）と同様に、中心市街地全体からコンテンツを誘導・募集し、皆が使えるオープンスペースを創出する。



50

まちづくりのシナリオ（素案） -STEP1.5:「つかう・つくる」/点-

年度：2022年～2023年

目標：滞留できる公共空間を増やして、日常としてつかう。

「まちなかで過ごす未来」の風景を早期に示す。

⇒施策可能な場所へさらに展開する。

【概要】

- パークレット実験等を踏まえ、三枚橋錦町のイーラde前などに滞留空間を創出する。
- イーラde南側へと歩行者を誘導し、さらに歩行者交通量が多い仲見世商店街へ誘導していく。
- 商店街に面した東西の区画街路においてウォークアブル施策を展開する。
- 沼津駅沼津港線で街路空間を再配分する社会実験を先行的に実施し、東西方向のつながりを強化する。

【市民/民間事業者との連携】

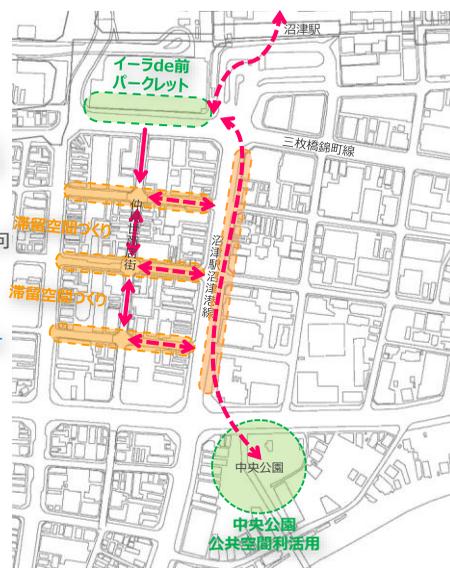
- コモンズ協定等による駐車場の集約化・効率化や道路上の滞留空間づくりを行い、東西道路の沿道環境を整えることで、仲見世商店街のにぎわいを周辺へと波及させていく。



商店街に面した区画街路（沼津市）



滞留空間づくりイメージ（松山市）



51

まちづくりのシナリオ（素案） -STEP2:「つなげる」/線-

年度：2023年～2025年

目標：まちなかでの回遊行動に合わせ、滞留できる公共空間同士をつなぐ。

「まちなかを歩いて楽しむ」未来の風景を生み出す。

【概要】

- 沼津駅沼津港線や三枚橋錦町線をまちなかをつなぐ骨格として位置づけ、街路空間を再配分する社会実験により、オープンスペースを生み出す。
- 街路空間の再配分とあわせて、南口駅前広場の再編整備や駅前交差点の地上横断化に取り組む。

【市民/民間事業者との連携】

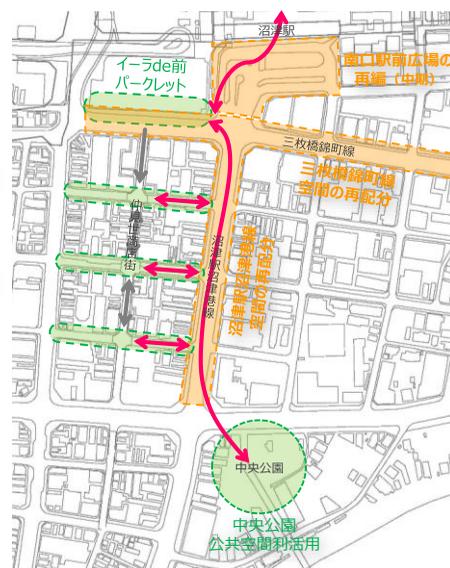
- ストリートに生まれたオープンスペースは、沿道の民間事業者や市民が目の前の地先空間として使うことで、まちなみ風景を生み出すことを目指す。



アクセス性指標



道路再配分の社会実験イメージ（横浜市・みなと大通り）



52

まちづくりのシナリオ（素案） - STEP2.5 : 「ひろげる」/面 -

年度：2023年～2025年

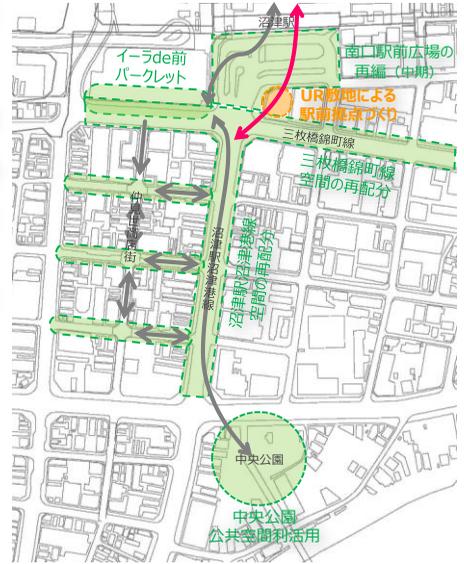
目標：まちなかの低未利用地が地域拠点として様々に活用され、公共空間と連担することで、エリア価値を高めるため、**まずは、利活用可能な駅前のUR敷地において拠点づくりを行い、機運醸成を図る。**

【概要】

- 社会実験を踏まえ、沼津駅沼津港線や三枚橋錦町線の再配分を行い、歩行空間を拡大する。
- 南口駅前広場の中期整備及び駅前交差点の地上横断化が実現し、駅前からまちなかへと地上動線での移動が可能になる。
- 駅とまちなかを繋ぐ交差点近隣のUR敷地において、まちなか広場づくりを行い、将来のまちの姿を見せるとともに、長期に渡るまちづくりの活動拠点とする。

【市民／民間事業者との連携】

- 官民連携による拠点づくりのモデルケースとして、また、将来のまちづくり活動拠点として位置付ける。



53

まちづくりのシナリオ（素案） - STEP3 : 「ひろげる」/面 -

年度：2025年～

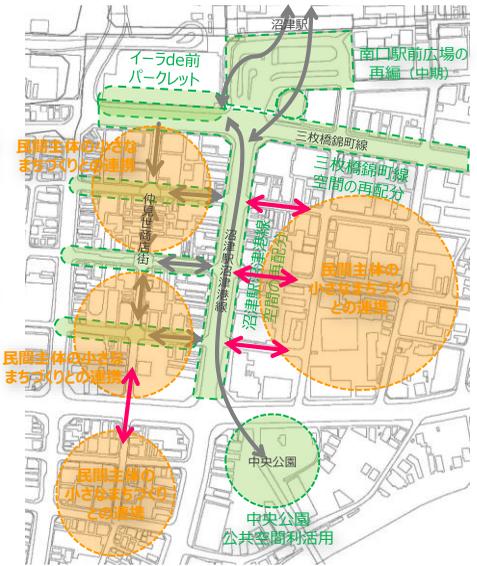
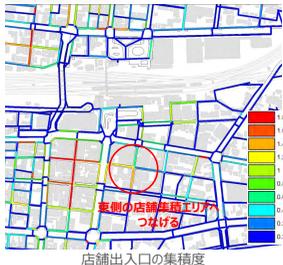
目標：まちなかの低未利用地が地域拠点として様々に活用され、公共空間と連担することで、エリア価値が高まる。
「魅力的なまちなかエリア全体で暮らす」未来の風景を目指す。

【概要】

- 回遊行動が増えたまちなかによって、駐車場や空き地といった低未利用地や既存店舗などが、民間主導で商業や活動拠点として生まれ変わり、エリア全体に広がっていく。（民間主体の小さなまちづくり）
- 公共空間のオープンスペースを介してネットワーク化し、エリア価値を高めていく。

【市民／民間事業者との連携】

- 低未利用地を民間事業者が自主的な事業として開発していく。
- リノベーションまちづくりとも連携し、さらに低未利用地の転換が洗練されたまちなみ景観を生み出す。



54



公共空間再編整備計画

公共空間再編整備計画

【公共空間再編整備計画とは】

- 戦略の実現に向け、本市が取り組む具体的なアクションプランとして、駅前広場や駅前街路等の再編整備を示すもの。

－目的－

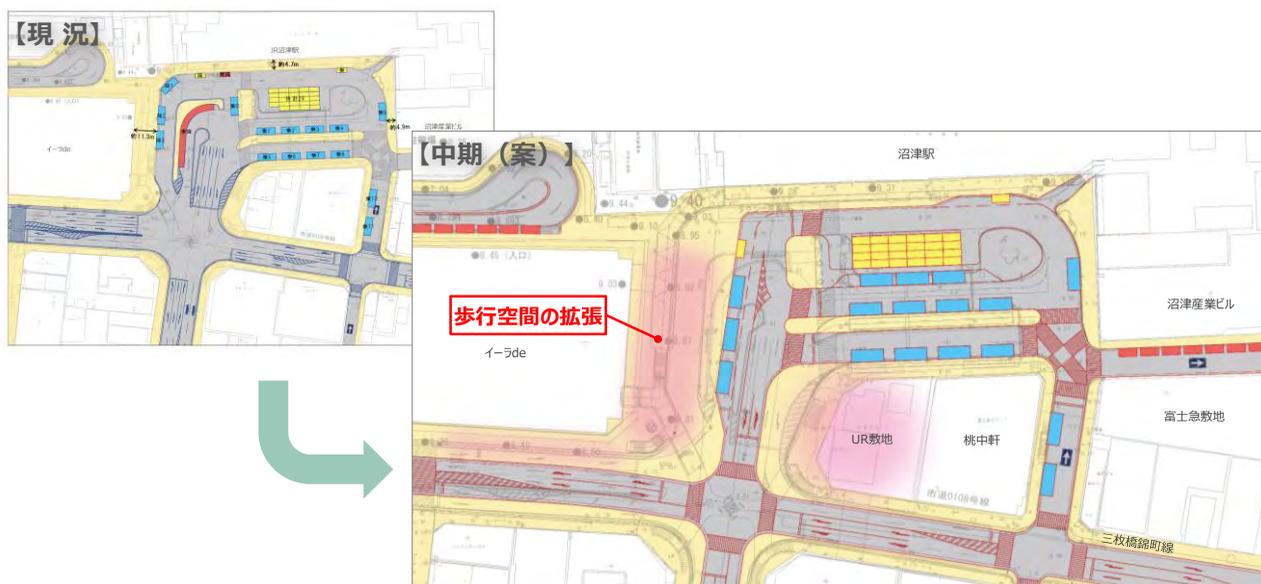
- 本整備計画に基づき沼津駅周辺の公共空間を再編し、中心市街地におけるまちなみ景観や歩く環境を向上させることで、“歩く楽しみ・居心地の良さ”という、新たな魅力を加え、来街・居住の促進と回遊性を高めることを目的とする。

－役割－

- これまで進めてきた中心市街地のにぎわいの向上、特に、沼津駅周辺総合整備事業の拠点整備による集客力の向上等を高めていくために、「歩いて楽しい」空間を形成し、それらをつないでいくことで、線的・面的ににぎわいを拡大し、中心市街地の魅力を向上させる役割を担う。
- 都市空間デザインガイドラインと連携・調整を図り、質の高い空間形成を目指す。

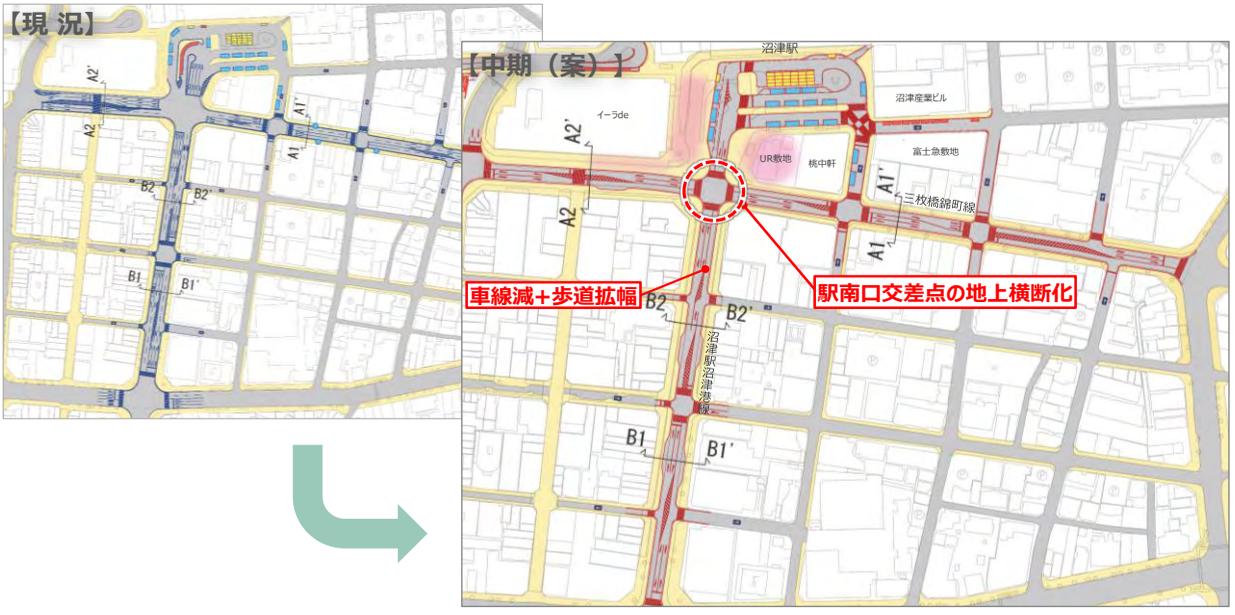
57

公共空間再編整備計画 ー駅前広場再編（案）ー



58

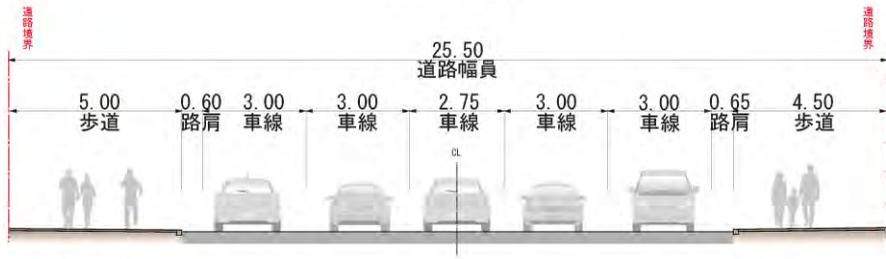
公共空間再編整備計画 - 駅前街路再編 (案) -



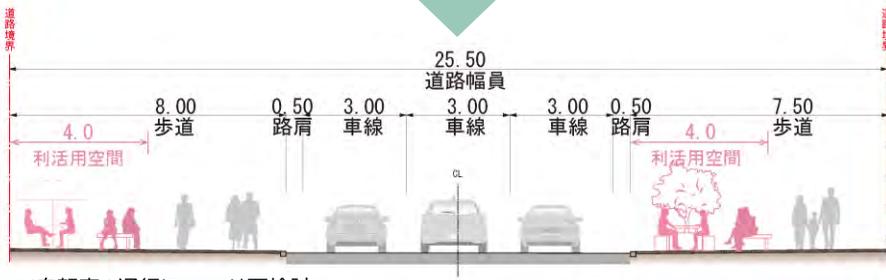
公共空間再編整備計画 - 駅前街路再編 (案) -

B2 断面

【現況】



【中期 (案)】



※自転車の通行については要検討

公共空間再編整備計画 –空間利活用–

- 空間再編により生み出された空間は、エリアマネジメント組織の活用等によるオープンカフェやイベント等の実施により、にぎわいを創出する。



61

「公共空間再編整備計画」作成に向けた今後の取組

- スマート・プランニングにより、駅周辺における公共空間の再編について、サイバー空間におけるシミュレーションを実施し、「公共空間再編整備計画」を作成する。

1 | データ取得

都市空間やその利用状況に関するデータを取得する

2 | 可視化・分析

取得したデータを集約し、可視化（現況再現）及び分析を行う

3 | シミュレーション

現況分析に基づき、将来の状況や施策効果をシミュレーションする

4 | 計画策定・合意形成

データを活用して、計画策定・合意形成を行う

5 | 最適な都市空間の創出

データ活用により最適化された都市空間を創出する



<スマート・プランニングとは>

※交通関連ビッグデータから得られる個人単位の行動データをもとに、人の動きをシミュレーションし、施策実施の効果を予測した上で、施設配置や空間形成、交通施策を検討する計画手法。

62

公共空間再編整備計画の骨子（素案）

1 はじめに

<背景、目的、位置付け>

- 「歩いて楽しい」空間を形成し、それらをつないでいくことで、線的・面的ににぎわいを拡大し、中心市街地の魅力を向上させる。
- 戦略実現に向け、本市が取り組むアクションプラン。

2 まちの現状分析

<歩行者回遊行動調査>

- 滞留が局所的。
- 駅とまちをつなぎ、歩行者が円滑に回遊できる動線が必要。



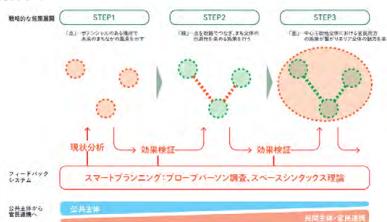
<空間特性分析>

- 歩行者空間の広がりが少ない。
- 駅と周辺街区とのつながりが弱い。



3 まちづくりのシナリオ

○「実践する手順、施策、狙う効果」を「まちづくりのシナリオ」として描き、共有することで、官民一体となった取組となることを目指す。



4 公共空間再編整備計画

<整備方針>

- 上質な時を過ごせる居心地の良い空間
- 駅とまちをつなぐための空間
- 交通機能の最適配置

<駅前広場>

- 整備の考え方（機能的でコンパクトな駅前広場）
- 計画図（中期：平面，横断，VR）
- 整備効果（スマートプランニングによる効果検証・SS理論）



<駅前街路>

- 整備の考え方（目抜き通りにふさわしい上質で親しみやすい空間）
- 計画図（中期：平面，横断，VR）
- 整備効果（スマートプランニングによる効果検証・SS理論）



<空間の利活用>

5 地区交通計画

- ヒト中心の空間を実現するための地区交通の考え方
- 交通手段別の方針（歩行者，自転車，公共交通，一般車，荷捌き等）

63

都市空間デザインガイドライン

64

都市空間デザインガイドライン

【都市空間デザインガイドラインとは】

- **まちなみ景観のイメージや個々のデザイン・設えの配慮すべきルール等**を示すもので、**官と民が連携した都市空間デザインを進める際の指針**となるもの。

－目的－

- 質の高い空間をつくっていくためには、洗練されたまちなみ景観形成や**公共空間と沿道建築物が一体**となった空間形成等に関する**デザインルール**をつくり、**民間と公共が相互に連携**を図っていく必要がある。
- 本ガイドラインに基づき、市と市民・事業者等が協働してまちづくりに取り組むことにより、**都市空間のデザインを適切に誘導**し、本市の中心市街地にふさわしい洗練されたまちなみ景観を創出することで、まちの魅力や価値を一層高めていく。

－役割－

- 本ガイドラインが、駅周辺の住民や事業者等と魅力的なまちづくりを進めていく契機となり、機運が高まる過程で、本ガイドラインに記載された考え方が、「まちの約束事」に成長することを期待する。
- **公共空間の再編**に参考とするほか、**都市計画の運用**に際しての指針とする。

65

都市空間デザインガイドラインの骨子（素案）

第2章

沼津市中心市街地の目指すべき将来像

沼津の中心市街地に相応しい統一感と落ち着きのある、質の高い都市空間

街路空間を活かした多様なアクティビティが感じられるまちなみ

官民で共に段階的に成長し、高めあう都市空間デザイン

第2章

将来像を実現のための7つのコンセプト

- | | |
|--------|--------------------|
| コンセプト1 | 官民連携による都市空間デザイン |
| コンセプト2 | まちの資産となるオープンスペース |
| コンセプト3 | 回遊性を支える滞留空間 |
| コンセプト4 | 沼津らしさが感じられる高質なデザイン |
| コンセプト5 | まちなかをつなぐグリーンインフラ |
| コンセプト6 | 歩行者と共存する駐車場デザイン |
| コンセプト7 | 誰もが参加・交流できるまちなか |

第3章

都市空間デザインガイドライン

まちなみイメージ／デザイン誘導指針

【新しい沼津のまちなかを構成する5つの要素】

- | | |
|-------------|-----------------------|
| ①「広場」 | …沼津駅南北駅前広場、中央公園など |
| ②「シンボルロード」 | …沼津駅沼津港線、三枚橋錦町線、七通線など |
| ③「歩行者専用道路」 | …仲見世商店街エリアなど |
| ④「シェアストリート」 | …生活道路、土地区画整理事業区域の道路など |
| ⑤「環状道路」 | …駅まち環状道路など |

第4章

ガイドラインの使い方

- | | |
|-------------|---------------|
| ①使い方 | チェックリスト／相談窓口 |
| ②各種行政計画との連携 | （景観計画、地区計画など） |
| ③今後のスケジュール | |

66



5. 検討事項

検討のスケジュール

- 戦略会議等での検討を踏まえて、2022年3月に「**公共空間再編整備計画**」と「**都市空間デザインガイドライン**」のとりまとめを目指す。

日程 (予定)		中心市街地まちづくり戦略会議	ワーキンググループ
R2 年度	3月	第6回 <ul style="list-style-type: none"> ● 中期の具体化にあたっての課題 ● 駅周辺の回遊動線や駅前広場、駅前街路の再編の考え方 	
	8月		第7回 <ul style="list-style-type: none"> ● 駅周辺の回遊動線の設定 ● 駅前広場、駅前街路の再編 (案)
R3 年度	9月	第7回 <ul style="list-style-type: none"> ● 公共空間再編整備計画 (素案) (駅前広場・駅前街路の再編 (案) と整備による効果) ● 都市空間デザインガイドライン (素案) 	
	11月	第8回 <ul style="list-style-type: none"> ● 公共空間再編整備計画 (案) ● 都市空間デザインガイドライン (案) 	
	12~1月	パブリックコメント	
	1月	第9回 <ul style="list-style-type: none"> ● パブコメ意見と対応方針 	
	3月	公共空間再編整備計画・都市空間デザインガイドライン 策定・公表	

検討事項

- 本戦略に位置付けられた“施策”の妥当性は各種調査・分析により確認
- 中期の具体化に向けた課題を整理し、公共空間の再編について検討

<中期の具体化に向けた検討課題>

- 検討課題①：駅周辺における歩行者回遊動線
- 検討課題②：駅周辺の公共空間の再編と空間の利活用

<議論していただきたいこと>

- ✓ 歩行者回遊動線の考え方、駅前広場や駅前街路の再編等について、議論していただきたい。

69

検討課題①：歩行者回遊動線

<現状と課題>

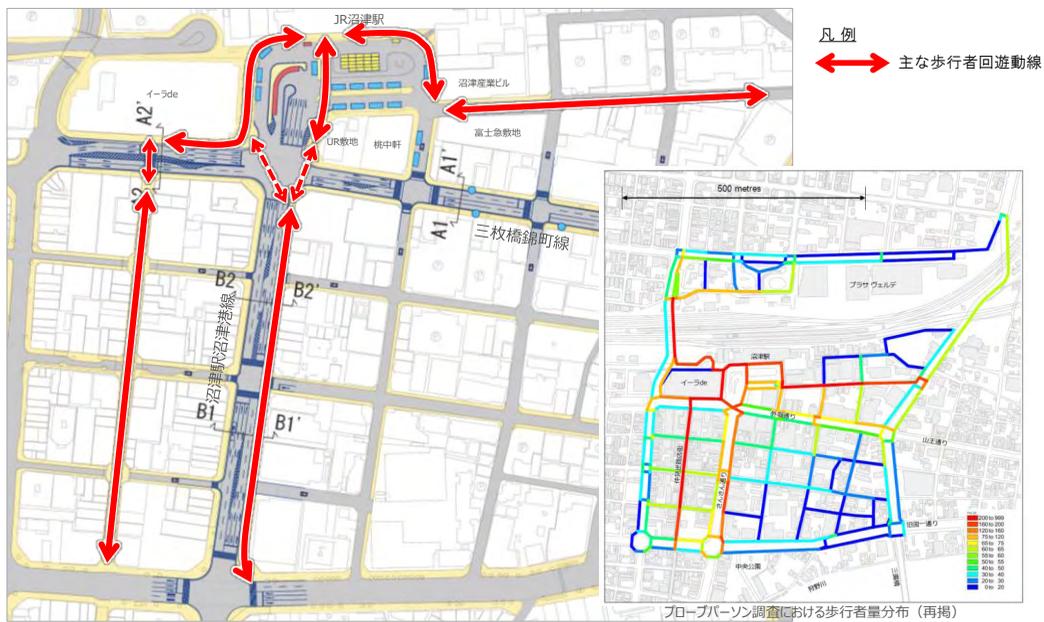
- 自動車中心の空間構成による人の動きの分断や、動線上の段差（地下通路）等、歩行者動線に課題が存在している。
- 都市拠点としてのポテンシャルを活かすために、“駅”と“まち”をつなぐヒト中心の回遊動線を検討する必要がある。

<歩行者回遊動線の考え方>

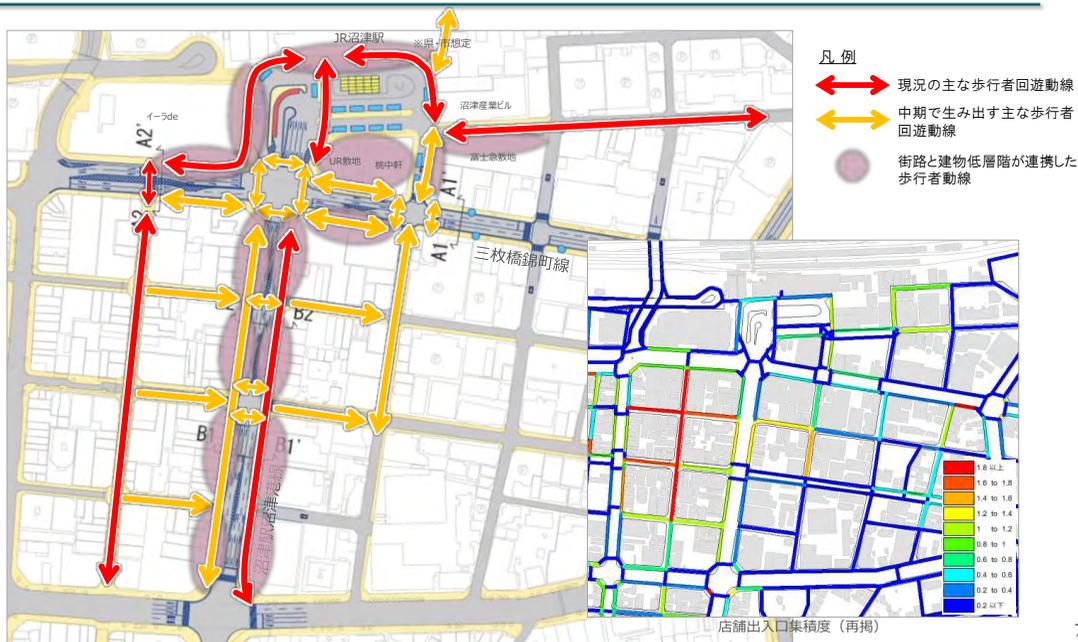
- 駅とまちとの回遊を促進する動線
 - ✓ 駅前交差点をコンパクト化し、**地上横断化**することで、**シームレスな歩行者動線を確保**する。
 - ✓ **建物低層階と隣接する街路を連携**させ、有機的に接続した歩行者動線を確保する。
 - ✓ 駅周辺や商店街のにぎわいをまちなかへ波及させる効果的な動線を確保する。
- 回遊拠点となる広場空間の創出
 - ✓ 回遊の拠点となる**休憩・滞留ができる広場空間を整備**する。

70

検討課題①：歩行者回遊動線 - 現況 -



検討課題①：歩行者回遊動線 - 中期 (案) -



検討課題②：公共空間の再編と空間の利活用 -駅前広場-

<現状と課題>

- 自動車交通の処理を主眼においた空間構成になっている。
- 一般車と公共交通の錯綜が生じている。
- 駅前にもかかわらず、人のための空間が少ない。
- 歩行空間が狭く、視覚的なつながりが弱い。
- 空間構成的に奥まっており、認知されにくい。

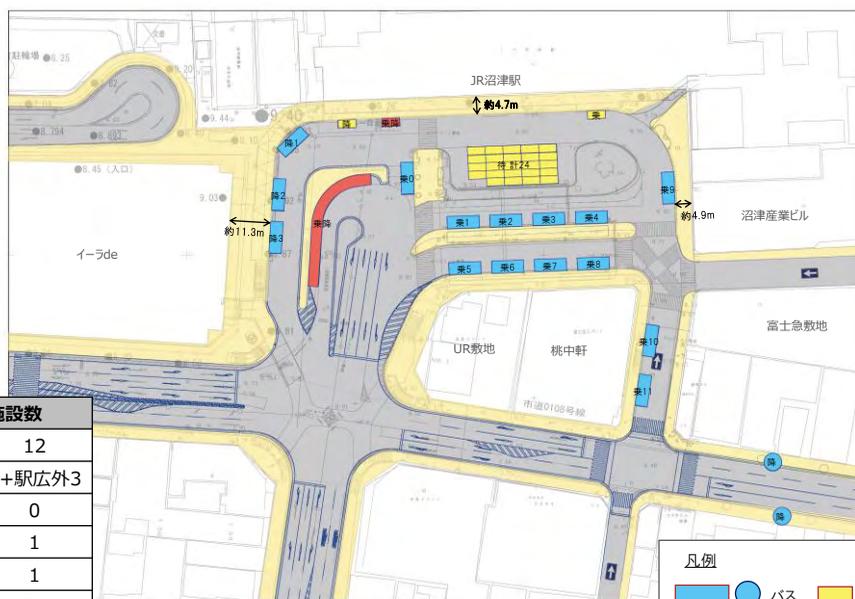


<駅前広場再編の考え方（公共交通と歩行者を優先した駅前広場へ）>

- **交通機能の最適配置**
 - ✓ バス、タクシー、一般車などの交通手段を適切に配置する。
 - ✓ **一般車を東西に分散配置し、公共交通と歩行者を優先**した駅前広場に再編する。
- **駅とまちをつなぎ、滞留できる空間**
 - ✓ 鉄道、バス等の利用者や、市民、来街者が佇み、時間を過ごしたくなる空間を創出する。
 - ✓ 都市にとって重要な場所である駅から人の流れを受け止める駅前広場は、**歩行空間を拡張し、居心地よく過ごせる滞留空間やにぎわいを生み出すオープンスペースを創出**する。

73

駅前広場の再編（案）-現況-



項目	交通施設数	
	バス	乗車
降車		3+駅広外3
待機		0
タクシー	乗車	1
	降車	1
	待機	24

凡例
 バス
 タクシー
 一般車

74

駅前広場の再編（案） -CASE A（現況ベース型）-



駅前広場の再編

<ワーキンググループにおける意見>

- 駅前広場の再編（案）を見てみると、一般車が東西に分散配置され歩行空間が拡張しているものの、その他の部分は現状から大きく変化していない。
- ヒト中心のまちづくりを推進していくのであれば、公共交通の利用状況を踏まえて、規模の見直しを行い、例えば、駅改札口前をもう少し歩行者のための空間を生み出してもいいのではないかなと思う。
- 5～10年後の公共交通需要や路線バス網の再編等を踏まえた、再編案を検討する必要があるのではないかな。

■ バス

- ✓ 路線バス網の再編等を踏まえ、バース数を減少（11→8）した案を検討。

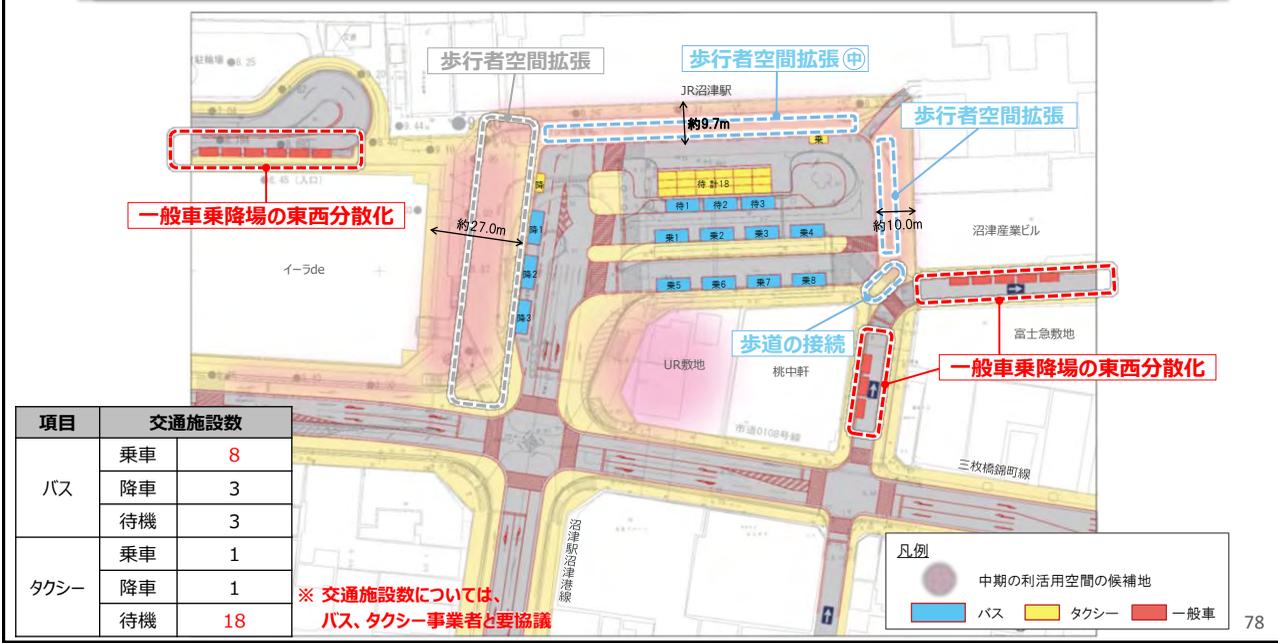
■ タクシー

- ✓ 利用状況を踏まえ、タクシープール数を減少（24→18）した案を検討。

駅前広場の再編（案） -CASE B（駅舎前拡張型）-



駅前広場の再編（案） -CASE C（駅舎前+産業ビル前拡張型）-



検討課題②：公共空間の再編と空間の利活用 —駅前街路—

<現状と課題>

- 目抜き通りであるにもかかわらず、歩行者の滞在が少ない。
- 駅前交差点は駅とまちをつなぐ重要な場所であるが、地下通路のため視覚的・動線的なつながりが弱い。
- 沼津駅沼津港線は、歩道両側のつながりが弱く、東西エリアの空間的分断要素になっている。
- 歩行空間、自転車空間や新たなモビリティの走行空間、アクティビティのための空間など、多様なニーズに対応するため街路の使い方の検討が必要である。

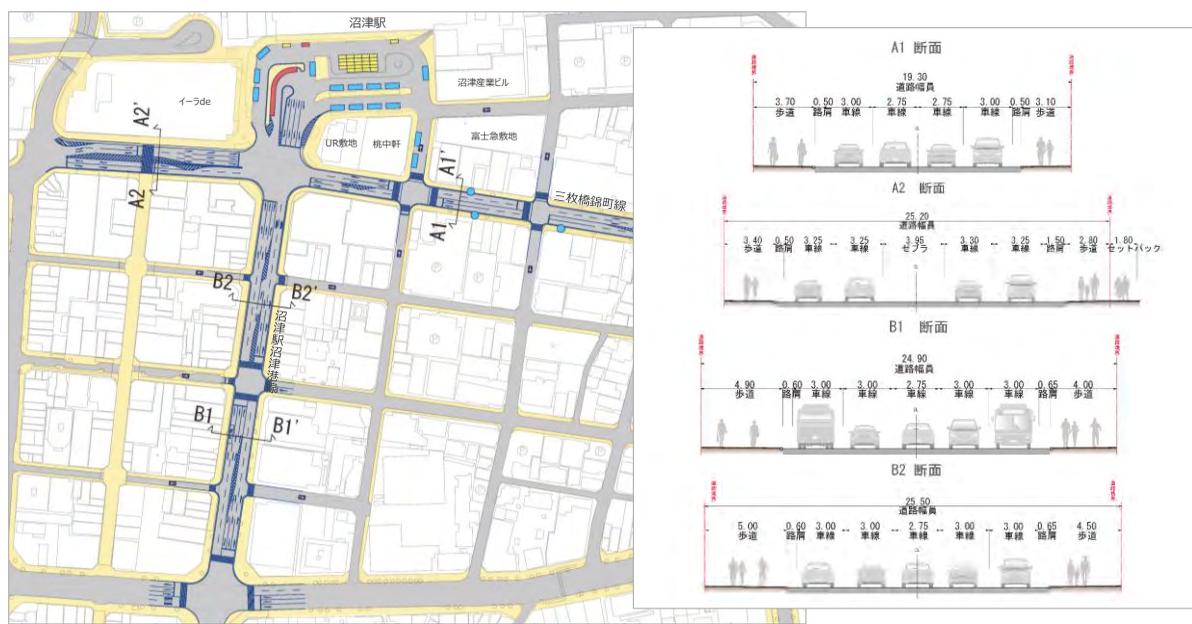


<駅前街路再編の考え方（上質な時を過ごせる居心地の良い駅前街路へ）>

- 駅とまちをつなぐための空間
 - ✓ 駅前街路は、車からヒトの空間に再配分し、ヒトが**滞留できる広場空間**を設け、ヒトが主役のにぎわいの空間を創出する。
- 歩道拡幅による街区同士のつながりの強化
 - ✓ **駅前街路の再配分を行い歩道を広げる**ことで、街区同士が空間的につながり（行き来がしやすくなる）、まちに一体感生み出す。
 - ✓ 人々の滞留が交流を生み、周辺エリアへ波及することにより、にぎわい機能の充実、集積へとつながる好循環サイクルを構築する。

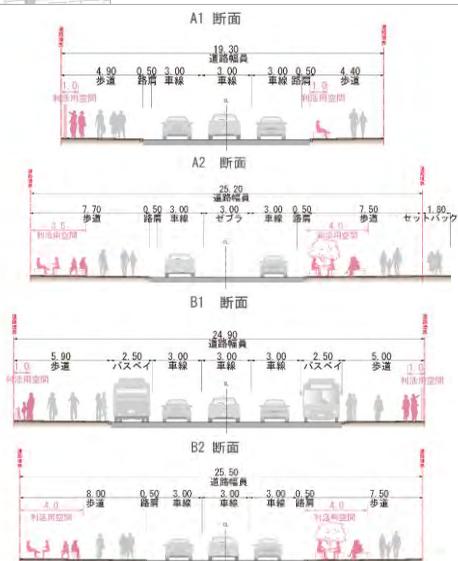
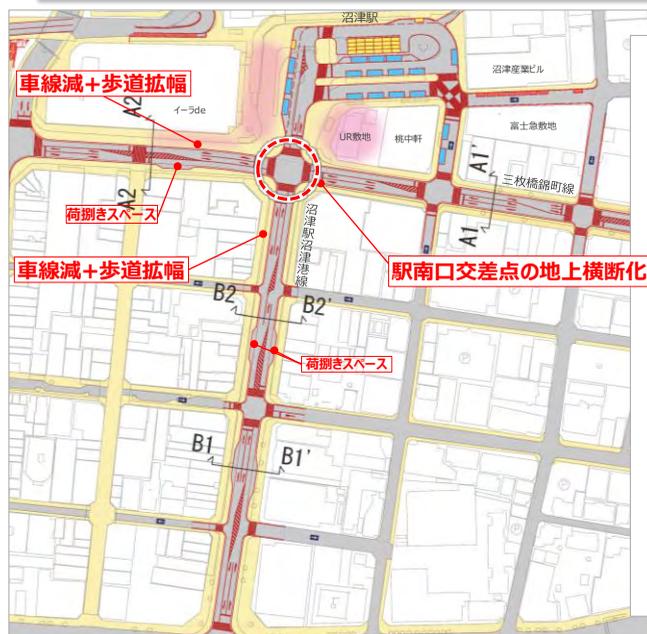
79

駅前街路の再編（案） —現況—



80

駅前街路の再編（案）



81

論点

【論点①】 回遊性を向上させる歩行者動線を検討していきたい。

- 回遊動線の考え方は妥当か。
- 回遊性を高めるために、パークレットやベンチ等の休憩・滞留ができる広場空間を効果的に配置するにはどのように検討すべきか。

【論点②】 公共空間の再編にあたり、歩行空間、荷捌き空間、アクティビティのための空間など、多様なニーズに対応するため街路空間の使い方を検討していきたい。

- 駅前広場や駅前街路の再編の考え方は妥当か。
- 再編にあたっての留意点は。
- 自転車の扱いはどうすべきか。
- 荷捌き車両の扱いはどうすべきか。

82

(参考) 自動運転時代の都市の姿

BLUEPRINT FOR AUTONOMOUS URBANISM

The Promises and Perils of Automation

Automated vehicle technology holds many promises for cities, but the potential benefits of automation are not guaranteed. City policies must proactively guide the technology to prioritize people-centric design.



INTRODUCTION

11