

第7回 沼津市中心市街地まちづくり戦略会議

令和3年9月7日
WEB開催

説明内容

1. 「公共空間再編整備計画」・

「都市空間デザインガイドライン」策定の背景等

2. 公共空間とまちなみの現状分析

3. まちづくりのシナリオ

4. 5つの空間タイプと地区交通の考え方

5. 公共空間整備方針・都市空間形成方針（案）

6. 本日の検討・確認事項

7. 戦略会議・WG等のスケジュール



1.「公共空間再編整備計画」・ 「都市空間デザインガイドライン」策定の背景等



中心市街地まちづくり戦略における 4 つの戦略

- 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、都市の顔として再構築していくために、「沼津市中心市街地まちづくり戦略」を令和 2 年 3 月に策定
- 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
 - － 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、具体の施策展開を図る

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

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

中心市街地まちづくり戦略の実現に向けて

中心市街地まちづくり戦略

戦略Ⅰ：ヒト中心の公共空間の創出

戦略Ⅱ：拠点機能の立地促進

戦略Ⅲ：まちなか居住の促進と市街地環境の向上

戦略Ⅳ：周辺地域資源との連携



戦略の実現に向けて、現状の人の動き、空間の特性等を正しく理解

調査・分析

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）



調査・分析を踏まえ、どこから、どのように戦略の実現を目指すのか検討

まちづくりのシナリオ

中心市街地において取り組むまちづくりの「実践する手順・施策・狙う効果」を描き、共有する



まちづくりシナリオを動かすためのアクションプラン・指針を作成



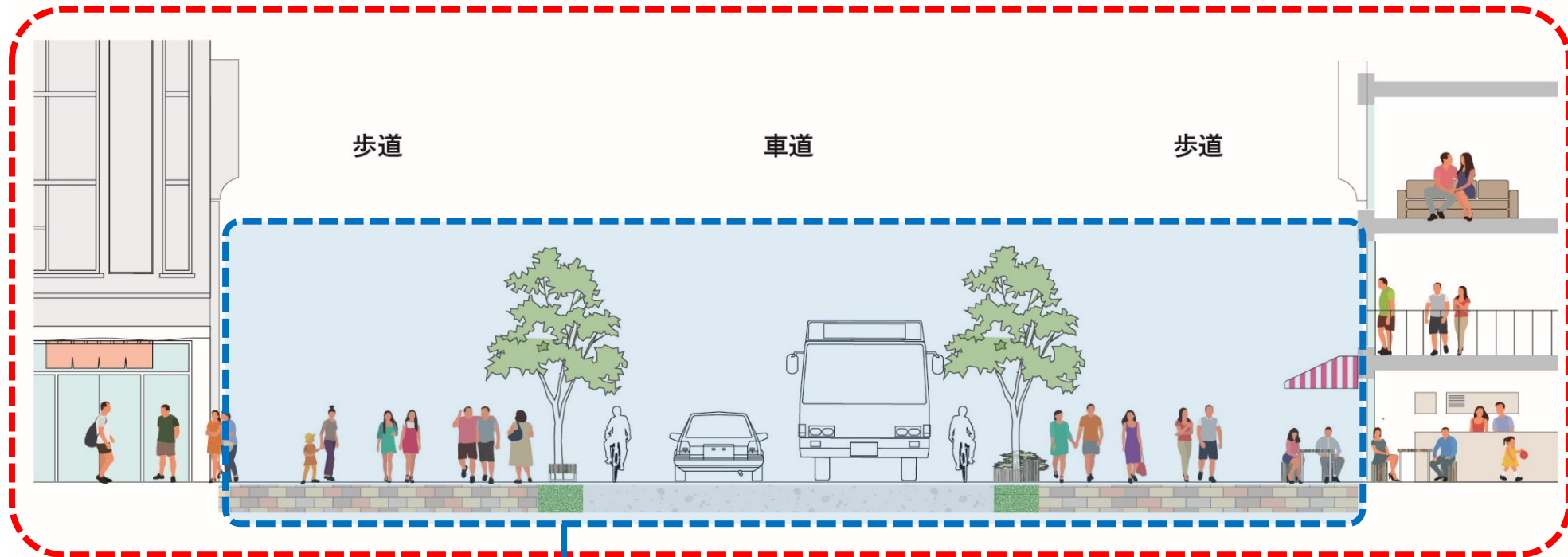
公共空間再編整備計画

沼津市が取り組む
中期までのまちづくりの
具体的なアクションプランを示す

都市空間デザインガイドライン

民間と沼津市が取り組む
民間敷地・建物と公共空間の
まちなみデザイン指針を示す

中心市街地まちづくり戦略の実現に向けて



公共空間再編整備計画

沼津市が取り組む
中期までのまちづくりの
具体的なアクションプランを示す

都市空間デザインガイドライン

民間と沼津市が取り組む
民間敷地・建物と公共空間の
まちなみデザイン指針を示す

「公共空間再編整備計画」・「都市空間デザインガイドライン」策定の狙い

公共空間再編整備計画

【計画の策定】

- 中期（近い未来）の公共空間再編に向けて、公共主導による駅前広場や駅前街路などの整備方針を定める。

【計画の実行】

- 社会実験の実施等により、公共主導の整備手法や実現可能性を検証する。
- 市民や道路管理者等の関係機関との協議、合意形成を図りつつ、上記の検証結果を踏まえて整備計画の見直しも行いながら、段階的に整備を進める。

都市空間デザインガイドライン

【ガイドラインの策定】

- 目指すべき都市空間（まちなみ）の実現に向けて、公共空間・民間敷地における空間形成のデザイン指針を定める。

【ガイドラインの実行】

- ガイドラインに基づき、関係者等と具体的な取組内容やルールを協議・調整する。
 - 上記の結果を踏まえて、官民連携で整備や活動を実施する。
- ※ ガイドラインの内容の地区計画や景観計画への反映も検討

連携

【ヒト中心の都市空間の実現】

- 統一されたデザインにより、居心地良く、質の高いヒト中心の空間が段階的にまちなかに創出される。

【まちなかの活性化・魅力向上】

- まちなかでの回遊や来訪者の増加、空間を活用した経済活動の活性化
- 生活の質や住みやすさの向上による住民満足度の向上

につながる。

公共空間再編整備計画の構成（案）

1 はじめに

<背景、目的、位置付け>

- 戦略に基づく中期の公共空間再編の方針を定めるもの。確定案ではなく、社会実験や関係機関との協議・見直しを重ねながら進める。
- 再編により線的・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。

2 まちの現状分析（課題の抽出）

<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。



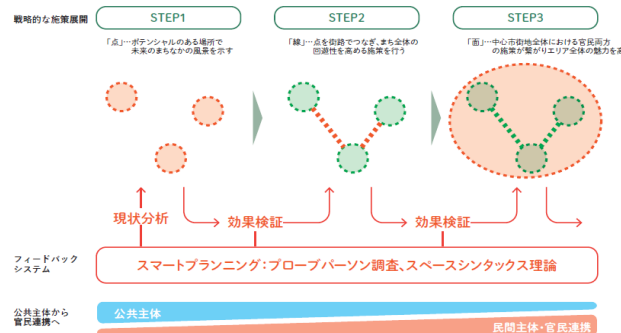
<空間特性分析>

- 歩行者空間の広がりが少ない。
- 駅と周辺街区のつながりが弱い。



3 まちづくりのシナリオ

- 現状分析から「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。
- まちづくりの担い手や組織の育成・支援、空間活用するための仕組み等を検討



4 公共空間再編整備計画

<整備方針>

- 過ごしたくなる居心地の良い空間
- 駅とまちをつなぐためのネットワーク
- 交通機能の最適配置

<駅前広場>

- 整備の考え方・方策（駅とまちをつなぎ滞留できる駅前広場）
- 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・方策（にぎわいや回遊性を高める道路空間）
- 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>（利活用事例）

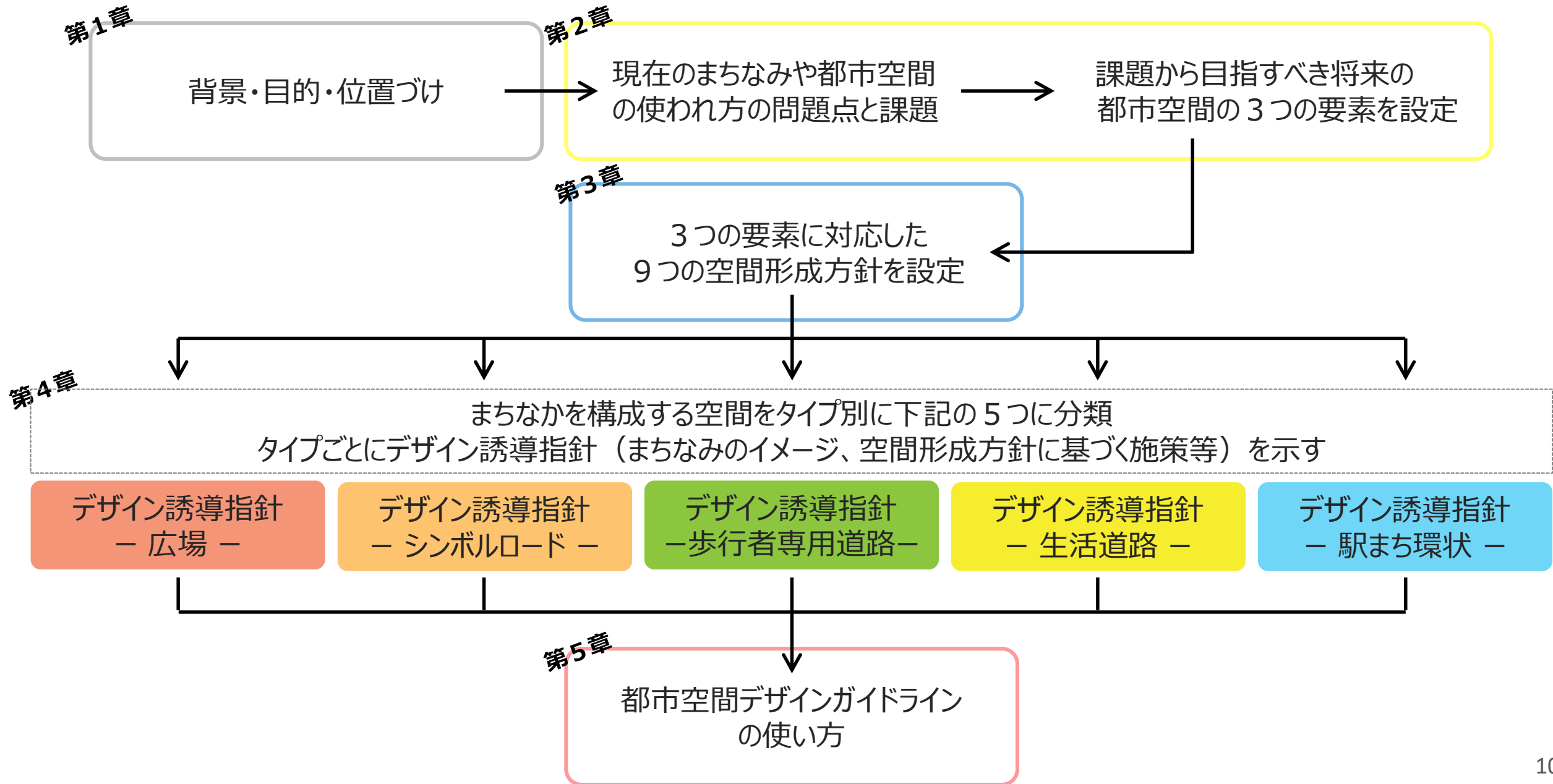
5 地区交通計画

- 駅前広場を中心とした地区交通の考え方
- 交通手段別の方針（公共交通、一般車、荷捌き、歩行者、自転車 等）

6 ロードマップ

- 社会実験の実施意義
- 中期整備までの段階的なスケジュール

都市空間デザインガイドラインの構成（案）





2. 公共空間とまちなみの現状分析

公共空間の現状分析

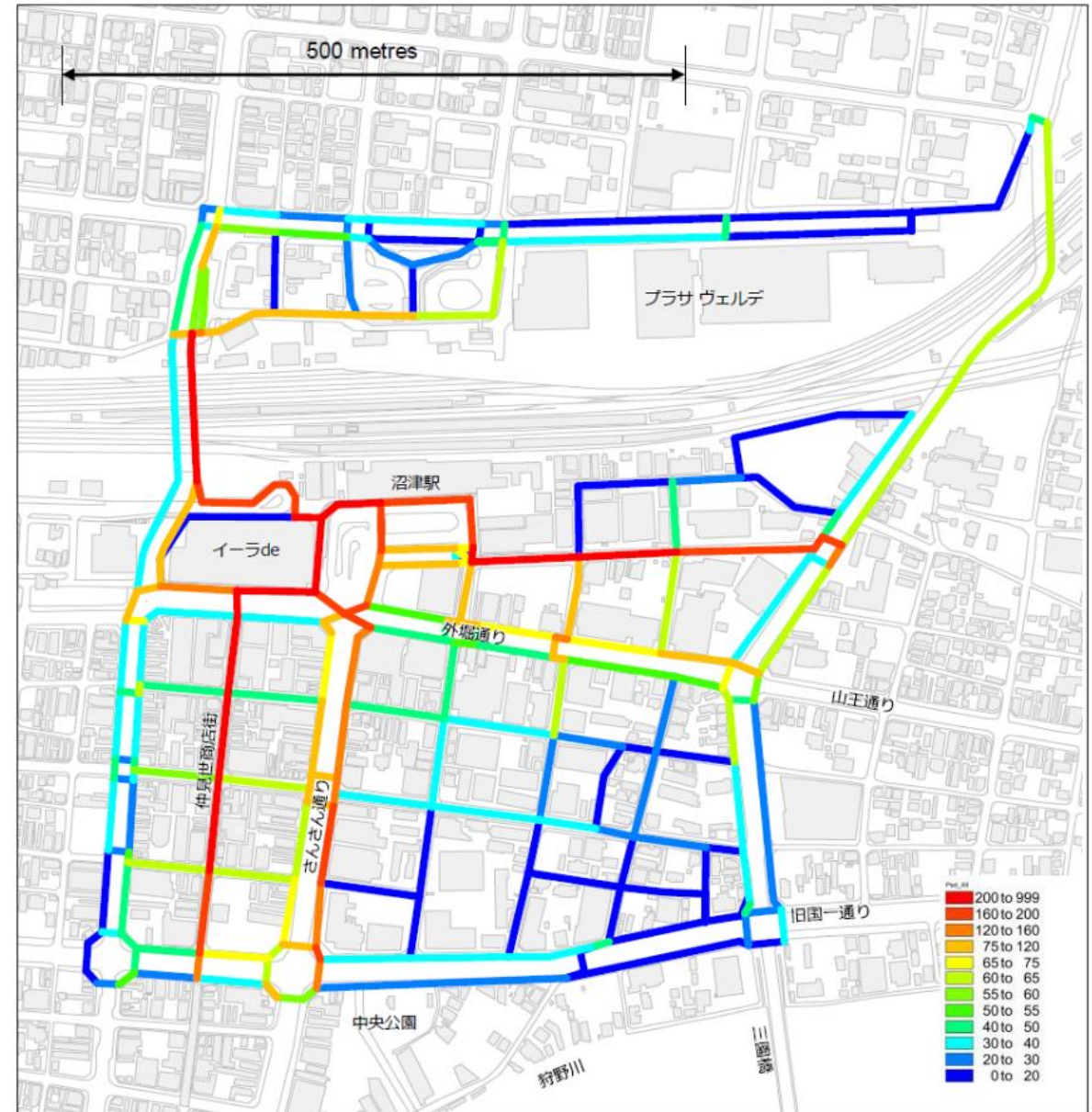
R2 歩行者回遊行動調査結果 - 歩行者量分布 -

整備計画
第2章

- 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 －

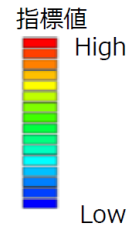
【アクセス性指標】

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

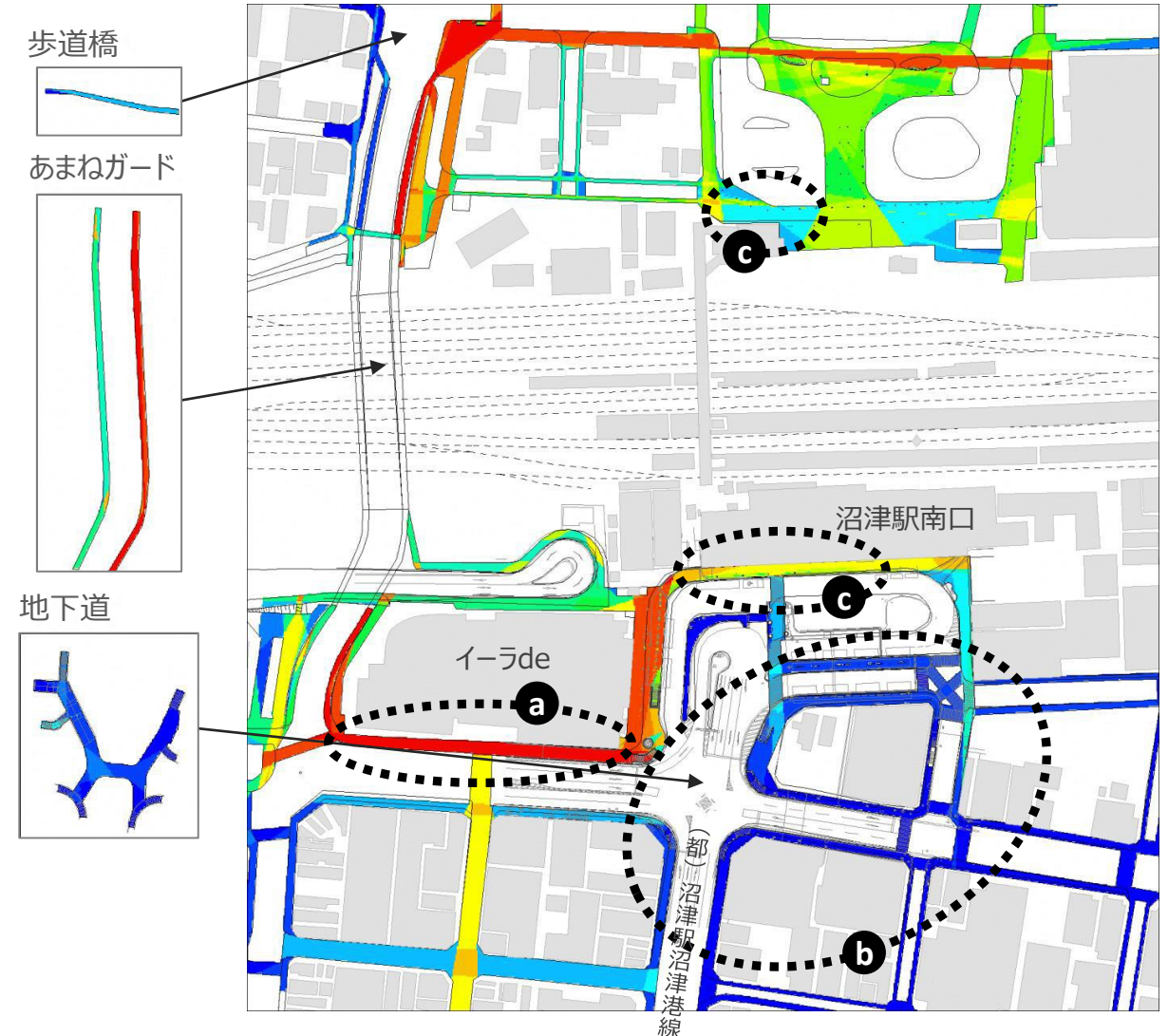
空間ネットワークの中心（樹木に例えると、幹）ほど、人が集まりやすい。

＜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。



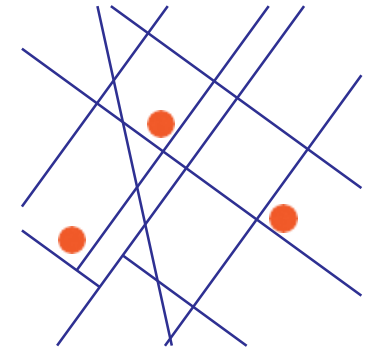
- イーラdeの南側は、最も動線的なポテンシャルが高い場所の一つとなっている。(a)
- 地下通路の南側・東側のブロックは、極端に指標が低く、人通りが集まりにくい場所となっている。(b)
- 南北駅出入口付近の指標値はやや低く、駅前のネットワークの中でやや奥まった位置にある。(c)



- ① 南口駅前広場周辺は、歩行空間の広がりが少ない。
⇒ **沼津駅南口周辺を車中心からヒト中心の空間へと再編する。**
- ② 駅前広場と南側街区とのつながりが極めて弱い。
⇒ **駅前街路の再配分と駅前交差点の地上横断化により、駅と南側街区を接着し、南側街区の立地的なポテンシャルを向上させる。**
- ③ イーラde周囲の歩道が駅前の動線ネットワークの中心となっている。
⇒ **（都）三枚橋錦町線や駅前広場の歩行空間を拡大し、その空間を活用することで、イーラde周辺の歩道が有する空間的ポテンシャルを最大限に活かす。**
- ④ （都）沼津駅沼津港線は東西で歩道特性や沿道特性が大きく異なる。
⇒ **（都）沼津駅沼津港線の再配分により、背後地を含めた東西のエリアの関係性を強める。**
- ⑤ 沼津駅南口は奥まっている。
⇒ **UR所有地を有効活用し、駅とまちをつなぐ機能を導入することで、駅の視認性や駅とまちの近接性を高める。**

まちなみの現状分析

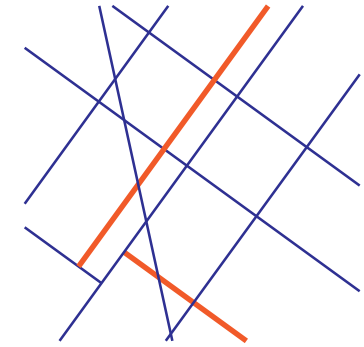
- 建物内部で民間活動が完結しており、にぎわいが効果的に地先空間へにじみ出ていない。
- 十分な地先空間があっても、什器やプランター等が設置されておらず、人が滞留できる環境となっていない。
- 連続するまちなみ景観の中に低未利用地が存在することで、隙間が生まれ、にぎわいの連続性が分断されている。



建物からにぎわいが公共空間ににじみ出る空間活用や立ち止まり、その場所に留まりたくなるような空間創出等により、多くの人を引きつけ、活動・交流の場ともなる空間を形成していく必要がある。



- 歩行者の通行が多い街路においても段差や切り下げが発生するなど、快適に歩くことができる環境となっていない。
- 道路上のサイン整備が不十分で、現在地がわかりづらい。
- 街路樹や民地側の緑化など、身近に感じられる緑の存在が乏しい。
- 沿道建物の1階レベルの間口や高さが不揃いであり、素材や色味などにも統一感がない。



安全でわかりやすい歩行空間や道路・地先での適切な緑量の確保、統一感のあるファサードの実現など、誰もが使いやすく、居心地良く感じられるデザインの統一が図られた通りとする必要がある。



花園町通り（松山市）

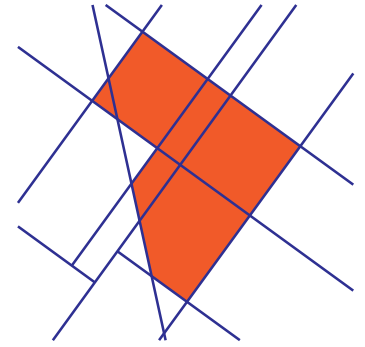


元町地区（横浜市）



日本大通り（横浜市）

- ・ 民間事業者による、積極的な公共空間の利活用が行われていない。
- ・ 暫定的な土地利用を目的とした平面駐車場などの低未利用地が散在し、まちなみの連続性の分断や景観の阻害をもたらしている。
- ・ 沿道店舗のシャッターが散見することで、まちのにぎわいが十分に感じられず、さみしい印象を与えられている。
- ・ セットバック空間を有効活用できておらず、民間敷地と公共空間の一体感が不足している。



公共空間の積極的な利活用やセットバック空間の有効活用などにより、民間敷地と公共空間の垣根を越えた活動・整備が行われ、一体感のあるまちなかとする必要がある。



紙屋町・八丁堀地区（広島市）



丸の内仲通り（千代田区）

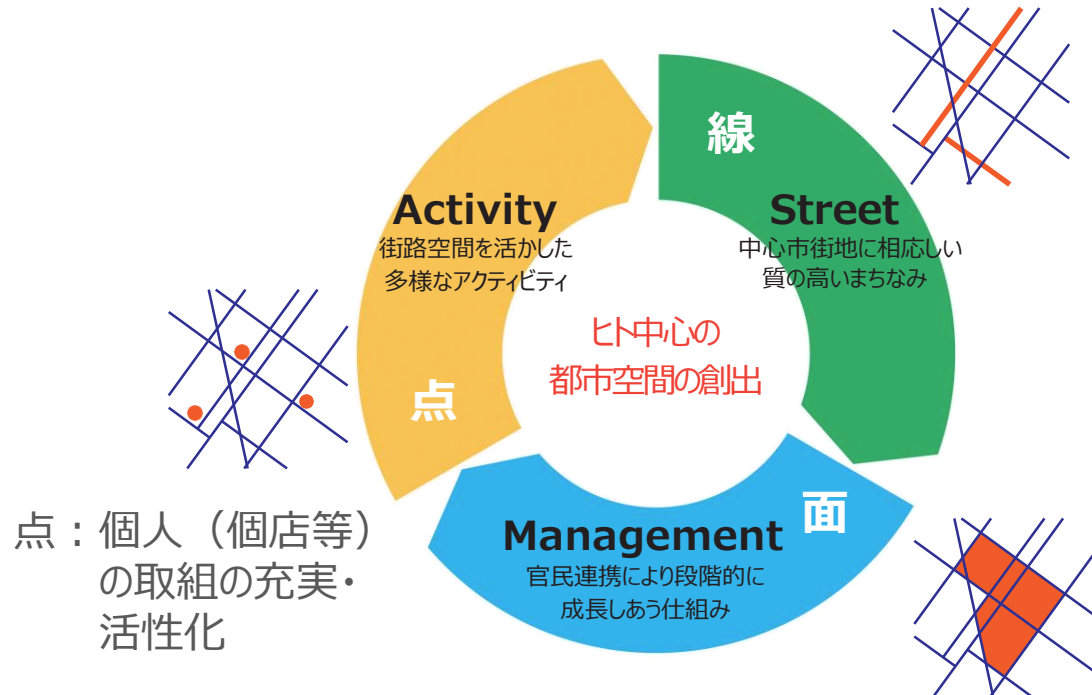


福岡市

現状分析を踏まえた目指すべき将来の都市空間に必要な要素

ガイドライン 第2章

- ① 建物内部で完結する民間活動。不足する滞留機能。低未利用地によるまちの隙間。
⇒ **街路空間を活かした多様なアクティビティ** : 点/Activity/スケール小/地先空間
- ② 歩きにくく、わかりづらい歩行空間。身近な緑の不足。統一感のない建物ファサードやまちなみ景観。
⇒ **沼津の中心市街地にふさわしい質の高いまちなみ** : 線/Street/スケール中/街路空間
- ③ 積極的な利活用のない公共空間。低未利用地の散在によるまちなみ景観の分断。民間敷地と公共空間の一体感の不足。
⇒ **官民連携により段階的に成長しあう仕組み** : 面/Management/スケール大/エリア



線：通りとしての取組・一体感、
個人（個店等）の取組の連携によるまちなみづくり

- まちなみの現状分析を踏まえ、ヒト中心の都市空間の構成に必要な要素として、Activity、Street、Managementの3つを抽出
- これらを循環し、推進していくことでヒト中心の都市空間の実現を目指す

面：官民連携によりエリアでの取り組みに拡大、
空間利活用の仕組みづくり



3.まちづくりのシナリオ

まちづくりのシナリオ（案）

【まちづくりのシナリオとは】

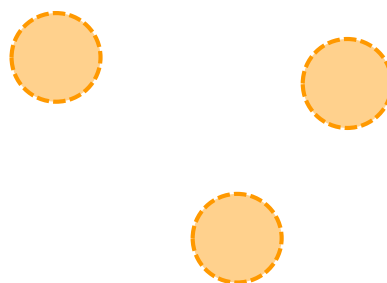
- 「中心市街地まちづくり戦略」で示された、中期の姿の実現に向けて、どこから、どのような考え方で、沼津の中心市街地が変化していくと、**まちの変化への期待感**が沸き、**民間との連携**が進んでいくのか、その「**実践する手順、施策、狙う効果**」を「**まちづくりのシナリオ**」として描き、**共有**することで、**官民一体となった取組**となることを目指す。

【まちづくりのシナリオの構成】

戦略的な
施策展開

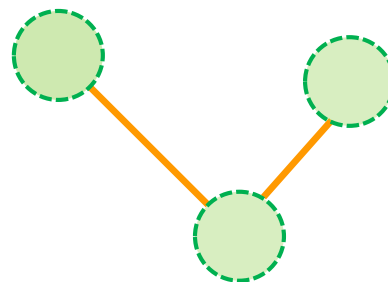
STEP-1

「点」：ポテンシャルの高い場所から
未来のまちなかの風景を移す



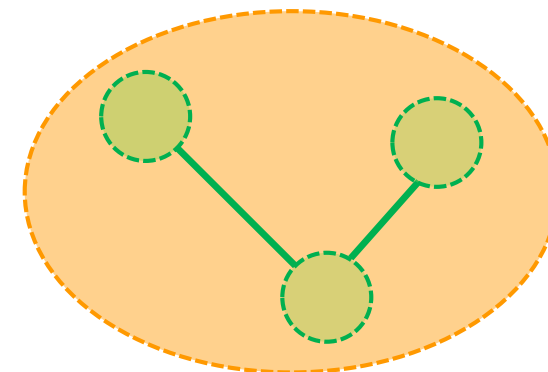
STEP-2

「線」：点を街路でつなぎ、まち全体の
回遊性を高める



STEP-3

「面」：官民の取組がつながり、エリア
全体の魅力を高める



公共主体から
官民連携へ

公共主体

民間主体
官民連携

STEP-1 : 「つかう・つくる」/点

【概要】

- 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。
- 公共空間利活用に対する機運やまちの変化に対する期待を醸成する。



【公共空間再編整備計画に関する取組】

- 三枚橋錦町線西側区間における社会実験（滞留空間づくり）

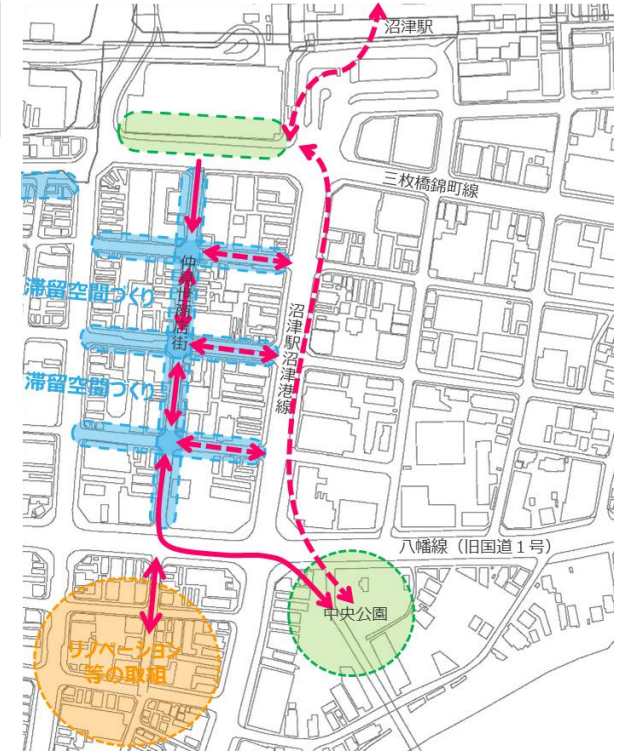
【都市空間デザインガイドラインに関する取組】

- 三枚橋錦町線西側区間において、Activityの取組を実験的に実施

STEP-1.5 : 「つかう・つくる」/点

【概要】

- 社会実験を踏まえて、三枚橋錦町線西側区間で日常的な地先空間活用が行われる。
- 仲見世商店街周辺でデザインガイドラインのActivityを試行し、「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」へ歩行者の回遊を生み出す。



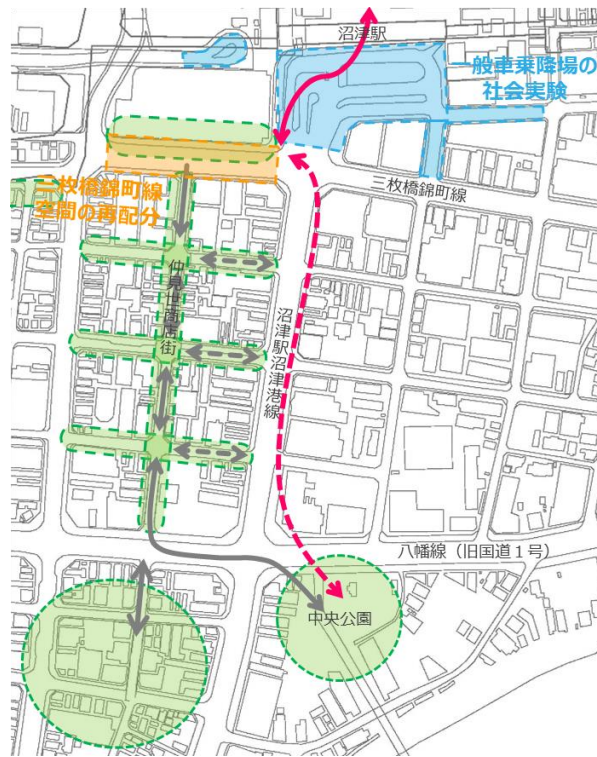
【公共空間再編整備計画に関する取組】

- 三枚橋錦町線西側区間において、社会実験を契機に日常的な地先空間活用へと発展（Activity）
- 仲見世商店街周辺において、Activityの取組を実験的に実施

STEP-2 : 「つながる」/線

【概要】

- 三枚橋錦町線西側区間の再編整備を行い、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。
- 南口駅前広場の再編整備に向けて、一般車乗降場の東西分散化に係る社会実験を実施する。



【公共空間再編整備計画に関する取組】

- 三枚橋錦町線西側区間の再編整備
- 南口駅前広場における一般車乗降場の東西分散化社会実験

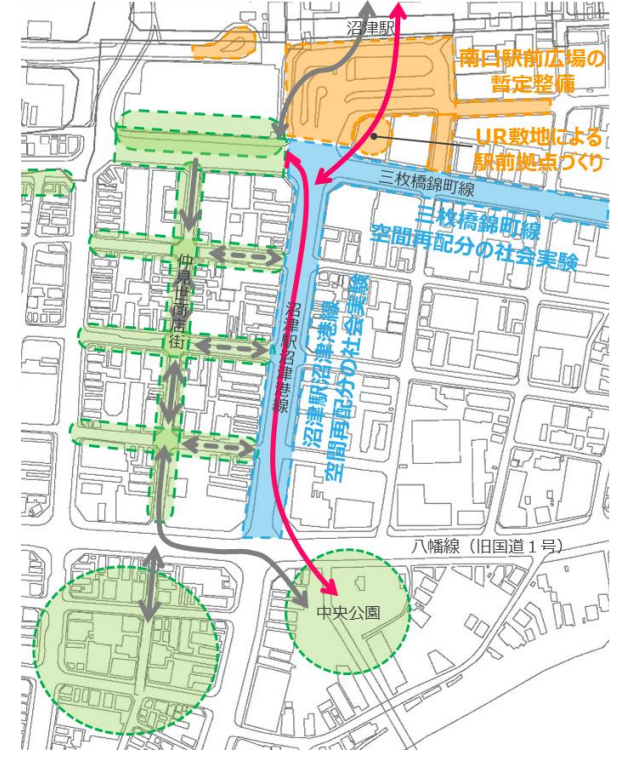
【都市空間デザインガイドラインに関する取組】

- 三枚橋錦町線西側区間において、Streetの取組を実施

STEP-2.5 : 「つながる」/線

【概要】

- 南口駅前広場の暫定整備とUR敷地での拠点づくりにより、駅前の空間が開かれ、まちとの距離が近づく。
- 駅前街路の空間再配分に向けて、車線数を減少する社会実験を実施する。



【公共空間再編整備計画に関する取組】

- 南口駅前広場の暫定整備
- 沼津駅沼津港線・三枚橋錦町線東側区間における空間再配分の社会実験

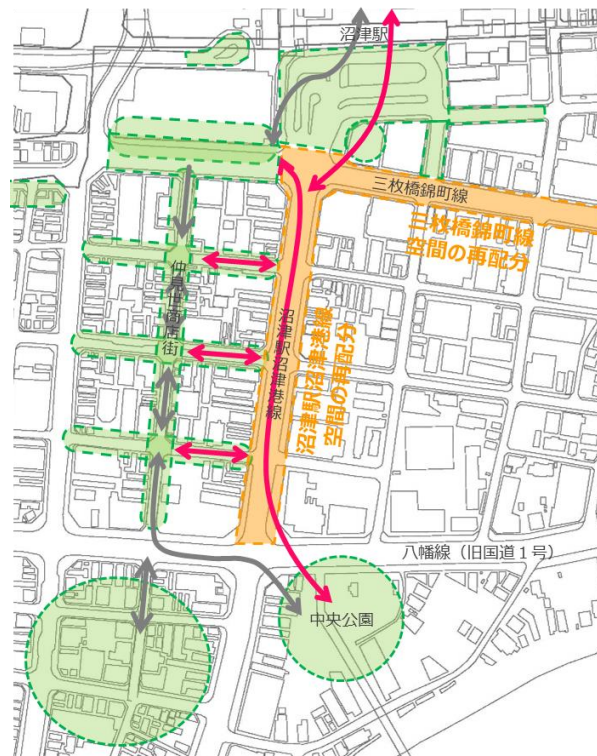
【都市空間デザインガイドラインに関する取組】

- 南口駅前広場において、Activity、Streetの取組を段階的に実施
- 駅前街路において、社会実験を契機にActivityの取組を実験的に実施

STEP-3 : 「ひろがる」/面

【概要】

- ・ 駅前街路の再編整備により、駅とまちがシームレスにつながる。
- ・ 沼津駅沼津港線沿道と仲見世商店街周辺の連携により、東西方向のつながりが生まれ、まちなかの回遊行動が増える。



【公共空間再編整備計画に関する取組】

- ・ 沼津駅沼津港線・三枚橋錦町線東側区間の再編整備
- ・ 沼津駅南口交差点の地上横断化

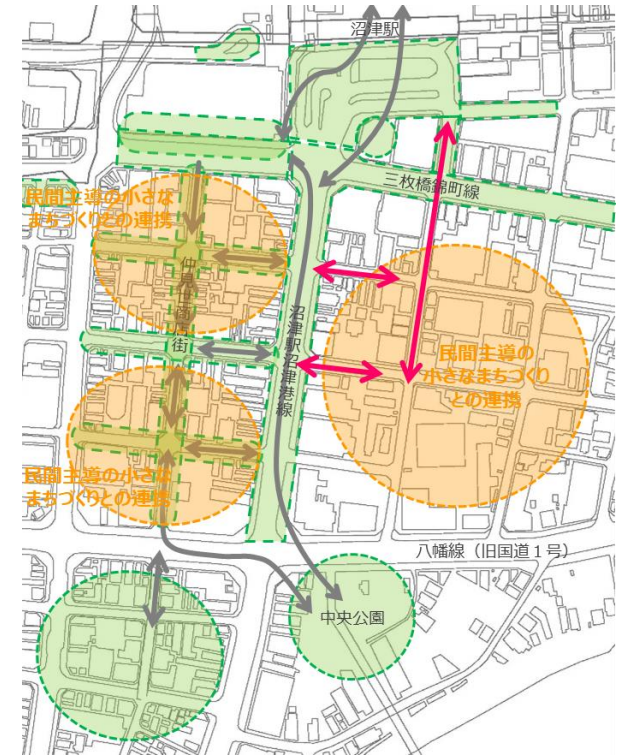
【都市空間デザインガイドラインに関する取組】

- ・ 沼津駅沼津港線、仲見世商店街周辺において、Streetの取組を実施し、両者のつながりを強める。

STEP-3.5 : 「ひろがる」/面

【概要】

- ・ 回遊環境の向上にあわせて、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が進み、エリア全体に広がることで、まちなかのエリア価値を高めていく。



【公共空間再編整備計画に関する取組】

【都市空間デザインガイドラインに関する取組】

- ・ 官民連携によるManagementの仕組みがエリア内各地で運用される。



4. 5つの空間タイプと地区交通の考え方

5つの空間タイプ

ガイドライン
第4章

整備計画
第5章

- 沼津のまちなかを構成する空間を5つのタイプに分類。
- 5つの空間タイプごとにデザインガイドラインにおけるデザイン誘導指針を作成する。
- 公共空間再編整備計画において、赤枠の南口広場・駅前街路の整備方針を示すとともに、5つの空間タイプを踏まえて地区交通の方針を整理する。

① 広場

沼津駅南北駅前広場 など

② シンボルロード

沼津駅沼津港線、三枚橋錦町線 など

③ 歩行者専用道路

仲見世商店街 など

④ 生活道路

アクセス道路、歩行者優先道路 など

⑤ 駅まち環状

三枚橋岡宮線、八幡原線 など



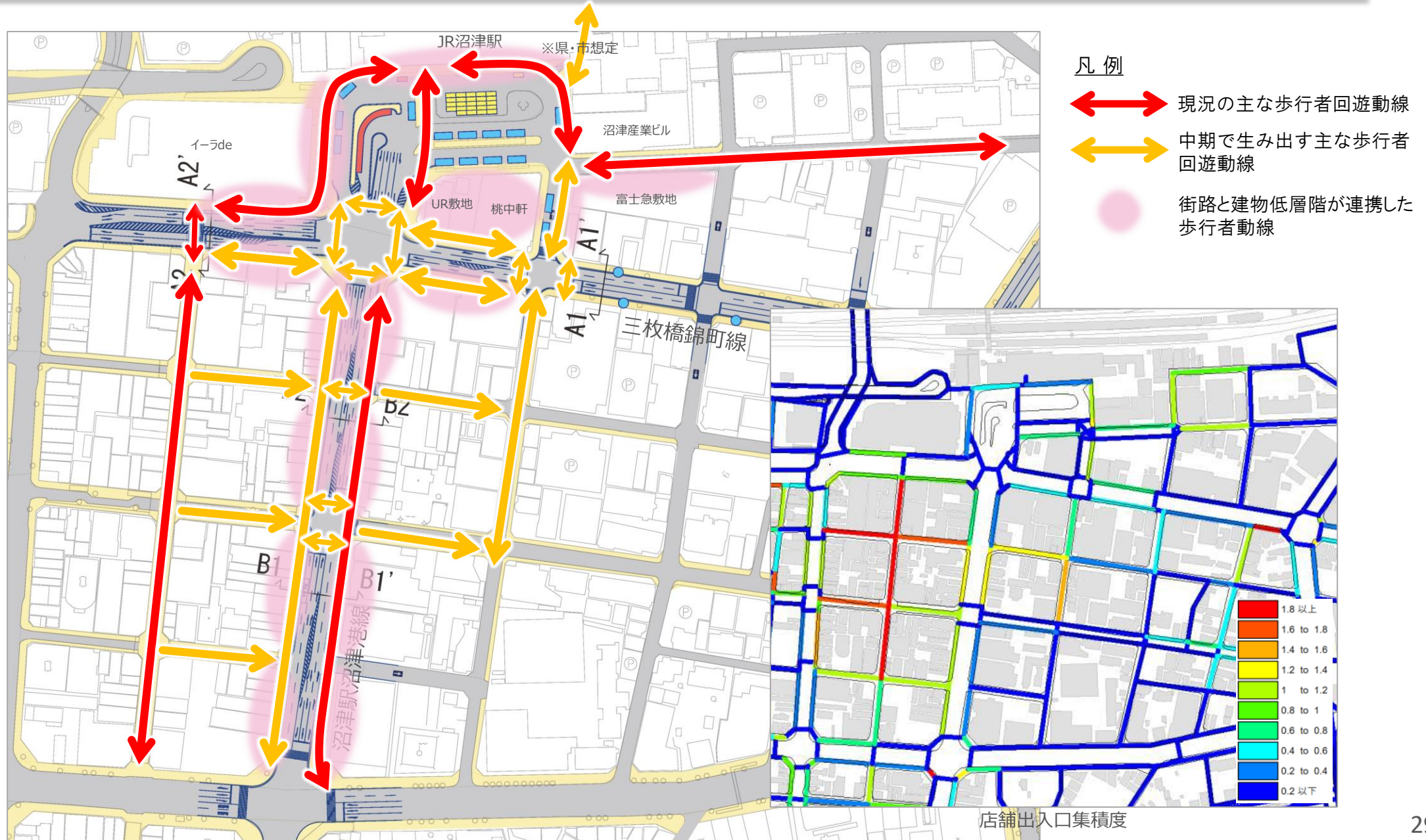
- 下記の優先順位を意識し、駅まち環状エリア内においては、車中心からヒト中心の空間への転換を図る。
歩行者＞公共交通＞自転車＞自動車
- 交通の利便性を保ちつつ、ヒトをまちなかへと呼び込むために、5つの空間タイプの分類を踏まえ、ストリートごとの**リンク（通行）・プレイス（滞在）の役割**や**交通手段ごとのタッチポイント**（駅前広場・バス停・駐車場・駐輪場など）の**配置**を意識しながら、地区交通の方針を整理する。

交通手段ごとの主要動線を重ね合わせ、地区内のストリートそれぞれの役割を明示し、次頁に示す中期における歩行者回遊動線の実現を目指す。

ストリートの役割分担イメージ（山口県長門市）
出典：ストリートデザインガイドライン



中期で目指す歩行者回遊動線





5.公共空間整備方針・都市空間形成方針（案）



公共空間整備方針（案）

駅前広場再編の考え方

<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。
- ・ 歩行者空間が狭く、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>

■ 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。
- 一般車乗降場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、歩行者空間を拡張し、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。

駅前街路再編の考え方

<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。
- ・ 歩行者空間や自転車空間、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の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>

■ 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。

中期で目指す公共空間の整備方針（案）

整備計画 第4章

「利活用広場」：空間利活用によるにぎわい空間



周辺事業者等による公共空間の利活用によりにぎわいを生み出し、市民の日常的な居場所となる広場。歩行者動線と空間特性の高いポテンシャルを活かし、市民が集う場所とする。

「おもてなし空間」：まちの玄関口

駅利用者へのおもてなし空間として、公共交通・観光などのサインの充実やまちへの誘導、待ち合わせ空間の創出など、まちの玄関口としての機能を充実させる。

「実験広場」：拠点施設＋芝生広場

駅前に自由に使える緑豊かな芝生広場と、ヒト中心の沼津のまちなかを実装するための拠点施設を備えた広場。駅前広場が奥まっている要因を解消し、駅とまちの近接性を高める。



三枚橋錦町線：西側

沼津駅周辺の商業の中心として、回遊性の拠点となるストリート。沿道店舗等の地先利用により駅前広場からまちへとにぎわいをつなげる。

沼津駅沼津港線：西側

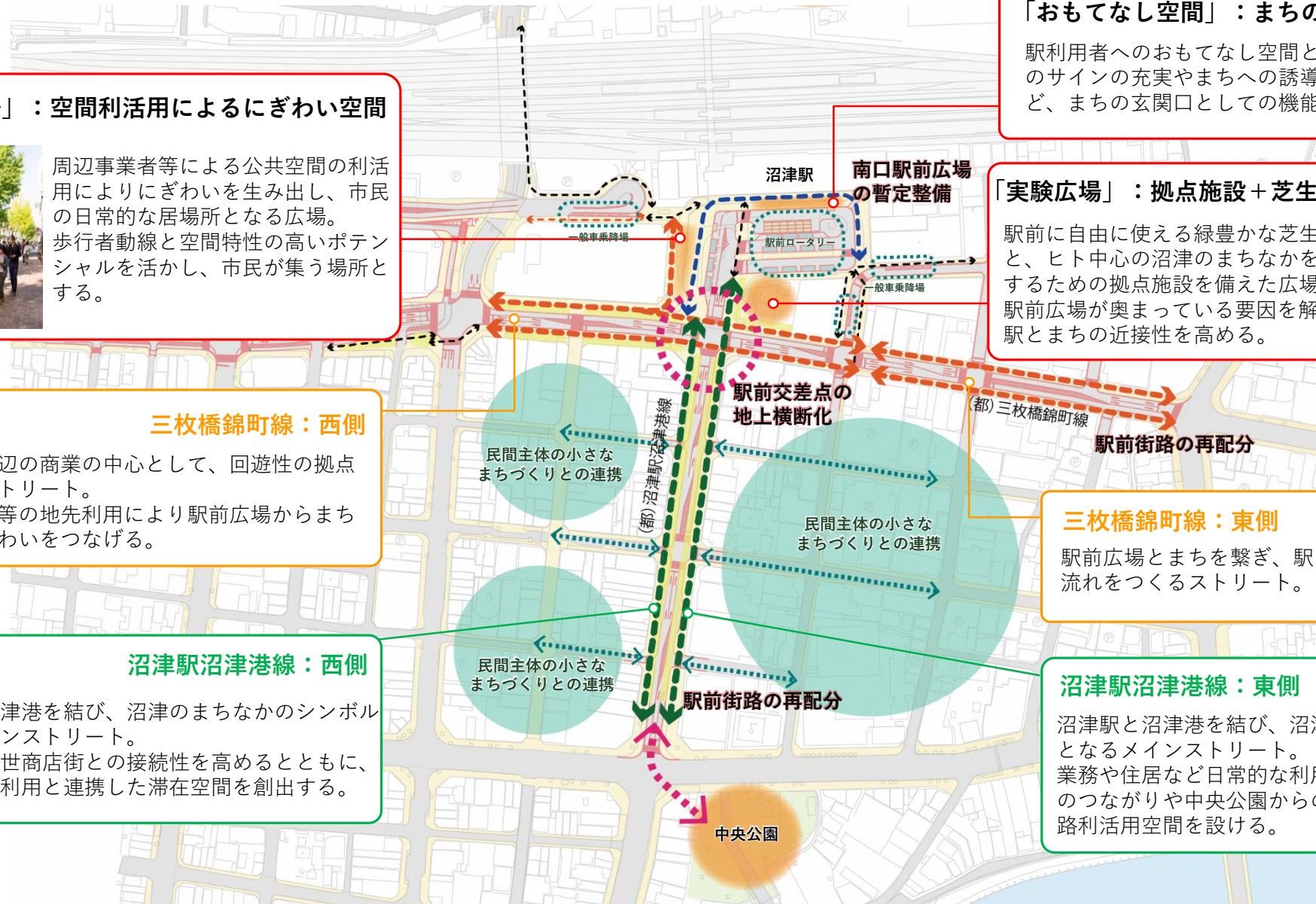
沼津駅と沼津港を結び、沼津のまちなかのシンボルとなるメインストリート。西側の仲見世商店街との接続性を高めるとともに、沿道店舗の利用と連携した滞在空間を創出する。

三枚橋錦町線：東側

駅前広場とまちを繋ぎ、駅まち環状へと人と交通の流れをつくるストリート。

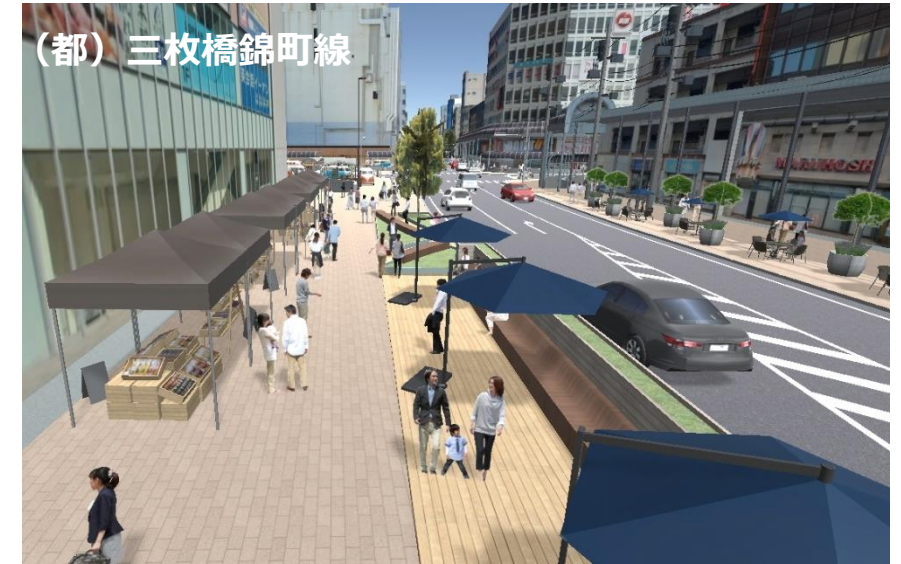
沼津駅沼津港線：東側

沼津駅と沼津港を結び、沼津のまちなかのシンボルとなるメインストリート。業務や住居など日常的な利用がされる東側エリアとのつながりや中央公園からの滲み出しを意識した道路利活用空間を設ける。



駅前広場・駅前街路の再編イメージ

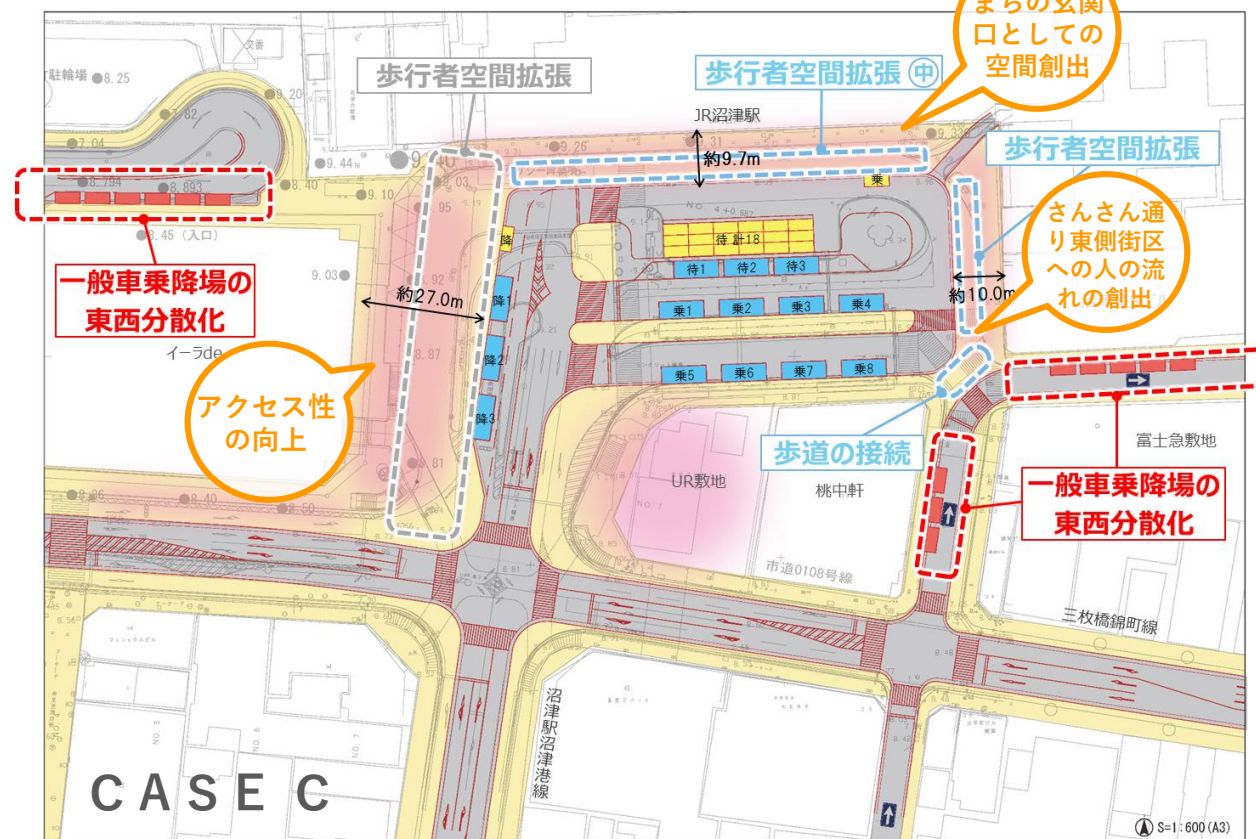
整備計画
第4章



駅前広場再編（案）

整備計画
第4章

- 駅舎南側の歩行者空間を拡張することで、「駅前利活用広場」としてにぎわいの拠点となることが期待されるイーラde東側の空間へのアクセス性が向上し、人が集まりやすくなることが期待できる。
- 駅舎南側の空間が沼津のまちの玄関口として、駅利用者をゆとりある空間で受け止めることができる。
- 産業ビル西側の歩行者空間を拡張するとともに、桃中軒北側と歩道が接続することで、さんさん通り東側街区にも人の流れをつくり、まち全体の回遊性向上につなげることが期待できる。



**CASE Cについて、整備方針の検討や整備効果の検証等の深度化を図り、
公共空間再編整備計画において目指す駅前広場の姿として示す。**

※ 公共空間再編整備計画の位置づけは、再編案の確定を意味するものではなく、社会実験の実施や道路管理者・交通事業者等の関係機関との詳細な協議などを踏まえて、見直しを行いながら、実際の整備に繋げていく。

(参考) 現況の駅前広場

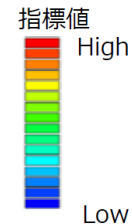
- 第5回 公共空間再編WGにおけるご意見を踏まえ、第6回 まちづくり戦略会議では、現状ベース型案（CASE A）に加え、
 - バス：路線バス網の再編等を見据え、
バス数を減少（11 → **8**）した案
 - タクシー：利用状況等を踏まえ、
タクシープール数を減少（24 → **18**）した案
 （CASE B・C）を提示
- 各CASEについて空間特性分析（アクセス性指標）を行い、空間再編を行った際の効果を検証した。（検証結果は次頁）

アクセス性指標とは（再掲）

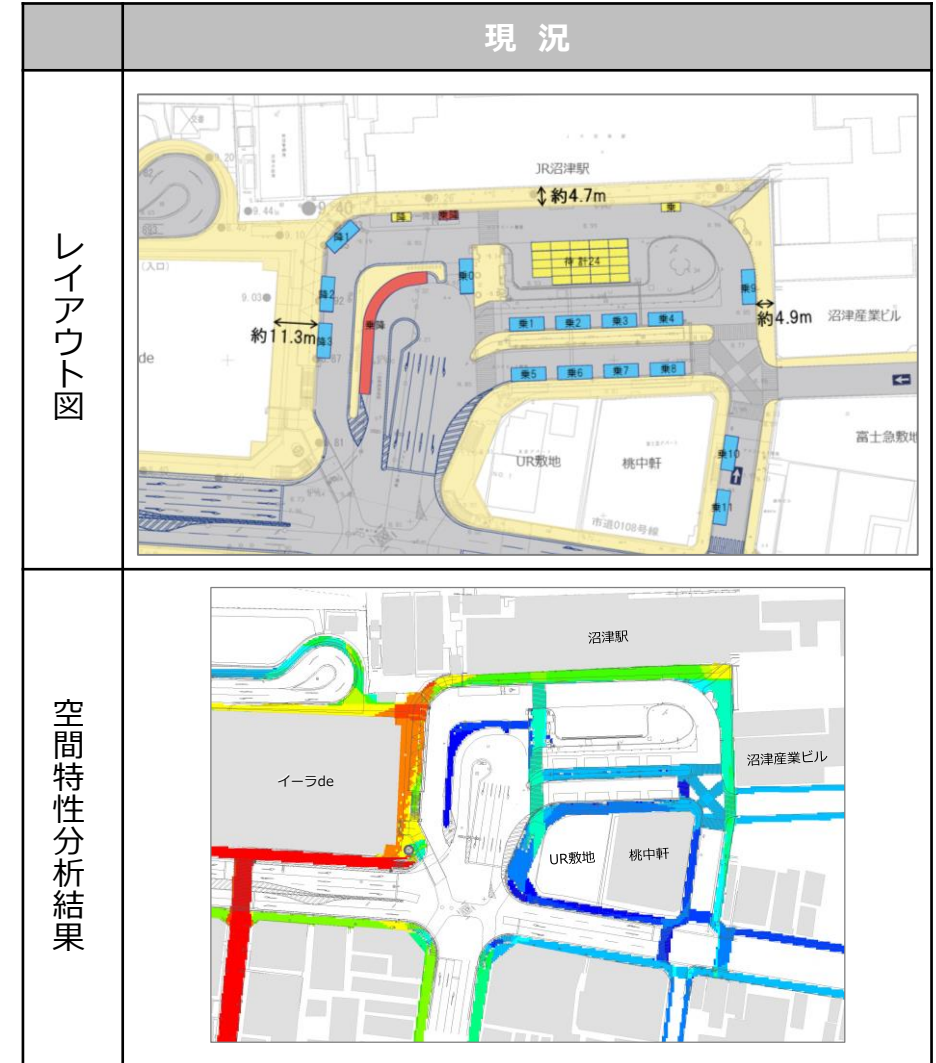
ある場所から他の場所へ行く際に何回曲がってたどり着くのかを平均値で示した指標。空間ネットワークの中心（樹木に例えると、幹）ほど、人が集まりやすい。

<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。



※ 現況と次頁に示す再編案（CASE A～C）では、指標値の色レンジ設定は異なる。再編案は、全体的に指標値が向上しているため、現況と同様の色レンジ設定で可視化すると全体的に赤くなってしまう。



(参考) 駅前広場再編 (案) の比較

整備計画

	CASE A (現況ベース型)	CASE B (駅舎前拡張型)	CASE C (駅舎前+産業ビル前拡張型)
レイアウト図			
空間特性分析結果	・地上横断化や駅前広場内の横断歩道の向きを変更したこと等により、駅前交差点の周囲（東西・南北方向）の指標値が大きく向上している。【①】 ・駅～イーラde間は、狭い範囲に局所的な高指標値が見られ、動線の交錯が懸念される。【②】	・CASE A①と同様。【①】 ・駅舎南側の歩行空間が広がったことで、駅～イーラde間の指標値が広範囲で高くなり、駅とまちの結節点として多様なアクティビティが期待できる。【②】	・CASE A①と同様。【①】 ・CASE B②と同様。【②】 ・産業ビル西側の空間が広がり、桃中軒北側と歩道が接続されたが、指標値の大きな向上は見られない。横断歩道の位置や大きさなど、更なる改善の余地がある。【③】

【駅前広場のレイアウトについて】

- ヒト中心の駅前広場を目指すということについては理解できるので、バスバース・タクシープールの減少や定時性の確保等について、各社の理解を深めながら検討を進めてほしい。

→ 整備計画策定以降、関係者との詳細な協議や実験を行い、実際に必要となる台数や運用方法等を見極めながら、整備に繋げていく。必要に応じて計画の見直しを実施。

【一般車乗降場の東西分散配置について】

- アクセシビリティや利便性の低下を懸念される可能性があるので、駅までの快適な動線の確保等、乗降場のサービス向上も図る必要がある。
- 身体障害者の方のための駐車スペースの確保など、ユニバーサルデザインへの対応も求められる。

→ 一般車乗降場を東西分散配置する効果等を整理するとともに雨天時の動線やユニバーサルデザインへの対応について記載する。

【拡張する歩行者空間について】

- 市民にとって魅力的な駅周辺の環境となるために、拡張する歩行者空間について、沿道事業者と公共がお互いにとってプラスになるような仕掛けを考える必要がある。

→ 社会実験により、公共空間利活用の気運醸成を図るとともに、新たな日常的な使い方を模索する。
→ デザインガイドラインに公共空間の使い方や建物 1 階部分の設えのアイデアを記載する。

(参考) 現況と中期の一般車乗降場の比較

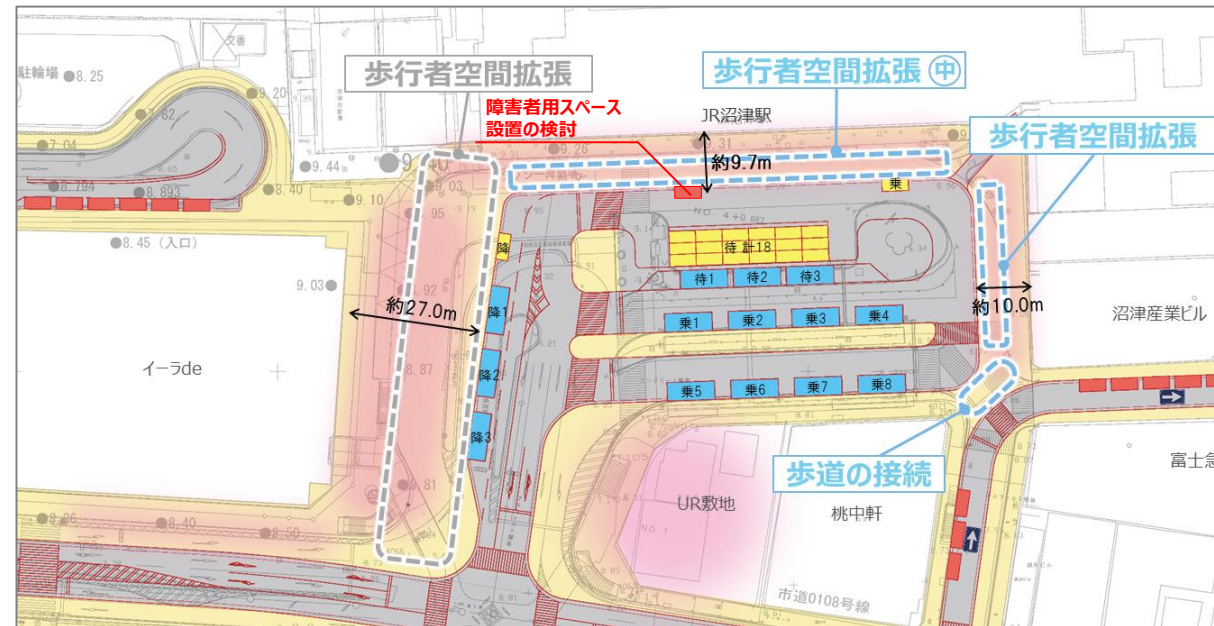
整備計画

－ 現 況 －



- 乗降場スペース数 : 6 ～ 7 台程度
- 乗降場から改札までの距離 : 約35m (一番駅に近い乗降場から)

－ 中 期 (CASE-C) －

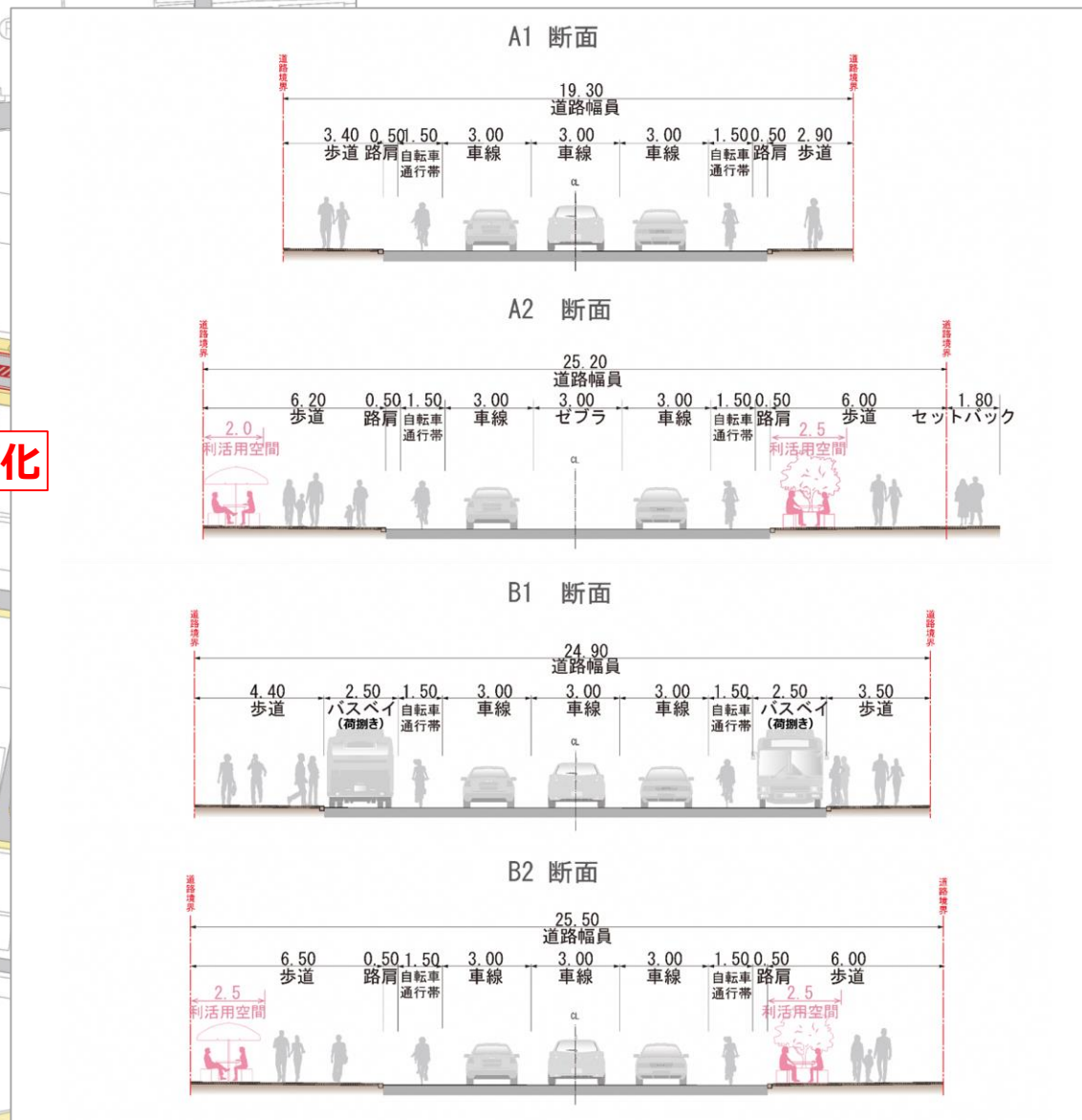
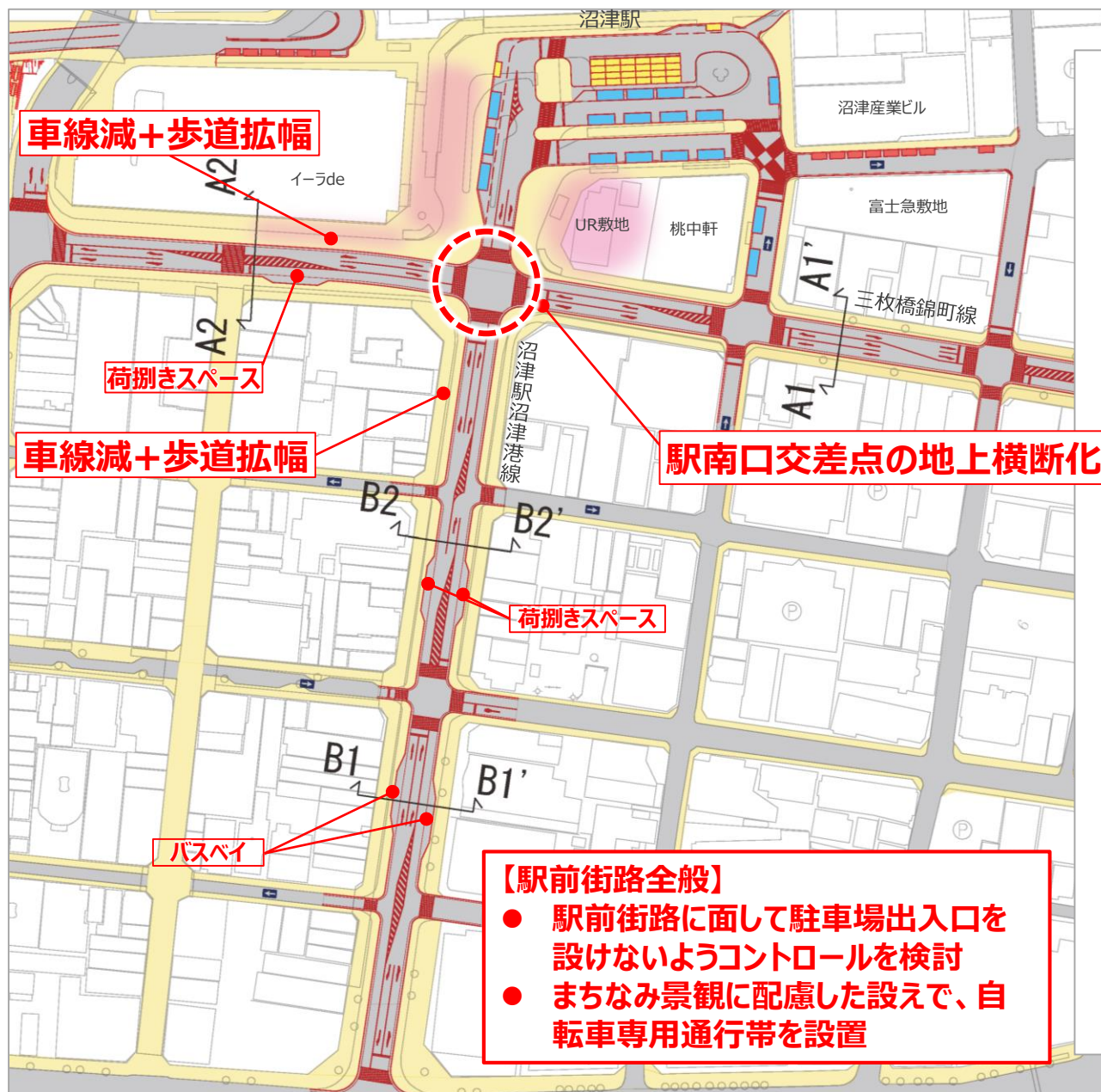


- 乗降スペース数 : 14台 (西側 : 6 台、東側 : 8 台)
- 乗降場から改札までの距離 : 約75m (一番駅に近い乗降場から)

- 一般車乗降場を東西に分散配置することで、公共交通と歩行者を優先した駅前広場へと再編していく。
- 上記により、一般車乗降場は改札までの距離が大きくなる一方、約 2 倍程度の乗降スペースの確保が可能となる。
- 改札までの距離が大きくなることについて、WGでの意見にあるとおり、雨天時の動線やユニバーサルデザインへの対応を今後検討していく。

駅前街路再編 (案)

整備計画
第4章

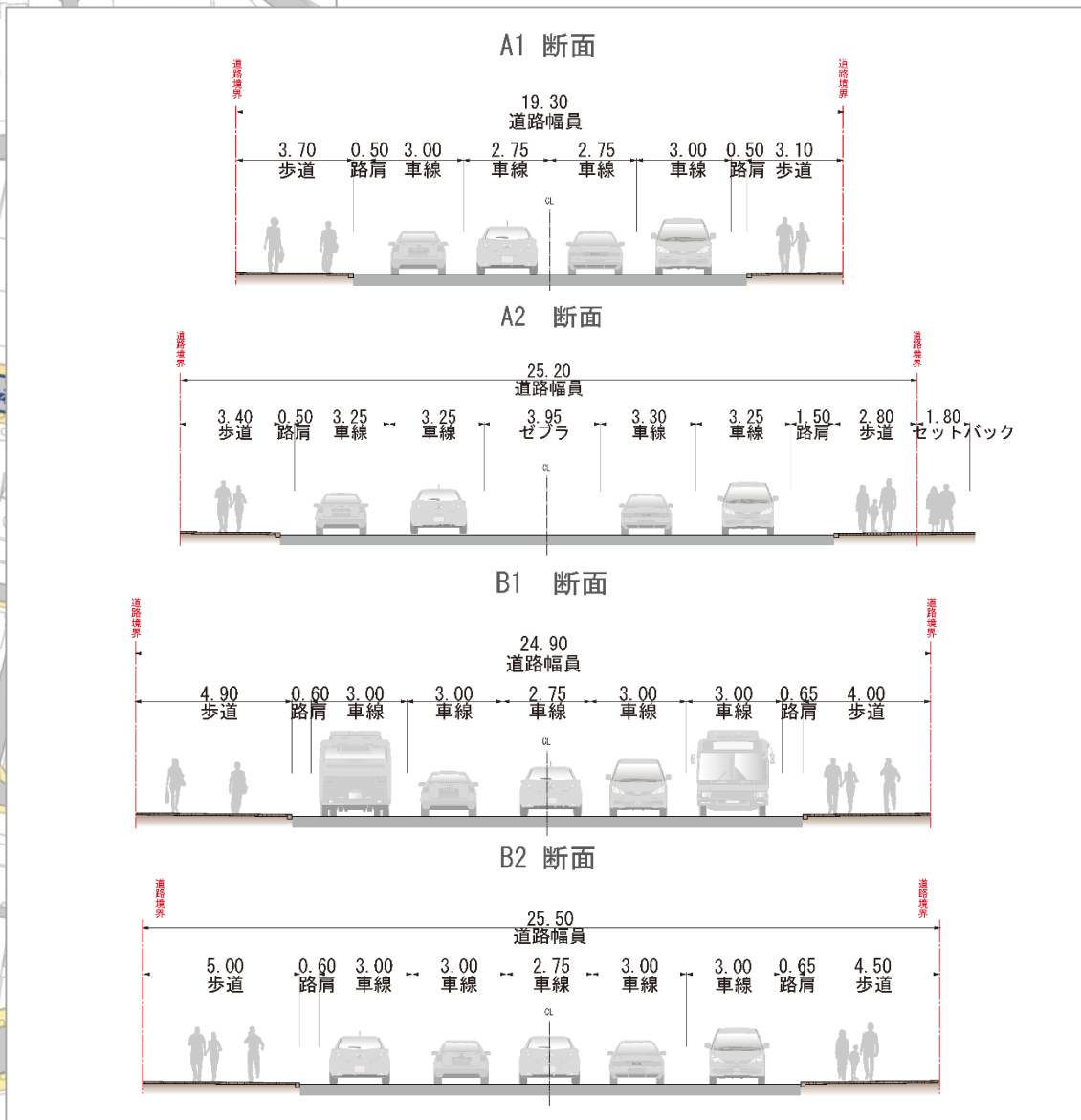
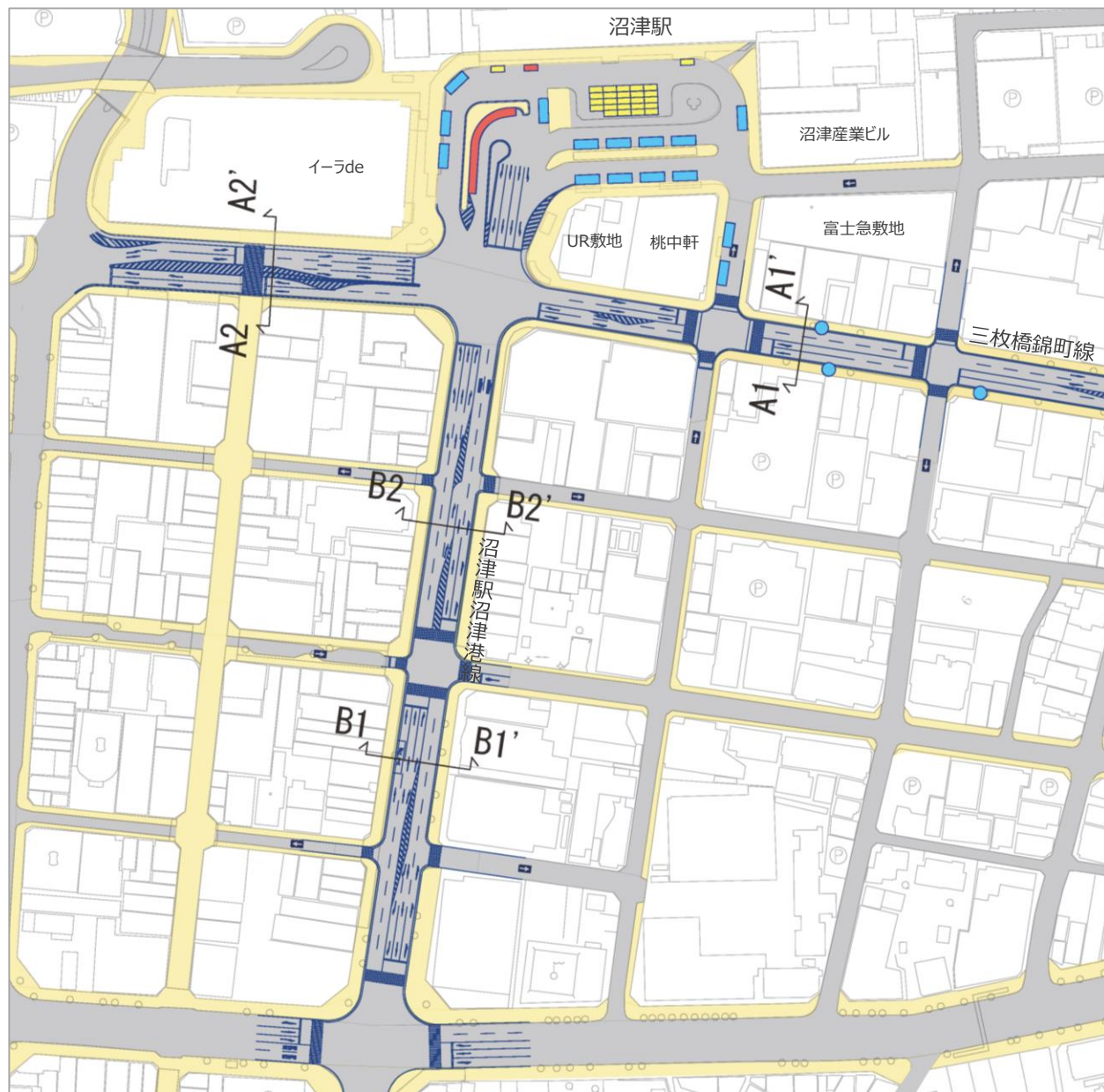


【駅前街路全般】

- 駅前街路に面して駐車場出入口を設けないようコントロールを検討
- まちなみ景観に配慮した設えで、自転車専用通行帯を設置

(参考) 現況の駅前街路

整備計画



【自転車の走行空間について】

- 自転車は車両であり、車道側を通行することが大原則である。歩道側を通行する整備形態として、自転車道も考えられるが、将来的にヒト中心の空間を目指し、駅前街路への一般車流入の減少を図ること、現状の法定速度が40km/hであることを鑑みると自転車専用通行帯での整備が良い。
- 自転車とバス・バス利用者との間で錯綜が生じる可能性があるため、バス停付近での自転車走行空間の対応も検討が必要。

→ 安全で充実した歩行者空間の確保、サイクルツーリズム促進等の観点から自転車専用通行帯を設置する。
→ 詳細な整備手法は、整備計画策定以降、関係者との協議や社会実験等を踏まえて決定する。



【荷捌き車両への対応について】

- 歩行者志向の空間を創出するために設けた荷捌きスペースに一般車が停車してしまい、その対応に苦慮している事例もある。
一般車を止めさせない工夫ができるかが課題。
- 近隣の駐車場を活用して、共同荷捌き場を設けることも考えられる。

→ 一般車を停車させないための設えや対策等のアイデアを記載する。
→ 共同荷捌き場になり得る駐車場の考え方（駅前街路からの距離、駐車場の構造・利用状況など）や運用方法のアイデアを記載する。



都市空間形成方針（案）

ヒト中心を実現するための都市空間形成方針（案）

ガイドライン
第4章

9つの空間形成方針

- 都市空間の3つの要素ごとに9つの空間形成方針を設定。
- この方針に基づき、今後、ヒト中心の都市空間の実現に向けた具体的なアイデアを検討し、空間タイプごとに「デザイン誘導指針」として落とし込んでいく。

① 街路空間を活かした多様なアクティビティ

- A-1：グランドレベルにおける民地からの滲み出し
- A-2：地先空間を活用した小さい滞留空間づくり
- A-3：まちの資産となる使い勝手の良いオープンスペース

② 沼津の中心市街地に相応しい質の高いまちなみ

- S-1：歩きやすく、分かりやすい、安全安心な歩行者空間
- S-2：快適な環境をつくる、身近なグリーンインフラ
- S-3：沼津らしさを感じる品格のあるまちなみデザイン

③ 官民連携により段階的に成長しあう仕組み

- M-1：民間事業者による積極的な公共空間の利活用
- M-2：にぎわいや安らぎを生み出す、民間敷地の有効利用
- M-3：民間敷地と都市空間の一体的な更新



(参考) 都市空間形成方針ごとの具体的なアイディア例

ガイドライン

街路空間を活かした多様なアクティビティ

A-1 : グランドレベルにおける民地からの滲み出し

- ガラス戸など1階の様子が見え透る境界部とする。



A-2 : 地先空間を活用した、小さい滞留空間づくり

- 軒下空間やオーニング等により、店舗前に空間を生み出し、人が集まる風景をつくる。
- 地先空間にイスやテーブルを置いて、客席の一部とする。



A-3 : まちの資産となる使い勝手の良いオープン

スペース

- 空き地などを広場や公園に転換して使いこなす。
- 使い勝手の良さを担保するインフラ（水道、電気など）、資材置場等を整備する。

沼津の中心市街地に相応しい質の高いまちなみ

S-1 : 歩きやすく、分かりやすい、安全安心な

歩行者空間

- 段差や切り下げをなくし、歩きやすい歩道とする。



S-2 : 快適な環境をつくる、身近なグリーンインフラ

- 歩道や地先空間に樹木などの緑を設置する。
- 民地の緑を塀や駐車場で分断させず、連続性のある風景を作り出す。

S-3 : 沼津らしさを感じる品格あるまちなみデザイン

- 照明や看板、緑など地先空間の設置物は、通りのイメージに配慮した形態、色彩等とする。
- 1階レベルの開口や高さを統一し、店舗のにぎわいの連続性を通りて創出する。



官民連携により段階的に成長しあう仕組み

M-1 : 民間事業者による積極的な公共空間利活用

- 歩道機能を拡張し、パークレット等による滞留空間づくりを行う。
- 新たな制度を活用し、歩道上で民間事業を可能にする。



M-2 : にぎわいや安らぎを生み出す民間敷地の

有効利用

- 駐車場の統合や車室配置調整などにより、駐車場敷地を有効活用し、にぎわい空間を生み出す。

M-3 : 民間敷地と都市空間の一体的な更新

- 建物更新時のセットバックにより、地先空間を豊かに確保し、植栽や滞留空間づくりを行う。



【市民意見の反映等について】

- まちなかにおける課題認識については理解できるが、市民や民間事業者の意見の反映、行政との認識の情報共有がなされているか。課題解決のアイデアや、「沼津らしさ」を盛り込んでいくためには、市民の思いを整理して、反映していくことが必要。
- ガイドラインの策定効果として、他市事例の紹介があったが、効果が表れるまでには地元協議など、長い年月と苦労がある。これらの過程も踏まえ、沼津にどのように適用させるのか、共有する価値観を示すデザインガイドラインの進め方についても検討が必要。

→ 今後、空間タイプ別に可能なアイデアなどを落とし込んでいくことから、商業者等とも意見交換を行い、ガイドラインに反映していく。

→ 実際に取り組む模索する段階において、沿道商業者やプレイヤーと対話・連携を行いながら検討していく。

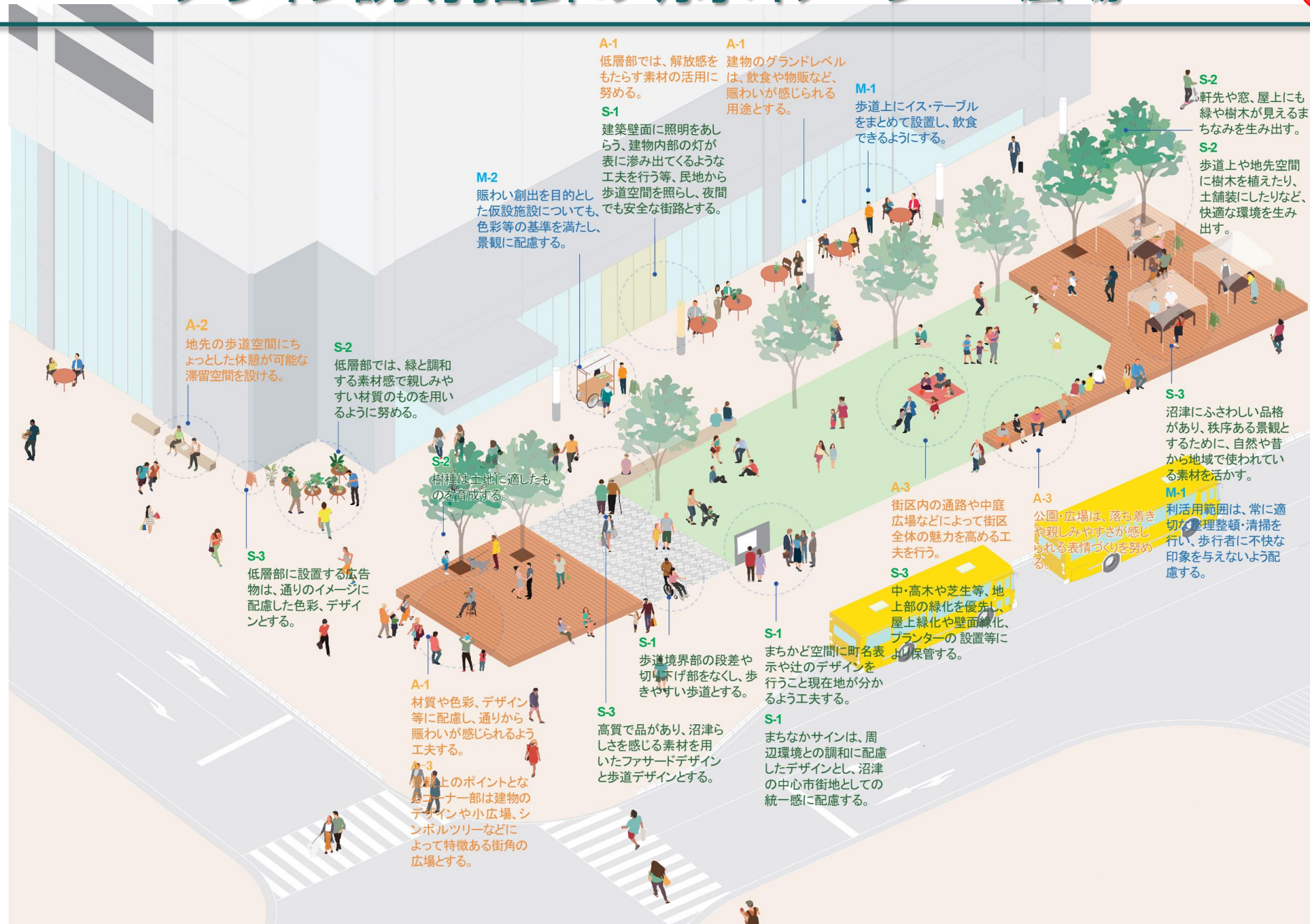
【都市空間形成方針について】

- デザインコンセプトなどは理想的であるが、ガイドラインはあくまで手段であり、デザインに沿った整備だけでまちが活性化するわけではない。沼津のまちがどのように変化するかを明確にするとともに、賑わいを創出する仕掛けが必要。

→ 社会実験により、市民、沿道商業者等にまちや過ごし方の変化、空間活用の可能性を見せ、今後のルールづくりなどを検討していく。

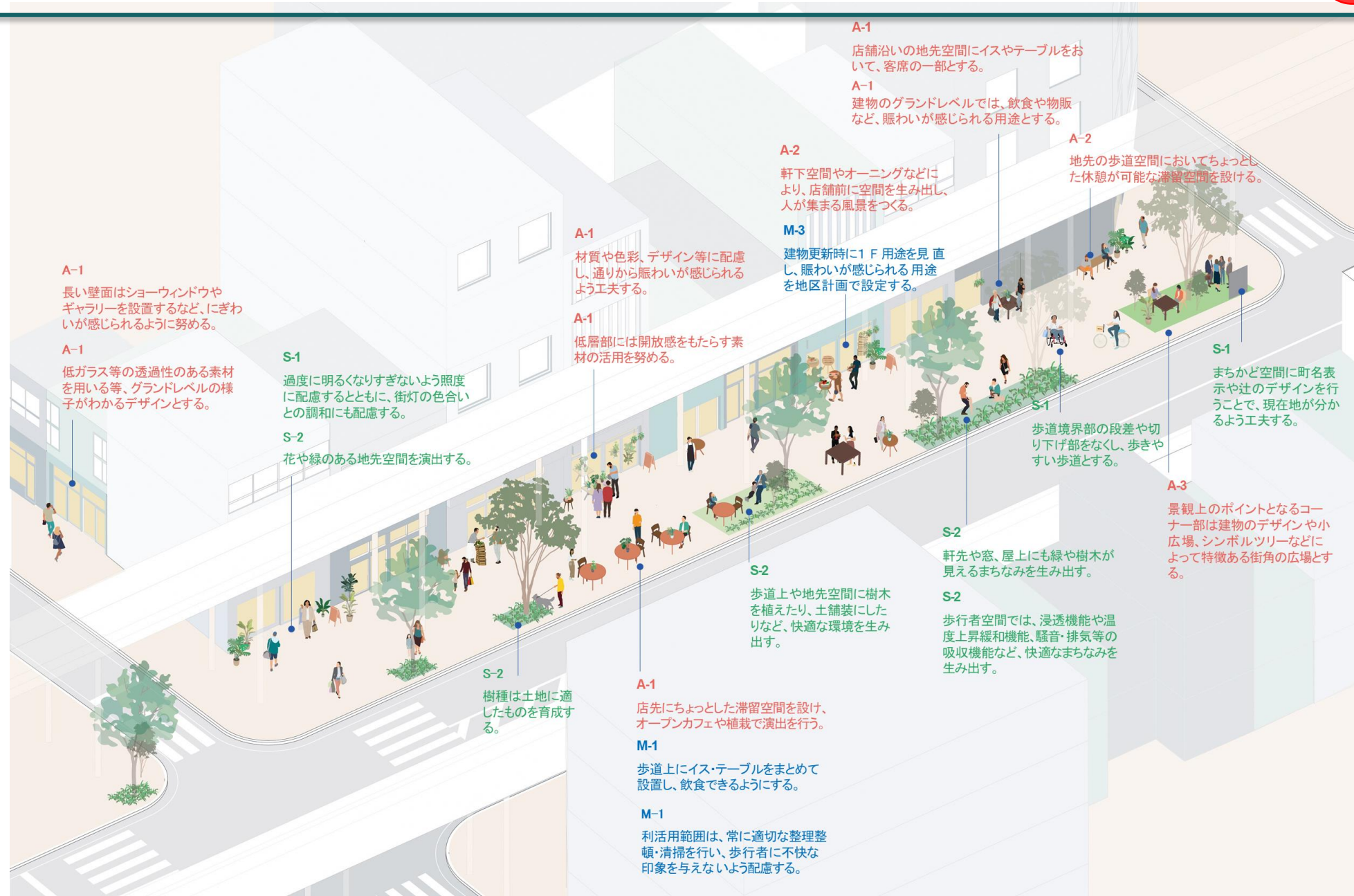
デザイン誘導指針の明示イメージ - 広場 -

ガイドライン
第5章



デザイン誘導指針の明示イメージ - シンボルロード -

ガイドライン 第5章

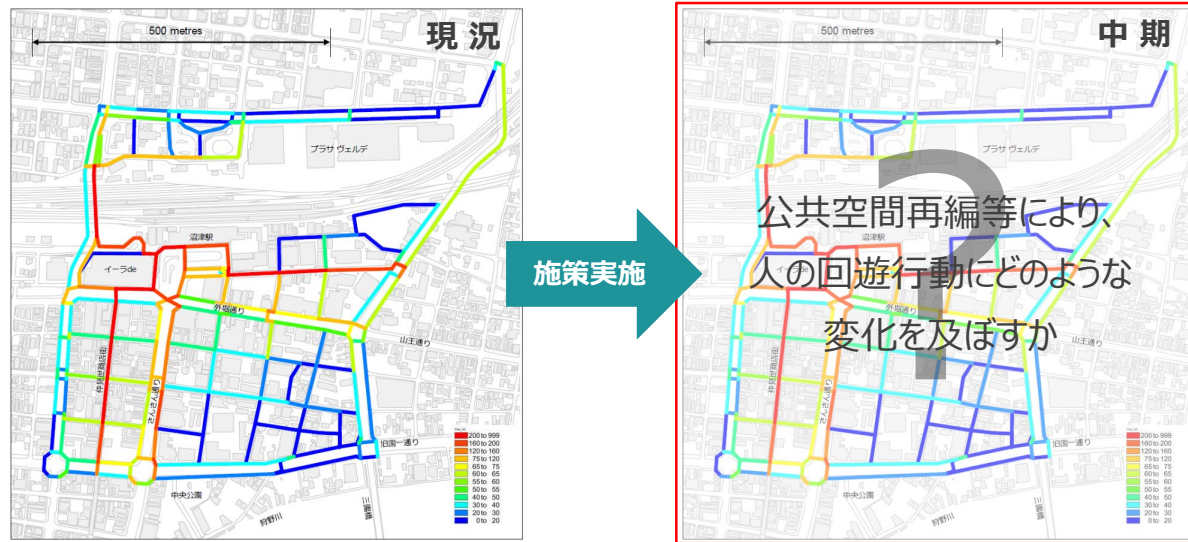


今後の取組

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に向けた今後の取組

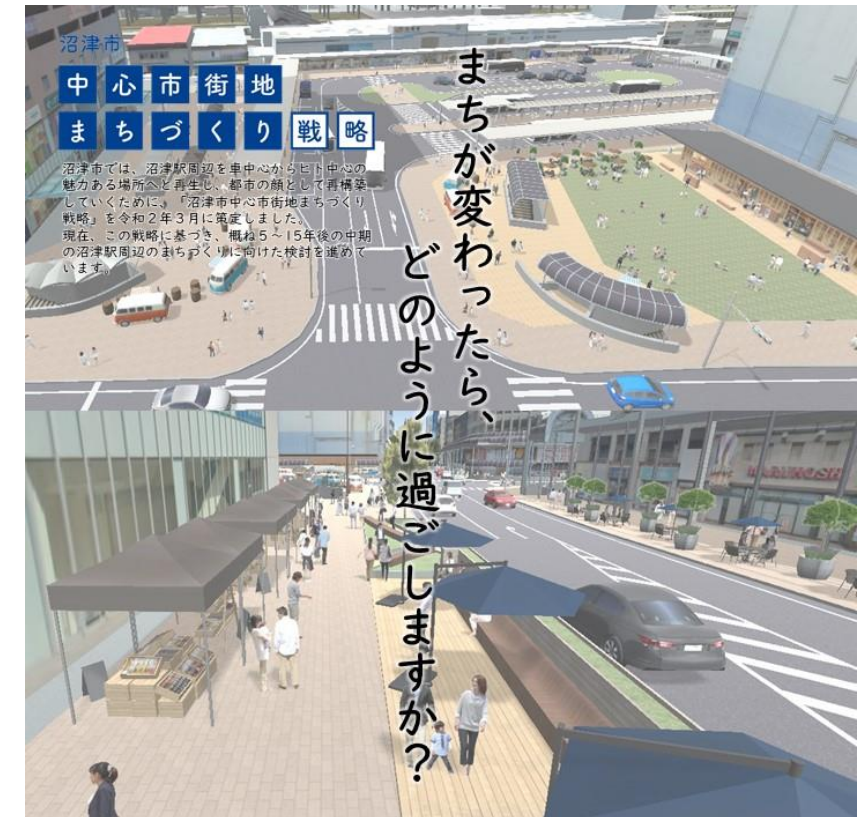
① 回遊行動シミュレーション

- 令和2年度に実施した歩行者回遊行動調査（プロブパーソン調査）をもとにシミュレーションモデルを構築し、**中期において駅前広場や駅前街路の再編等を行った際の回遊行動に対する効果や影響を分析する。**



② 選好意識調査（中期の沼津駅周辺のまちづくりに向けたアンケート調査）

- 回遊行動シミュレーションでは評価しきれない**空間の質を高める施策による人の行動変容等の効果を定量的に把握**するため、アンケート調査を実施中。
- 市HPやSNS、フライヤーの配布等により市民に広く周知。
- 9月15日（水）まで。**



アンケート調査にご協力ください —令和3年9月15日（水）まで—

概ね5～15年後の中期の沼津駅周辺のまちづくりに向けた検討の基礎資料とするため、アンケート調査を実施します。
沼津駅周辺のまちが変わった際の過ごし方や行動の変化、沼津駅周辺をより魅力的な空間とするために実施した方が良いと思う取組などについて教えてください。



▶ アンケート入力フォームはこちら
お手持ちのスマートフォンからQRコードを読み込み、アンケートフォームへお進みください。

ご回答いただいた方の中から抽選で**10名**に**1,000円分**のQUOカードをプレゼントします。

沼津市HPにて、沼津市が目指す中期のまちなかの姿を描いたプロモーション動画を公開しています。ぜひご覧ください。



プロモーション動画等はこちら

実施主体 沼津市役所 都市計画部 まちづくり政策課
調査会社（問い合わせ） 復建調査設計株式会社（E-mail） numazu_survey@fukken.co.jp
（TEL） 050-9002-1761（受付時間：平日9時～17時）

選考意識調査（中期の沼津駅周辺のまちづくりに向けたアンケート調査）
フライヤー

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に向けた今後の取組

③ 空間特性分析

- 駅前広場CASE-A～Cの空間的な整備効果を把握するため、アクセス指標による評価を先行して実施済み。
- 中期における駅前広場や駅前街路の再編等により、駅周辺の空間の視覚的、動線的な特徴がどのように変化し、それが歩行者の認知や行動にどのような影響を与えるのかを把握するため、上記以外の指標についても分析を行う。

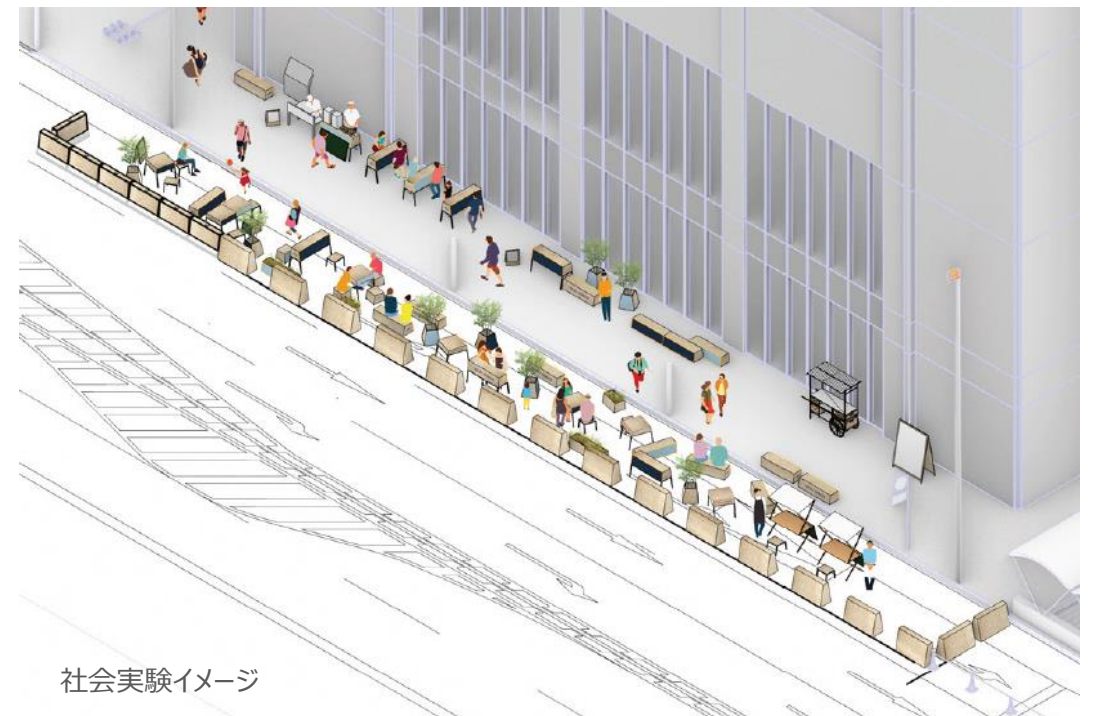
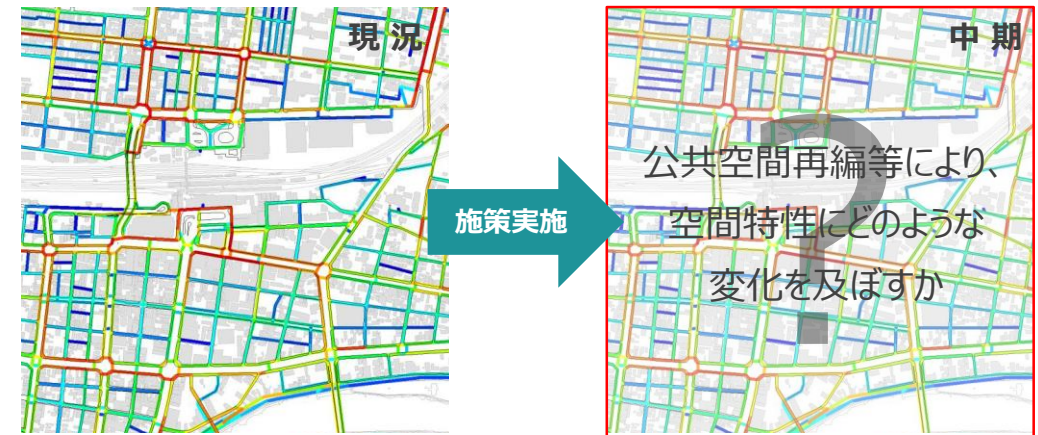
④ 社会実験

- 駅前街路の一部区間において車線数を減少し、車道を歩行者空間化する社会実験を実施。

※ 10～11月の開催を予定していたが、新型コロナウイルス感染拡大の影響を鑑み延期。現在、日程を調整中。

【社会実験の目的】

- ① 駅前街路の再編（車線数減少）による周辺交通への影響確認
- ② 道路の新たな日常的な使い方（地先空間の活用、滞留空間の創出等）を試行し、来街者の行動変容を把握
- ③ 周辺事業者の公共空間利活用に対する機運及び市民のまちの変化に対する期待の醸成





6.本日の検討・確認事項

「公共空間再編整備計画」・「都市空間デザインガイドライン」策定の狙い

公共空間再編整備計画

【計画の策定】

- 中期（近い未来）の公共空間再編に向けて、公共主導による駅前広場や駅前街路などの整備方針を定める。

【計画の実行】

- 社会実験の実施等により、公共主導の整備手法や実現可能性を検証する。
- 市民や道路管理者等の関係機関との協議、合意形成を図りつつ、上記の検証結果を踏まえて整備計画の見直しも行いながら、段階的に整備を進める。

都市空間デザインガイドライン

【ガイドラインの策定】

- 目指すべき都市空間（まちなみ）の実現に向けて、公共空間・民間敷地における空間形成のデザイン指針を定める。

【ガイドラインの実行】

- ガイドラインに基づき、関係者等と具体的な取組内容やルールを協議・調整する。
 - 上記の結果を踏まえて、官民連携で整備や活動を実施する。
- ※ ガイドラインの内容の地区計画や景観計画への反映も検討

連携

【ヒト中心の都市空間の実現】

- 統一されたデザインにより、居心地良く、質の高いヒト中心の空間が段階的にまちなかに創出される。

【まちなかの活性化・魅力向上】

- まちなかでの回遊や来訪者の増加、空間を活用した経済活動の活性化
- 生活の質や住みやすさの向上による住民満足度の向上

につながる。

本日検討・確認いただきたい事項

本日は主に下記の内容について、ご意見、ご確認いただきたい。

【まちづくりシナリオ】

- 社会実験などを重ねながら段階的に取り組む内容となっているが、行政・市民・事業者の役割分担として必要な視点は。【スライド22～25】

【公共空間再編整備計画】

● 駅前広場・駅前街路の再編案について

- 絞り込んだ駅前広場の再編案について、整備方針の検討や整備効果の検証等の深度化を図るにあたり、留意点や必要な視点等はあるか。（一般車乗降場の東西分散化にあたり、整理しておくべき事項の不足など）【スライド36、39】
- 整備計画策定以降の自転車走行空間や荷捌き車両スペースの詳細な整備手法の検討を見据え、整備計画に記載しておくべき考え方はあるか。【スライド41、43】

【都市空間デザインガイドライン】

● 「目指すべき都市空間に必要な3つの要素」と「9つの空間形成方針」について

- 歩きたくなる、また、来たくなる都市空間づくりに向けて、不足している視点はないか。【スライド20、45】

● 「デザイン誘導指針」について

- 今後、9つの空間形成方針に基づき、ヒト中心の都市空間の実現に向けた具体的なアイデアを検討し、空間タイプごとに「デザイン誘導指針」へと落とし込んでいく際の留意点はあるか。（検討の進め方や必要な視点等）【スライド46、48、49】



7.戦略会議・WG等のスケジュール

戦略会議・WG等のスケジュール（予定）

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
R 3 年 度	8月4日		第4回 【都市機能WG】 都市空間デザインガイドライン骨子案
	8月20日		第6回 【公共空間再編WG】 駅前広場の整備方針、駅前街路 （自転車空間）について
	9月7日 （Web開催）	第7回 - 公共空間再編整備計画（骨子案） - 都市空間デザインガイドライン（骨子案）	
	10月	イーラde前での公共空間活用社会実験実施（10月中～11月中） （※新型コロナウイルスのまん延状況を鑑み延期）	第5回 【都市機能WG】 空間別デザイン誘導指針について 第7回 【公共空間再編WG】 まちづくりのシナリオ、再編整備効果について
	11月	第8回 - 公共空間再編整備計画（素案） - 都市空間デザインガイドライン（素案）	
	12～1月	パブリックコメント	
	2月	第9回 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	

本日