

第8回 沼津市中心市街地まちづくり戦略会議

令和3年12月23日
沼津市水道部庁舎 3階会議室

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」策定の背景及び構成
2. 両計画に基づくまちづくりの進め方
3. 本日の検討・確認事項
4. 今後のスケジュール



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」策定の背景及び構成

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



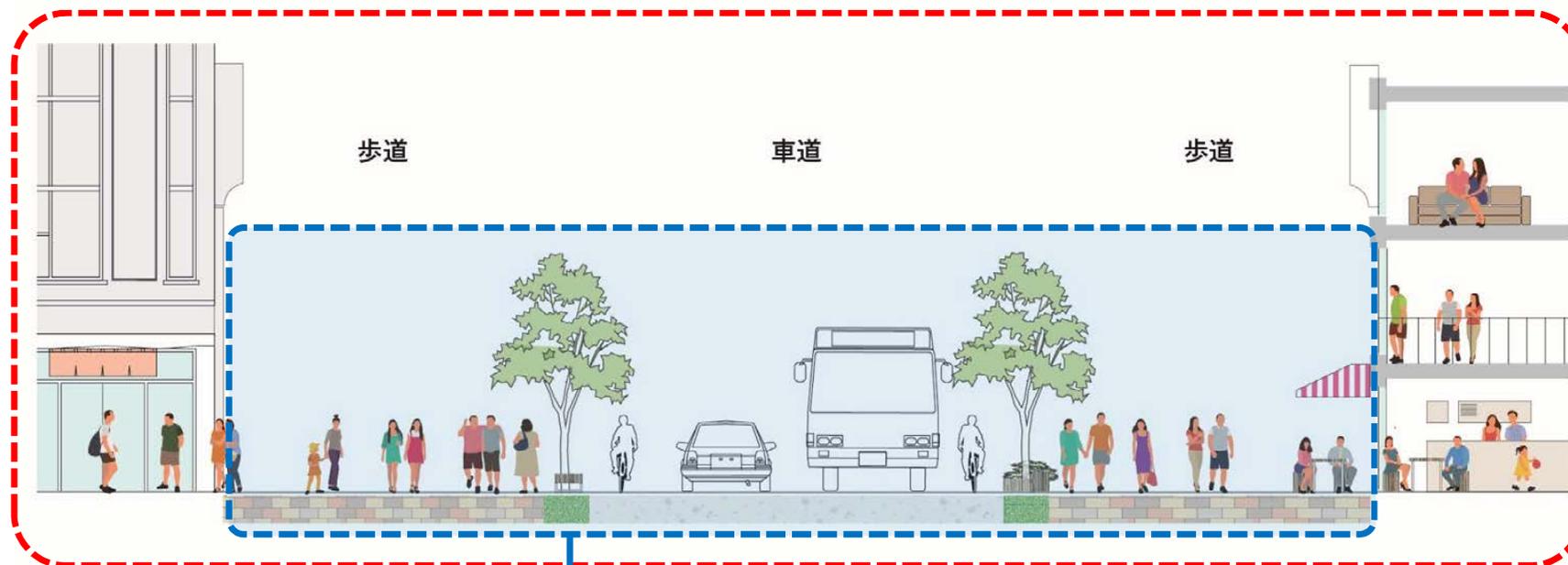
公共空間再編整備計画

沼津市が取り組む
中期までの公共空間再編に関する
具体的なアクションプラン

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・建物と公共空間を含む
まちなみづくりのガイドライン

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
中期までの公共空間再編に関する
具体的なアクションプラン

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・建物と公共空間を含む
まちなみづくりのガイドライン

公共空間再編整備計画の構成

1. はじめに

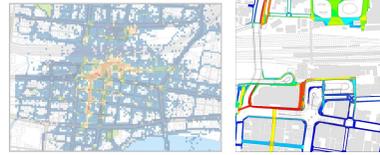
[背景・目的・対象範囲…]

- ヒト中心の都市空間の実現によるまちの活性化
- **持続可能で環境と共生したまちなか**の実現
- **社会情勢の変化に対応した段階的なまちづくり**の推進

2. まちの現況分析

[プローブパーソン調査]

[空間特性分析]

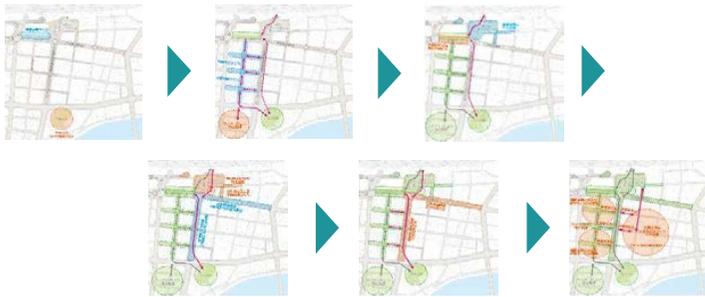


[空間再編のポイント]

- 駅とまちの視覚的なつながりの向上
- 駅とまちの行き来のしやすい導線づくり
- 人の滞在がしやすい環境をつくる
- 駅—まちの動線に配慮した駅前広場レイアウト
- 生活環境の向上、交流の場の創出
- 安心して移動できる空間の創出

3. まちづくりシナリオ

- 中期のまちの姿の実現に向けた、まちづくりの「実戦の手順、施策、狙う効果」を示す
- 官民で共有しながら一体となった取組の推進を目指す



4. 公共空間の再編計画

[駅前広場・駅前街路]

- 整備方針・空間デザイン方針
- 計画平面図、イメージパース



[地区交通体系]

- 地区交通の動線（一般車・公共交通・自転車）
- 地区交通施策（駅前街路・生活道路・地区全体）



5. 今後の取組の進め方

[社会実験を通じた効果検証サイクル]

[社会実験を通じたまち・ヒトづくり]

[誰もが参画・チャレンジできる仕組みづくり]

都市空間デザインガイドラインの構成

ガイドライン
p1

1. 都市空間デザインとは

[背景・目的・位置づけ・対象範囲]

- 車中心からヒト中心の都市空間の実現
- **ブランド向上に資する魅力あるまち**をつくる
- **新たな活動の連鎖により、活力あふれるまち**をつくる

2. 目指すべき将来の都市空間

[課題]

- 個の空間としての課題
- 通りとしての課題
- 民間敷地・公共空間一体としての課題

[ヒト中心の都市空間に必要な3つの要素]

- ① 街路空間を活かした多様なアクティビティ
- ② 中心市街地にふさわしい質の高いまちなみ
- ③ 官民連携により段階的に成長する仕組み



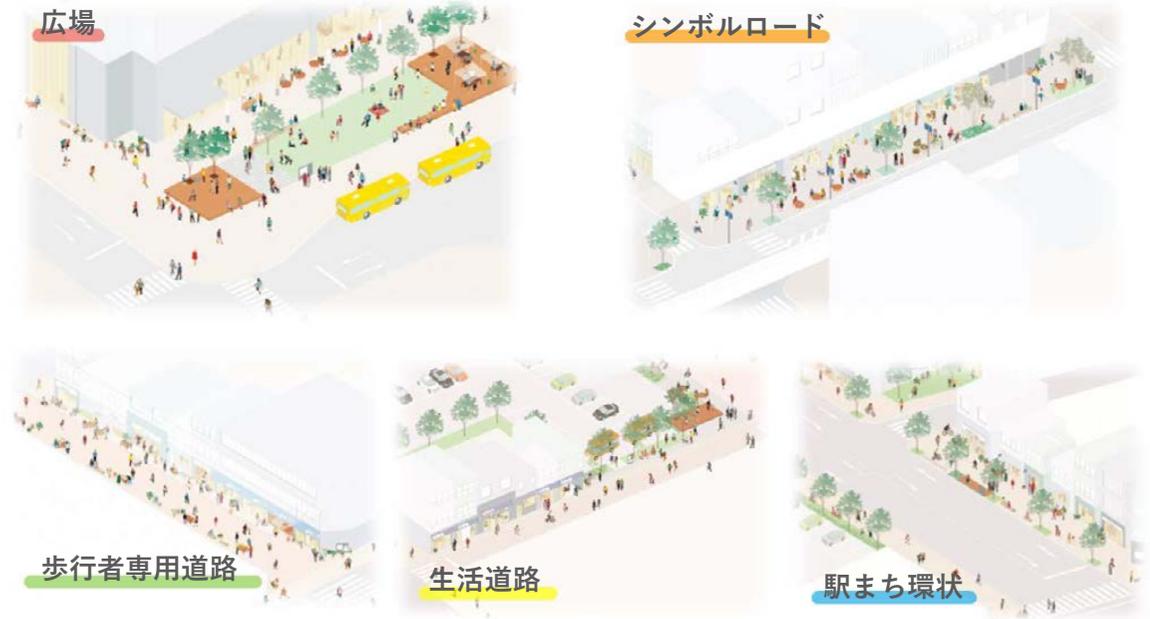
3. 都市空間形成方針

- 3つの要素を具体化する取組の方向性として、9つの「都市空間形成方針」を設定

- 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

4. 空間タイプ別デザイン誘導指針

- 沼津のまちなかを構成する空間を5つの空間タイプに分類し、それぞれの空間形成の狙いに応じた具体的なアイデアを「デザイン誘導指針」として示す



5. 実現に向けて

[実現に向けたプロセス]

[ガイドラインの使い方]

[空間づくりを支える取組・仕組]



「公共空間再編整備計画」・「都市空間デザインガイドライン」策定の狙い

目指すべき都市空間・まちなか活性化の実現に向けた『羅針盤』

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

一体的な取組

【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。

これまでの会議での主な意見と対応

整備計画

ガイドライン

【まちづくりシナリオ・公共空間の使い方について】

戦略会議・公共WG・都市機能WG

- 再編のステップと合わせた活動主体の巻き込み方のイメージ（誰が実施するのか・どこからどのように動かしていくのか）、地区交通に係る施策もまちづくりを進めながら検討することは理解できるが、シナリオのどのタイミングで何を取り組むのかを検討してほしい。

→ **まちづくりのシナリオ**（整備計画p14以降）に、主体や連携による段階的な取組内容を記載。社会実験等への参画を促しながら、**再編整備やデザインガイドラインの取組を促進していく**（整備計画p34、ガイドラインp22~25）。

【地球温暖化等への貢献・時代の流れについて】

戦略会議・都市機能WG

- 地球温暖化等に対して、公共空間の再編がどのように貢献できるのか記載したほうがよい。中期の整備までは数年かかるが、スマートシティとの関係性など、時代のニーズへの対応とスピード感が必要。

→ **計画の背景や目的、公共空間のデザイン方針や整備方針に記載**（整備計画p2~3、p22・33、ガイドラインp2、p6の方針S-2）。スマートシティも同様に記載（整備計画p33）し、シナリオを踏まえつつ、時代に応じた修正も視野に入れ進めて行く。

【デザインガイドラインによるまちの方向性・ガイドラインの活用方法について】

都市機能WG

- デザインガイドラインの取組でまちをどのように変えていくのか示されるとよい。設えだけでなく民間側で何ができるか、仕掛け方や体制支援などデザイン以外での仕組みも必要では。

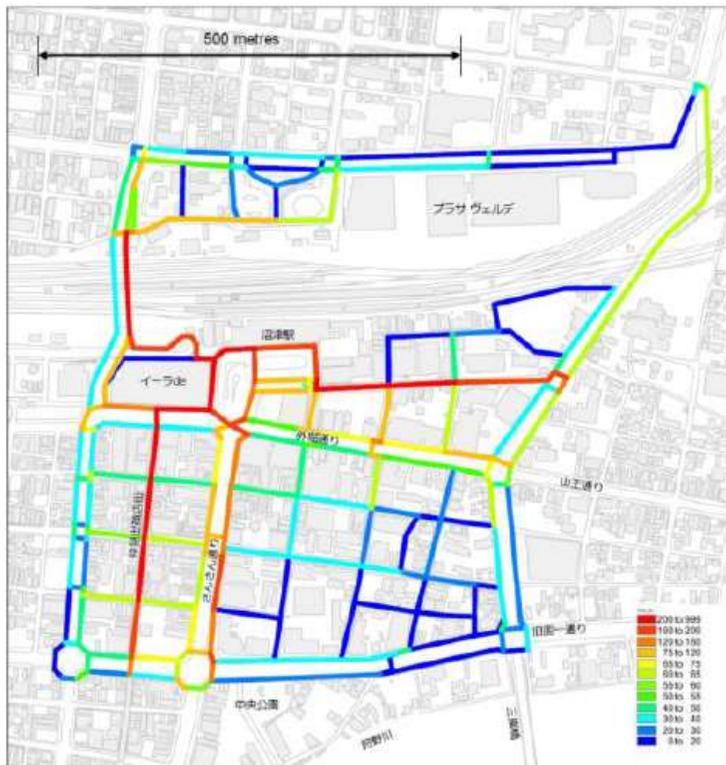
→ **目的に実施効果の参考例とともに記載。誘導指針イメージの実現に向けた取組方法・支援内容などを記載し、社会実験で試行するなど、両計画で一体となって取り組んで行く**（ガイドラインp2、第5章（p22以降）、整備計画p34）。



2. 両計画に基づくまちづくりの進め方

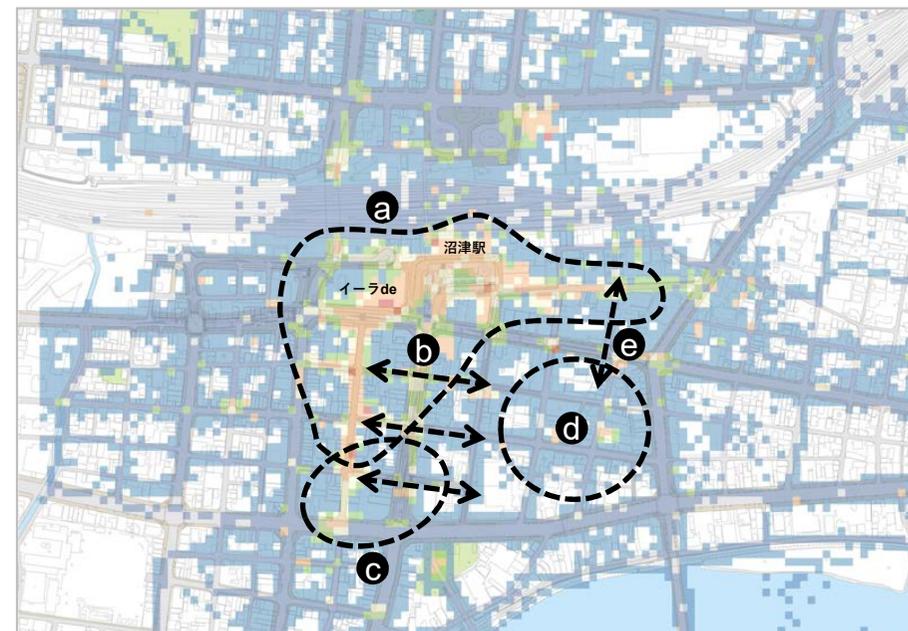
公共空間の現状分析

歩行者交通量の分布



- 南北の人の流れが強い（赤系）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ことがわかります。
- 一方で、沼津駅南口周辺を除き、東西方向の移動が少ない（青系）状況となっています。

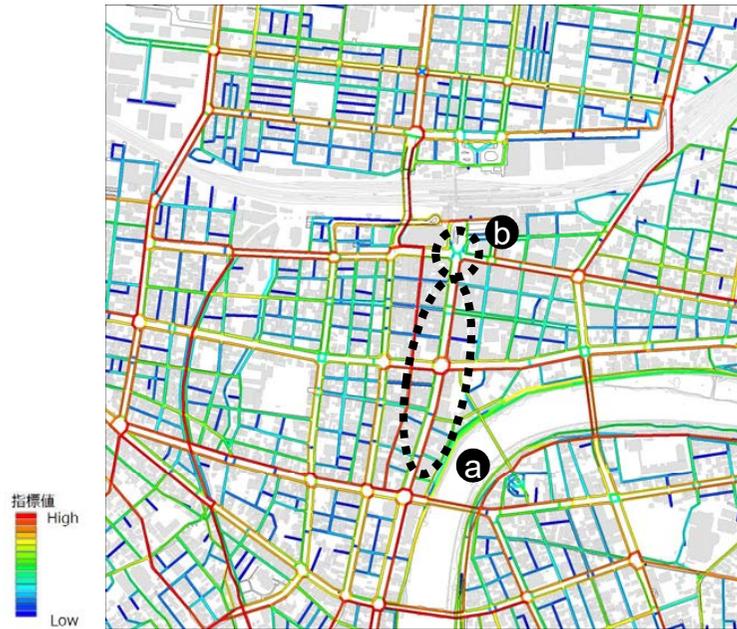
滞在時間の分布（買い物・食事・娯楽）



- 仲見世商店街と（都）沼津駅沼津港線を結ぶ東西軸の街路(b)や、仲見世商店街の南側(c)、（都）沼津駅沼津港線東側街区(d)における滞在が少ない傾向です。また、JR沼津駅東側では南北軸(e)の滞在が少ない傾向にあります。

途中経路としての通り掛かりやすさ

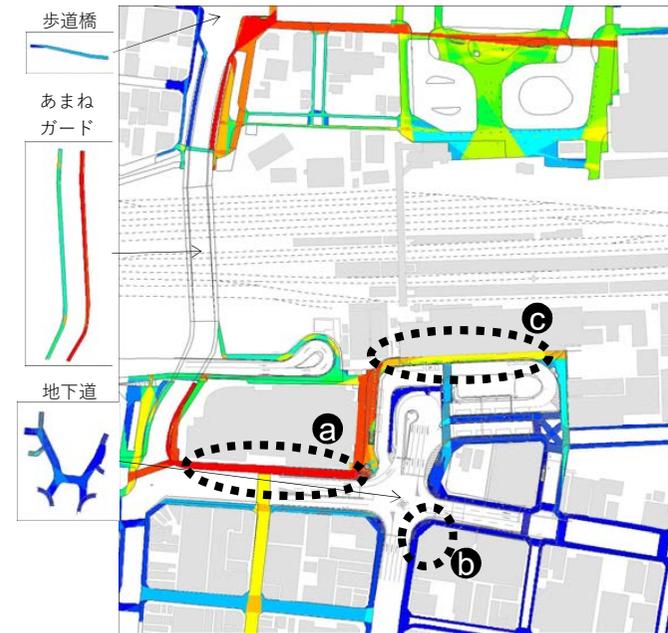
対象範囲内の場所について、総当たりで起終点を選び、最適な経路を選んだ際に、途中経路として何回選ばれるかを示す指標



- （都）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。
- 駅前交差点は、（都）三枚橋錦町線を渡る動線に屈折や上下移動が多いため、通り掛かりやすさ指標値が低い。

アクセス性指標

ある場所から他の場所に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です。空間ネットワークの中心（樹木に例えると幹）ほど、人が集まりやすくなる。



- 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。
- 地下通路より南側・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状況となっている。
- 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。

まちなみの現状分析

個の空間としての課題

ガイドライン
p5

- 建物内部で民間活動が完結することで、にぎわいが効果的に地先空間に滲み出ていない。
- 十分な地先空間があっても、その空間の有効活用が図られておらず、人が滞在したくなる環境となっていない。
- 人のゆとりある活動機会を創出する、まちに開かれたまとまりのある空間が不足している。



民地からのにぎわいが公共空間に滲み出る空間活用や立ち止まり、その場所にとどまりたくくなるような空間創出等により、多くの人を惹きつけ、活動・交流の場ともなる空間を形成していく必要がある。



通りとしての課題

ガイドライン
p5

- 歩行者の通行が多い街路においても段差等があり、誰もが快適に歩くことができる環境になっていない。
- 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。
- 通りの特性を活かした、統一感・連続性のある風景を生み出せていない。

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。



民間敷地・公共空間一体としての課題

ガイドライン
p5

- 民間事業者等による、積極的な公共空間活用はされておらず、民間活動の場は民地に
限られています。
- 暫定的な土地利用を目的とした平面駐車場等の低未利用地が散在するなど、民地のポ
テンシャルを活かしきれていない。
- 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。



現状分析を踏まえたヒト中心の都市空間の実現に必要な要素

ガイドライン
p5

- ① 街路空間を活かした多様なアクティビティ : 点/Activity
- ② 沼津の中心市街地にふさわしい質の高いまちなみ : 線/Street
- ③ 官民連携により段階的に成長しあう仕組み : 面/Management



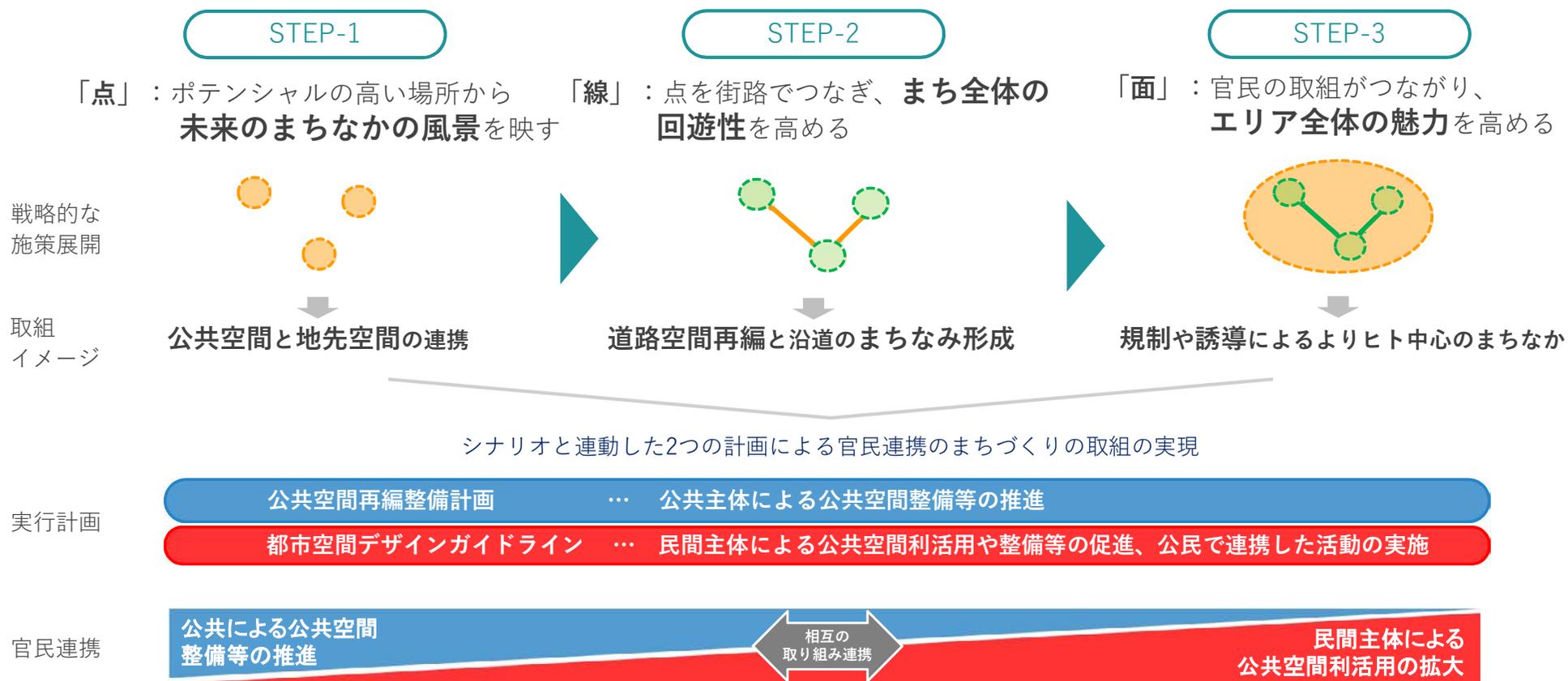
- まちなみの現状分析を踏まえ、ヒト中心の都市空間の構成に必要な要素として、**Activity**、**Street**、**Management**の3つを抽出
- これらを循環しながらまちづくりを進めることで、ヒト中心の都市空間の実現を目指す

まちづくりのシナリオ

まちづくりシナリオとは

- 「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。

中期のまちの姿を実現化するための戦略的な施策展開のステップ

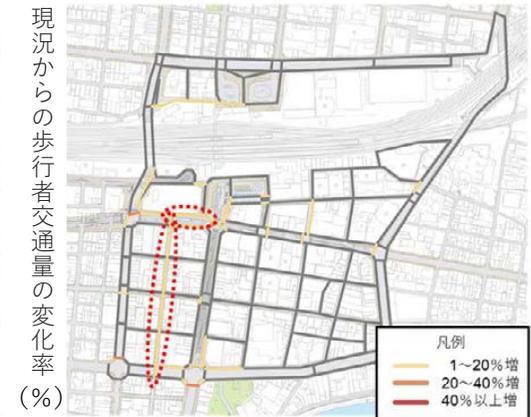
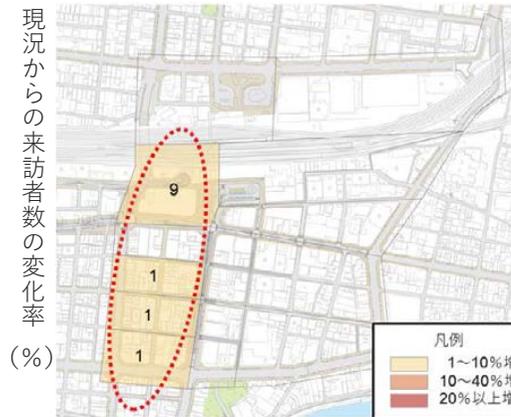


まちづくりシナリオ – STEP1 : 「つかう・つくる」/点 –



STEP 1で予測される歩行者の動き

- イーラdeから仲見世商店街にかけて、来訪者数が増加する。
- (都)三枚橋錦町線西側区間から仲見世商店街、中央公園前の交差点にかけて、歩行者交通量が増加する。

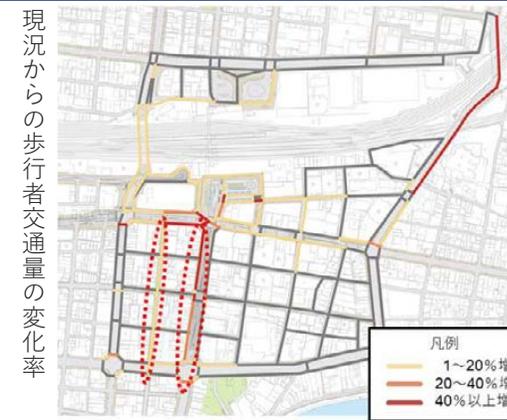
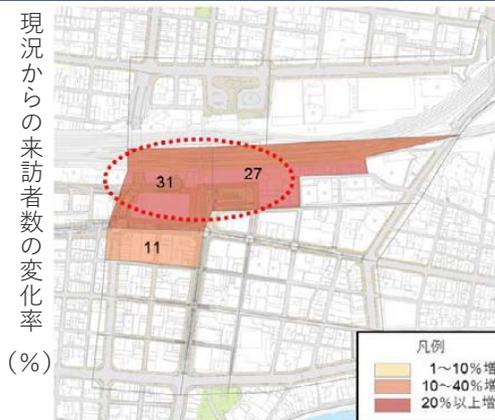


まちづくりシナリオ – STEP2 : 「つながる」/線 –



STEP 2で予測される歩行者の動き

- 駅前広場の暫定整備によって、駅周辺への来訪者数が増加する。特にイーラde周辺では、(都)三枚橋錦町線の空間再配分もあいまって、増加が多く(+31%)見込まれる。
- 仲見世商店街で平均12%、(都)沼津駅沼津港線の西側歩道で平均66%、歩行者交通量が増加する。

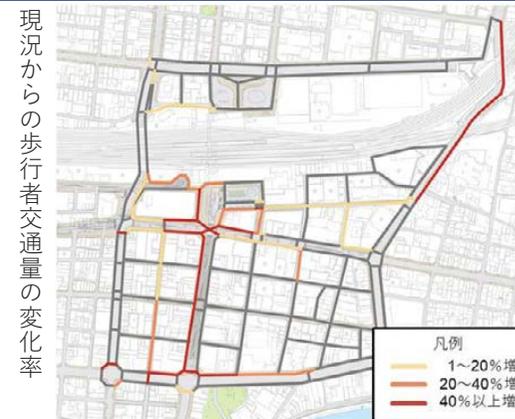
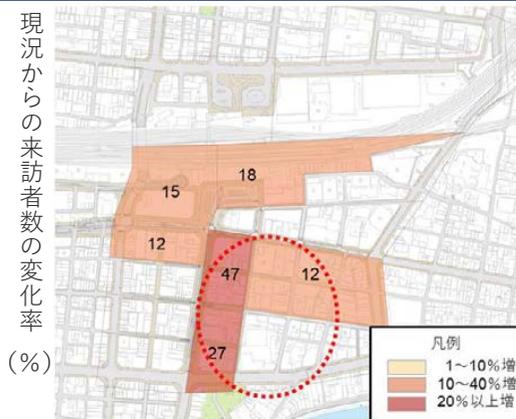


まちづくりシナリオ - STEP3 : 「ひろがる」/面 -

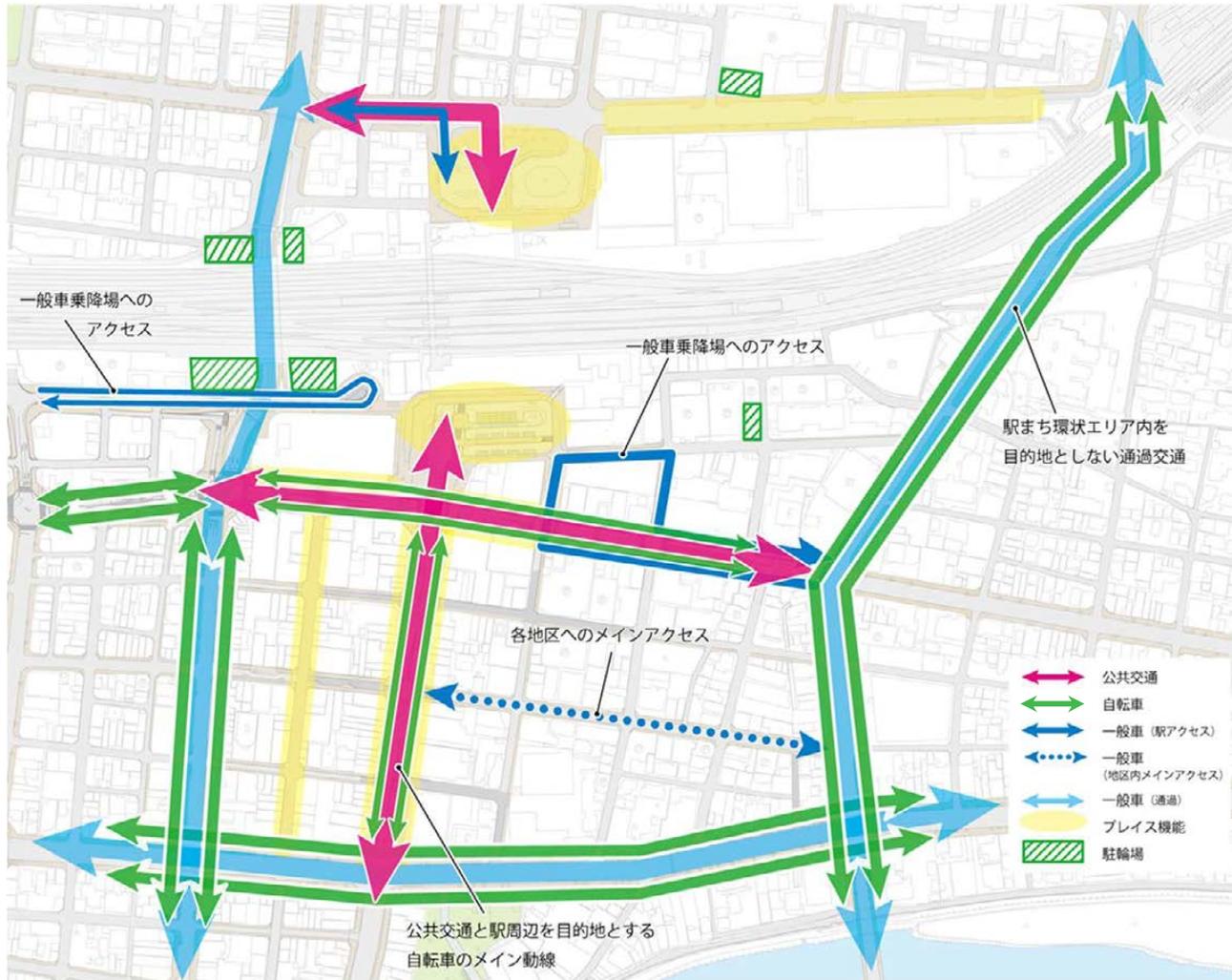


STEP 3で予測される歩行者の動き

- 駅まち環状エリア内の来訪者のトリップ数が現在と比べて、約4%向上し、エリア全体の回遊性が高まる。
- 地上横断化や(都)沼津駅沼津港線等の整備を行うことで、南口交差点の南東エリアにおける来訪者数が増加する。



歩行者動線を実現させるための地区交通の考え方



地区交通の動線図

- 駅まち環状エリア内を目的地としない通過交通については駅まち環状に受け持たせ、駅前街路は公共交通と駅周辺を目的地とする自転車のメイン動線とする。
- 一般車の駅まち環状エリア内へのアクセスは、東西方向からをメイン動線とする。



中期で目指す歩行者回遊動線

空間形成の考え方

空間形成の考え方

整備計画
p17

ガイドライン
p7

- 沼津のまちなかを構成する空間をその有する性格に応じて6つのタイプに分類し、機能（リンク・プレイス）によって整理した目指す方向性を意識し、『公共空間再編整備計画』、『都市空間デザインガイドライン』に基づく取組を実施することで、ヒト中心の都市空間の実現を目指す



広場
Before (リンク：3, プレイス：1)
After (リンク：3, プレイス：3)
沼津の玄関口であり、交通結節点となる場所。公共交通の利便性は確保しつつ、新たに生み出されるオープンスペースを有効活用することにより、プレイス機能を拡充する。

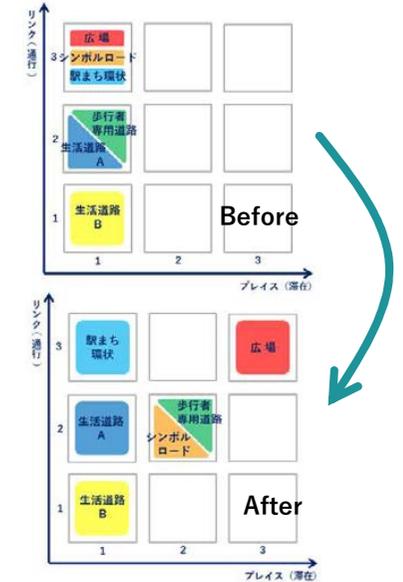
生活道路A
Before (リンク：2, プレイス：1)
After (リンク：2, プレイス：1)
主に地域住民の日常生活に利用され、自動車の駅まち環状やシンボルロードから各街区へのメインアクセス動線となる道路

シンボルロード
Before (リンク：3, プレイス：1)
After (リンク：2, プレイス：2)
一般車等の通過交通を抑制し、歩行者と公共交通優先とする道路。沿道店舗等と連携し、拡張した歩行者空間の活用等によりプレイス機能を拡充する。

生活道路B
Before (リンク：1, プレイス：1)
After (リンク：1, プレイス：1)
主に地域住民の日常生活に利用され、自動車走行速度の抑制を図り、歩車共存を目指す道路

歩行者専用道路
Before (リンク：2, プレイス：1)
After (リンク：2, プレイス：2)
歩行者のまちなか回遊の主動線となる道路。滞留施設の適切な配置などにより、プレイス機能を拡充する。

駅まち環状
Before (リンク：3, プレイス：1)
After (リンク：3, プレイス：1)
駅まち環状エリア内を目的地としない自動車交通や自転車交通を受け止める道路



公共空間再編整備計画

- ① 駅前広場の再編
- ② 駅前街路の再編
- ③ 地区交通体系の再編

都市空間デザインガイドライン

- ① 街路空間を活かした多様なアクティビティ
- ② 中心市街地にふさわしい質の高いまちなみ
- ③ 官民連携により段階的に成長する仕組み

広場・駅前街路（シンボルロード）

広場 — イメージパース・空間デザイン方針 —

整備計画
p18



駅前広場全体のデザイン

洗練されたベースデザイン

全体のデザインとして、主役となる「駅前広場を利用し集う人々」の背景になるように、低彩度の落ち着いたデザインとし、ストリートファニチャー等の道路付属物についてもシンプルで飽きのこない洗練されたデザインを目指す。

南口出口おもてなし空間の空間デザイン方針

まちの玄関口・待ち合わせ・人に優しい案内・誘導

駅利用者や来街者を迎えるおもてなし空間として、開放感のある沼津のまちの雰囲気に沿ったものとし、待ち合わせや公共交通・観光案内など、分かりやすさや人に優しい誘導を意識した空間デザインを目指す。

広場 – イメージパース・空間デザイン方針 –

整備計画
p19



利活用広場の空間デザイン方針

日常利用・イベント出店・利活用による賑わい

- ・バス停留所と、西側商業施設地先空間の2つから、どちらも使いやすい空間構成とする。
- ・各出入口や停留所などへの人の動線は確保した上で、まとまった広場空間を確保し、休憩などの日常利用から店舗出店、市民の利活用まで多様な活動に対応できる空間を目指す。

実験広場の空間デザイン方針

芝生広場・拠点施設・イベント出店

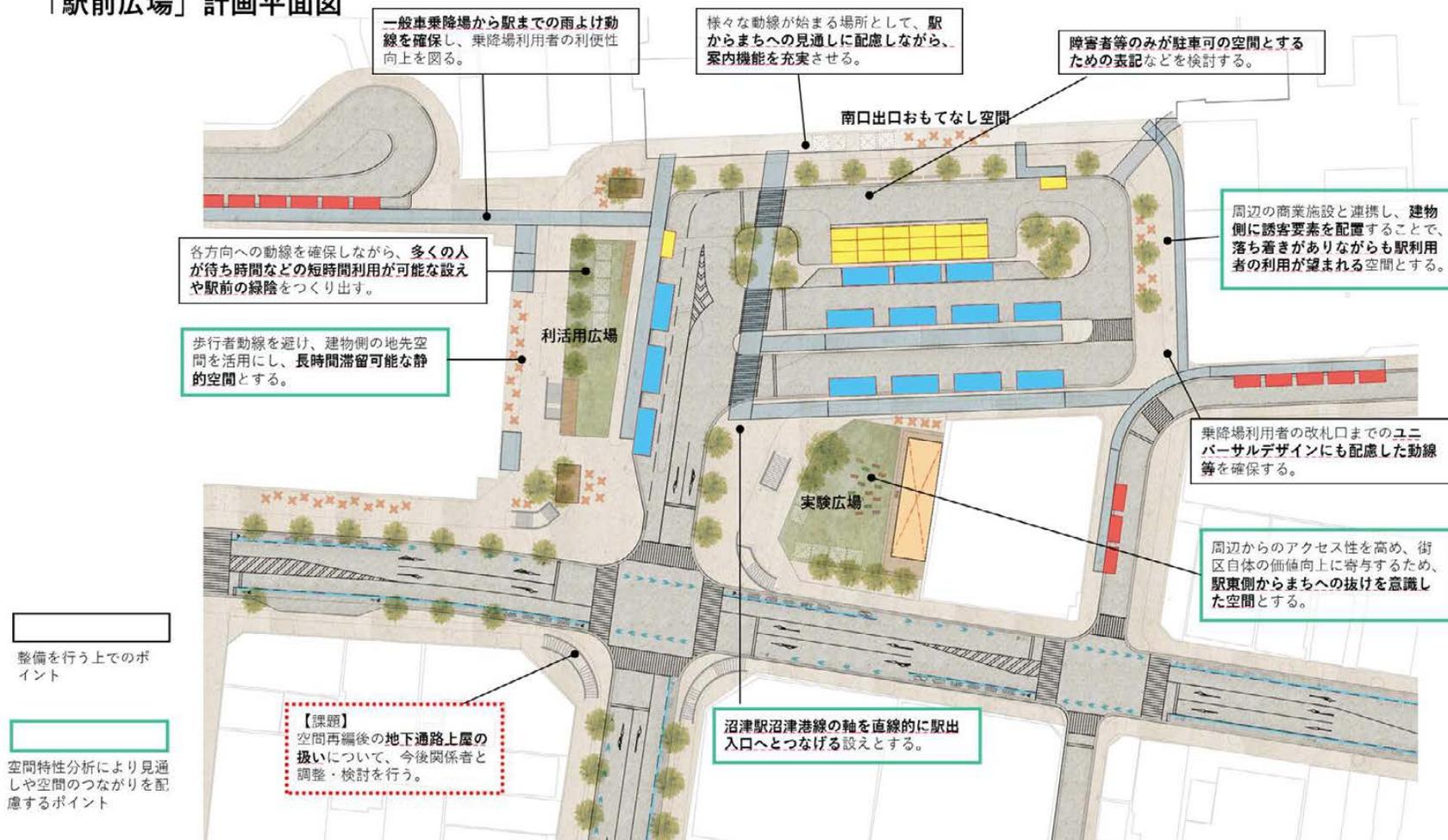
- ・駅前で自由にくつろげる開放的な緑地空間とし、ここを起点に中央公園や狩野川まで続くまちなかの緑の軸を生み出す。
- ・まちなかでの新たな活動を生み出す場として、活動を支援する拠点施設と芝生広場を組み合わせ、多くの人が訪れやすい空間を目指す。



広場 - 再編方針・計画平面図 -

まちなかで過ごしたくなる、居心地の良い空間へ

「駅前広場」計画平面図



広場 - デザイン誘導指針 -

ガイドライン
P8~9

空間形成のねらい

多様なアクティビティが可能なたもったオープンスペースや、人が居心地よく過ごせる滞留施設・緑環境を創出し、周辺の商業施設との連携によって一体的に活用することで、まちなかの目的地のひとつとして、市民や来訪者の滞在・交流が生まれる空間とします。

S-3

建物外観は、突出した華美なもの避け、周辺と調和した、低彩度の落ち着いたデザインとする。

A-1

1階部分は、飲食や物販など、にぎわいが感じられる用途とする。

A-2

1階部分は、開口部を大きくとり、内部の様子が見えるようなガラス等の透過性のある素材を用いる。

M-2

まちの回遊を意識した、建物内部の動線やエントランス配置とする。

A-2

店舗の地先空間を活用の一部として活用し、にぎわいを店舗内外で連続させる。

S-2

高木・植栽や芝生等によって、緑豊かな歩行・滞在環境をつくる。

M-1

歩行者空間にパーキングレットなどの滞留・休憩施設を設け、人が滞在しやすい環境をつくる。

M-1

公共空間を活用し、民間活動を展開する。



BEFORE

- 滞留を生み出す十分な場がなく、通行のための空間となっている。

駅前街路（シンボルロード） – 空間デザイン方針 –

整備計画
p25



（都）三枚橋錦町線の空間デザイン方針

- 歩行空間や滞留空間が拡大する南口駅前広場とまちを繋ぐ特性から、駅側とまち側の一体感や連続性を感じられるデザインとする。
- 南口駅前広場より西側区間はプレイス機能を意識して、沿道商業施設や商店街等と連携した出店や、購入者やまちなから来訪者が気軽に休憩できる空間を目指す。
- 南口駅前広場より東側区間は、駅まち環状や、まちなかの南東エリアへと人を導くリンク機能を意識して、快適な歩行空間を目指す。

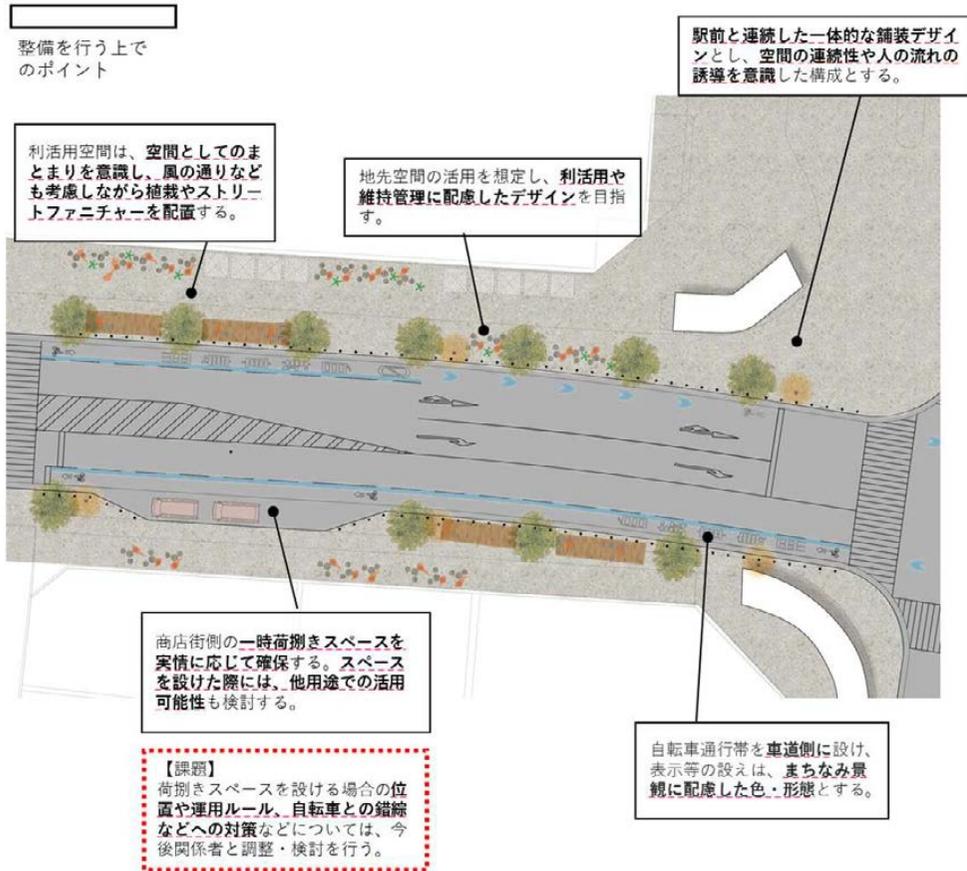
（都）沼津駅沼津港線の空間デザイン方針

- 視界の開けた南口駅前広場からまちへと一直線に伸びる動線として、中央公園までの緑の軸の形成や一体感のある繋がりを意識するとともに、緑と調和したヒトに落ち着きと安らぎを与えるデザインとする。
- プレイス機能を意識し、まちなかのシンボリックな道路空間として、ヒトの回遊や憩い、にぎわいに満ちた空間の創出を目指す。
- 背後のエリアは東西で性格が異なることを意識し、まちの個性として、街路の両側へ取組が滲み出すことで、まちなかを歩いて楽しいと感じられる空間を目指す。

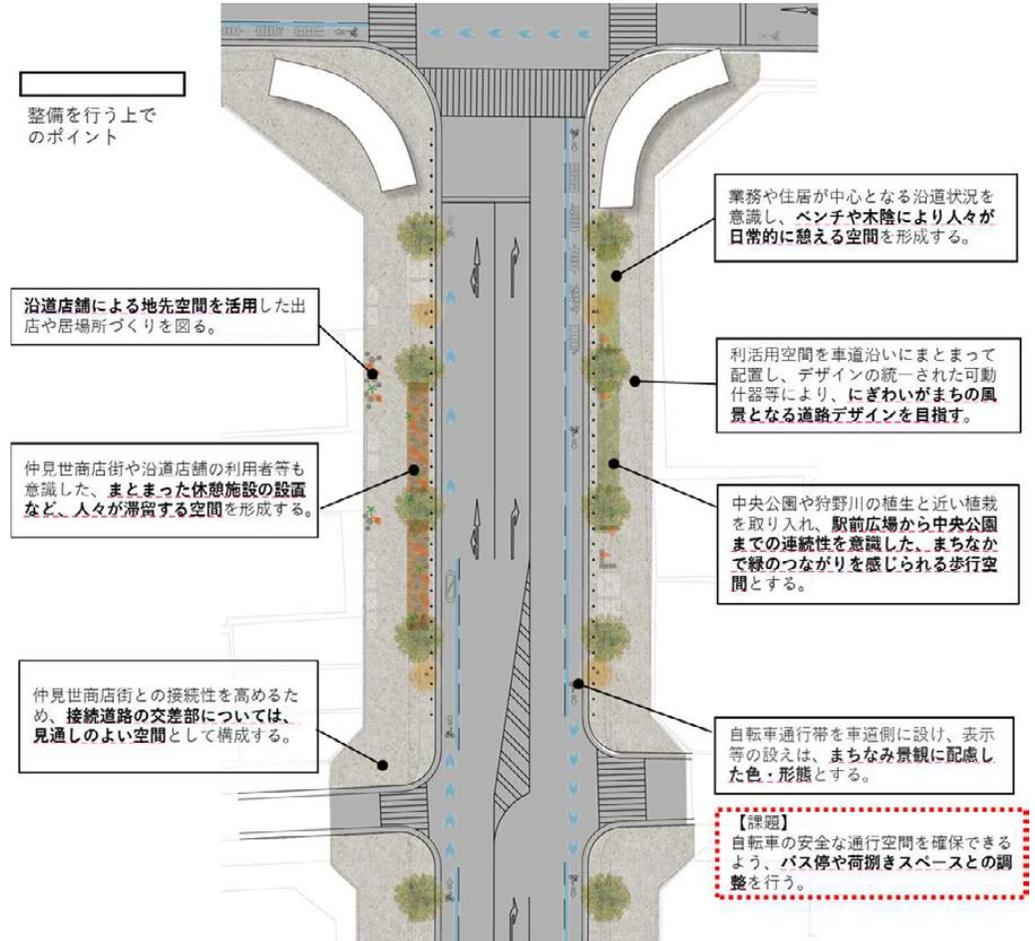


駅前街路（シンボルロード） - 計画平面図 -

イーラde前区間 計画平面図



(都) 沼津駅沼津港線 計画平面図

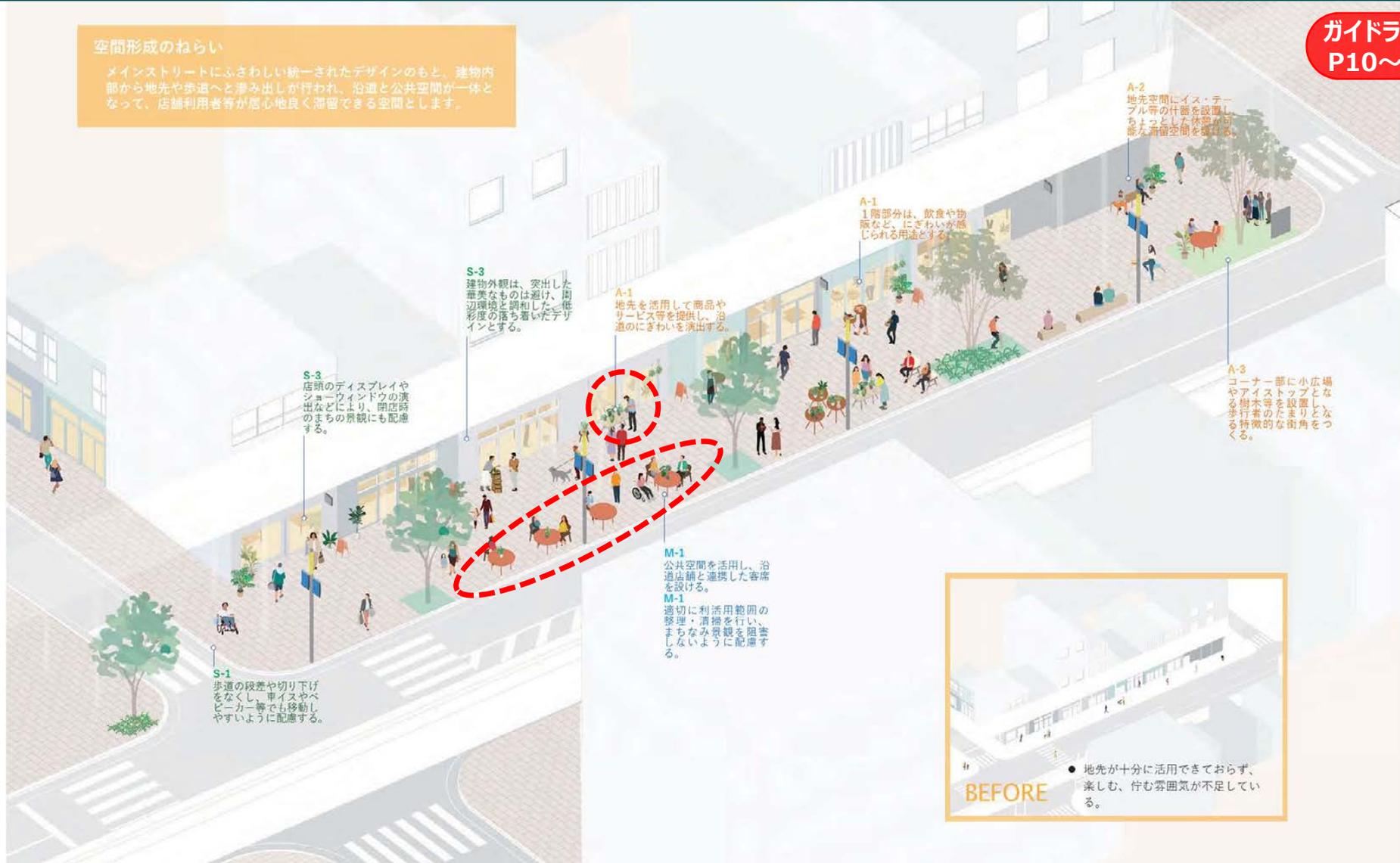


駅前街路（シンボルロード 沿道店舗連携型） – デザイン誘導指針 –

ガイドライン
P10~11

空間形成のねらい

メインストリートにふさわしい統一されたデザインのもと、建物内部から地先や歩道へと溢み出しが行われ、沿道と公共空間が一体となって、店舗利用者が居心地良く滞留できる空間とします。



S-3
店頭のディスプレイやショーウィンドウの演出などにより、閉店時のまちの景観にも配慮する。

S-3
建物外観は、突出した華美なものとは避け、周辺環境と調和した、低彩度の落ち着いたデザインとする。

A-1
地先を活用して商品やサービスを提供し、沿道のにぎわいを演出する。

A-1
1階部分は、飲食や物販など、にぎわいが感じられる用途とする。

A-2
地先空間にイス・テーブル等の什器を設置し、ちょっとした休憩が可能な滞留空間を確保する。

A-3
コーナー部に小広場やアイストップとして、木等設置りとなる歩行者のたまり角をつくる。

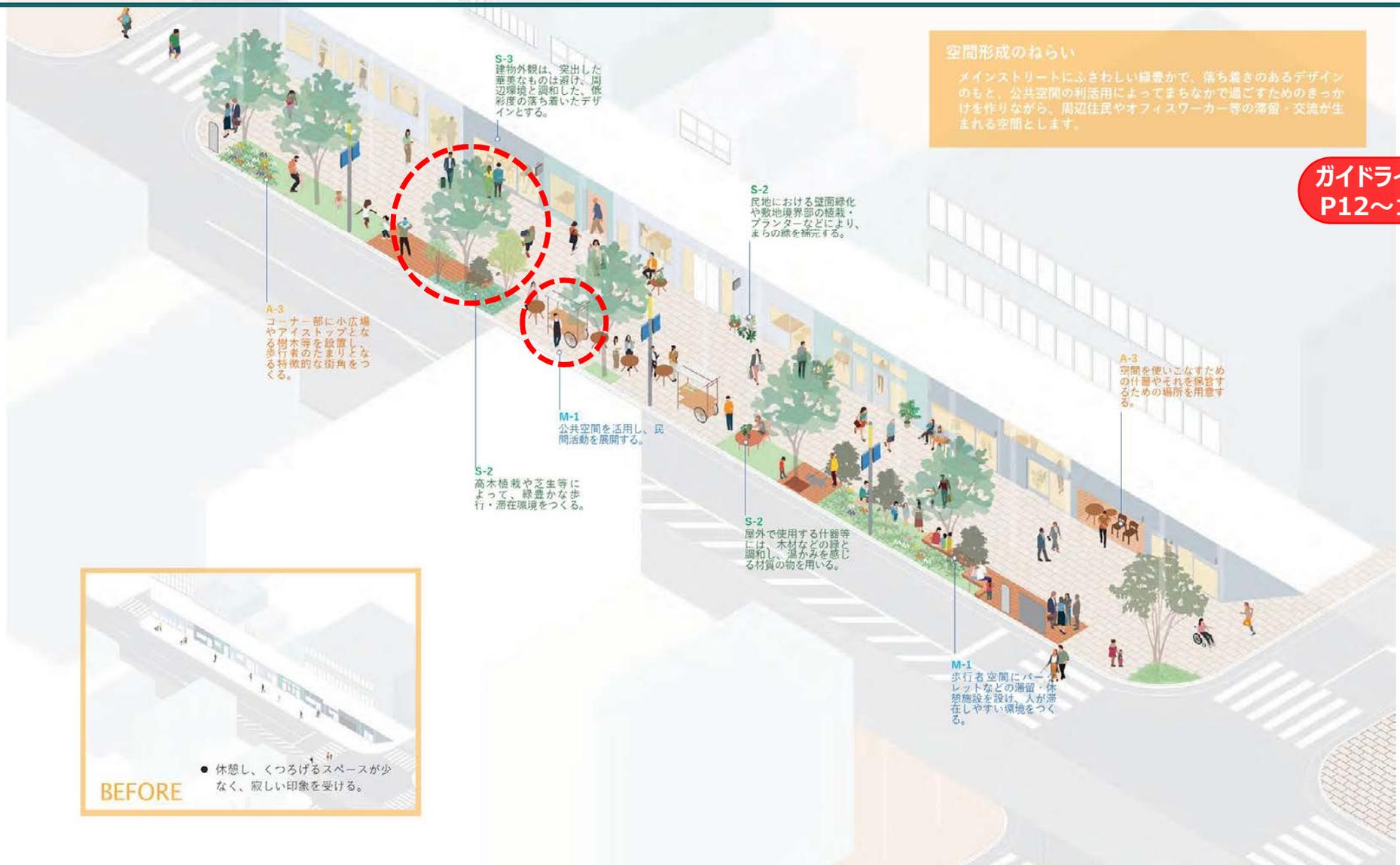
S-1
歩道の段差や切り下げをなくし、車イスやベビーカー等でも移動しやすいように配慮する。

M-1
公共空間を活用し、沿道店舗と連携した客席を設ける。
M-1
適切に利活用範囲の整理・清掃を行い、景観を阻害しないように配慮する。



● 地先が十分に活用できておらず、楽しむ、佇む雰囲気不足している。

駅前街路（シンボルロード かつろぎ空間創出型） - デザイン誘導指針 -



空間形成のねらい
 メインストリートにふさわしい幅豊かで、落ち着きのあるデザインのもと、公共空間の利活用によってまちなかで過ごすためのきっかけを作りながら、周辺住民やオフィスワーカー等の滞留・交流が生まれる空間とします。

**ガイドライン
 P12~13**

S-3
 建物外観は、突出した華美なものとは避け、周辺環境と調和した、低彩度の落ち着いたデザインとする。

S-2
 民地における壁面緑化や敷地境界部の植栽・プランターなどにより、まらの緑を補完する。

A-3
 一部に小広場やコアスペースを設け、木や樹木等の植栽を組み合わせ、特徴的な街角をつくる。

M-1
 公共空間を活用し、民間活動を展開する。

S-2
 高木植栽や芝生等によって、緑豊かな歩行・滞在環境をつくる。

A-3
 空間を使いこなすための什器やそれを保管するための場所を用意する。

S-2
 屋外で使用する什器等には、木材などの温かみを感じる材質の物を用いる。

M-1
 歩行者空間にパーレットなどの滞留・休憩施設を設け、人が滞在しやすい環境をつくる。



● 休憩し、くつろげるスペースが少なく、寂しい印象を受ける。

駅前街路（シンボルロード）－ 交通施策 －

整備計画
p31～32



① 駐車場出入口の設置規制

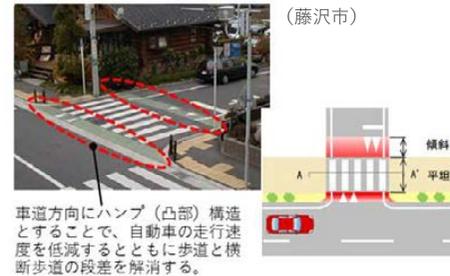
- 拡張した歩行者空間の活用等によりプレイス機能を拡充する駅前街路について、歩行者と自転車の錯綜を防ぎ、まちなみやにぎわいの連続性を確保するため、都市再生特別措置法に基づく制度活用等による駐車場出入口の設置規制を検討します。

② 横断歩道の設置検討

- (都)沼津駅沼津港線沿道と仲見世商店街周辺の連携により生まれる東西方向へのつながりを東側エリアへと波及させるため、(都)沼津駅沼津港線への新たな横断歩道の設置を検討します。

③ スムース歩道化

- 仲見世商店街と並び歩行者回遊の主動線となる駅前街路を誰もが安全・安心に歩けるようにするため、また、生活道路を出入りする車両の速度抑制を図るために、駅前街路と生活道路の交差部について、ユニバーサルデザインにも配慮しつつ、スムーズ歩道化を検討します。



⑤ バスの乗降場確保・バス停の集約検討

- 駅前街路の車線減により、車道上でのバスの乗降は円滑な交通処理の妨げになるため、(都)沼津駅沼津港線の大手町バス停において歩道切り込みの乗降場の確保を検討します。
- 一方で、歩道切り込みにより乗降場を確保することで、歩行空間・利活用空間が縮小することになるため、事業者や方面によって異なる乗降場の集約等によるバス停位置の変更についても併せて検討します。
- 乗降場の整備に当たっては、バス停へのIoT技術の導入可能性なども合わせて検討します。

④ 荷捌きスペースの確保・ルールづくり

- 駅前街路の車線減により、路肩での荷捌きは円滑な交通処理の妨げになるため、実態を踏まえて歩道切り込みの荷捌きスペースの確保を検討します。その際、一般車停車を防ぐための交通規制や設え等についても検討します。
- 街区内の荷捌きについては、商業者へのヒアリングなども踏まえ、必要に応じた共同荷捌き場としての駐車場の活用や、荷捌きスペースの運用など、ルールづくりを検討します。



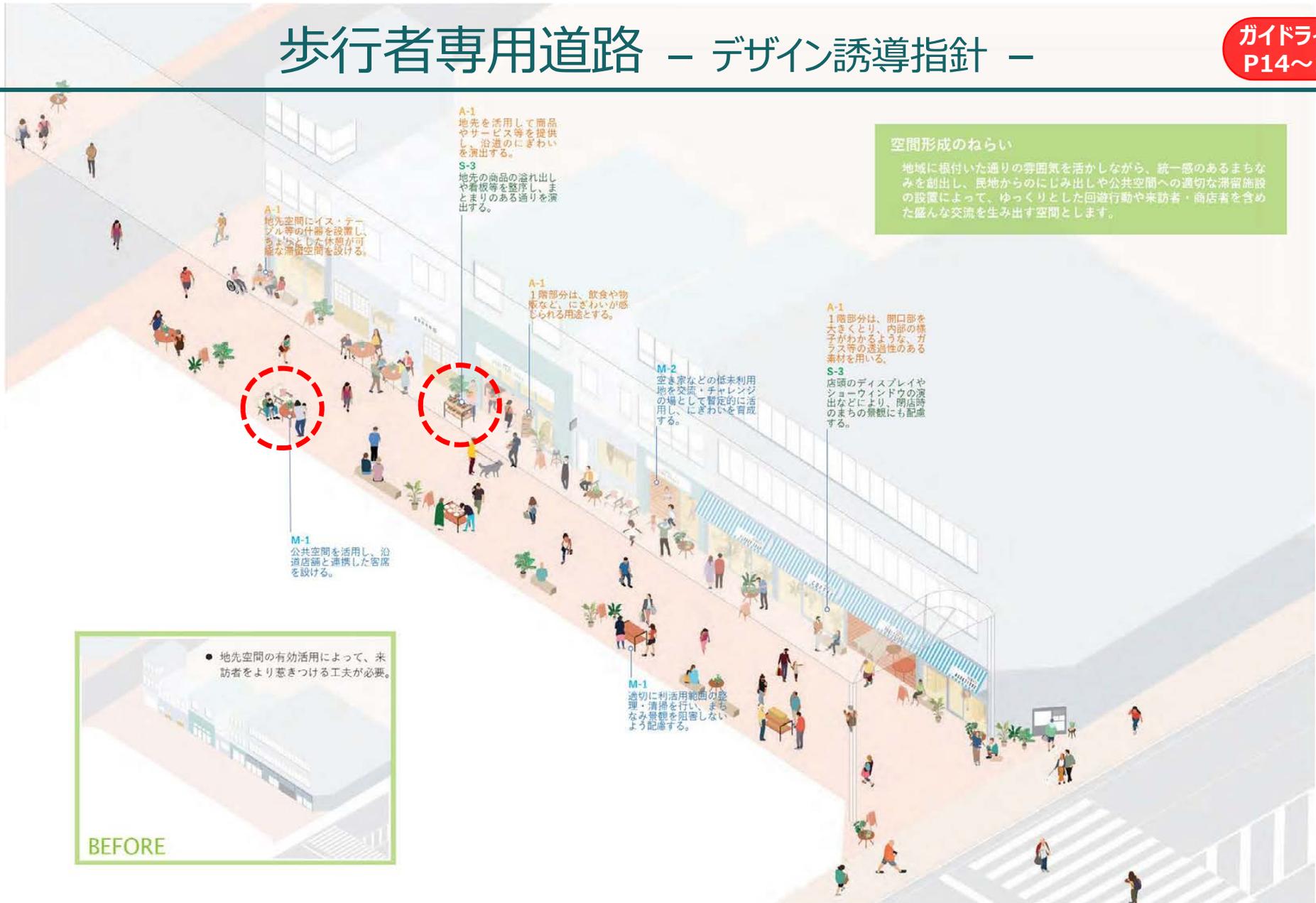
⑥ 自転車専用通行帯の設置

- 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します。
- 通行帯の設置位置等の詳細な整備手法については、次世代モビリティの導入や、実証実験を重ねている自動運転の実装化等の技術革新の動向を注視しつつ、荷捌きスペースやバス乗降場を設けた際のこれらの車両や利用者との錯綜に対する安全の確保等の観点にも十分留意し、関係機関と協議・調整を行いながら決定していきます。

歩行者専用道路・生活道路・駅まち環状

歩行者専用道路 – デザイン誘導指針 –

ガイドライン
P14~15



A-1
地先を活用して商品やサービス等を提供し、沿道のにぎわいを演出する。

S-3
地先の商品の溢れ出しや看板等を整理し、まとまりのある通りを演出する。

A-1
地先空間にイス・テーブル等の什物を設置し、あよみとした休憩が可能な滞留空間を設ける。

A-1
1階部分は、飲食や物販などに、にぎわいが感じられる用途とする。

M-2
空き家などの低未利用地を交流・チャレンジの場として暫定的に活用し、にぎわいを育成する。

A-1
1階部分は、開口部を大きくとり、内部の様子がわかるような、ガラス等の透透性のある素材を用いる。

S-3
店舗のディスプレイやショーウィンドウの演出などにより、閉店時のまちの景観にも配慮する。

M-1
公共空間を活用し、沿道店舗と連携した寄席を設ける。

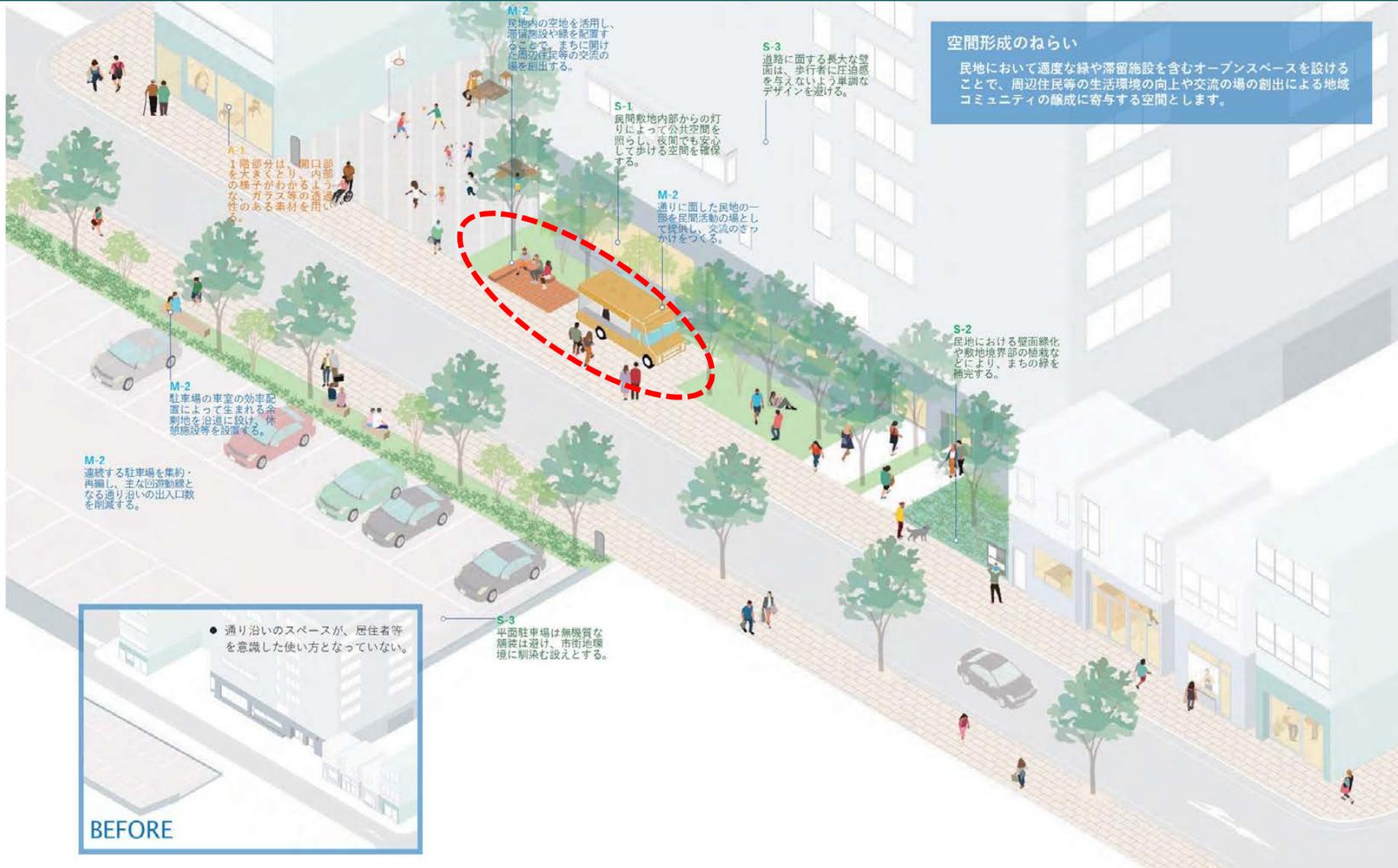
M-1
適切に利活用範囲の整理・清掃を行い、まちなみ景観を阻害しないよう配慮する。

空間形成のねらい
地域に根付いた通りの雰囲気を活かしながら、統一感のあるまちなみを創出し、民地からのにぎみ出しや公共空間への適切な滞留施設の設置によって、ゆっくりとした回遊行動や来訪者・商店者を含めた盛んな交流を生み出す空間とします。



生活道路A

ガイドライン
P16~17



M-2 民地内の空地を活用し、滞留施設や緑を配置することで、まちに開けた周辺住民等の交流の場を創出する。

S-3 道路に面する長大な壁面は、歩行者に圧迫感を与えないよう異質なデザインを避ける。

空間形成のねらい
民地において適度な緑や滞留施設を含むオープンスペースを設けることで、周辺住民等の生活環境の向上や交流の場の創出による地域コミュニティの醸成に寄与する空間とします。

S-1 民間敷地内部からの灯りによって公共空間を照らし、夜間でも安心して歩ける空間を確保する。

M-2 通りに面した民地の一部を民間活動の場として提供し、交流のきっかけをつくる。

S-2 民地における壁面緑化や敷地境界部の植栽などにより、まちの緑を補完する。

A-1 階部分は、開口部を大きく取り、透明なガラス等の透視性のある素材を用いる。

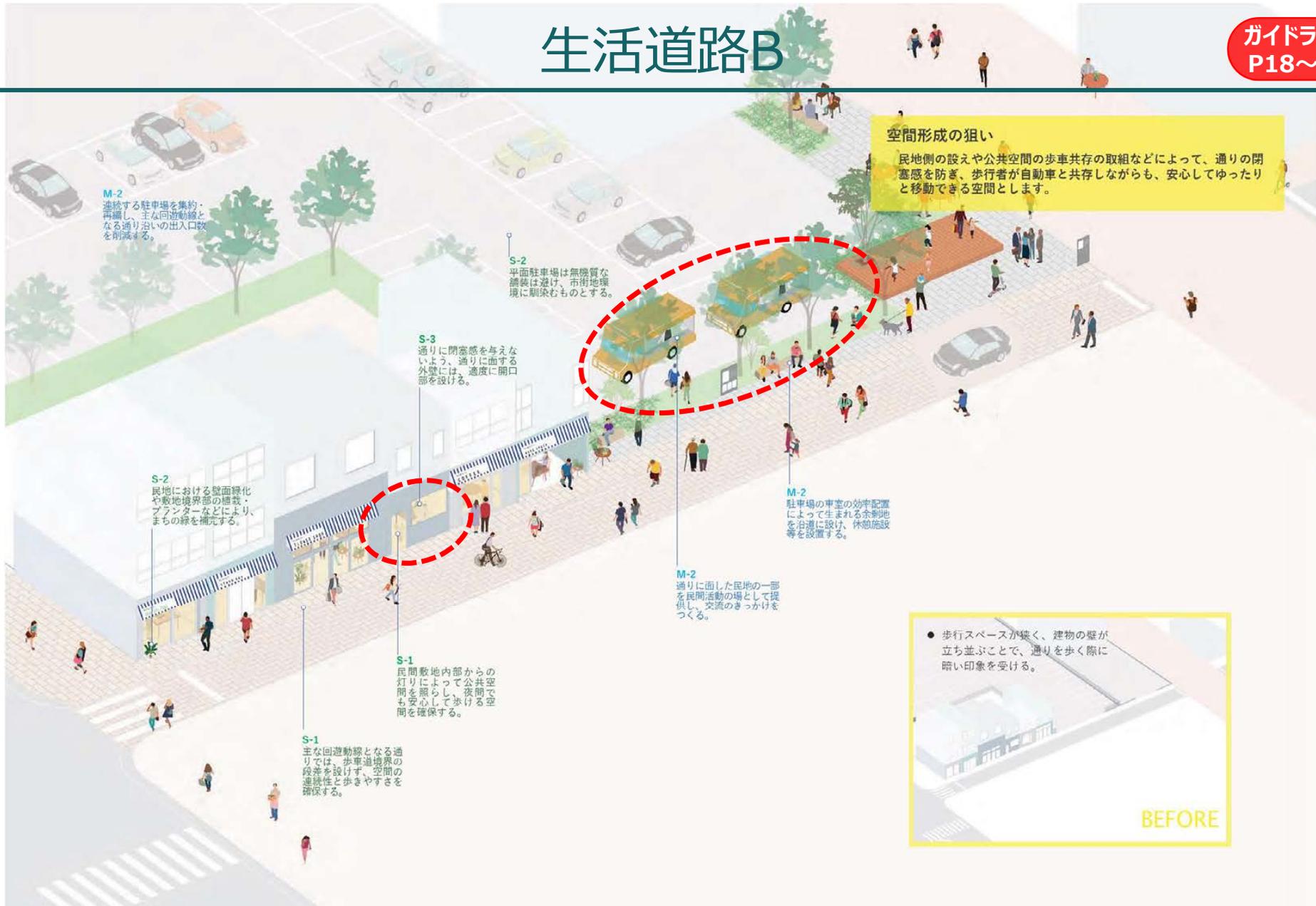
M-2 駐車場の車室の効率的配置によって生まれる余剰地を沿道に設け、休憩施設等を設置する。

M-2 連続する駐車場を集約・再編し、主な回遊動線となる通り沿いの出入口数を削減する。

S-3 平面駐車場は無機質な舗装は避け、市街地環境に馴染む設えとする。



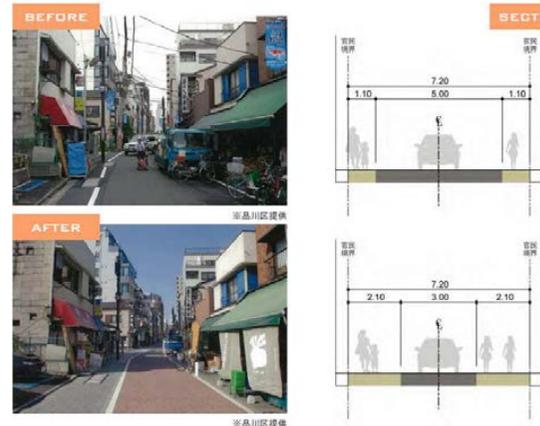
生活道路B





①歩車共存道路化

- 歩行者の回遊動線となる道路については、限られた道路幅員の中で、歩道と車道を分離せず、自動車速度を抑制する工夫を施すことで、歩行者と自動車とが共存できる空間を創出します。

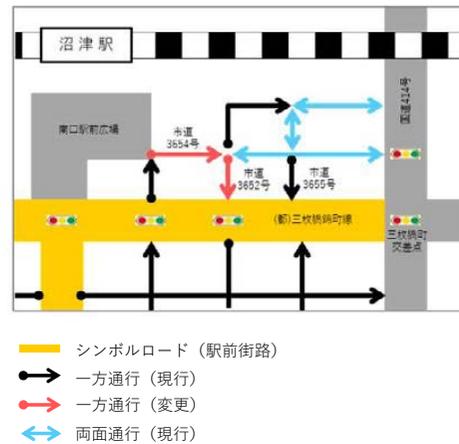


(品川区：旧東海道品川宿)

- 車線数を5mから3mへ削減し、路側帯(歩行空間)を拡大
- 車線部と路側帯の舗装パターンを分けることで、歩車共存した道路を実現

①一般車乗降場の東西分散配置に伴う一方通行規制の変更

- 南口駅前広場東側への一般車乗降場の設置に伴い、乗降場利用者の駅までの安心・安全な歩行動線を確保するため、市道3654号の一方通行規制を変更します。
- 乗降場から(都)三枚橋錦町線へのアクセスを市道3655号からとすると、合流地点から三枚橋町交差点までの距離が十分に確保できないことから、一方通行規制を変更し、市道3652号からのアクセスとします。



②ゾーン30等の導入検討

- 街区内において、歩行者が安全・安心な回遊を行うことができるよう、自動車の速度規制と主要な歩行者動線上におけるハンプの設置など、物理的デバイスの設置を適切に組み合わせた総合的な対策を検討します。
- (都)沼津駅沼津港線西側街区においては、仲見世商店街が縦断していることもあり、比較的自動車速度の抑制が図られていることから、特に東側街区における導入を検討します。

<警察による交通規制>

■ 最高速度30km/hの区域規制等 (ゾーン30)

● 進入抑制対策
● 速度抑制対策

<道路管理者による物理的デバイスの設置>

● 進入抑制対策

- ライジングボード
- ハンプ
- スムーズ横断歩道

● 速度抑制対策

- 狭さく
- クランク
- スラローム

地区全体に関わる交通施策



① フリンジ駐車場の導入可能性の検討

- 駅まち環状エリア内の自動車交通を抑制するため、エリア外縁部（フリンジ）への駐車を促す方策を検討します。
- 駅まち環状からアクセスしやすく、歩行者の回遊があまり見られないゾーン（施策方針図緑着色）に導入することで、自動車利用者の行動の起点が変わり、回遊エリアが広がることも期待されます。



(福岡市)

- 都心中心部への自動車流入を抑制するため、都心周辺部（フリンジ）の駐車場でマイカーを受け止め、公共交通等による都心中心部への来訪を促す社会実験を実施。
- フリンジ駐車場を利用し、天神へ行った人に駐車場の割引券及び帰りのバスの乗車券を配付。

① 民間駐車場等と連携したシェアサイクル等のポート設置可能性の検討

- 車中心からヒト中心の空間へ転換を図るうえでのスマートシティの取組として、新たな移動手段の確保により、エリア内の移動利便性に資するため、マイクロモビリティの導入やシェアサイクルなどのポート設置を検討します。
- 特にフリンジ駐車場の導入や駐車場の交通連携拠点化も見据え、市内の渋滞緩和やCO2削減に寄与するとともに、駐車場からのシームレスな乗り換えによる二次交通としての活用も期待できることから、民間駐車場等と連携した設置可能性を検討します。



(岡山市：ももチャリ)

② 附置義務駐車場条例の見直し検討

- 附置義務駐車場条例により一定規模以上の建築物には、駐車施設の附置が義務付けられており、駐車場不足の解消による道路交通の円滑化に寄与しています。
- しかし、近年は暫定的な土地利用などにより、まちなかの駐車場の数が増加し、エリア単位ではある程度需給量に余裕が見られる状況であることから、条例自体の必要性の検証も含め、附置義務駐車場条例の見直しを検討します。

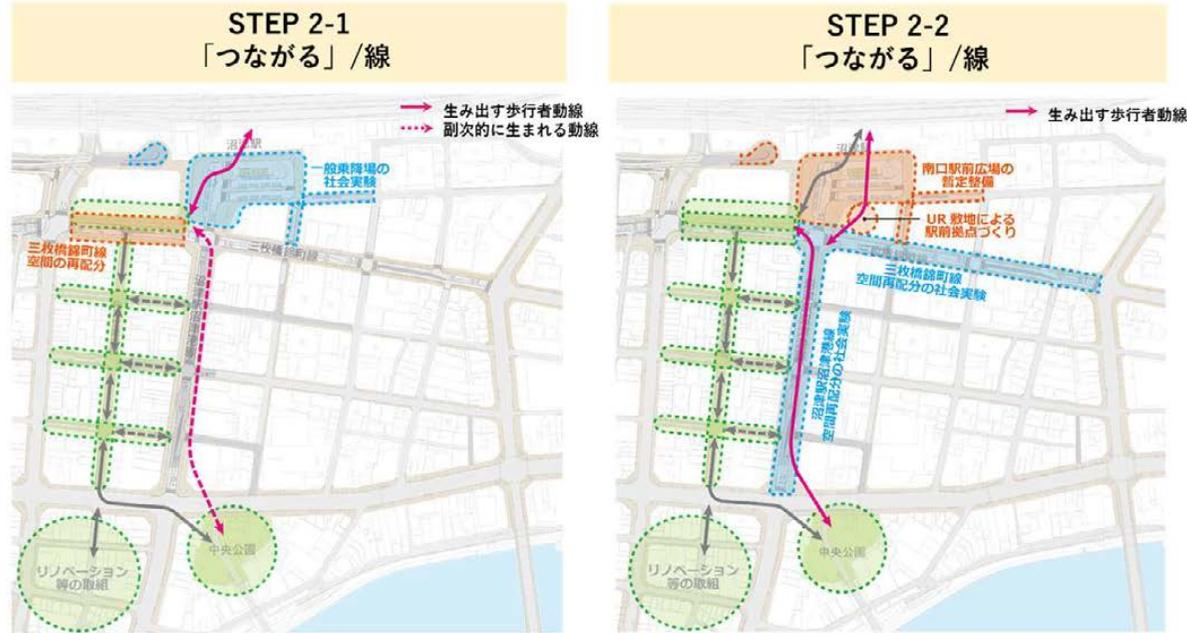
ロードマップ

まちづくりシナリオに基づく各取組の進め方



公共空間再編整備計画に関する取組	駅前広場		
	駅前街路	<ul style="list-style-type: none"> ・(都)三枚橋錦町線西側区間における社会実験の実施(滞留空間づくり・交通影響確認) 	<ul style="list-style-type: none"> ・利活用を見据えた商業者、公共による駅前街路に必要な設え等の検討
	地区交通体系	<ul style="list-style-type: none"> ・民間駐車場等と連携したシェアサイクル等のポート設置検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・商業者との駅前街路における荷捌きスペース確保・ルールづくり、駅前街路への出入口設置規制に関する検討
都市空間デザインガイドラインに関する取組	<ul style="list-style-type: none"> ・(都)三枚橋錦町線西側区間における社会実験において、商業者によるActivityの取組を実験的に実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・(都)三枚橋錦町線西側区間において、社会実験を契機に商業者と連携して、定期的な地先空間活用へと発展(Active)、駅前街路活用におけるルールの検討 ・仲見世商店街周辺において、公共支援のもと商業者によるActivityの取組を実験的に実施 	

まちづくりシナリオに基づく各取組の進め方



公共空間再編整備計画に関する取組	駅前広場	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者等と連携した南口駅前広場における一般車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の実施、UR敷地の暫定活用検討 	<ul style="list-style-type: none"> 南口駅前広場の設計・暫定整備
	駅前街路	<ul style="list-style-type: none"> (都)三枚橋錦町線西側区間の設計・再編整備 	<ul style="list-style-type: none"> 商業者、交通事業者等と連携した(都)沼津駅沼津港線、(都)三枚橋錦町線東側区間における空間再配分の社会実験の実施
	地区交通体系	<ul style="list-style-type: none"> ■(都)三枚橋錦町線西側区間 <ul style="list-style-type: none"> 駐車場出入口の設置規制 自転車専用通行帯の設置 必要に応じた荷捌きスペースの整備、ルールに基づいた商業者による運用 	<ul style="list-style-type: none"> ■南口駅前広場 <ul style="list-style-type: none"> タクシープール数の見直し、バス乗降場の再編 一般車乗降場の分散配置に伴う一方通行規制の変更 ■(都)沼津駅沼津港線 <ul style="list-style-type: none"> 東西横断歩道設置・スムーズ歩道化の検討 大手町バス停の乗降場確保や集約可能性の検討
都市空間デザインガイドラインに関する取組	<ul style="list-style-type: none"> (都)三枚橋錦町西側区間において、Streetの取組を実施(商業者の取組・公共の整備によるまちなみ形成) UR敷地の暫定活用として、商業者によるActivityの取組を実験的に実施・敷地利活用ルールの検討 		<ul style="list-style-type: none"> 南口駅前広場において、Activity, Streetの取組を段階的に実施(商業者の取組、公共の整備など) 駅前街路の社会実験において、商業者によるActivityの取組を実験的に実施

まちづくりシナリオに基づく各取組の進め方



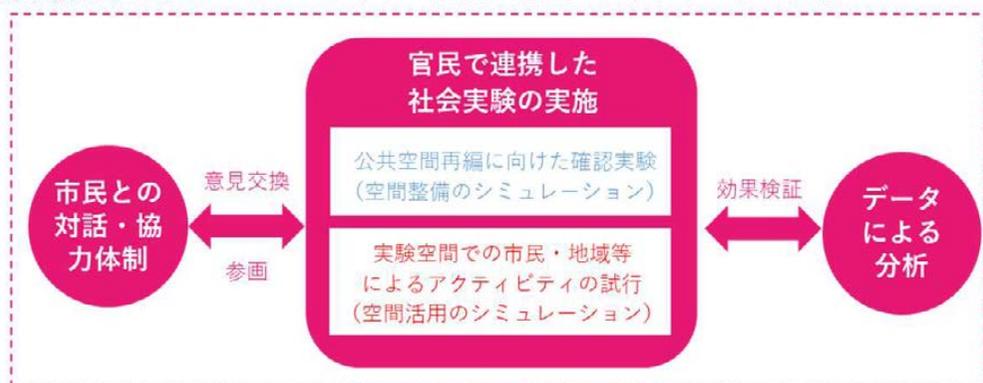
公共空間再編整備計画に関する取組	駅前広場	・UR敷地を活用したまちづくりの活性化
	駅前街路	・沼津駅南口交差点の地上横断化 ・(都)沼津駅沼津港線、(都)三枚橋錦町線東側区間の設計・再編整備
地区交通体系	<ul style="list-style-type: none"> ■(都)三枚橋錦町線東側区間 <ul style="list-style-type: none"> ・駐車場出入口の設置規制 ・自転車専用通行帯の設置 ・必要に応じた荷捌きスペースの整備、ルールに基づいた商業者による運用 ■(都)沼津駅沼津港線 <ul style="list-style-type: none"> ・駐車場出入口の設置規制 ・自転車専用通行帯の設置 ・東西横断歩道の設置、スムーズ歩道化 ・必要に応じた荷捌きスペースの整備、ルールに基づいた商業者による運用 ・大手町バス停の乗降場確保（バス停の集約） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ゾーン30の導入検討 ・(都)沼津駅沼津港線西側・東側の生活道路の歩車共存道路化
都市空間デザインガイドラインに関する取組	<ul style="list-style-type: none"> ・南口駅前広場において、Activity,Streetの取組を実施（拠点施設を核とした市民による空間利活用の推進） ・駅前街路において、商業者によるActivity,Streetの取組を段階的に実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・官民連携によるManagementの仕組みについて、エリア各地で運用

公共空間再編整備計画に基づく取組の進め方

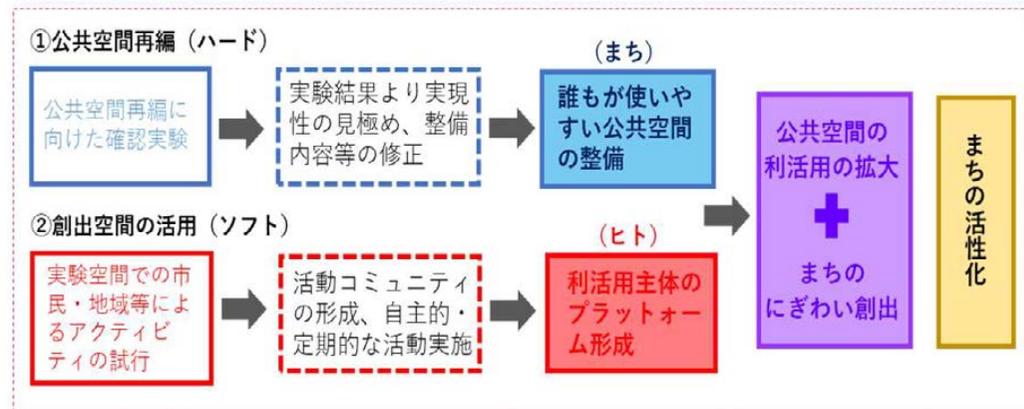
■ 社会実験を通じた効果検証、まち・ヒトづくり

・まちづくりシナリオに沿って再編を進めて行くために、各ステップにおいて「市民とのコミュニケーションによる協力体制ー社会実験の実施ー効果の検証」のサイクルを重ね、効果的な再編を実施していく。また、社会実験の場を「都市空間デザインガイドライン」に記載のアイデアや進め方を実践する場として活用し、まちに関わるきっかけや携わる人を増やしながら、“つくる”整備だけでなく、“つかう”ことでにぎわいが連鎖する中心市街地をステップごとに目指していく。

効果検証サイクル ⇒ ステップの進展・計画のアップデートの実施



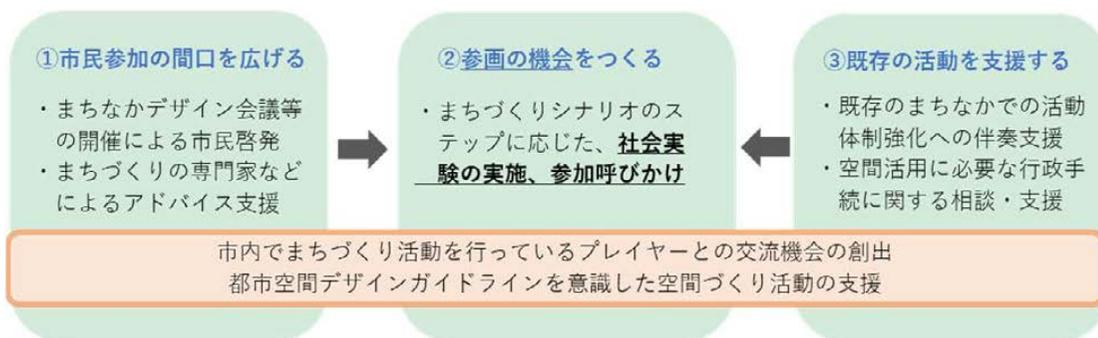
社会実験を通じたまち・ヒトづくりのイメージ



■ 誰もが参画・チャレンジできる仕組みづくり

・社会実験の実施に向けては、「オープン」マインドのもと、誰もが参画できる仕組みづくりを行ってこ。

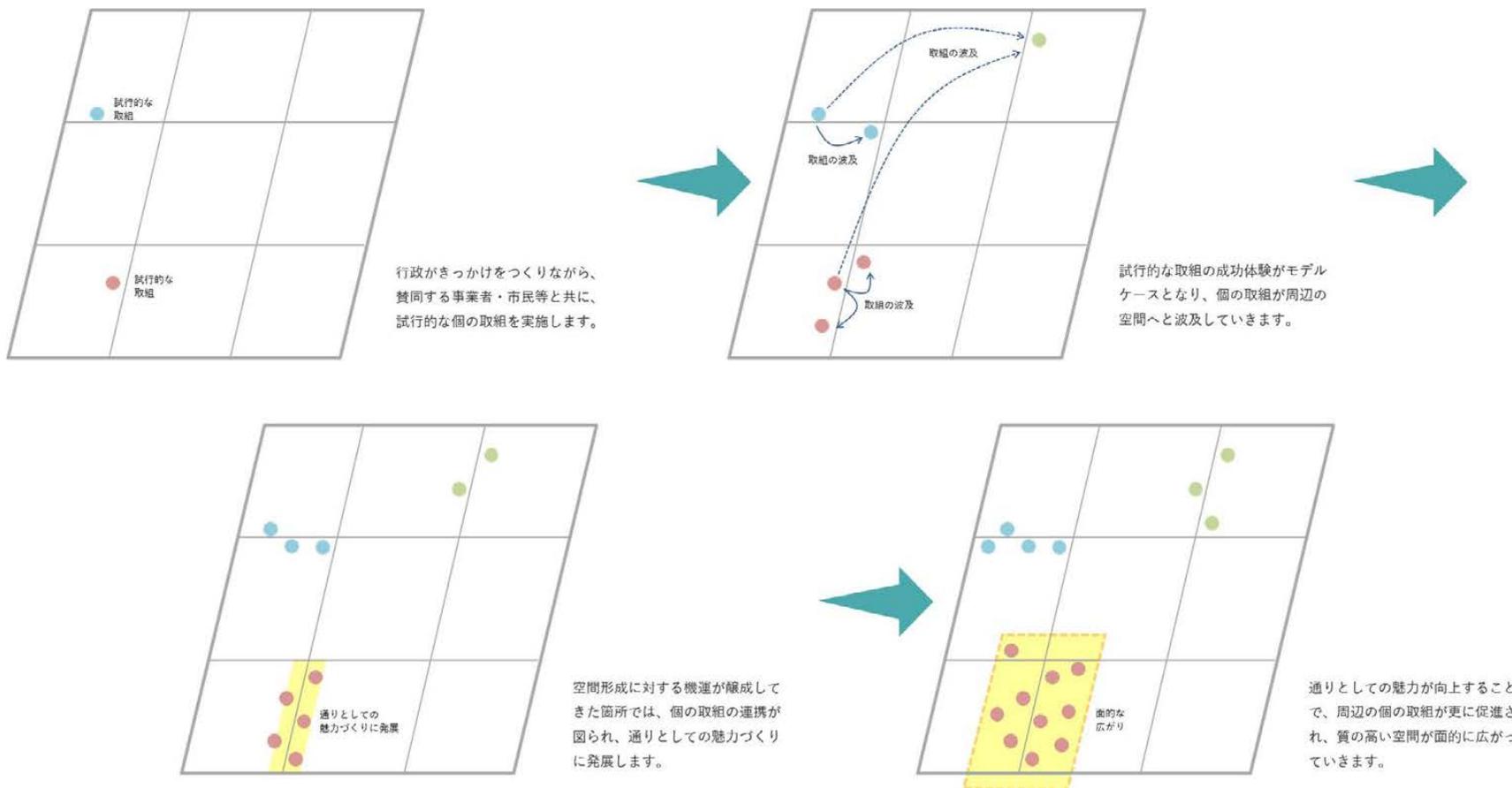
イメージ



個の取組 ⇒ 活動コミュニティの形成 ⇒ エリアマネジメント団体等の立ち上げ

デザインガイドラインに基づく取組の進め方

- まちづくりシナリオに示す沿津駅周辺の公共空間再編整備と連動したSTEPによる計画的・戦略的なアプローチと、試行的な取組から実践を積み重ね、段階的に周囲へ波及させていくアプローチの両輪で進めていく。
- 後者については、以下に示すように、まずは行政がきっかけをつくりながら、賛同する事業者・市民等と共に個でできる小さな取組を試行的に、かつ、着実に進め、空間形成に対する機運が醸成された箇所から、通り、エリアへと段階的に取組を発展し、ヒト中心の都市空間の創出を目指す。



デザインガイドラインに基づく取組の進め方

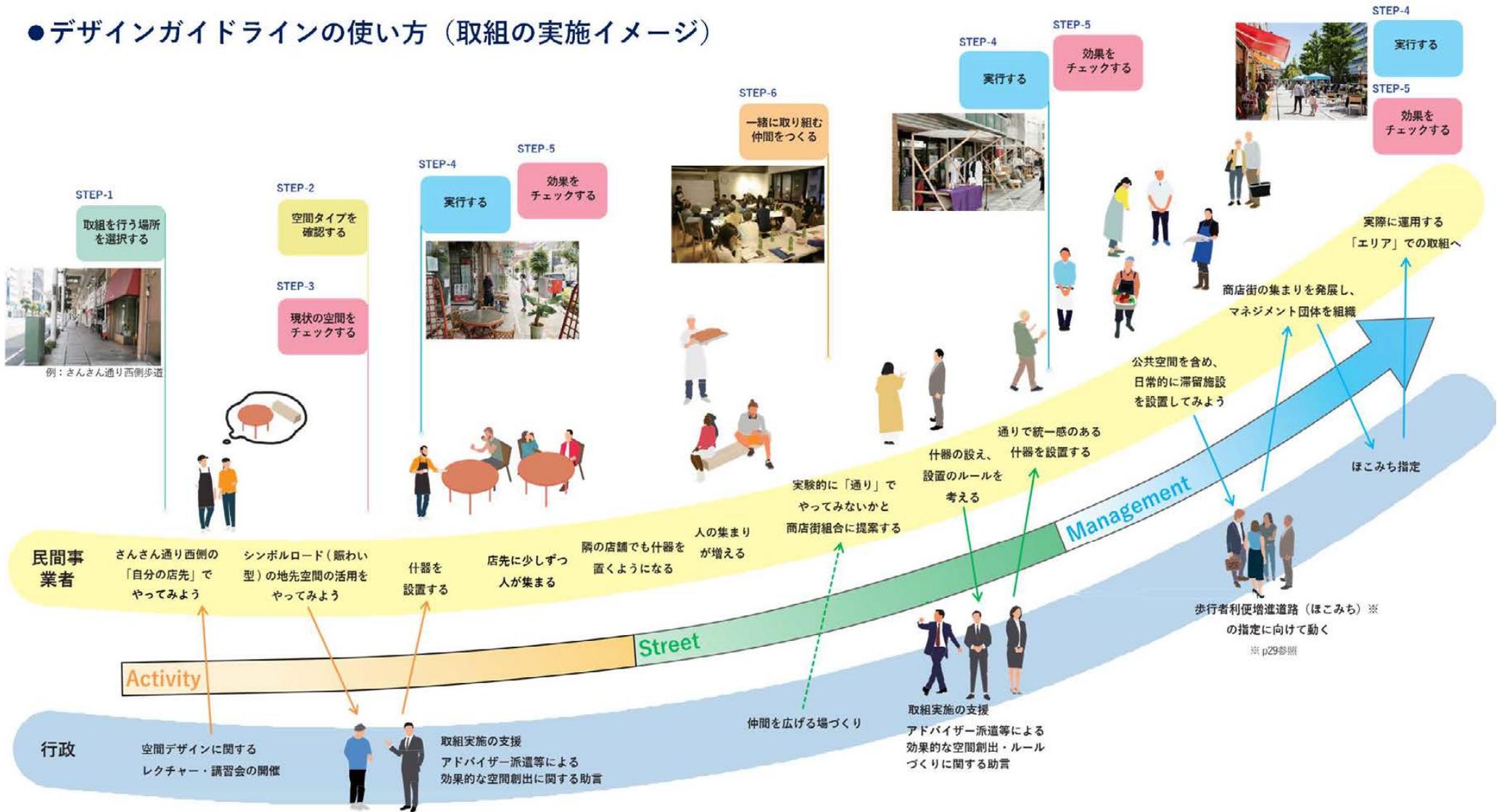
ガイドライン
P24

●デザインガイドラインの使い方（空間づくりを進める際のSTEP）



デザインガイドラインに基づく取組の進め方

●デザインガイドラインの使い方（取組の実施イメージ）

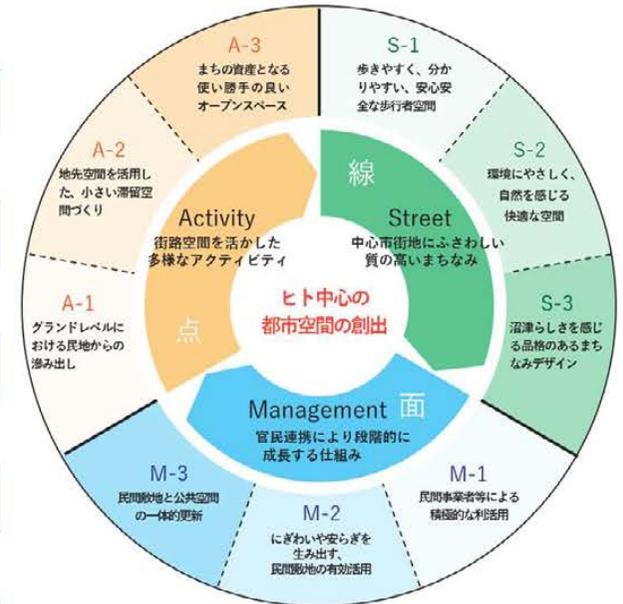


デザインガイドラインに基づく取組の進め方

●デザインガイドラインの使い方（まちなか空間の指標）

- 取組内容の決定にあたり、その空間に特に求められていることを把握する助けとなるものとして、「まちなか空間の指標」を作成
- 都市デザインの分野では、人々の活動を促す歩行者中心の区間に必要な要素として「歩行者景観に関する12の質的基準」（ヤングール氏）が提唱されており、これを環境、活動機会、空間の観点から沼津のまちなかに当てはめ、空間を測る9つの指標として整理
- 取組を行う空間において、「●」がついた指標を満たしているかを確認し、改善が必要な場合には、その指標と関係の深い空間形成方針に基づく取組を優先的に行うと効果的

	指標	指標を満たすことが特に望ましい空間タイプ						指標と関係が深い 空間形成方針
		広場	シンボル ロード	歩行者 専用道路	生活 道路A	生活 道路B	駅まち 環状	
環境	① 安全・安心な環境	●	●			●		S-1
	② 豊かで良好な環境	●	●		●		●	S-2 M-3
活動機会	③ 歩く機会	●	●	●				A-1 M-1 M-3
	④ たたずみ・座る機会	●	●	●	●			A-2 M-1 M-2
	⑤ 眺める機会	●	●					A-1 S-3
	⑥ 会話の機会	●	●	●	●			A-2 M-1 M-2
	⑦ 遊びと運動の機会	●						A-3 S-2
空間	⑧ ヒト目線の都市空間				●	●		A-3 M-2
	⑨ 良質なデザインとディテール	●	●	●	●	●	●	S-3



デザインガイドラインに基づく取組の進め方

ガイドライン
P27

●デザインガイドラインの使い方（まちなか空間の指標の内容とポイント）



① 安心・安全な環境

歩行者空間を日常的に誰もが安心・安全に歩くことができる空間

>ポイント

- ・歩行者と自動車・自転車との錯綜の防止
- ・ユニバーサルデザインへの配慮
- ・夜間照明



② 豊かで良好な環境

歩行者空間にゆとりがあり、沿道や地先から緑を感じることができる空間

>ポイント

- ・民間敷地と歩行者空間の一体性
- ・緑陰、沿道の緑



③ 歩く機会

沿道からにぎわいや人の存在を感じることができる空間

>ポイント

- ・沿道建物内部が窺える外観
- ・公共空間の積極的活用
- ・まちに開けた民間敷地の活用



④ たたずみ・座る機会

滞留することができるスペースやファニチャーが設けられた空間

>ポイント

- ・民間敷地や公共空間におけるベンチやイス等の滞留施設



⑤ 眺める機会

まちなみや人の営みなど、眺めたい対象のある空間

>ポイント

- ・民間敷地内部や地先空間のにぎわい
- ・公共空間における人のたまり
- ・デザインされたまちなみ



⑥ 会話の機会

落ち着いて会話を行える場所や会話のきっかけとなる活動のある空間

>ポイント

- ・民間敷地や公共空間におけるベンチやイス等の滞留施設
- ・コミュニケーションのきっかけとなる屋外での民間活動



⑦ 遊びと運動の機会

多様な活動に対応することができるオープンスペースを備えた心地よい空間

>ポイント

- ・使い勝手が良く、フレキシブルなオープンスペース
- ・周囲の緑



⑧ ヒト目線の空間

人の暮らしの身近にある、居心地の良い空間

>ポイント

- ・日常生活の中で気軽に使うことができる空間
- ・地域コミュニティ醸成の場



⑨ 良質なデザインとディテール

空間特性に応じた統一感のあるデザインが細部にまで行き渡った空間

>ポイント

- ・エリアで統一感・連続性のあるデザイン
- ・建物外観から地先までのトータルデザイン



3.本日の検討・確認事項

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。

● 「まちづくりの進め方」について

- 『公共空間再編整備計画』及び『都市空間デザインガイドライン』の両計画を用いた、中期に向けたまちづくりの進め方は適切であるか。追加すべき視点はないか。【スライド24～26、49～51】

※ 基本的な考え方である両計画に沿って、社会実験や市民の皆様と対話を重ねながらまちづくり・具体の事業を進めて行く。予想される整備効果、取組内容の検証等によって、必要に応じた修正も想定している。

● 地域と協働したまちづくりの実施に向けて

- 市民が『公共空間再編整備計画』及び『都市空間デザインガイドライン』を手に取り、取組を実践するにあたり、市民の目線に立って実施方法がイメージできるものになっているか。追加すべき視点はないか。【全体・本編】
【スライド49～57】



4. 今後のスケジュール

戦略会議・WG等のスケジュール（予定）

日程（予定）		まちづくり戦略会議	ワーキンググループ
R3年度	9月7日	第7回 <ul style="list-style-type: none"> ● まちづくりのシナリオ ● 5つの空間タイプと地区交通の考え方 ● 公共空間整備方針・都市空間形成方針 	
	10月29日		第5回 <ul style="list-style-type: none"> 【都市機能WG】 ● 空間タイプ別デザイン誘導指針 ● デザインガイドラインの使い方
	11月2日		第7回 <ul style="list-style-type: none"> 【公共空間再編WG】 ● 地区交通計画 ● 整備方針に基づく空間形成の考え方
			第6回 <ul style="list-style-type: none"> 【都市機能WG】 ● 鉄道施設跡地の利活用について
	12月23日	第8回 <ul style="list-style-type: none"> ● 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） 	
	2～3月	パブリックコメント	
R4年度	4月下旬	第9回 <ul style="list-style-type: none"> ● パブコメ意見と対応方針【報告】 	
	5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公表	

R4年度の取組（予定）

【社会実験の実施】

中心市街地まちづくり戦略で位置づけた公共空間の再編を目指し、STEP1-1として再編後の周辺交通への影響や、道路空間の利活用を検証する社会実験を行います。
本社会実験は三枚橋錦町線（イーラ de 前）にて実施し、駅周辺利用者に街路の新たな使い方を発見してもらいながら、さらにデザインガイドラインで謳う街路上のアクティビティを生み出す仕掛けとして位置づけています。

民間・市民の役割

・ 飲食やワークショップなどの出店者として運営への参加・協力、空間の利用者・滞在者としての利活用結果のフィードバック など

沼津市の役割

・ 道路占用許可等の関係機関との調整 ・ 什器の設計や作成による空間づくり ・ 広報 など



出店時のイメージ



出店時のイメージ



全体のイメージ

仲見世商店街周辺でデザインガイドラインのActivity実践社会実験【予定】

まちづくりシナリオSTEP1-2として、商業者等を対象にデザインガイドライン実践に向けたワークショップを開催した後、什器を用いて地先空間の活用を実践

R4年度も戦略会議で取組についてご意見を伺いながら進めてまいります。