

沼津市
公共空間再編整備計画
(案)

目次

第1章 はじめに
1-1 背景
1-2 目的
1-3 対象範囲
1-4 中心市街地まちづくり戦略策定以降の取組
1-5 戦略Ⅰ「ヒト中心の公共空間の創出」の実現に向けて

第2章 まちの現況分析
2-1 プローブパーソン調査
2-2 空間特性分析
2-3 現況分析（課題）のまとめと空間再編のポイント

第3章 まちづくりシナリオ
3-1 まちづくりのシナリオとは
3-2 まちづくりシナリオと将来のヒトの動きの予測
3-3 中期実現に向けたまちづくりシナリオ（概要）
3-4 中期実現に向けたまちづくりシナリオ（PHASE-1）
3-5 中期実現に向けたまちづくりシナリオ（PHASE-2）
3-6 中期実現に向けたまちづくりシナリオ（PHASE-3）

第4章 公共空間の再編計画
4-1 公共空間全体再編方針
4-2 駅前広場の再編
4-3 駅前街路の再編
4-4 地区交通体系の再編

第5章 今後の取組の進め方

第1章 はじめに

1-1：背景

本市の中心市街地である沼津駅周辺においては、鉄道高架事業を始めとする沼津駅周辺総合整備事業が今後本格展開を迎えます。このため、これらの事業の進捗と併せて取り組むべきまちづくりの施策の方向性を示した「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・公表し、沼津駅周辺を車中心からヒト中心の空間に再編し、ヒトが居心地良く過ごし、快適に回遊できる魅力的なまちづくりを行っていくことを示しました。

沼津駅周辺総合整備事業は完了までに長期間を要し、その効果は短期・中期・長期と段階的に表れることから、ヒト中心の空間創出に向けた都市空間や交通体系の見直しについても、その方向性や目指す姿を市民・民間事業者、行政とで共有しながら、段階的かつ着実に推進していく必要があります。

時代やまちづくりの潮流としても、人口減少社会を受け、都市機能のコンパクト化を始め、車中心からヒト中心のまちづくりへの転換として、まちなかウォークアブル施策や道路空間の自由な利用を促進する制度等が創出されるとともに、新型コロナウイルス感染症を契機とした人々の生活や行動の変化、持続可能な開発目標（SDGs）、カーボンニュートラルへの対応など、環境との共生も意識したまちづくりが求められています。また、ヒト中心のスマートシティや自動運転等の技術革新など、将来における社会システムの変化なども見据えながら、本市にふさわしいまちづくりを進めていく必要があります。

本計画は、これらの背景を踏まえつつ、まずは中心市街地まちづくり戦略で示された「**中期（5～15年）**」のまちの姿の実現に向けて、公共空間の再編として取り組むべき事項や施策の方向性、進め方等を定め、これに基づくまちづくりの取組を加速化させることで、まちなかに変化やヒトの新たな動きを創り出し、まちの活性化につなげていくものです。



第1章 はじめに

1-2：目的

○ヒト中心の都市空間の実現によるまちの活性化

沼津駅周辺を車中心からヒト中心の空間に再編し、ヒトが居心地よく過ごすことのできる空間をまちなかに創出することで、生活の質・住みやすさの向上によるまちなか居住の促進を図るとともに、官民連携により拡大した歩行者空間等の利活用を推進することで、まちのにぎわいや経済活動の活性化を目指します。

○持続可能で環境と共生したまちなかの実現

潤いと安らぎを与える緑化空間づくりなど、地球温暖化やヒートアイランドへの対応を意識した再編整備を行うとともに、脱炭素型まちづくりとして公共交通による移動を中心とした、ヒト中心で快適に歩いて暮らせる空間への転換を図ることで、コンパクトで持続可能な、環境に配慮したまちなかを実現します。

○社会情勢の変化に対応した段階的なまちづくりの推進

本計画では、中期における公共空間の再編プロセスを明示し、段階的かつ着実な展開を図っていくための基本的な考え方を示しています。本計画の考え方をもとに、社会情勢の変化にも本市にふさわしい形を検討する中で柔軟に対応して、具体の事業内容を検討し、社会実験等による検証も重ねながらまちづくりを進めていきます。

1-3：対象範囲

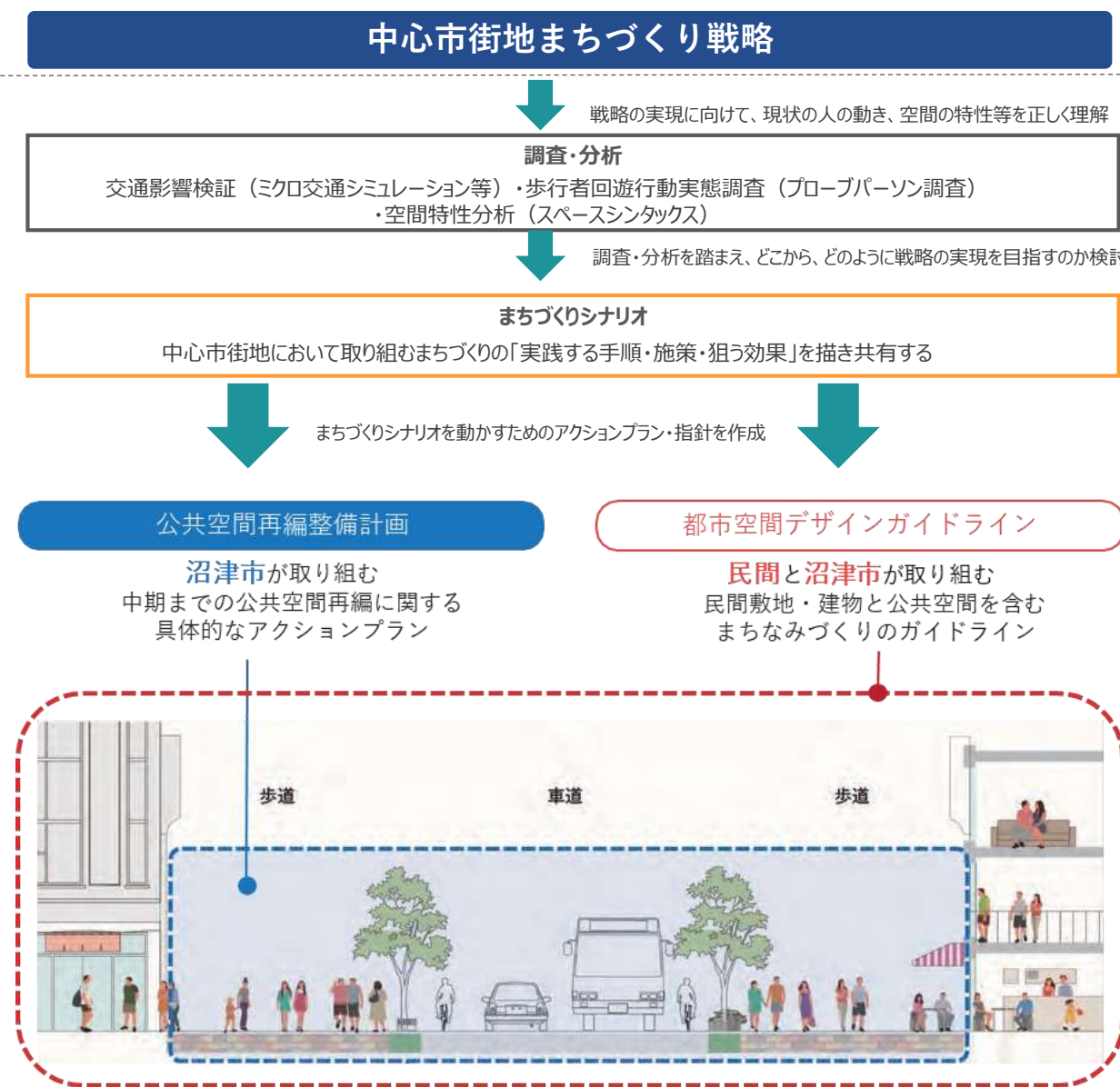
- 公共空間再編整備計画の対象範囲は、中心市街地まちづくり戦略で定めた「駅まち環状」内とします。



1-4：中心市街地まちづくり戦略策定以降の取組

- 中心市街地まちづくり戦略策定後、戦略の実現に向けて、中期の整備を見据えた空間特性に関する分析（スペースシンタックス）や人の回遊行動を把握する調査（プローブパーソン調査）等を実施し、現況分析と将来のヒト中心のまちなかを想定したシミュレーションを実施しました。
- そして、現況分析・シミュレーションの結果を踏まえ、中期のまちの姿の実現に向けたステップを可視化したまちづくりシナリオを共有し、まちなかをヒト中心へと転換させるために沼津市が中心となり整備等に取り組んでいく「公共空間再編整備計画」と、市民や民間事業者が主体となりつつ、官民連携により統一的なデザインのもとで取組を進めて行くための指針となる「都市空間デザインガイドライン」を策定しました。

2020年3月



第1章 はじめに

1-5：戦略Ⅰ「ヒト中心の公共空間の創出」の実現に向けて

中心市街地まちづくり戦略に定める4つの戦略のうち、戦略Ⅰ「ヒト中心の公共空間の創出」の実現に向けて、駅前広場・駅前街路・地区交通体系の3つを再編項目として位置付け、これらに関連した取組を進めていきます。

沼津市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

方策1：駅前広場の歩行者広場化 -駅前を真の広場に-

- 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します。
- 再編にあたっては、市民や来訪者が居心地よく滞留し、快適に交流できる「都市の広場」として再整備します。
- 駅前広場と隣接する建物や街区との連続性を重視し、広場と周辺の「まち」が一体となった公共空間形成を図ります。
- まちなかの貴重なオープンスペースとなるため、災害時の救援活動拠点や一時的な避難場所等としての活用も踏まえて整備を図ります。



<日向市駅（宮崎県日向市）>
出典：国土交通省

〈長期〉

方策2：駅周辺回遊動線の整備 -「オープンリング」の形成-

- 南北市街地の一体化に伴い、高架下には多くの南北動線が整備されるため、集客施設であるプラサヴェルデと、その南側の新たな街区の連続性を確保するとともに、これらと南北駅前広場とを東西に接続することにより、「オープンリング」として駅周辺の有機的な歩行者回遊動線を形成します。



<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 -歩行者空間の広がりによる駅と「まち」の接着-

- 南口駅前広場へのアクセス街路（（都）三枚橋錦町線・沼津駅沼津港線）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ります。加えて、可能な区間について、「トランジットモール」化や「フルモール」化を図ります。
- （都）七通線について、将来（都）三枚橋岡宮線に接続されるまでの間、市街地の活性化を図るための長期暫定的な空間活用方策を検討します。



<駅南口と「まち」の接着イメージ>

方策4：地区交通体系の再編 -ヒト中心の空間再編のために-

- 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、駅まち環状の整備を契機に、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ります。
- 一般車は、駅やその周辺への来訪を目的とせず、単に通過するだけの「通過交通」と、駅周辺への来訪を目的とする「アクセス交通」について、それぞれの特性を踏まえた交通体系の再編を図ります。
- 公共交通は、南北駅前広場全体で乗降場等の最適な配置を検討します。

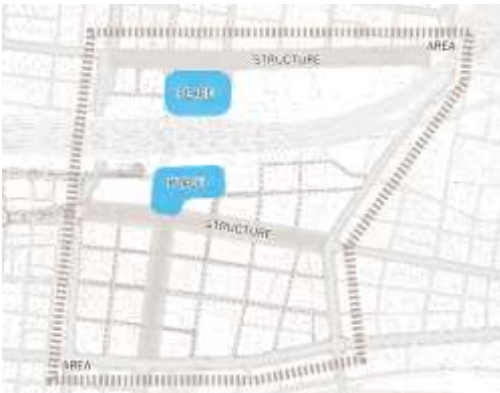


<姫路駅（兵庫県姫路市）>
出典：姫路市

戦略Ⅰの実現に向けた方策を進めていくため、次の3つを再編項目として位置付け

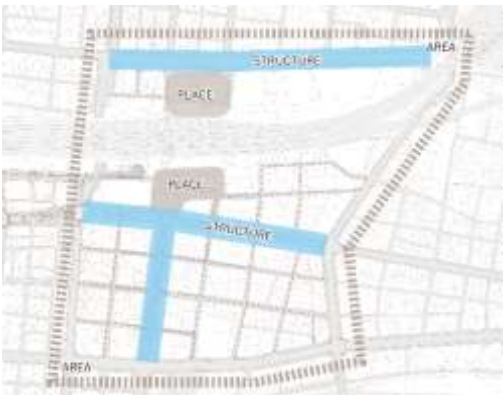
駅前広場

居場所（公共空間・広場）の再編
駅周辺やまちなかに“場”を生み出し、人々の集まる拠点をづくりします。



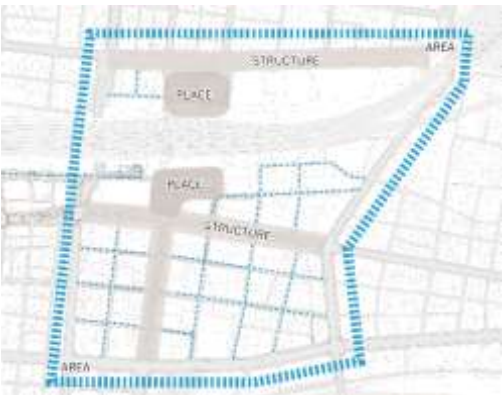
駅前街路

骨格（道路）の再編
骨格となる駅前街路の構成を変化させ、ヒトの行き来や活動を物理的にしやすくします。



地区交通体系

交通手段やヒトの回遊の再編
交通手段ごとに通る道路を整理し、歩行者優先へと配慮することで、ヒトの回遊を生み出します。



公共空間再編整備計画

第2章 まちの現況分析

【まちの現況分析のねらい】

- 本章では、中心市街地における歩行者の回遊特性の把握を目的とした「プローブパーソン調査」や、空間や動線ネットワークのつながり等の特性の把握を目的とした「空間特性分析」をスペースシンタックス)という手法を通じて、現況の中心市街地における課題を整理します。
- これらを基に、ヒト中心の空間へ転換するために必要な空間再編のポイントを整理し、公共空間再編整備計画に反映することを目的とします。

○プローブパーソン調査とは

- 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手法です。
- 現況の歩行者回遊モデルを分析することで、歩行者交通量の増加や回遊性に与える影響をより詳細に知ることが可能です。

【調査期間】

2020年9月28日（月）～10月18日（日）

【調査対象】

駅まち環状エリア内
（約30ha）を徒歩で移動する人



図. 調査対象範囲



図. フライヤー

（参考） 他都市での活用事例

■ 千葉市の中心市街地の空洞化状況を把握する目的

駅前の大規模商業施設の撤退や、千葉駅周辺の再開発等により駅周辺の施設に来訪が集中し、中心市街地の空洞化が問題視されていました。そこで、中心市街地エリア内の経路や目的地などの特性や地区に関わる問題・課題内容を把握する目的でプローブパーソン調査が活用されました。



図. 来訪手段別目的構成

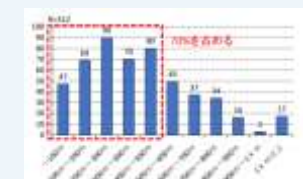


図. 駅からの距離帯別の目的地数



（出典：東京都市圏交通計画協議会「駅まち回遊まちづくりの分析の手引き」）

○空間特性分析(スペースシンタックス)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言われています。スペースシンタックスは、そのつながり方を客観的に可視化・指標化する分析手法です。
- 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ります。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を組み合わせることで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す。
- 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、駅前広場等のオープンスペースの視認性などを分析します。



図. つながりの良さの指標化イメージ



図. 視認性の指標化イメージ

（参考） 他都市での活用事例



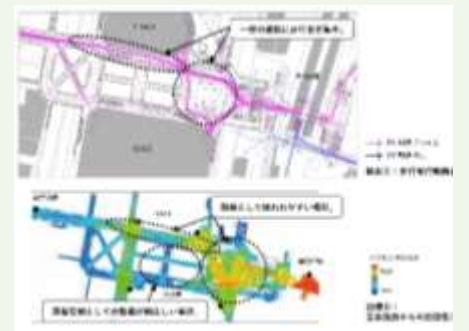
■ ロンドンの都市再生（London, UK）

街の中心に位置するトラファルガー広場の再生や、歩道橋ミレニアムブリッジのデザイン、金融街シティ周辺エリアの多くの再開発計画、オリンピックシティのマスタープランからレガシー再整備など、様々な都市プロジェクトに活用され、成果を得ています。



■ 姫路駅前の公共空間整備（姫路市）

姫路城を眼前に臨む姫路駅。その駅前広場から大手前通りへとつながる公共空間の再整備における、デザイン案の評価・効果予測に用いられました。また、この整備効果を中心市街地全体に波及させることを目指した検討・議論にも空間特性分析が用いられました。



■ 豊田市駅周辺の空間再編（豊田市）

自動車中心から「人」中心の駅前を目指したプロジェクト。公共空間再整備デザインの検討に先立って現況調査を行い、空間活用動きとも連携しつつ、空間特性分析が行われました。この成果は「デザインブック」としてまとめられ、市民に公開されました。

第2章 まちの現況分析

2-1：プローブパーソン調査

○分析項目

(1)歩行者分布の分析・・・歩行者通行量の分布/駅まち環状エリア内への流入特性
→歩行者がどの道を選択し通行しているのか、中心市街地への来訪手段毎の特性を把握します。

(2)歩行者行動特性の分析・・・滞在時間分布(目的別・平日休日別、来訪交通手段別)
→滞在時間の大きいエリア(回遊の拠点となっているエリア)、小さいエリアを把握します。

【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)】

性別

年齢

居住地

図. サンプル属性

図. 滞在時間分布結果 イメージ

(1) 歩行者分布の分析

- 歩行者通行量の分布
- 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。

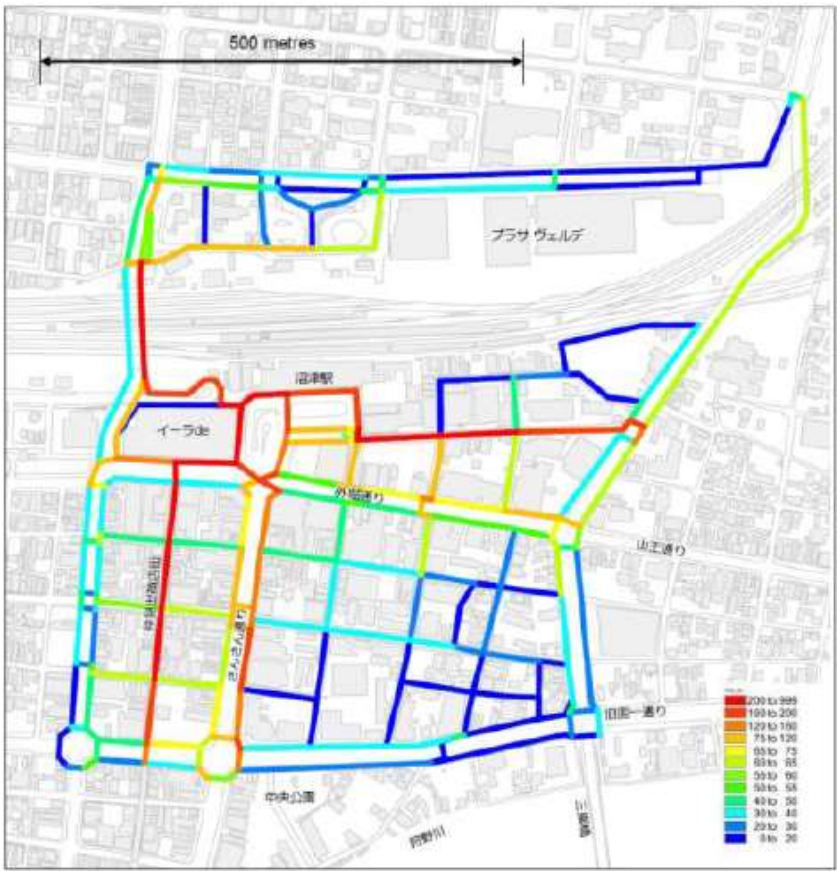


図. 歩行者通行量の分布

■ エリア流入時の交通手段

- 自動車利用(赤線)によるエリアへの流入が最も多くなっています。
- 公共交通利用者(赤点線)は、トリップ数・滞在時間・移動距離が自動車・自転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との関係性があると推察されます。

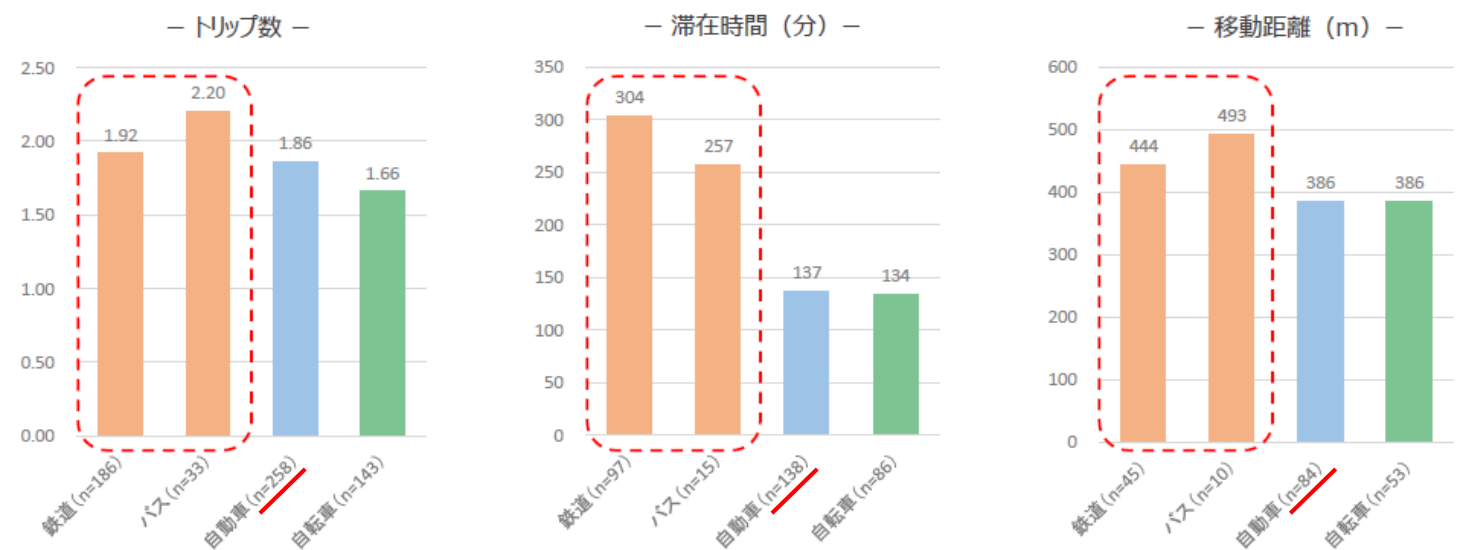


図. 交通手段別のエリア内特性

(2) 歩行者行動特性の分析

■ 目的別の滞在時間分布(通勤・通学目的)

- 通勤・通学目的の移動は、JR 沼津駅北側から南側にかけて広く分布しており、仲見世商店街、(都)沼津駅沼津港線ともに、JR 沼津駅周辺から旧国道一号、さらには、あゆみ橋を抜けて南方向まで広く分布する傾向です。(a, b)
- 東側エリアは、通勤通学利用者は滞在時間として少なくなっています。(c)



図. 目的別の滞在時間分布(通勤・通学目的)

第2章 まちの現況分析

■ 目的別の滞在時間分布(買い物・食事・娯楽目的)

- 買い物・食事・娯楽目的では、JR 沼津駅南口周辺の東西軸に加えて、イーラde から仲見世商店街にかけての南北軸で滞在が多い傾向です。通勤・通学に比べると、南北軸での滞在傾向、(都)沼津駅沼津港線の滞留傾向は弱い一方、イーラde 周辺を中心に滞在度合が特に高い傾向です。(a)
- 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。



図.目的別の滞在時間分布(買い物・食事・娯楽目的)

■ 平日・休日別の滞在時間分布

- 平日は、仲見世商店街の南北軸の滞在は、ある程度確認されるものの、東西方向へ延びる滞在は少ない状況です。(a)
- 休日はイーラde前や南口周辺(b)の滞在時間が長くなりますが、エリアの南側(c)は滞在時間が少なめになっています。

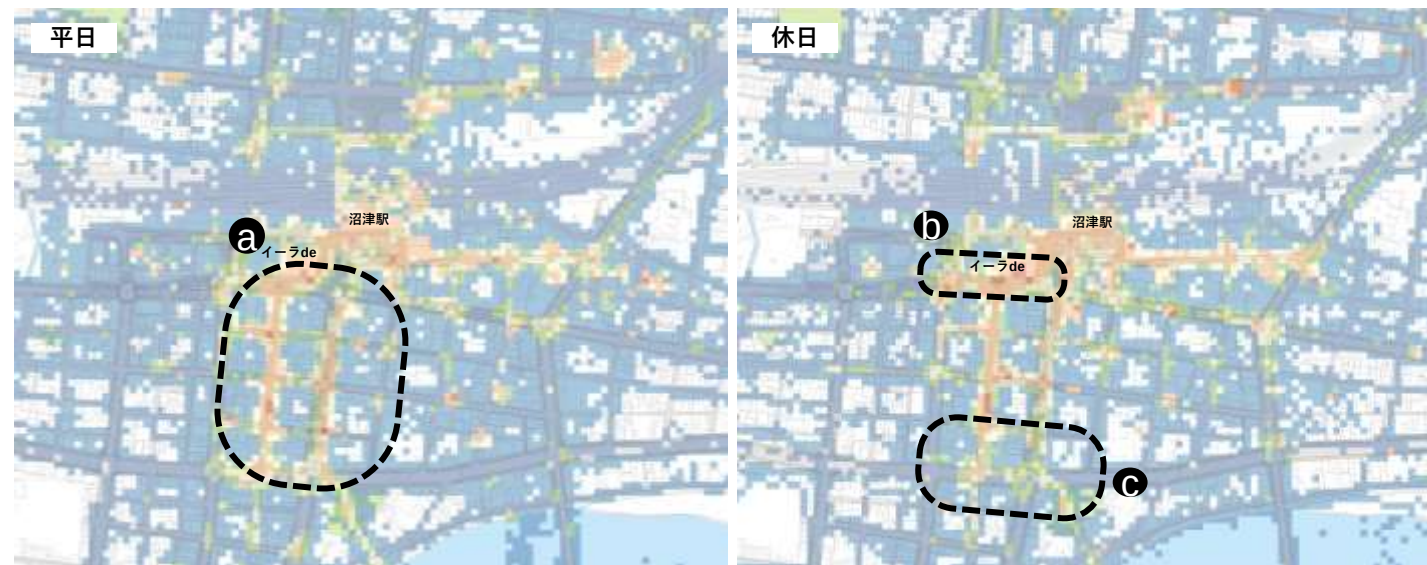


図.平日・休日別の滞在時間分布

■ 来訪交通手段別の滞在時間分布(自動車 / 鉄道)

自動車

- イーラde、仲見世商店街を中心に、JR 沼津駅東側、(都)沼津駅沼津港線にも滞在が多い傾向です。
- 自動車での来訪者は、駐車場から近隣施設への回遊が中心である一方、駐車場がエリア内に点在しているため、鉄道・バス利用者に比べて滞在は広範に分布しています。

鉄道

- JR 沼津駅南側・イーラde を中心に、(都)沼津駅沼津港線でも滞在が多い傾向です。仲見世商店街での滞在は、(都)沼津駅沼津港線に比べて少ない傾向です。

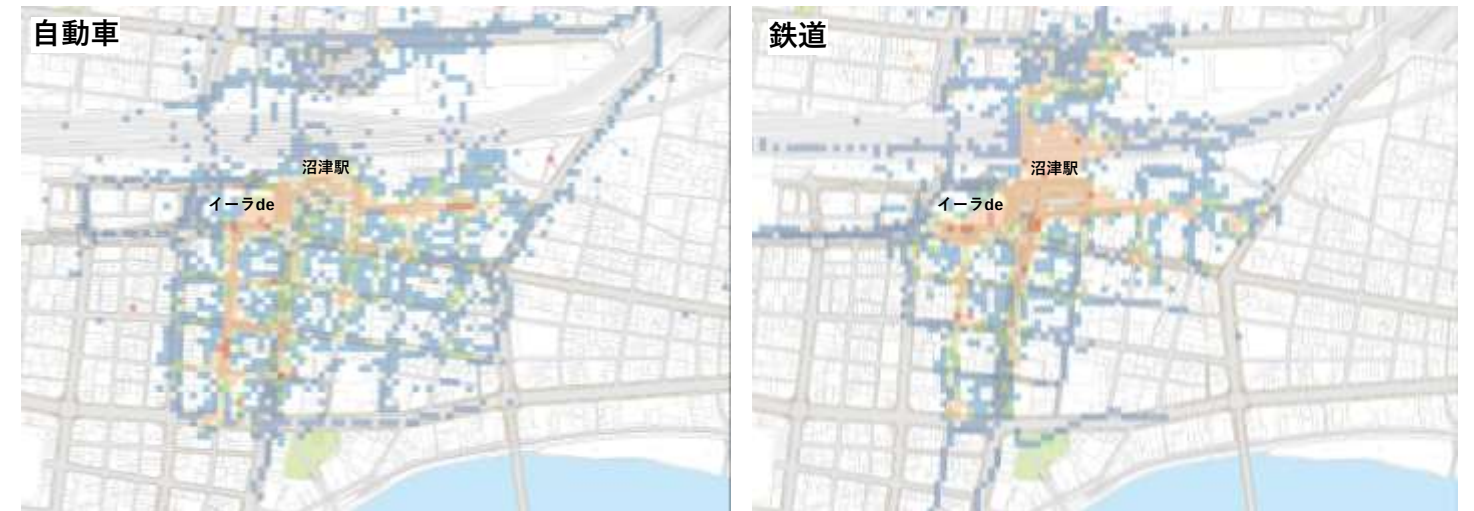
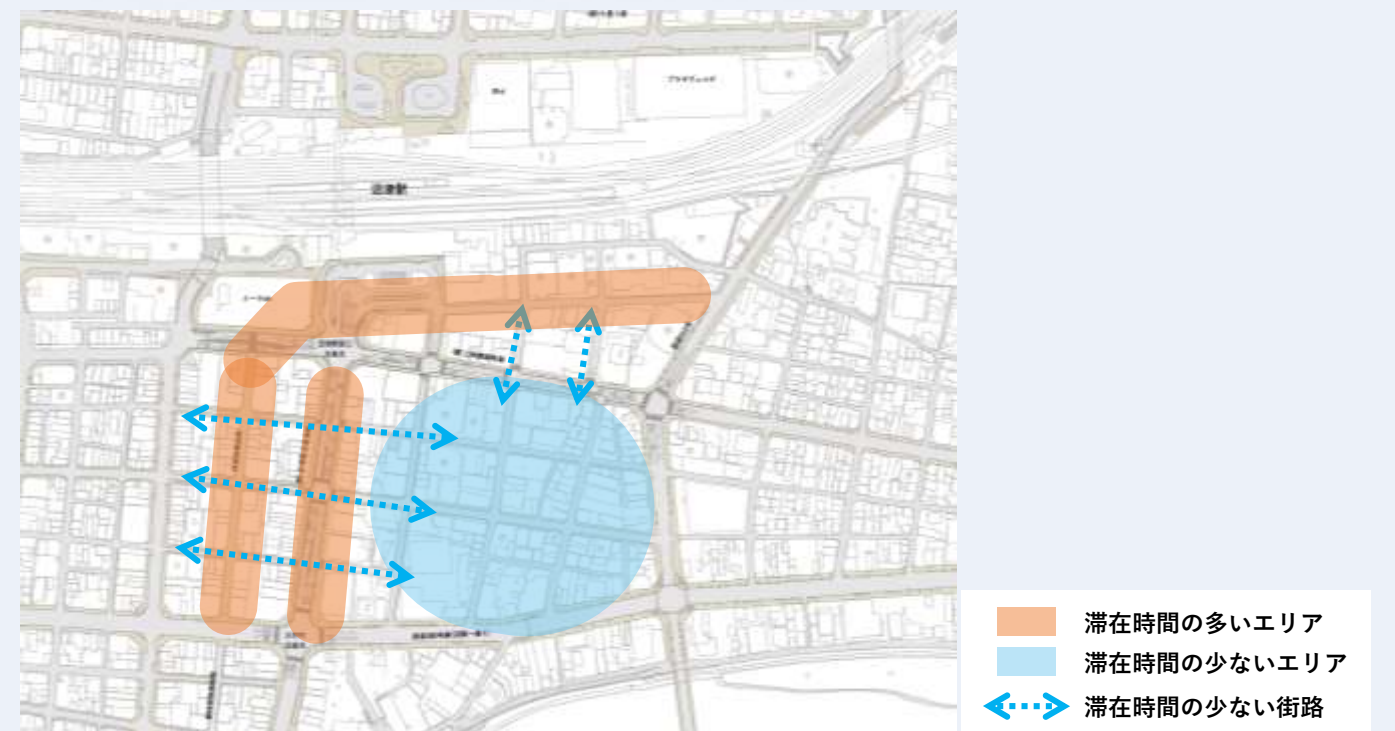


図.来訪交通手段別の滞在時間分布(自動車 / 鉄道)

■ プローブパーソン調査による歩行者行動特性の分析結果 まとめ

- 沼津駅南口前の東西軸では一定の交通量が見られるものの、そのほかの東西軸においてはほとんど交通量がない状況です。
- 仲見世商店街と(都)沼津駅沼津港線を結ぶ東西軸の街路での滞在が少ない傾向です。
- JR 沼津駅南口東側では南北方向の滞在が少ない状況です。



第2章 まちの現況分析

2-2：空間特性分析

○分析項目

(1)動線ネットワークの分析・・・認知のつながりの良さ/途中経路としての通り掛かりやすさ
→周辺とのつながりや途中経路として通り掛かりやすい・にくい箇所を把握します。

(2)詳細な空間特性の分析・・・アクセス指標/可視空間の大きさの指標
→沼津駅南口周辺における空間特性を把握します。

(3)施設立地状況の分析・・・商業施設・業務施設の集積度
→中心市街地における施設立地状況を把握します。



図.動線ネットワークの分析 イメージ

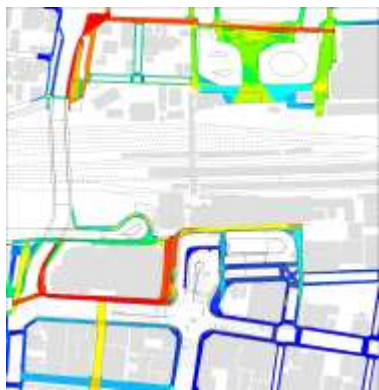


図.詳細な空間特性の分析 イメージ



図.施設立地状況の分布

(1) 動線ネットワークの分析

■ 認知のつながりの良さ

周辺の多くの街路と近い関係である（直接つながる）のか、遠い関係である（数回曲がらないとたどり着かない）のかを示す指標です。

<指標の意味>

- 値が高い（赤系）ほど、「表通り」的に認知されやすいことを示している。
- 値が低い（青系）ほど、「裏通り」的に認知されやすい。



- a. 沼津駅南口は、やや奥まっており、空間構成的に認知されにくい特徴があります。
- b. 都市計画道路により東西方向のつながりが強い都市構造となっている一方で、(都)沼津駅沼津港線など南北方向のつながりが弱くなっています。
- c. (都)沼津南一色線や(都)三枚橋岡宮線は、鉄道をくぐる際の屈折により、連続的に認知されにくい状況です。

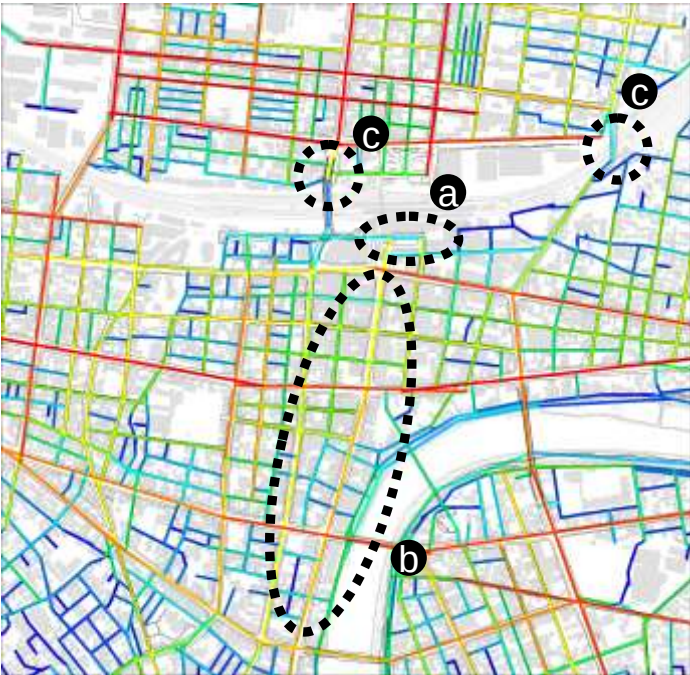


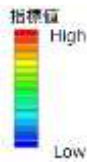
図.認知のつながりの良さ

■ 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です。

<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（＝その空間が動線上重要な場所である）ことを示している。
- 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。



- a. (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っています。
- b. 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、通り掛かりやすさの指標値が低くなっています。

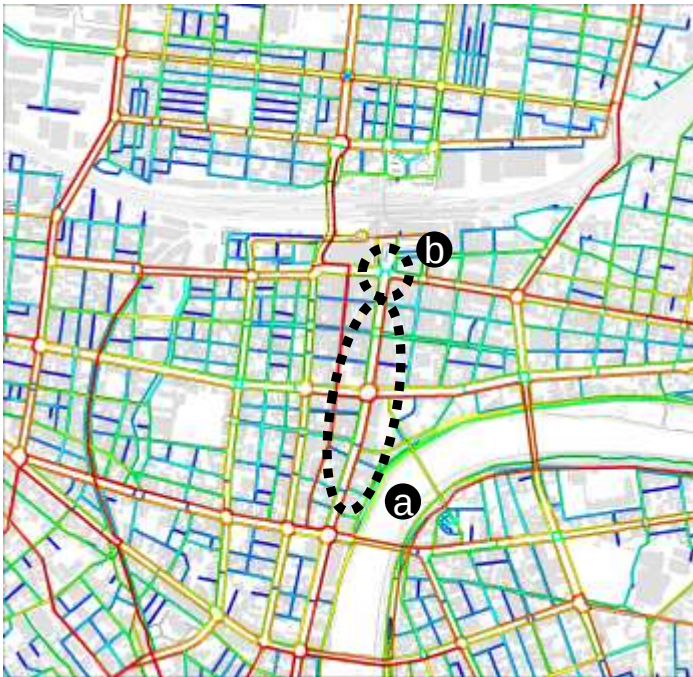


図.経路途中としての通り掛かりやすさ(解析範囲：1600m圏)

■ 動線ネットワークの分析結果 まとめ

- ① 東西に長く伸びる都市計画道路がエリアの骨格を作っており、空間認知的な軸となっています。
- ② 東西に鉄道が走っているため、南北のネットワークが大きく分断されています。
- ③ 駅前は空間認知的に奥まっており、近隣移動で使われやすい動線も駅前広場の周縁部に限られており、南側へのつながりが弱い状況です。
- ④ 駅南北の広域移動に使われやすい歩行動線は、駅直近を大きく迂回する必要があります。
- ⑤ (都)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となっています。
- ⑥ あゆみ橋周辺に動線としてポテンシャルの高い回遊経路があります。
- ⑦ 蛇松緑道も広域移動での使われやすさが高い、連続的な経路となっています。



図. 動線ネットワーク分析結果

- まちと駅が、空間的につながっていない状況です。
- 駅周辺の歩行利便性・回遊性が低いまちの構造となっています。

第2章 まちの現況分析

(2) 詳細な空間特性の分析

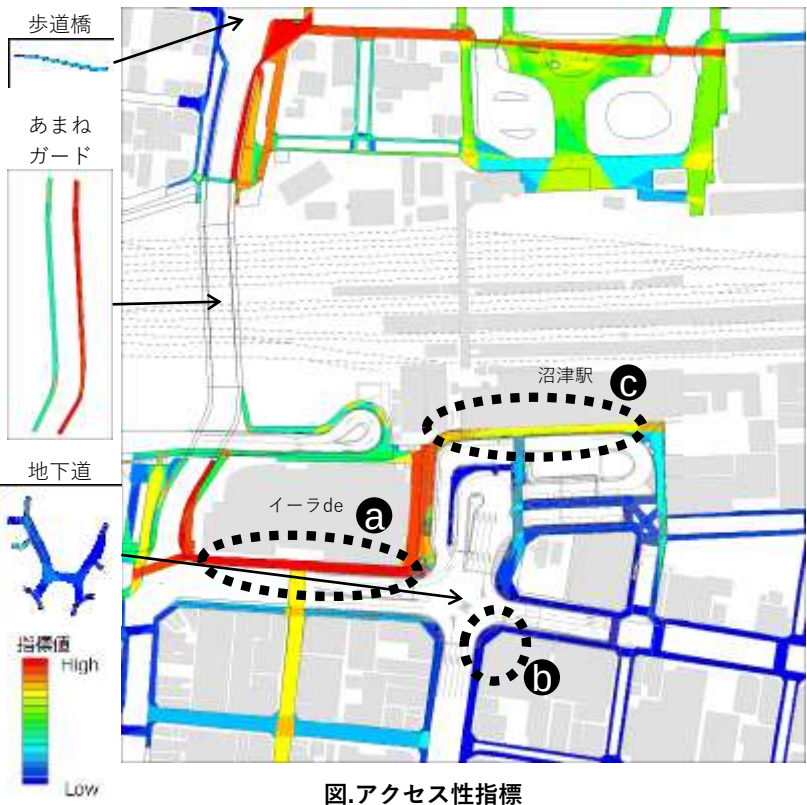
■ アクセス性指標

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ります。

<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（＝各所からたどり着きやすい場所）であることを示している。

- a. 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ます。
- b. 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ます。
- c. 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ります。



■ 可視空間の大きさの指標 <歩行空間のみ>

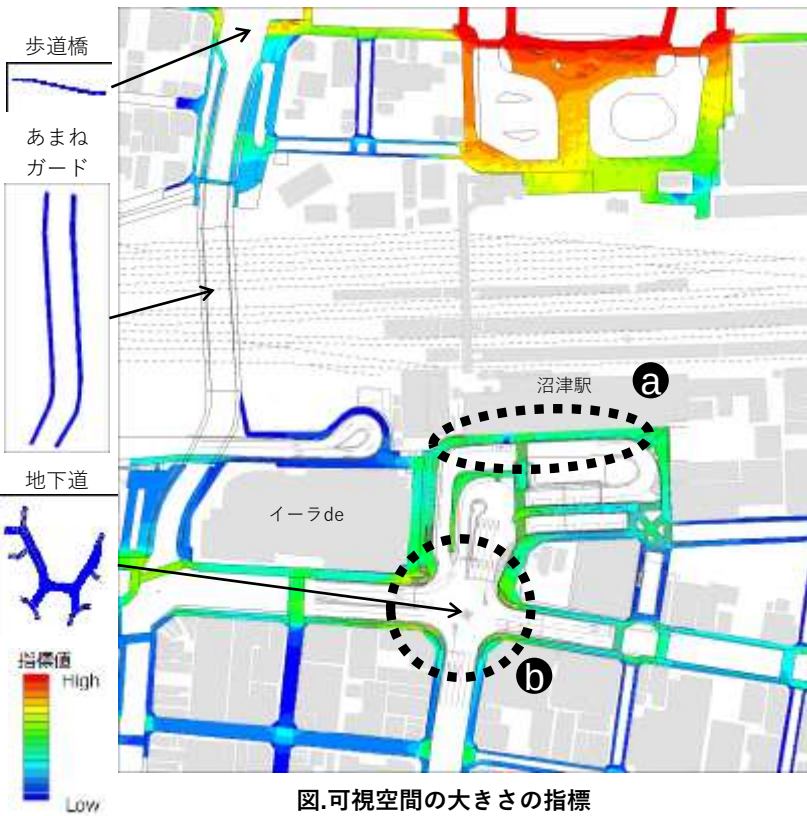
ある場所に立った時に、どれくらいの範囲の歩行空間が視認可能であるのかを示す指標です。人は視認可能な平面がより広がっている方向に移動する傾向があります。

<指標の意味>

➤ 値が高い（赤系）ほど、多くの人に認知され、集まりやすい場所であることを示している。

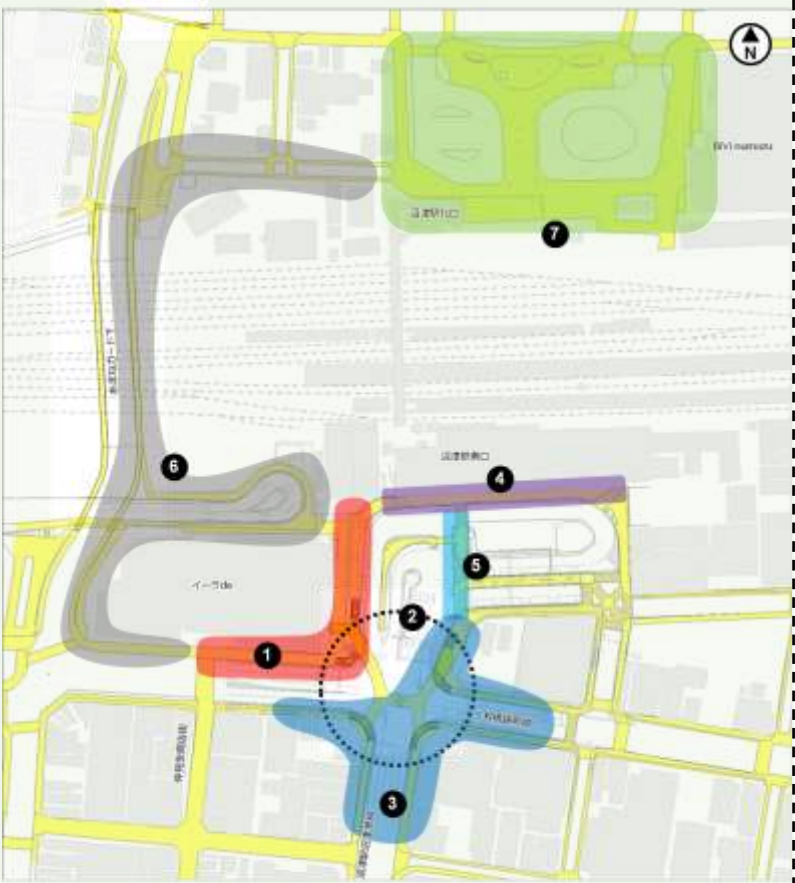
➤ 値が低い（青系）ほど、目立ちにくい場所と言える。

- a. 沼津駅南側は、北側と比べると歩行空間の広がりが少なく、狭い印象を与えています。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ます。
- b. 沼津駅南口駅前交差点は、視認できる歩行空間が少なく、大きく指標値が低下しています。



■ 詳細な空間特性の分析結果 まとめ

- ① イーラdeの南東の角部は、近隣のアクセス性、駅からの近接性ともに卓越しており、駅南口の公共空間の中心となっています。
- ② 沼津駅南口交差点は、まちと駅をつなぐ最重要交差点であり、駅前広場の出口という性格上、周囲を見渡したくなるような場所であるが、歩行者空間が狭く、視覚的・動線的なつながりが弱い状況です。
- ③ 沼津駅南口交差点は、地上横断ができないため、イーラde側以外の3方面のアクセス性が極めて低い状況です。
- ④ 駅南口を出て最初にたどり着く場所の歩行者空間が狭く、視覚的なつながりも弱いいため、経路選択に迷いが生じやすい状況です。
- ⑤ 駅から沼津駅南口交差点方面へ直進する動線では、イーラde方面に地上横断できないことから、来訪者の混乱が生じやすい構造となっています。
- ⑥ あまねガード経由の動線が、現況で唯一の駅の南北をつなぐ動線となっています。
- ⑦ 駅北口には、比較的広い歩行者空間があります。



- 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ます。
- 駅南口周辺は、北口に比べて歩行空間の広がりが少なく、来訪者が駅からまちに移動する上でわかりにくい空間構成となっています。

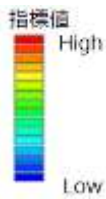
第2章 まちの現況分析

(3) 施設立地状況の分析

■ 商業施設の集積度

H27都市計画基礎調査（建物用途現況調査）の用途情報、R2家屋形状データの床面積情報を基に、各街路から道のり100m圏内にある商業系用途の床面積を集計して数値化した指標です。

- <指標の意味>
- 値が高い（赤系）ほど、商業施設が集積していることを示している。



- ・ 沼津駅から仲見世商店街、新仲見世商店街にかけて、商業施設の集積が見られます。

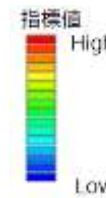


図.商業施設の集積度(近隣100mの商業施設面積分布)

■ 業務施設の集積度

商業施設と同様に、各街路から道のり100m圏内にある業務系用途の床面積を集計して数値化した指標です。

- <指標の意味>
- 値が高い（赤系）ほど、業務施設が集積していることを示している。



- ・ (都)三枚橋錦町線の南東側のエリアに、業務施設の集積が見られます。
- ・ 仲見世商店街の西側、(都)沼津駅沼津港線の国道一号より南側エリアにも一部、業務施設の集積が見られます。



図.業務施設の集積度(近隣100mの業務施設面積分布)

■ 施設立地状況の分析結果 まとめ

- ① 仲見世商店街・新仲見世商店街に連続的な物販店舗の集積が見られます。横断方向や南側には飲食店舗も集積しています。
- ② (都)沼津駅沼津港線は、西側のみ物販店舗が連続する区間があります。東側は、業務系の建物やサービス系の店舗が集積しています。
- ③ 業務系の建物が多いエリアに、局所的に飲食店が集まる通りが見受けられます。しかし、飲食店の分布は面的には広がっていません。
- ④ 駅直近には、沿道店舗が少ない状況です。
- ⑤ 御成橋周辺にも、物販・飲食店舗が見られます。



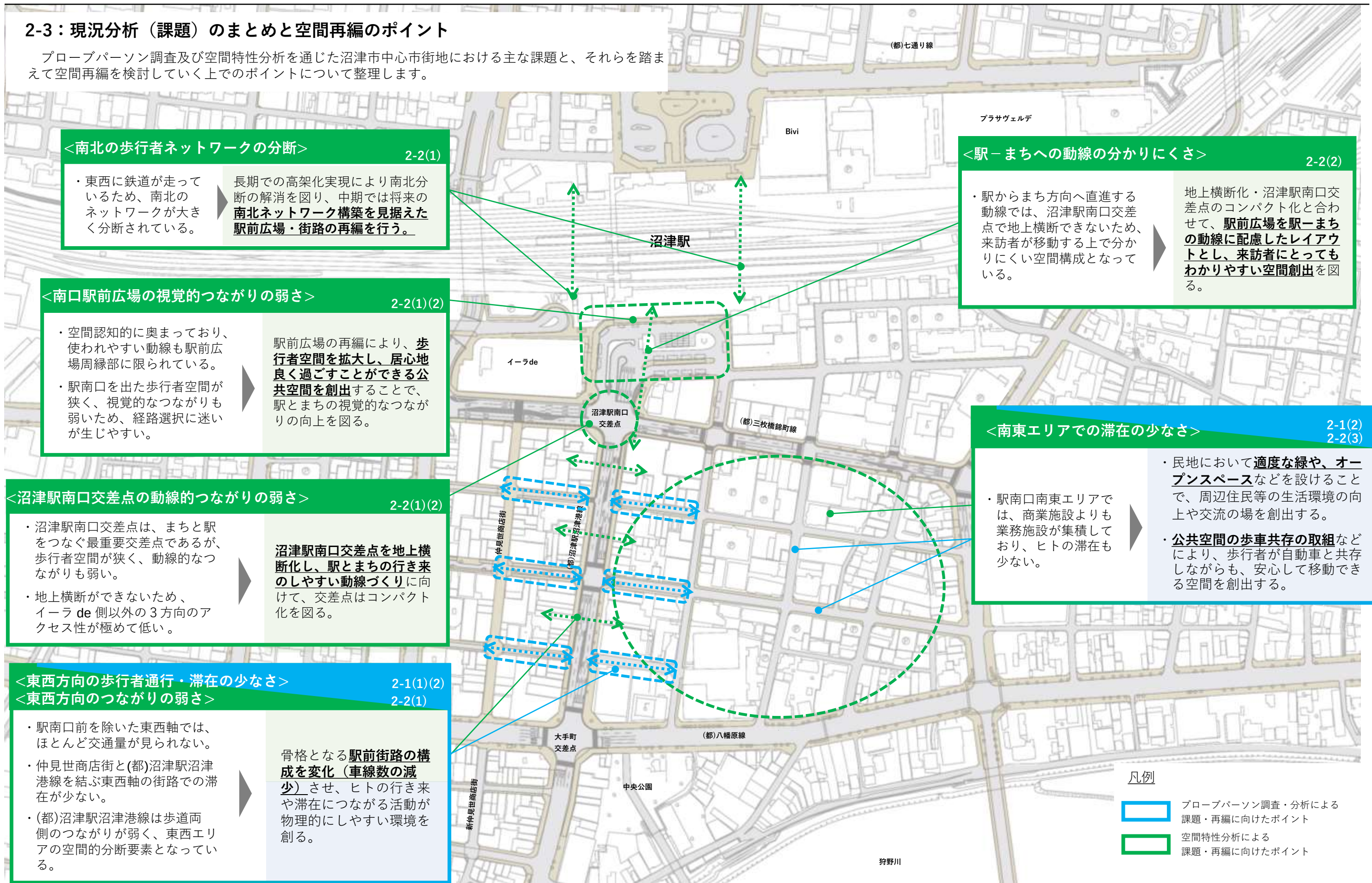
図.施設立地状況の分析結果

- 仲見世商店街等には物販店舗が連続的に集積していますが、エリアとしては店舗が点在しており、沿道店舗を見ながら楽しく回遊できるような通りや界限は少ない状況です。

第2章 まちの現況分析

2-3：現況分析（課題）のまとめと空間再編のポイント

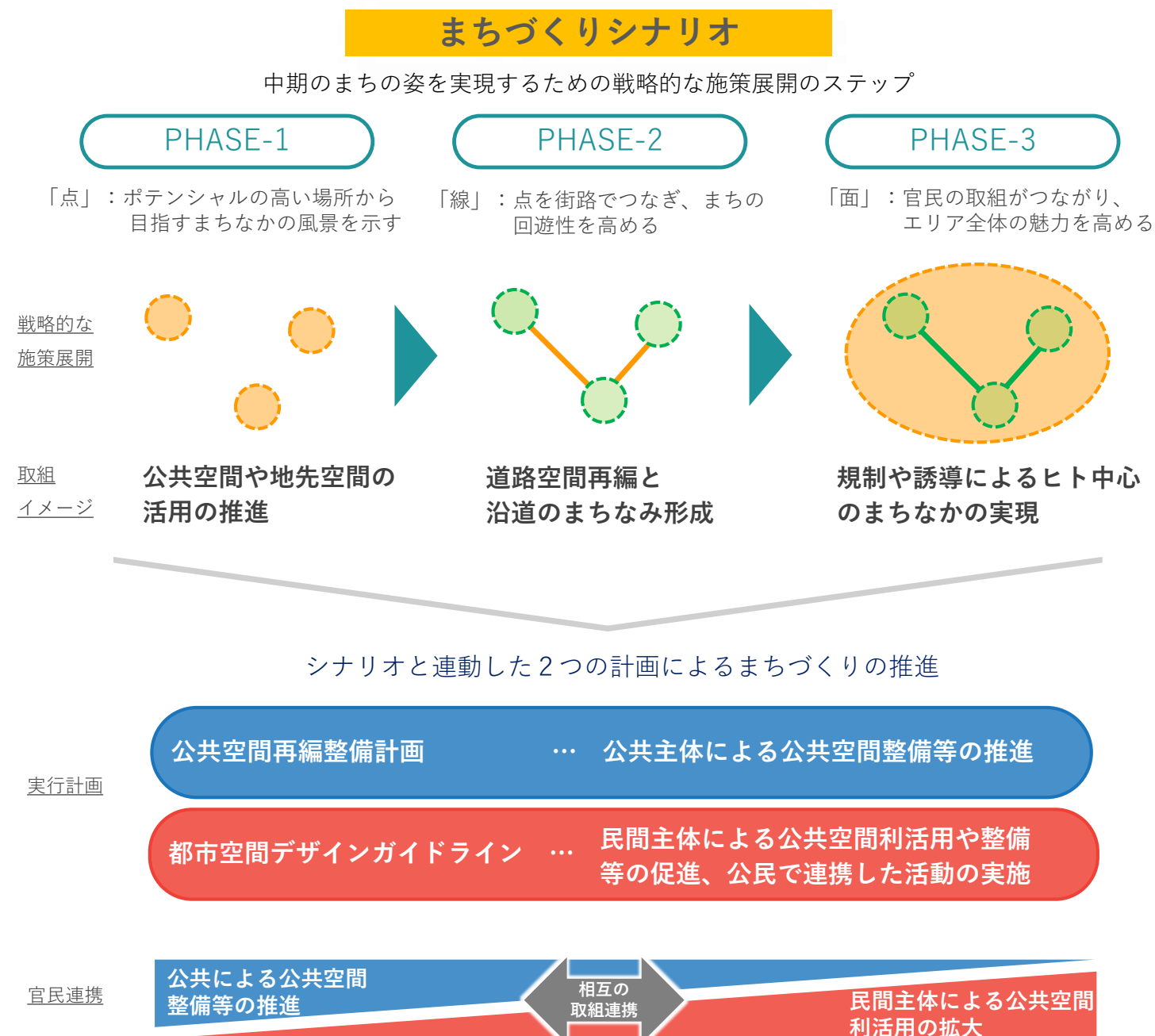
プローブパーソン調査及び空間特性分析を通じた沼津市中心市街地における主な課題と、それらを踏まえて空間再編を検討していく上でのポイントについて整理します。



第3章 まちづくりシナリオ

3-1:まちづくりシナリオとは

- 「中心市街地まちづくり戦略」で示された中期のまち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、**官民で共有しながら一体となった取組を進めて行くことを目指します。**
- 「まちづくりシナリオ」の展開に当たっては、**まちなかの公共空間や資源をまちにひらくことで生まれる風景を、日常へとつなげ、ヒト中心のまちなかの姿を創り出していくという“OPEN NUMAZU（オープンヌマヅ）”**の考えのもと、取組を進めていきます。



（参考） 都市空間デザインガイドラインとは

- 魅力あるまちの形成には、**地域ブランドの向上に資する、質の高い空間、洗練されたまちなみ、公共空間と沿道建築物が一体となった賑わい空間の創出が重要**です。そのため、「来たくなる、過ごしたくなる、滞在したくなる」まちなかの実現に向けて、**官民連携により取組を進めていくことが必要**です。
- 都市空間デザインガイドラインは、行政はもとより、民間事業者や住民が主体的に魅力的な空間づくりを行えるよう、**都市空間の望ましい姿やその実現に向けたアイデア等**をとりまとめ、**指針として示す**ものです。
- まちなみの現状分析を踏まえて、ヒト中心の都市空間を構成するために必要な要素として、**Activity、Street、Managementの3つを抽出し、各要素ごとの取組を循環・推進していくことでヒト中心の都市空間の実現を目指して**いきます。

ヒト中心の都市空間の実現に必要な3つの要素

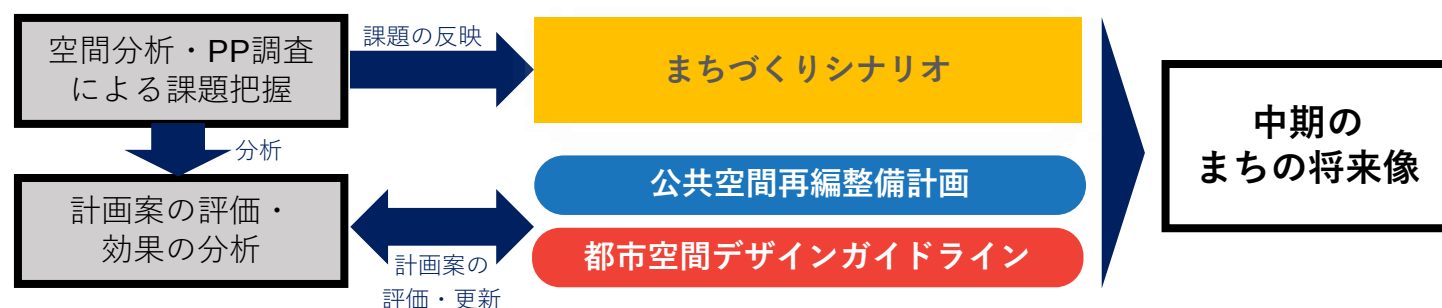
- ①街路空間を活かした多様なアクティビティ：**Activity**
- ②中心市街地にふさわしい質の高いまちなみ：**Street**
- ③官民連携により段階的に成長する仕組み：**Management**



第3章 まちづくりシナリオ

3-2 :まちづくりシナリオと将来のヒトの動きの予測

- まちの現況分析を踏まえ、まちづくりシナリオでは以下のステップで施策を展開し、ステップごとに公共空間の再編と民間事業者によるまちづくりとの連動を目指します。また、各ステップにおいて、公共空間再編施策の内容が及ぼす将来のヒトの動きを回遊シミュレーションで確認し、ヒトの流れを生み出し、ヒト中心のまちなかの実現を確実に進めることのできるアクションを実行していきます。



■回遊シミュレーションとは

令和2年度に実施したプロブパーソン調査の結果や駅まち環状エリアの特性（道路状況、施設立地等）を踏まえ、人の回遊行動を予測する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の変化を分析するもの



3-3：中期実現に向けたまちづくりシナリオ（概要）

【5～15年での実現ステップ】

	点		線		面	
	PHASE 1-1 「つかう・つくる」/点	PHASE 1-2 「つかう・つくる」/点	PHASE 2-1 「つながる」/線	PHASE2-2 「つながる」/線	PHASE3-1 「ひろがる」/面	PHASE 3-2 「ひろがる」/面
イメージ						
施策概要・狙い	● 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</u>やまちの変化に対する<u>市民の期待を醸成</u>する。	● 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」へ歩行者の回遊を生み出す</u>。	● 南口駅前広場の暫定整備に向けて、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</u>する。	● 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。	● 沼津駅南口交差点の地上横断化、駅前街路の再編整備により、<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</u>を図る。 ● (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>。

第3章 まちづくりシナリオ

3-4：中期実現に向けたまちづくりシナリオ（PHASE-1）

- PHASE-1では、公共空間の小さな活用や限定的な地先空間の活用を推進し、まちなかでのアクティビティの増加を目指します。具体には、官民で連携した「つかう・つくる」取組の推進として、(都)三枚橋錦町線西側の道路空間や仲見世商店街等でのチャレンジを支援し、活動の定期化に繋げることを目指します。

PHASE 1-1 「つかう・つくる」/点



PHASE 1-2 「つかう・つくる」/点

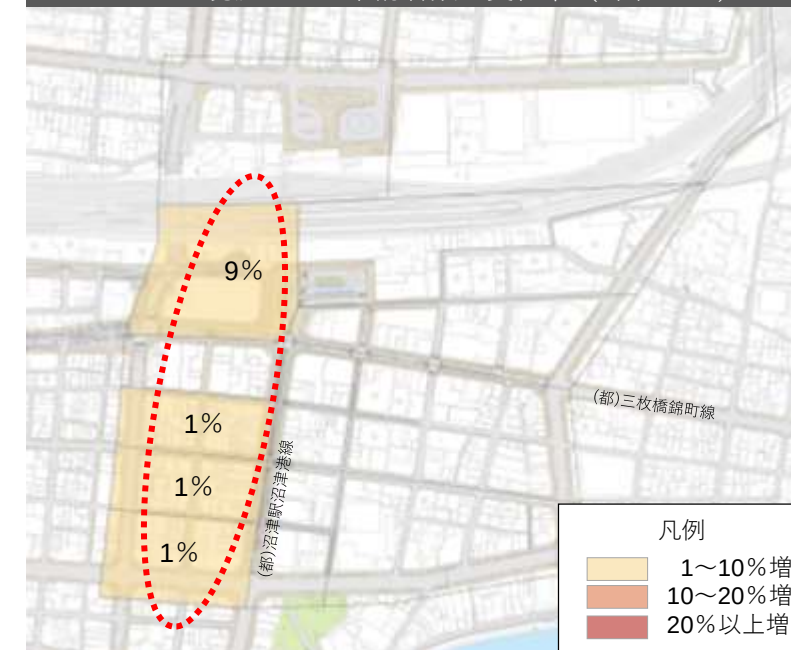


シナリオのシミュレーション

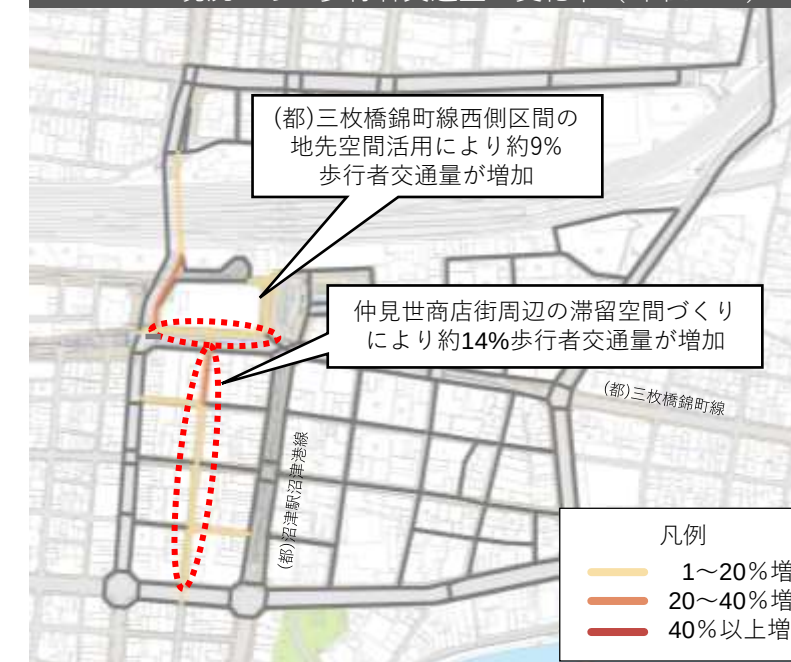
PHASE-1で予測される歩行者の動き

- 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。

現況からの来訪者数の変化率（単位：%）



現況からの歩行者交通量の変化率（単位：%）



公共空間再編整備計画に関する取組	駅前広場		
	駅前街路	・(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）	・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	・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	・ 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		・(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	・(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 した、定期的な地先空間活用への発展（Activity）、駅前街路利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

第3章 まちづくりシナリオ

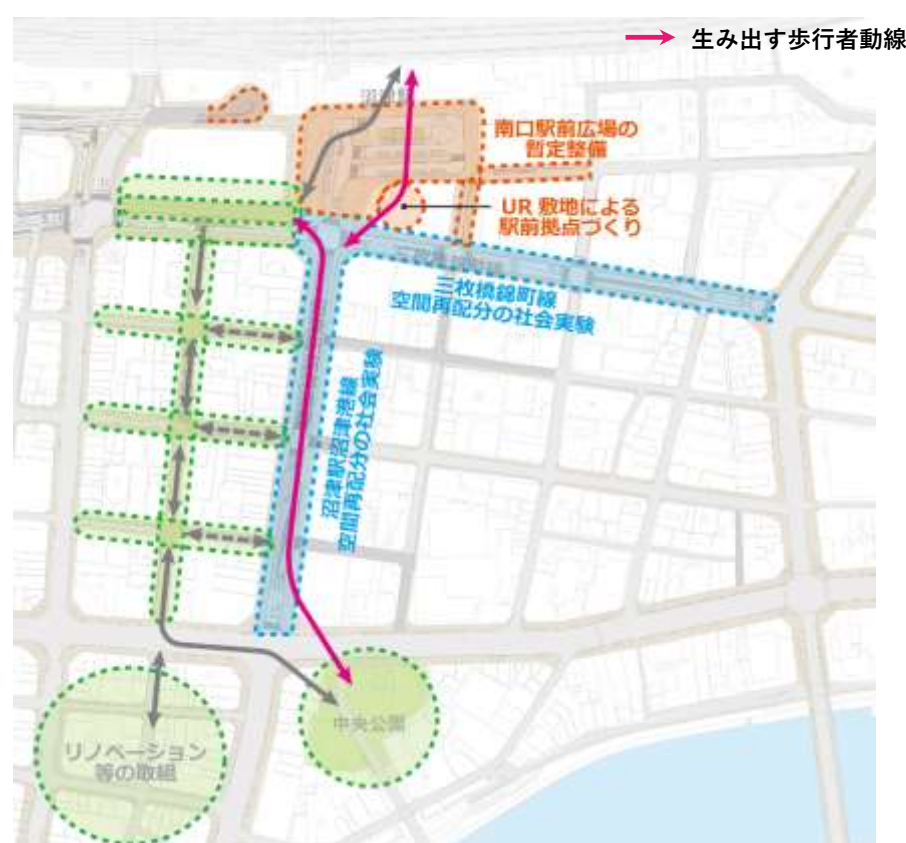
3-5：中期実現に向けたまちづくりシナリオ（PHASE-2）

- PHASE-2では、公共空間の再編整備に着手し、市民が日常的に憩い、利活用できる空間をまちなかに創出し、駅前の活性化を図ります。具体には、(都)三枚橋錦町線の西側区間の整備や南口駅前広場の暫定整備に向けた取組を進めるとともに、生み出された空間を活用したアクティビティを有機的につなげることでヒトの滞留や流れを生み出し、まちのにぎわいにつなげます。

PHASE 2-1 「つながる」/線



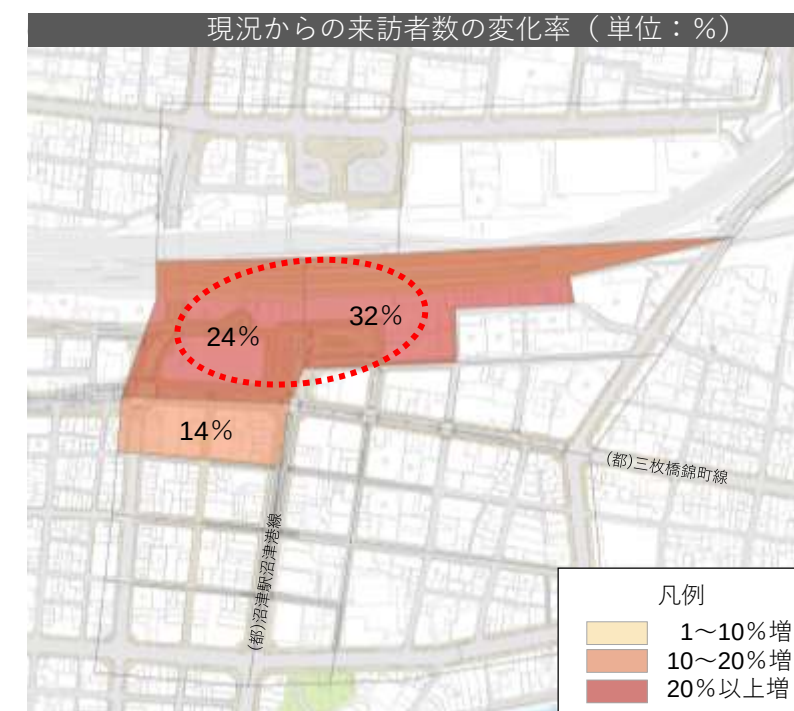
PHASE 2-2 「つながる」/線



シナリオのシミュレーション

PHASE-2で予測される歩行者の動き

- 南口駅前広場の暫定整備により、沼津駅周辺への来訪者数が増加する。
- 南口駅前広場周辺の歩行者交通量がするとともに、沼津駅周辺へのアクセス増加に伴い、(都)沼津駅沼津港線においても歩行者交通量が増加する。



公共空間再編整備計画に関する取組	駅前広場	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	南口駅前広場の設計・暫定整備
	駅前街路	(都)三枚橋錦町線西側区間の設計・再編整備	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	(都)三枚橋錦町線西側区間 - 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	- 南口駅前広場 - 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 - 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	(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 - 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		

第3章 まちづくりシナリオ

3-6：中期実現に向けたまちづくりシナリオ（PHASE-3）

- PHASE-3では、駅前街路の再編に取り組むとともに、地区交通施策とも連携を図りながら、ヒト中心で歩きやすいまちなかへの転換を目指します。具体には、沼津駅南口交差点の地上横断化、(都)沼津駅沼津港線等の再編に向けた取組を進めるとともに、まちなかでのアクティビティや回遊が面的に拡大し、訪れた人が歩いて楽しめるまちなかを目指します。

PHASE 3-1 「ひろがる」/面



PHASE 3-2 「ひろがる」/面

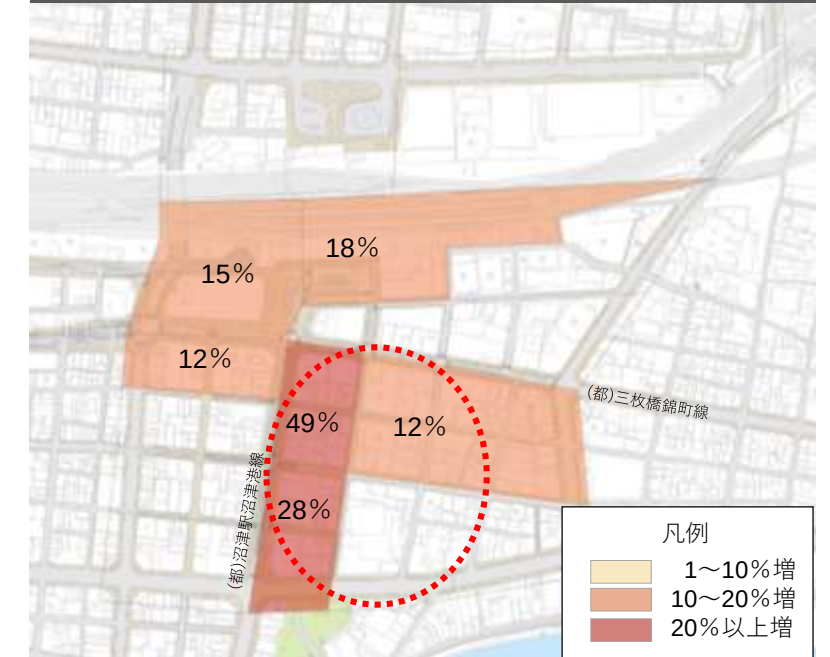


シナリオのシミュレーション

PHASE-3で予測される歩行者の動き

- 地上横断化や(都)沼津駅沼津港線等の整備により、沼津駅南口交差点の南東エリアにおける来訪者数が増加する。
- 駅まち環状エリア内の来訪者の平均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。

現況からの来訪者数の変化率（単位：%）



現況からの歩行者交通量の変化率（単位：%）



公共空間再編整備計画に関する取組	駅前広場	・UR敷地等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	■(都)三枚橋錦町線東側区間 ・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 ・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） ・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 ・フリンジ駐車場の導入可能性の検討
都市空間デザインガイドラインに関する取組	・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 ・官民連携によるManagementの仕組みについて、エリア各地で運用	

第4章 公共空間の再編計画

4-1 公共空間全体再編方針

第2章のまちの現況分析を踏まえ、第3章のまちづくりシナリオで生み出す歩行者回遊動線の実現に向けて、駅前広場・駅前街路・地区交通体系の再編に取り組んでいきます。再編に当たっては、対象範囲の公共空間が有する性格に応じて6つの空間タイプに分類し、機能によって整理した目指す方向性を意識して、ヒト中心の都市空間へ転換を図っていきます。

■ 3つの再編項目の方針

①駅前広場

まちなかで過ごしたくなる、居心地の良い空間へ

②駅前街路

駅からまちへ、まちから駅へと歩きたくなる街路空間へ

③地区交通体系

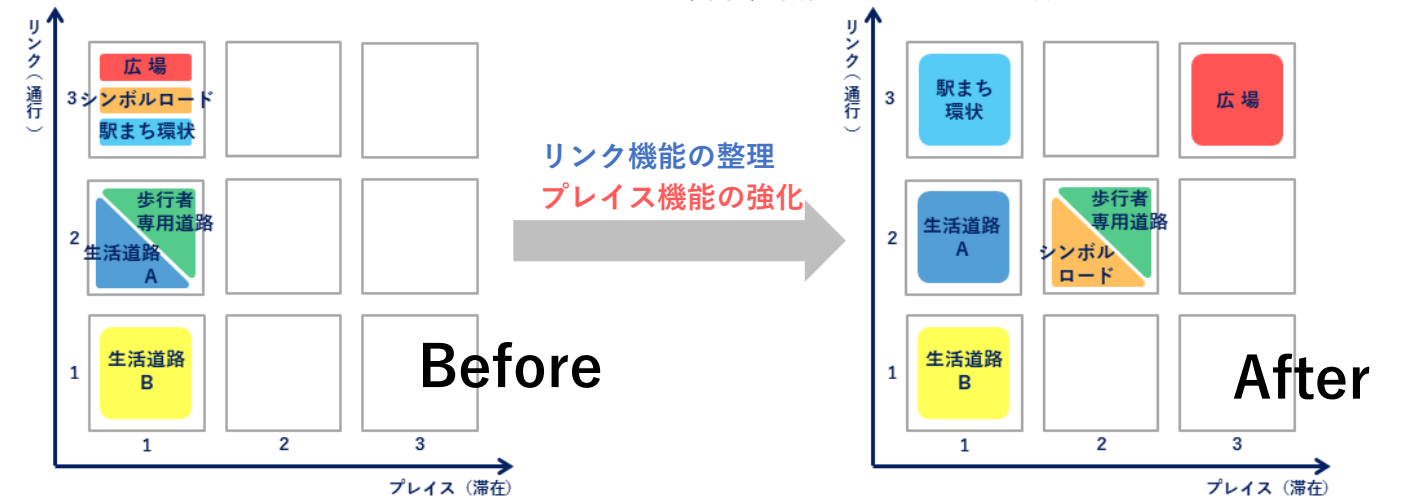
”歩き”を最優先に、安全や使いやすいを意識した交通体系へ

■ 公共空間の性格付けによる分類



■ 目指す方向性

※ リンク（通行）機能：人や物が移動するための機能
プレイス（滞在）機能：多様な活動を繰り広げる場としての機能



■ 6つの空間タイプ

①駅前広場

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。

②駅前街路

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。

③地区交通体系

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

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

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

空間タイプのイメージ（参考）



第4章 公共空間の再編計画

4-2 駅前広場の再編



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。

第4章 公共空間の再編計画



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。



第4章 公共空間の再編計画

駅前広場

「居場所の再編」

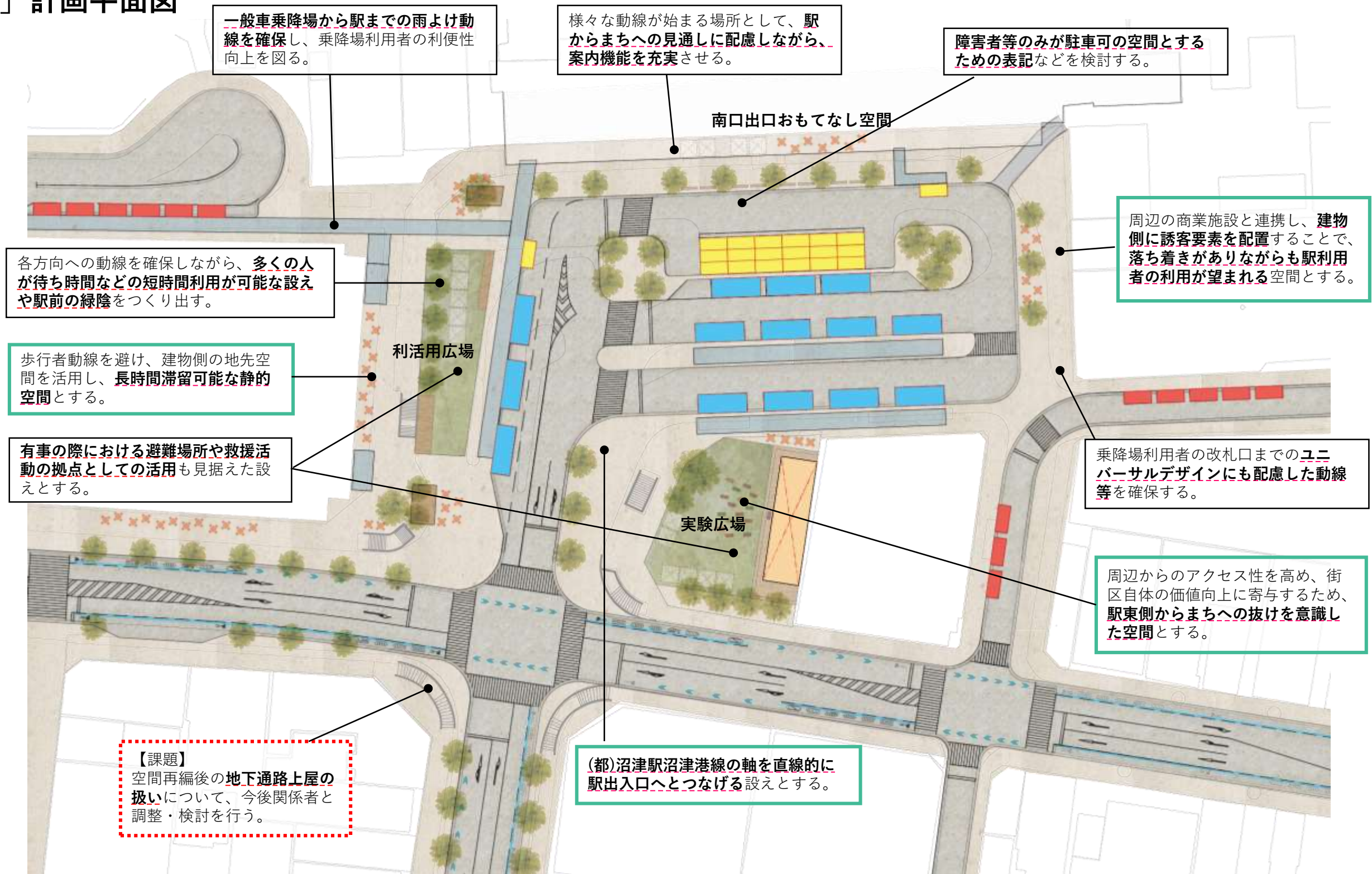
再編方針

まちなかで過ごしたくなる、居心地の良い空間へ

- ・誰もが安心してそれぞれの時間を過ごすことができる滞留空間の創出
- ・まちなかで緑や自然を感じられる居心地の良い空間の創出
- ・様々な人の交流や活動、新たな出会いを生み出す場づくり

駅前広場の整備に当たっては、再編方針や駅前広場を構成するエリアごとの空間デザイン方針、計画平面図に示すポイントを意識するとともに、交通機能の見直しと歩行者空間創出とのバランスも取りながら、ヒト中心の空間へと再編していきます。

「駅前広場」計画平面図



整備を行う上でのポイント

空間特性分析により見通しや空間のつながりを配慮するポイント

第4章 公共空間の再編計画

計画案のCheck

交通機能の配置

< 現況 >



- 一般車乗降場スペース数 : 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)

< 計画案 >

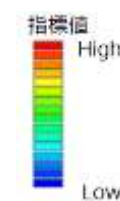


- 一般車乗降スペース数 : 14台 (西側: 6台、東側: 8台)
- 乗降場から改札までの距離: 約75m (一番駅に近い乗降場から)

空間特性分析

【空間特性分析とは】

駅まち環状エリアの街路空間の空間的なつながりの良さを、視認性や回遊動線の観点から分析し、公共空間再編整備計画における施策を幾何学的な観点から効果予測を行うもの。



- ① 主要街路の軸を引き込む形で、直線的に駅出入口とつながっています。動線を中心として相応しい特性が示されています。
- ② 周囲と比べてやや指標値が低めで落ち着いた場所になります。建物側などに誘客要素を配置することにより、来訪者が訪れ、日常利用の地域住民も利用しやすい場所となる可能性があります。
- ③ バス乗り場であり、低い指標値のほうが、快適な待合場所となるため好ましい箇所です。
- ④ 街区の駅前広場側では、開いたファサード、活動の滲み出しが期待されます。指標値が低いことは、むしろ好ましいとも言えます。
- ⑤ 効率的で明快な通り抜け動線を設けることにより、周辺のアクセシビリティが高まるだけでなく、街区自体の価値の向上が期待されます。
- ⑥ 周囲と比べてやや指標値が低く、比較的静かな滞留空間としての活用に向いている箇所です。
- ⑦ 各方向への自由な動線を確保しつつ、植栽や短時間滞留のための設えを適切に配置すべきエリアと言えます。
- ⑧ 一般車乗降場にも、比較的高いアクセシビリティが確保されています。

第4章 公共空間の再編計画

○整備方策

(1) 歩行者空間の拡大と利活用空間の創出

- 駅前広場内の歩道拡幅を行い、市民が気軽にたたずむことのできる空間づくりを行います。
- 創出された空間は、滞留のみならず、まちのにぎわい創出や有事の際の避難場所等としての活用も見据え、電気、水道、情報通信等のインフラ整備など、多様な活動にも対応できる空間として整備します。

(2) 環境への配慮

- 駅前広場の整備においては、植栽や緑地空間を確保するとともに、再生エネルギーを活用した照明等の設置や、環境負荷軽減、二酸化炭素排出削減を意識した素材の活用を図ります。

(3) 交通施設数の見直し

- 公共交通の使いやすさ・わかりやすさ向上のため、路線バス乗り場の方面別集約化を図ります。
- 路線バス乗り場の集約化と合わせて、タクシープールの効率化を図ります。
- 駅前広場内の交通施設数を見直すことで、駅前広場に占める交通空間面積の縮小を図り、にぎわい創出の基盤となる歩行者空間の拡大を図ります。

今後の検討・検証事項

① バスバス削減に向けた検討

路線バス乗り場の方面別集約化に伴い、バス事業者によるダイヤ調整や運用上の工夫が必要になります。方面別集約化後は、乗り場を事業者間で共有することになるため、ダイヤ調整の場となる一時待機スペースの駅前広場内・外での確保について、検討を行います。

② タクシープール削減に向けた検討

利用状況等も見極めながら削減を検討するとともに、長期も見据えたタクシープールの効率化に向けて、「ショットガンシステム」の導入等を研究します。



図. 歩行者空間の拡大と利活用空間の創出イメージ

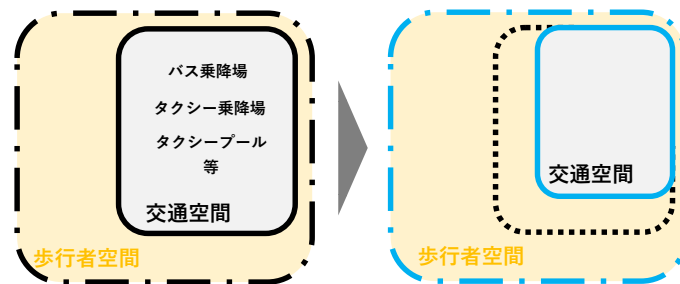


図. 交通施設数の見直しと広場の再編イメージ

表. 交通施設数の見直し(仮設定)

項目		現況	中期 (仮設定)
バス	乗車	11	8
	降車	3	3
	待機	0	3
タクシー	乗車	1	1
	降車	1	1
	待機(プール)	24	18
一般車	乗降	6相当	14(6,8) 相当
福祉車両用	乗降	1	1

※交通施設数は、仮設定値です。関係各所と協議・調整を行い決定します。

(参考) タクシープールのショットガンシステムとは？

- 駅前のタクシープール数を削減するため、駅から離れた位置に代替の“隔地タクシープール”を設置し、タクシーの駅前広場への流入数を調整するシステムのことをショットガンシステムと呼びます。
- 導入されている都市として、福井駅西口、京都駅八条口などが挙げられます。

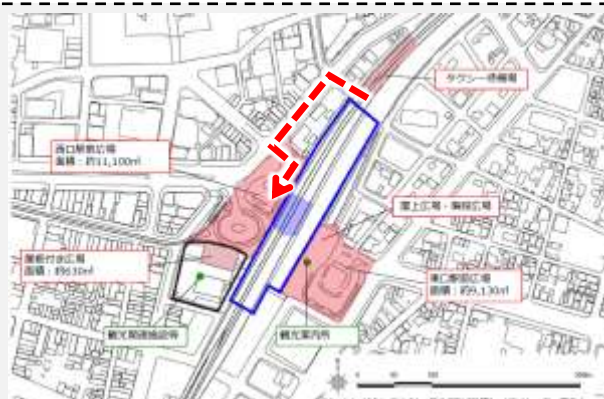


図. タクシープールのショットガンシステム導入事例(福井駅)

(4) 一般車乗降場の東西分散化

- 駅利用者を送迎する目的の一般車両の乗降スペースを南口駅前の東西2か所へと分散配置し、沼津駅南口交差点・駅前街路の負荷軽減を図るとともに、駅前広場空間でのにぎわい創出の基盤ともなる歩行者空間拡大につなげます。
- 現況では十分に対応しきれていない一般車による送迎需要に対応するため、一般車乗降スペースの拡充を図ります。

駅前広場の再編に向けた課題

・ 車両動線の交錯及び沼津駅南口交差点への信号負荷

現在の駅前広場は、バス・タクシー・一般車動線が同一であり、出入口である沼津駅南口交差点に大きく負荷がかかっています。

・ 一般車乗降場の不足

一般車乗降場は、朝・夕方の通勤通学者の集中する時間帯に最も混雑しています。特に、夕方の帰宅ラッシュ時は1台当たりの滞留時間が長いため、駅前広場内に縦列での滞留や、一般車乗降場へ入るための交差点内での滞留が確認されます。

今後の検討・検証事項

① 周辺道路への影響確認・社会実験の実施

一般車乗降場の東西分散化に伴い、駅へアクセスする一般車の動線が変更されることから、周辺道路への影響(交通円滑性・安全性)の事前検証が必要です。このため、社会実験を実施し、周辺道路への影響や利用者・交通事業者の意見など、得られた知見を計画内容に反映しながら、東西分散化の可能性を検討していきます。

② 沼津駅駅舎までの歩行者動線

一般車乗降場が現況より離れた位置に配置されるため、駅舎までの歩行者動線について、天候に左右されない環境整備やユニバーサルデザインの観点から検討を行います。

③ 特定車両の進入ルール等の検討

福祉車両や駅舎関連の荷捌き車両の駅前広場進入について、ルール作りや案内表示など、必要な対応を検討します。



図. 現況の一般車乗降場の利用状況



図. 一般車乗降場の東西分散化イメージ

(参考) 一般車乗降場・交通規制の社会実験事例“松山市駅” (出典：松山市HP)

- 松山市では、「歩いて暮らせるまちづくり」を進めるため、花園町通りと銀天街をつなぎ、一日約3万人の乗降客が行き交う「松山市駅前広場」の整備を進めています。
- 整備の目的：シンボル広場の整備によって、公共交通の乗り継ぎが快適で便利になるほか、にぎわいの空間を創り出し、中心市街地の活性化を促す。



図. 松山市駅前の一般車乗降場・交通規制の社会実験内容



図. 整備構想イメージパース (全体)

- 社会実験期間：R3年11月8日(月)～21日(日)の14日間
- 社会実験内容：これまで駅前広場内を通行していた一般車・タクシーを通り抜けできなくし、花園町通り側を通行する動線へと変更。タクシー乗降場と一般車乗降場は、花園町通り側に設置し、駅前広場内はバスや荷捌き車両等のみが通行可能とする。

第4章 公共空間の再編計画

4-3 駅前街路の再編

駅前街路

「骨格（道路）の再編」

再編方針

駅からまちへ、まちから駅へと歩きたくなる街路空間へ

- ・ 駅からの人の流れをまちなかへとつなげる歩行者動線の充実
- ・ 車線減少と歩道の拡幅による新たなまちのにぎわいや滞留空間の創出
- ・ まちのシンボルとなる設えや景観等の空間形成

駅前街路の整備に当たっては、再編方針や駅前街路ごとの空間デザイン方針、計画平面図に示すポイントを意識するとともに、車中心からヒト中心へと空間を再配分することにより、ヒトが安心して回遊できるだけでなく、ヒトの滞留・活動によりにぎわいを生み出し、周辺にも波及させていく通りへと変化させていきます。

「駅前街路」計画平面図



(都)三枚橋錦町線



(都)沼津駅沼津港線

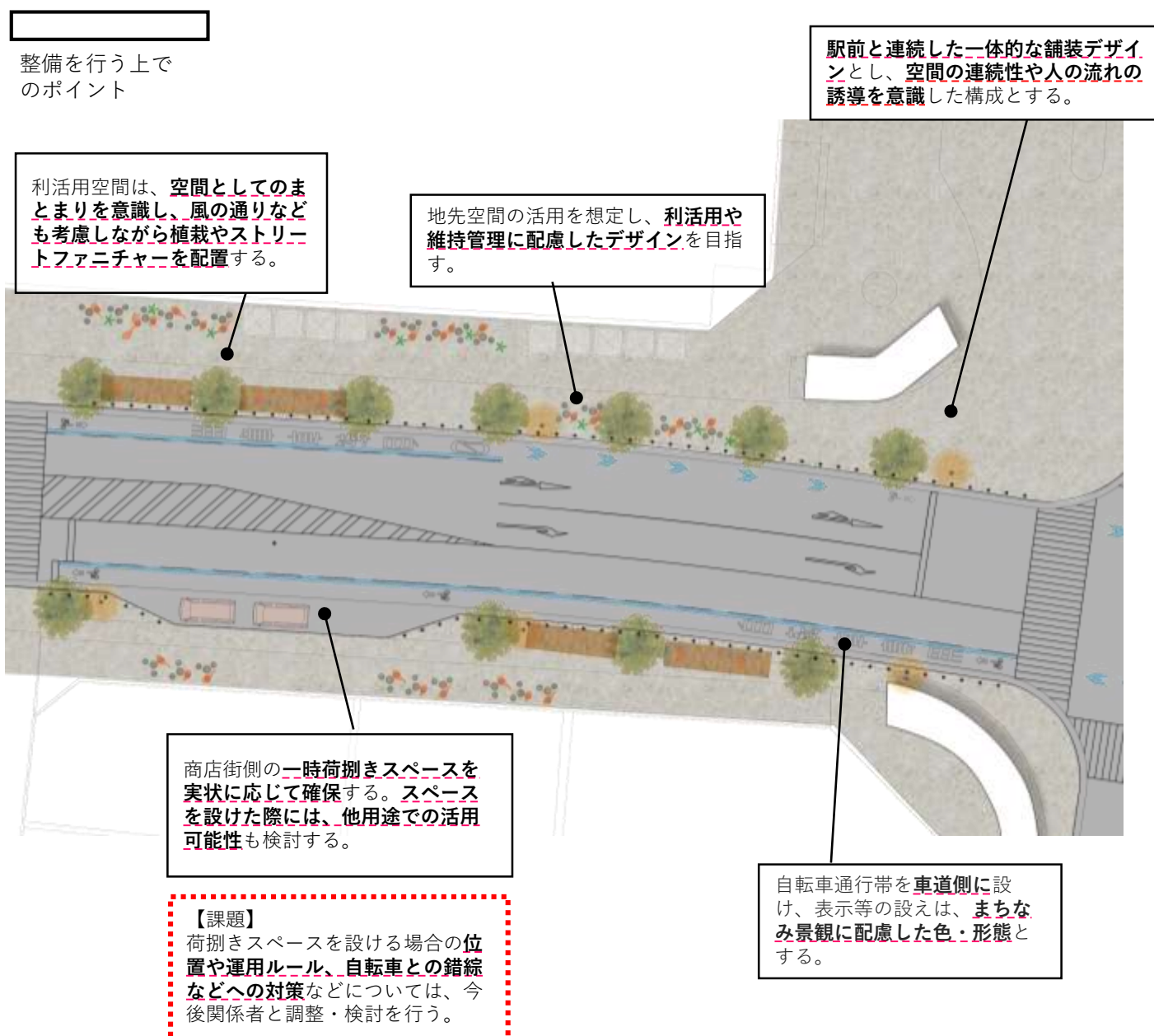


第4章 公共空間の再編計画

(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つなぐ特性から、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の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、購入者やまちなかへの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の区間は、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。

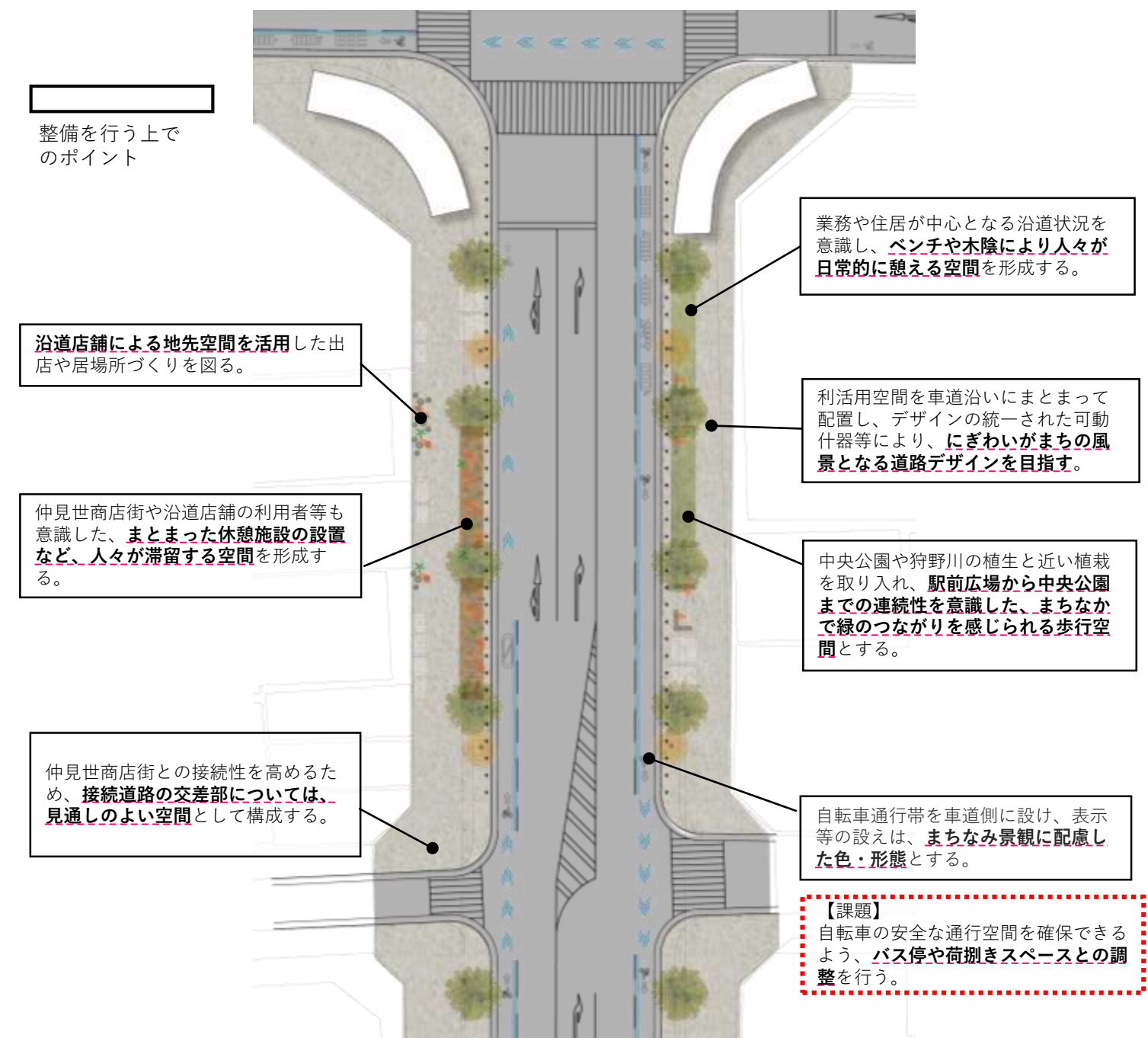
イーラ d e 前区間 計画平面図



(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つな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、まちなかのシンボルの道路空間として、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しみ出すことで、まちなかを歩いて楽しいと感じられる空間を目指す。

(都)沼津駅沼津港線 計画平面図

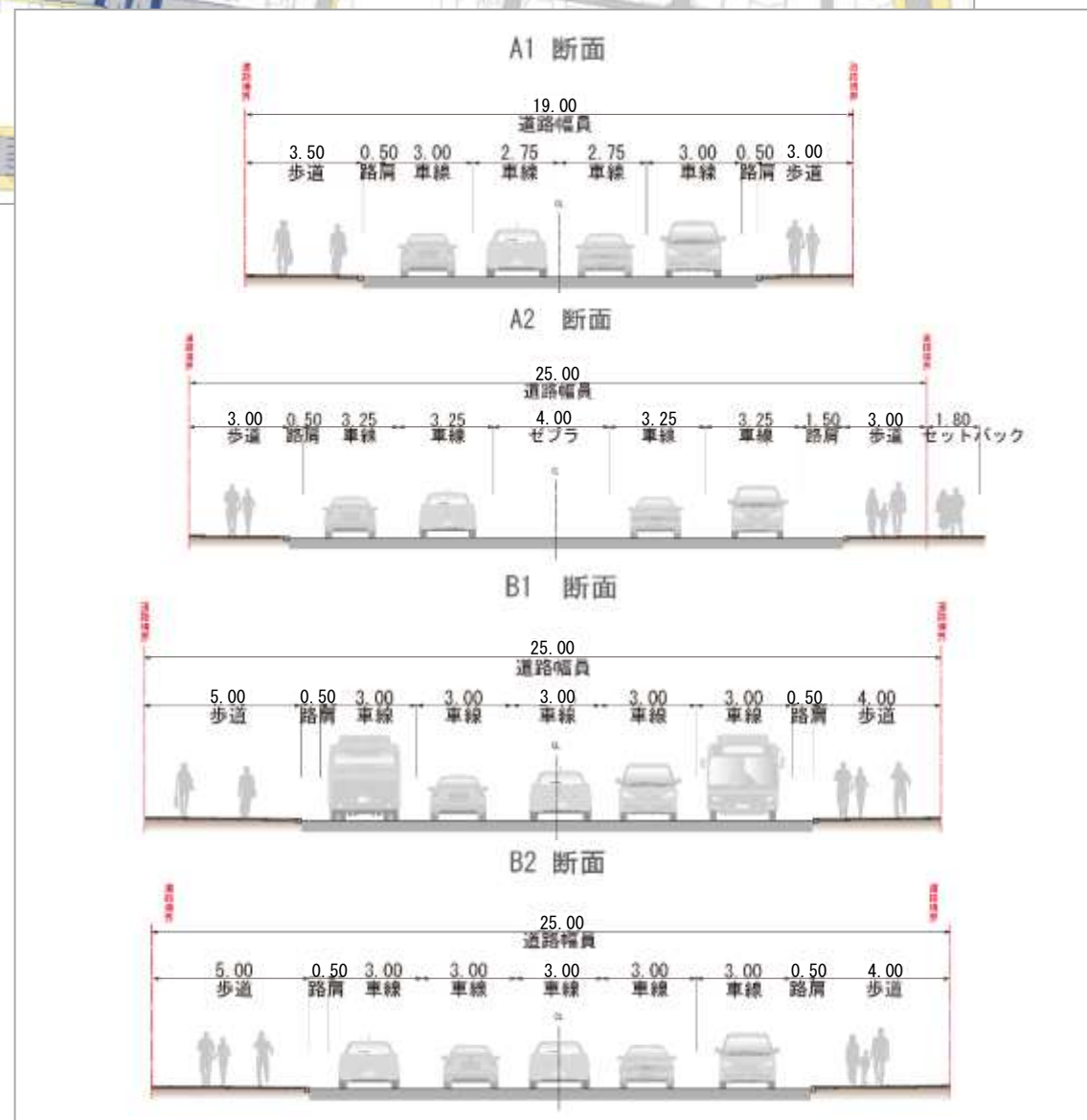


第4章 公共空間の再編計画

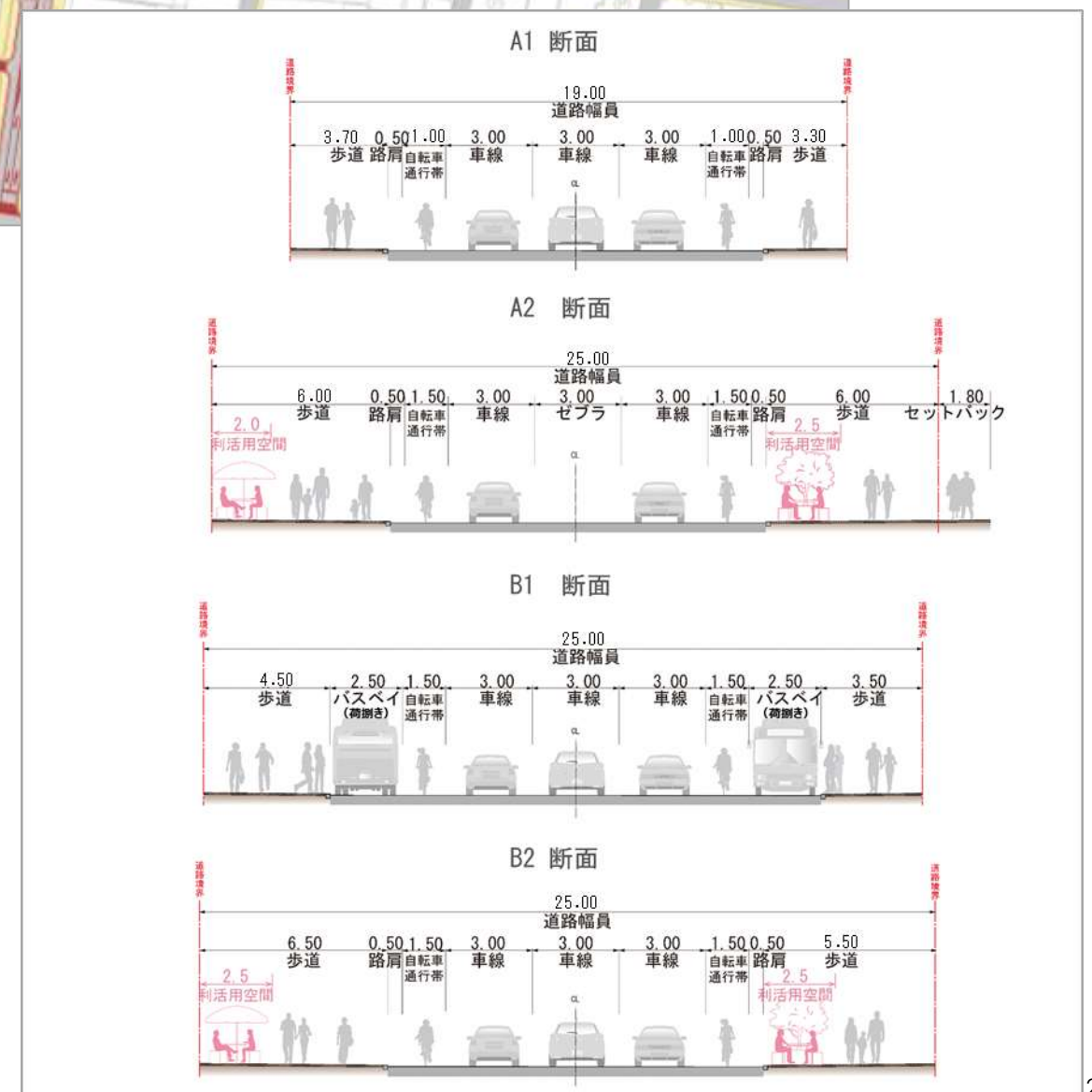
計画案のCheck

駅前街路の現況と計画案の道路横断構成の比較

< 現況 >



< 計画案 >



第4章 公共空間の再編計画

○整備方策

(1) 道路横断構成の見直し(車線減)

- ・(都)沼津駅沼津港線と(都)三枚橋錦町線の道路横断構成を見直し、車線減少・歩行者空間の拡大を図ります。
- ・合わせて、自転車通行空間の確保を図り、歩行者と自転車の交錯を低減し、歩行者が安全に歩行できる環境の創出を図ります。

今後の検討・検証事項

① 自転車通行空間等の断面構成の検討

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通行空間を設置し、表示等は、まちなみ景観に配慮した色・形態とします。

駅前街路の断面構成、整備形態等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動向も注視しつつ、関係機関と協議・調整を行いながら決定していきます。

② 荷捌き車両への対応

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、駅前街路の荷捌き実態を踏まえ、実状に応じた歩道切り込みの荷捌きスペースの確保を検討します。また、荷捌きスペースへの一般車停車を防ぐための交通規制や設え等について検討します。

③ 大手町停留所の取扱い

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による乗降場の確保を検討します。

※①②③については、地区交通施策の頁にも関連内容を別途記述しています。

(2) 沼津駅南口交差点の地上横断化

- ・駅前街路の車線減とともに交差点のコンパクト化を図り、地上横断化を行います。

今後の検討・検証事項

① 歩車分離

交差点の地上横断化に際しては、歩行者と車両の交錯による事故リスクを低減させることが重要です。特に左折車両は、歩行者の巻き込み事故リスクにつながるだけでなく、左折車両が多い場合には渋滞要因にもなり得るため、歩車分離を検討します。

② 地下道の階段上屋の扱い

交差点の地上横断化や、駅前街路の再編により駅とまちとの回遊環境を向上させるためには、交差点付近への十分な歩行者滞留空間や、歩行の支障とならない動線の確保が求められることから、階段上屋の撤去の可能性について検討します。



図. 道路横断構成の見直し(車線減)イメージ

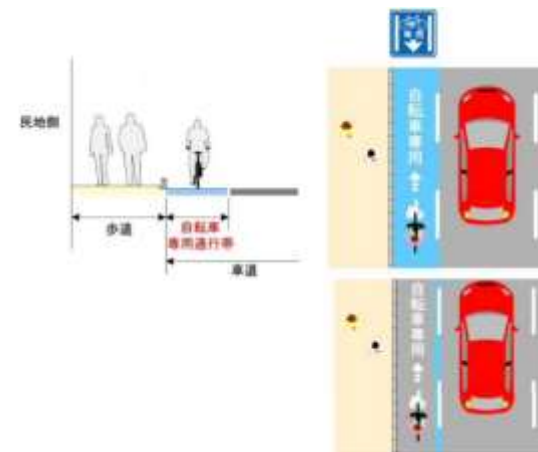


図. 自転車通行空間“自転車専用通行帯”

(出典：沼津市「沼津市自転車ネットワーク計画」H29.11)



図. 沼津駅南口交差点の地上横断化イメージ

計画案のCheck

アンケート調査による効果予測

【アンケート調査】

駅まち環状エリア来訪者に対して、**施策が実施された場合の行動について調査**し、公共空間再編整備計画における施策を**来訪者の意識の観点**から効果予測するもの。

アンケート調査の結果より、下記の事項が駅前街路の再編による効果として予想されます。

- ・駅まち環状エリアへ来訪経験のある方の**約7割が消費増加に寄与する行動変容が生じる**と回答(※1)
- ・駅まち環状エリアへ来訪経験のある方の**約9割が整備された駅前街路(整備した休憩施設等)を利用すると想定**されます(※2)。
- ・駅前街路での過ごし方としては、**飲食をすると回答した方が半数程度**と最も多く、次いで**周辺を散歩するや家族や友人と会話をする**などの利用が想定されます。

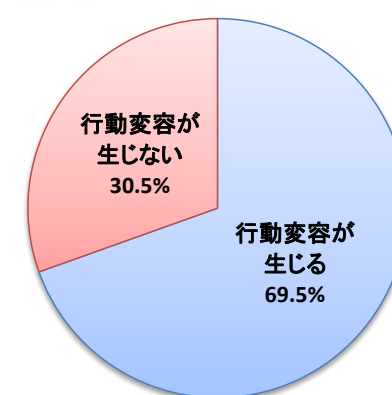


図. 駅前街路整備時に消費活動に寄与する行動変容が発生する来訪者の割合

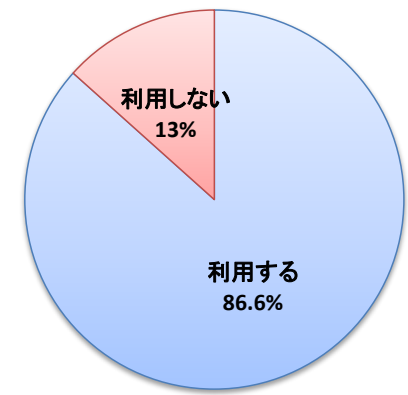


図. 駅前街路を利用する来訪者の割合

※1：来訪頻度の増加、滞在時間の増加、行動範囲の拡大のいずれかが生ずると回答された方を消費増加に寄与する行動変容と仮定し算出

※2：駅前街路の利用方法で利用しないと回答された方以外は、駅前街路を利用すると仮定し算出

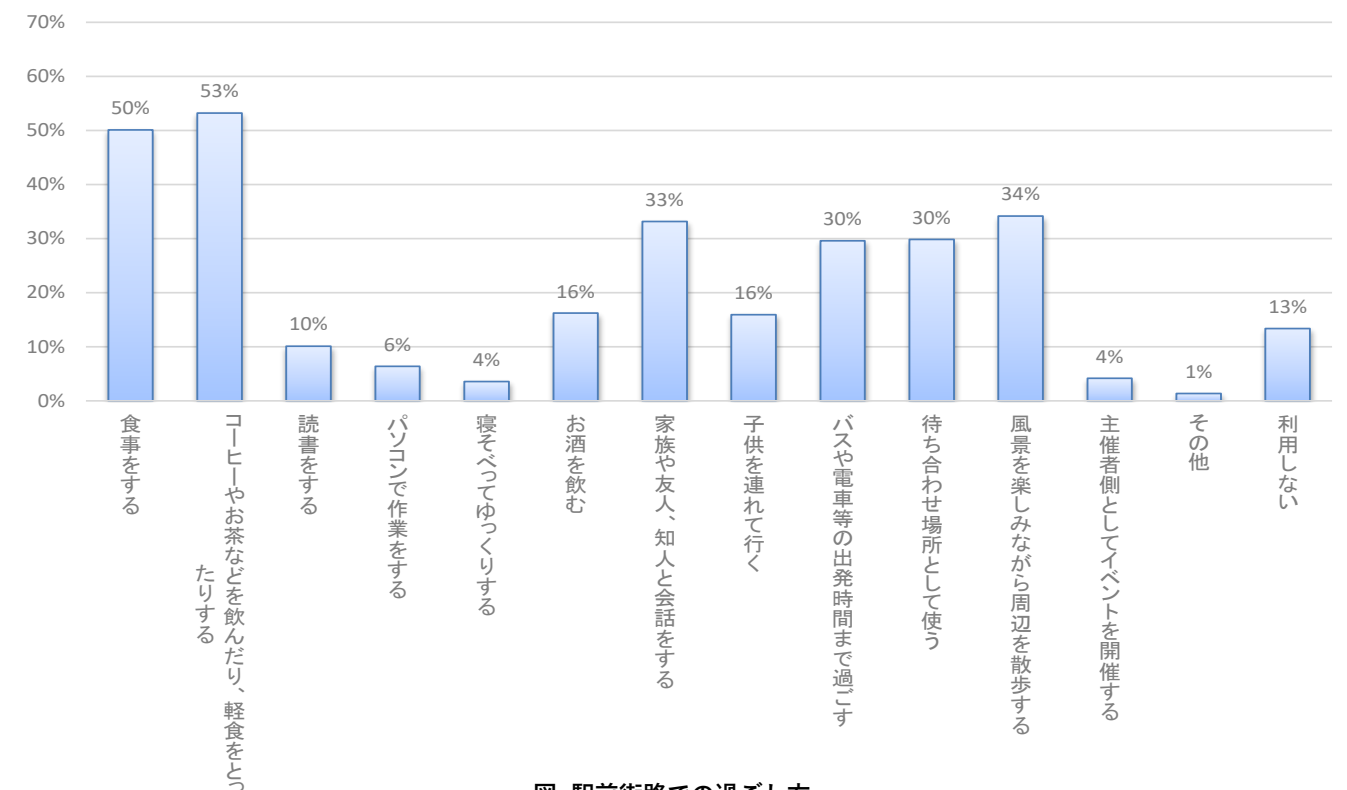


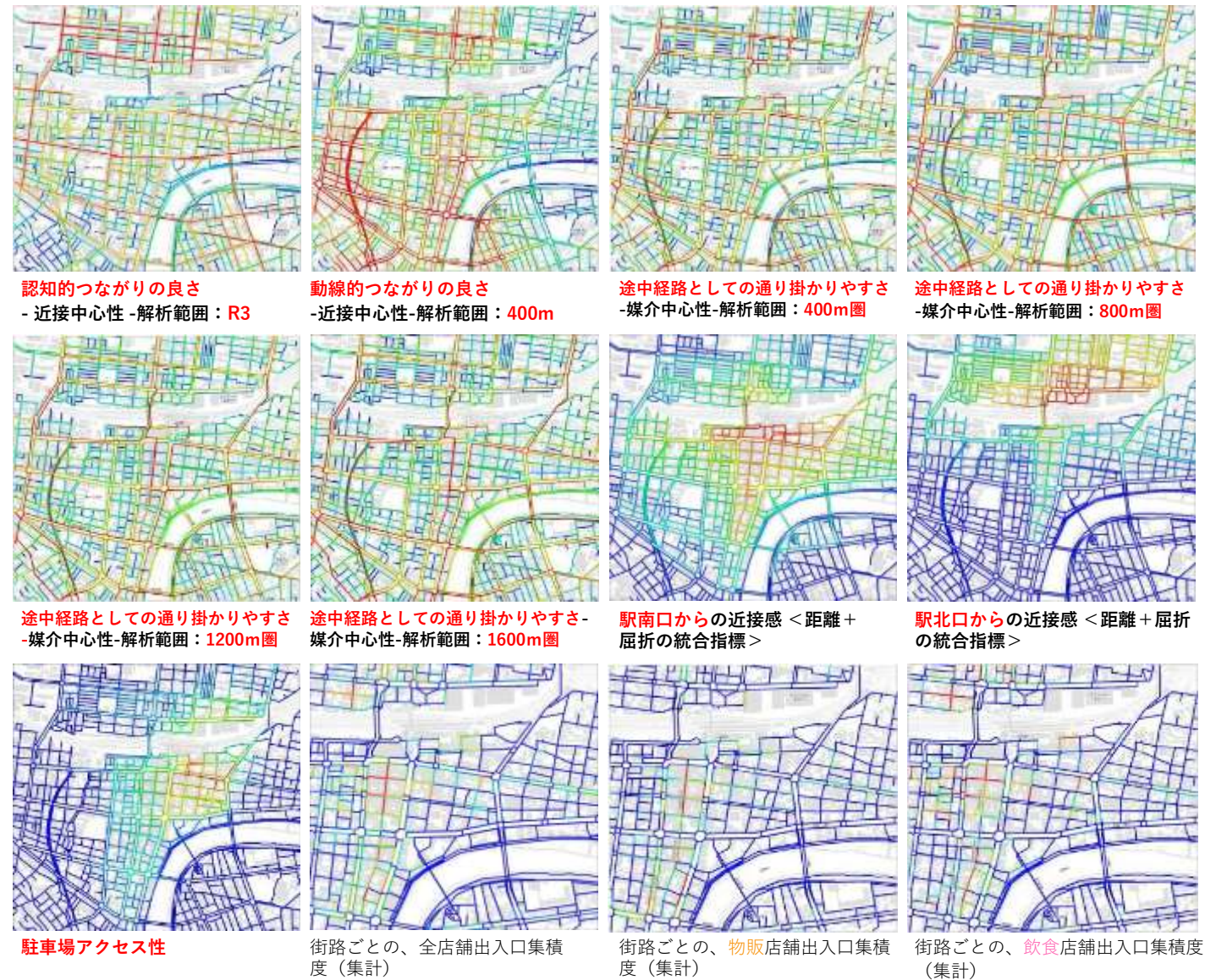
図. 駅前街路での過ごし方

第4章 公共空間の再編計画

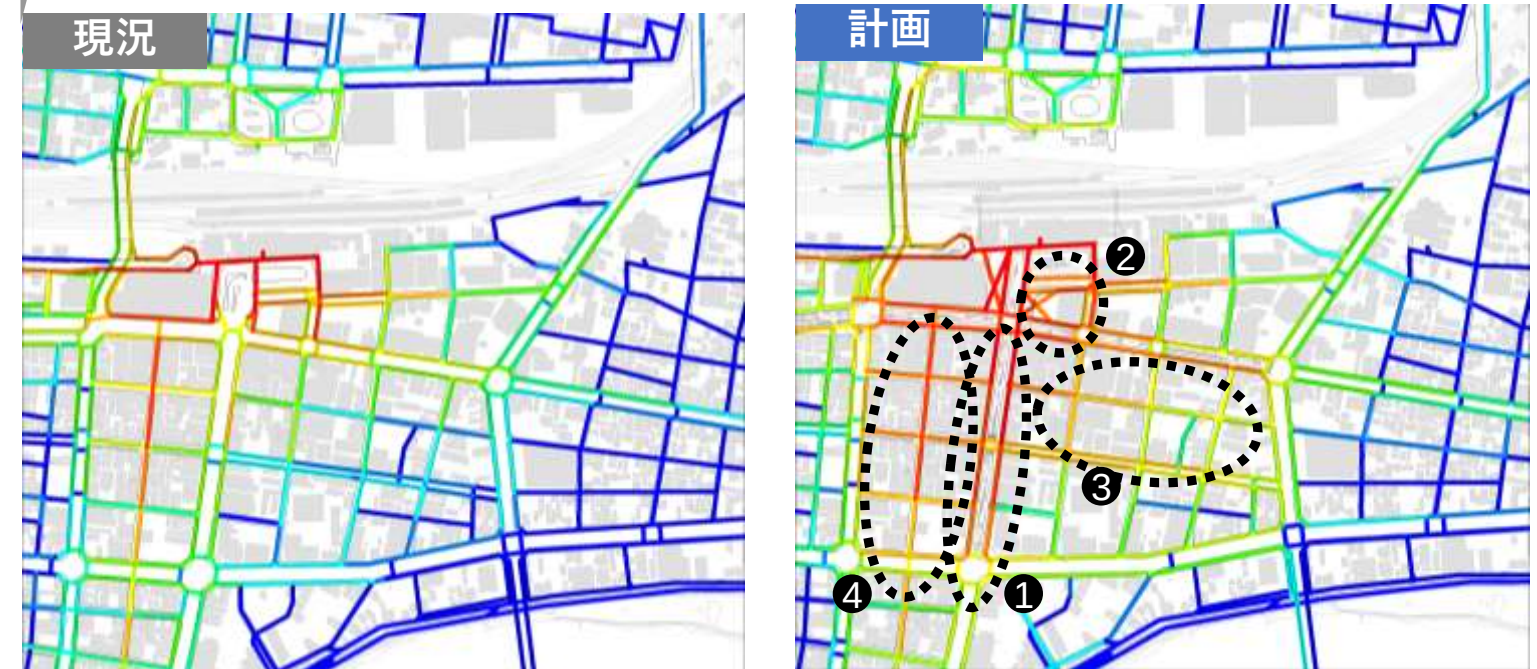
計画案のCheck

中心市街地周辺の街路構成における様々な空間特性の分析

人々の行動に影響を与える、下記の様々な「空間特性」を現況の空間に対して指標化・可視化し、それらの考察を基に、中心市街地のまちなかへの寄り付きやすさや、つながりの良さを分析。これらの特性を総合的に評価し、人通り分布と関連の深い指標を選択・組み合わせることで、公共空間再編により**人々がまちなかを歩く場所となる可能性の高さを数値化した「回遊ポテンシャル指標」**を算出し、考察を行った。



「回遊ポテンシャル指標」 による公共空間再編の効果と考察



- 駅前広場の再編、沼津駅南口交差点の地上横断化によって、**駅南口から街への動線が直線的につながり、広い範囲で指標値の向上が確認できます。**
- ① (都)沼津駅沼津港線の指標値が大きく向上しています。駅からの近接性が大きく向上したことが主な要因と言えます。
 - ② UR敷地において横断する動線が生まれるなど、当該街区周辺においても高い指標値を示しています。
 - ③ 飲食店舗などが点在しつつも、現況では比較的人通りが少ないエリアのポテンシャルの向上が期待できます。
 - ④ 仲見世商店街周辺も周りのエリアとのつながりが良くなるため、ポテンシャルの更なる向上が期待できます。

第4章 公共空間の再編計画

計画案のCheck

交通影響検証(交通シミュレーション)結果

- 中期における一般車乗降場の東西分散化、駅前街路の道路横断構成の見直し、沼津駅南口交差点の地上横断化の実現可能性を確認するため、周辺道路・交差点への影響を検証しました。
- 静的解析の結果、整備方策の実現可能性が確認されたため、車両の動きをモデル化し、時間の推移の伴う変動(リアルタイムの変化)を再現・予測、交通流の状況を可視化した動的解析も実施し、実現可能性を確認しました。

(1) 静的解析

<混雑度>

- 駅前街路の2車線化による、周辺道路への大きな影響は確認されませんでした。しかし、混雑度が増加している路線があるため、詳細な検討が必要です。



図. 混雑度の検証結果

<交差点需要率>

- 現況信号現示における各交差点需要率は0.9を下回っており、交差点処理は可能と言えます。ただし、右折滞留長や信号現示などについて詳細な検討が必要です。

表. 交差点需要率の検証結果

交差点	需要率	判定
あまねガード南	0.424	OK
三枚橋町	0.635	OK
上本町	0.294	OK
大手町	0.620	OK
三園橋	0.795	OK

混雑度：道路の混み具合を示すものであり、交通量と交通容量から算出されます。(混雑度=交通量/交通容量)

交差点需要率：単位時間内に交差点が信号で処理できる交通量に対し、実際に流入する交通量の比率で、一般的に0.9を上回ると交通を処理することが難しいと言えます。

(2) 動的解析(ミクロ交通シミュレーション)

- 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りました。
- 微増に留まった要因として、一般車乗降場の東西分散配置で駅前街路の交通負荷が減ったこと、駅前街路の車線減で、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ます。
- 交差点①の信号現示の調整、交差点①・②の信号現示を連動調整することで交差点①(北側)の滞留長は改善されることを確認しました。
- 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**と言えます。

表. 動的解析のケース設定

ケース	ネットワーク	OD	信号現示
現況	現況ネットワーク ((都)三枚橋錦町線、(都)沼津駅沼津港線4車線)	現況	現況
中期	中期ネットワーク (上記駅前街路2車線 南口交差点地上横断化)	現況 ※1	現況 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 13 m に必要な歩行者専用青信号(青点滅の合計で 20 秒)を確保

表. 動的解析結果“滞留長”

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)
現況	北：391m 東：112m 南：28m 西：98m	北：14m 東：48m 南：35m 西：45m	北：522m 東：14m 南：39m 西：66m
中期	北：416m 東：127m 南：36m 西：71m	北：12m 東：56m 南：40m 西：33m	北：517m 東：21m 南：36m 西：81m
中期 (信号現示調整)	北：407m 東：119m 南：40m 西：92m	北：12m 東：57m 南：40m 西：59m	北：519m 東：22m 南：34m 西：66m



図. 動的解析の対象範囲

赤字：現況より増加

青字：現況より減少した値を示す。

(参考) (都)沼津駅沼津港線に横断箇所を増設した場合の効果検証

(都)沼津駅沼津港線の東西のつながりが弱いという現況課題に対して、横断箇所を増設することが対応案として考えられます。そこで、交通処理上クリアしなくてはならない課題はあるものの、空間特性的に見た際の横断歩道増設の効果を検証しました。

増設しない場合



増設した場合



- 東西方向のつながりが良くなり、特に**東側街区のポテンシャルが向上**します。
- ① 飲食店舗等が多く立地する東西街路が連続的につながることにより、東西街区の一体感が向上することが期待できます。

(参考) 地下道の上屋が歩行動線に与える影響

<撤去>



<存置>



- 階段を存置すると、**駅南口交差点周辺での屈折が生じる**ことにより、全体の指標値が低下します。
 - ① 駅から街への主軸が非常に細い筋のようになります。
 - ② 沼津駅南口交差点から東側の指標値が特に低く、平面横断化の恩恵を受けにくくなります。
 - ③ 交差点において動線が2つに分かれることで、空間認知上の一体感が弱まります。
 - ④ 駅から(都)沼津駅沼津港線を南に進む動線において、車道側の方が指標値が高く示されています。歩道の状況によっては、建物側から離れて歩いてしまうことになります。
- 以上より、地下道の上屋の撤去が空間特性上、好ましいと考えられます。

第4章 公共空間の再編計画

4-4 地区交通体系の再編

地区交通体系

「交通手段やヒトの
回遊の再編」

再編方針

”歩き”を最優先に、安全や使いやすいを
意識した交通体系へ

- ・ 公共交通や車などからの乗り換えを意識した整備・交通の誘導
- ・ 安全な歩行環境と快適な自転車走行との両立
- ・ 荷捌き動線の整理や交通規制による歩きやすい環境づくり

地区交通体系の再編に当たっては、再編方針や空間タイプとして整理した各道路の機能の評価・目指す方向性を意識し、中期で目指すまちづくりシナリオに示す歩行者回遊動線や地区交通の動線の実現に向けて必要な施策に取り組むことで、駅まち環状エリア内におけるヒトの移動の快適性を向上させていきます。

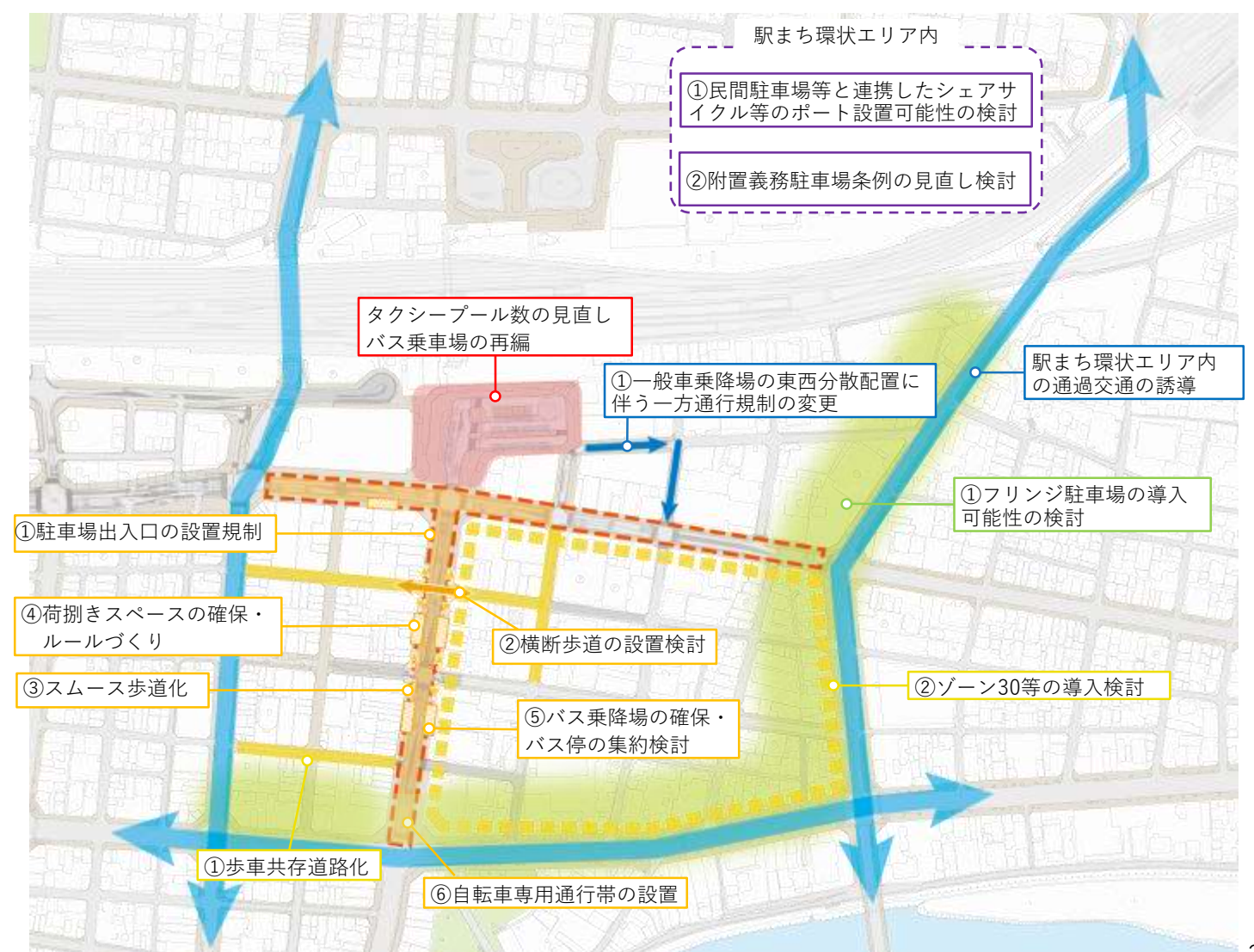
(1) 地区交通の動線図

- ・ 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ます。
- ・ 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し、安全な歩行環境確保との両立を意識します。
- ・ 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します。



(2) 地区交通施策の方針

- ・ 中期で目指す歩行者回遊動線や地区交通の動線を創出するために必要となる地区交通施策の方針は、下図のとおりです。
- ・ 各施策の内容、考え方等は次頁以降に示しますが、公共空間再編整備計画策定以降、この方針に基づき関係者とともに検討・協議を重ねながら、施策の具体的な内容を決定していきます。



第4章 公共空間の再編計画

(3) 地区交通施策の取組内容

■ 駅前街路／シンボルロードに関する取組



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、歩行者と自動車の錯綜を防ぎ、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。

【事例】（松本市）

- 住民が自主的に定めたまちづくりのルールを推進するため、多くの来街者が回遊する通り等において、出入口設置の規制を実施。（駐車場配置適正化区域の設定による届出制度の運用）



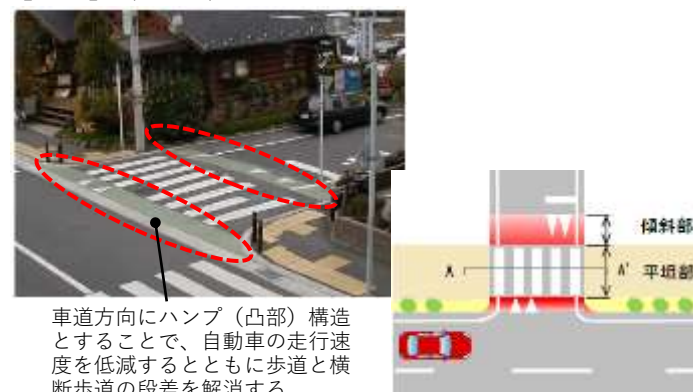
② 横断歩道の設置検討

- （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、駅前街路と生活道路の交差点部について、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。

【事例】（藤沢市）



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。

【事例】 松山市：花園町通り



（参考）荷捌きルール事例（東京都）

- 交通渋滞の一因となる路上での荷捌きを解消するため、コインパーキングを活用して荷捌きスペースを確保する取組を実施
- 平成15年度から試行を重ね、駐車場事業者の協力を得て、575箇所の駐車場（令和3年3月）をどの駐車マスでも荷捌き可能な「荷さばき可能駐車場」として指定
- 物流事業者は荷捌き可能駐車場から横持ちで荷捌きを実施



（参考）荷捌きルール事例（豊島区：南北区道周辺）

- 安全で快適な歩行者空間の創出と荷捌き車両への対応を両立するため、地域の荷捌きルールを策定（南北区道周辺荷捌きルール）
- 策定に当たって、当該地域の荷捌きに関わる多様な主体が参画した協議会を設立し、議論を実施

荷さばきルール		荷さばきルールの概要
ルール1 荷さばきの時間帯・曜日	ルール1-① 荷さばきの時間帯や曜日に関するルール	・車両通行禁止規制の時間帯に車両で進入して荷さばきを行わない ・歩行者の多い土曜日・日曜日の12～19時を避けて荷さばきを実施する ・荷主側で荷受けの時間を指定することで、歩行者が少ない時間帯での荷さばきを推進する ・荷主は、できる限り歩行者が少ない平日に配送日を設定する
	ルール1-② 荷さばきの所要時間に関するルール	・できる限り短時間での荷さばきに努める ・荷受人は商品の受領に協力する ・配送者に商品の陳列や整理などの荷さばき以外の作業を行わせない ・荷主は可能なものはなるべくまとめて注文し、集配送の回数を減らす
ルール2 荷さばき時の駐車場所	ルール2-① 荷さばき時の駐車場所に関するルール	・駐停車禁止場所など、歩行者やまちの活動に支障を与える場所での荷さばきを行わない ・安全に荷さばきができる場所（時間貸し駐車場やパーキング・メーター、共同荷さばきスペースなど）で荷さばきを行う ＜推奨する駐車場所の優先順位＞ ①時間貸し駐車場や共同荷さばきスペースなどの路外 ②パーキング・メーター ・横持ち時は歩行者に注意し、安全な荷さばきに努める ・荷主からも運送事業者やドライバーに適切な場所で荷さばきを行うよう働きかけを行う
	ルール2-② 民間の駐車場を利用する際のルール	・各駐車場の駐車場管理規程等のルールを遵守して適切に利用する
	ルール2-③ 共同荷さばきスペースを利用する際のルール	・共同荷さばきスペースの利用ルールを遵守して適切に利用する



第4章 公共空間の再編計画

⑤ バス乗降場の確保・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併せて検討します。



(参考) スマートバス停事例 (熊本駅白川口駅前広場)

- IoT技術を搭載したスマートバス停は、時刻表やバスの位置情報を表示するほか、緊急時には注意報や警報などの表示にも活用。
- また、5つのバス事業者の情報が時間順に表示される。

出典：https://ligare.news/story/kumamoto_yedigital_mtech/

1 時刻表

直近の時刻表の文字を大きく表示することで見やすさをアップ!

2 バス接近表示

バス停に停車予定のバスの現在位置が確認でき安心!

3 豊富な情報

お知らせや案内、緊急時には注意報・警報などを表示することで、情報弱者を支援。

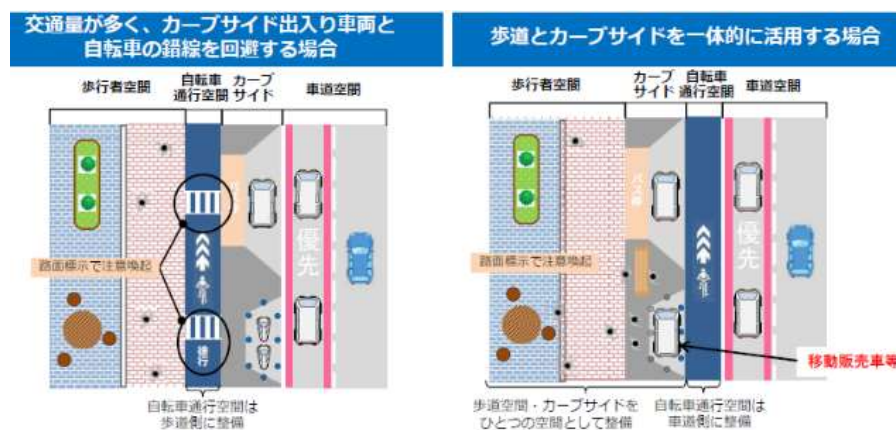


⑥ 自転車専用通行帯の設置

- 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、自転車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。

【事例】(東京都)

自動運転社会の普及やカーブサイド(道路空間の路肩側)の活用を踏まえて、自転車通行空間のあり方についても検討。
(自動運転社会を見据えた都市づくりのあり方検討会)



■生活道路A/Bに関する取組



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、歩行者と自動車が共存できる空間を創出します。

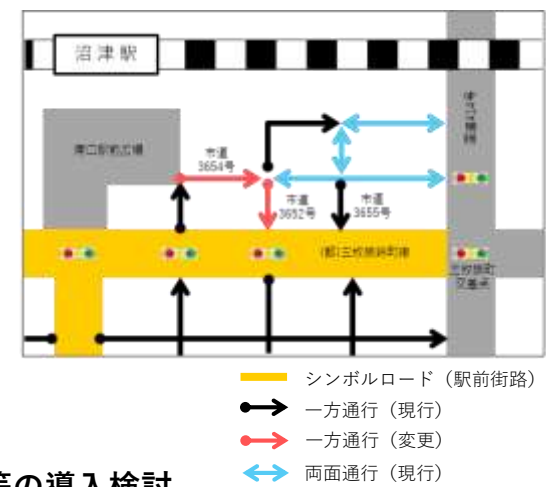
【事例】(品川区:旧東海道品川宿)

- 地区における回遊性の向上を図るため、面的な景観整備と併せて、歩行環境の改善を実施
- 車線幅員を5mから3mへ削減し、路側帯(歩行空間)を拡大するとともに、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している。



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。



■地区全体に関する取組



- 33

第5章 今後の取組の進め方

公共空間の再編は、生み出した空間を住む人・訪れる人が利活用することで、まちの活性化につなげていくための一手段であり、常に当該空間を「誰が活用するか」を意識しながら、整備を進めて行く必要があります。

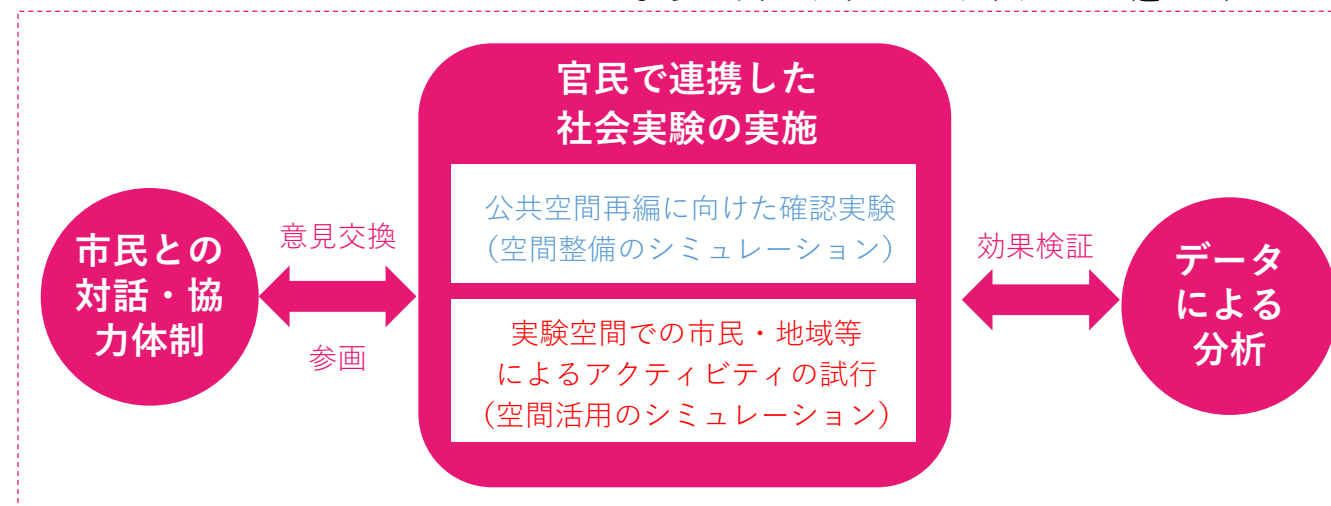
このため、以下の点に留意し、社会実験を通じて再編の取組を推進していきます。

(1) 社会実験を通じた「効果検証サイクル」

- ・まちづくりシナリオに沿って再編を進めて行く際には、市民とのコミュニケーションによりその内容を周知し、協力関係を築くことはもとより、計画に基づく具体の整備に向けて社会実験を行い、得られたデータを可視化し、広くその効果等を共有していきます。
- ・まちづくりシナリオの各ステップにおいて、市民との対話・社会実験・効果検証のサイクルを重ねながら、計画や事業内容の見直し・改善を含め、効果的な再編につなげていきます。

効果検証サイクルイメージ

まちづくりシナリオのステップでの一連のアクション

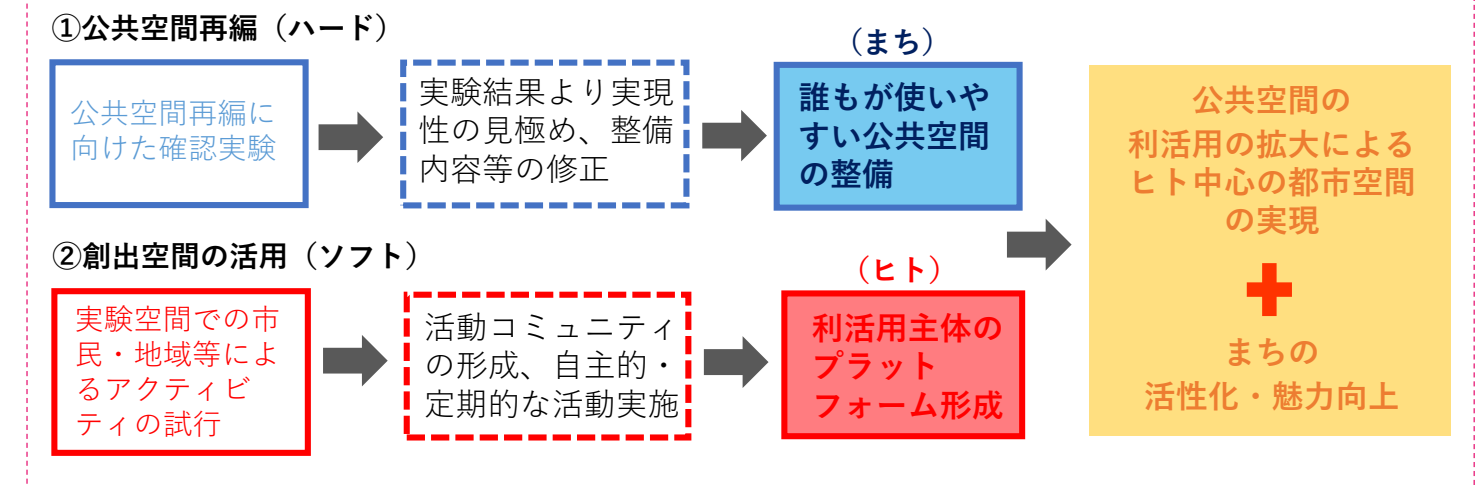


ステップの進展・計画のアップデート

(2) 社会実験を通じたまち・ヒトづくり

- ・社会実験には、公共空間再編（ハード）を進めるためのシミュレーションと、創出空間の活用（ソフト）に向けたシミュレーションという2つの目的があることから、ステップごとにこの2つの目的を意識して、官民で連携しながら社会実験を行っていきます。
- ・とりわけソフト面を意識して取り組む際には、「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することで、まちに関わるきっかけや携わる人を増やしながらか、”つくる”整備だけでなく、”つかう”ことでの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きます。

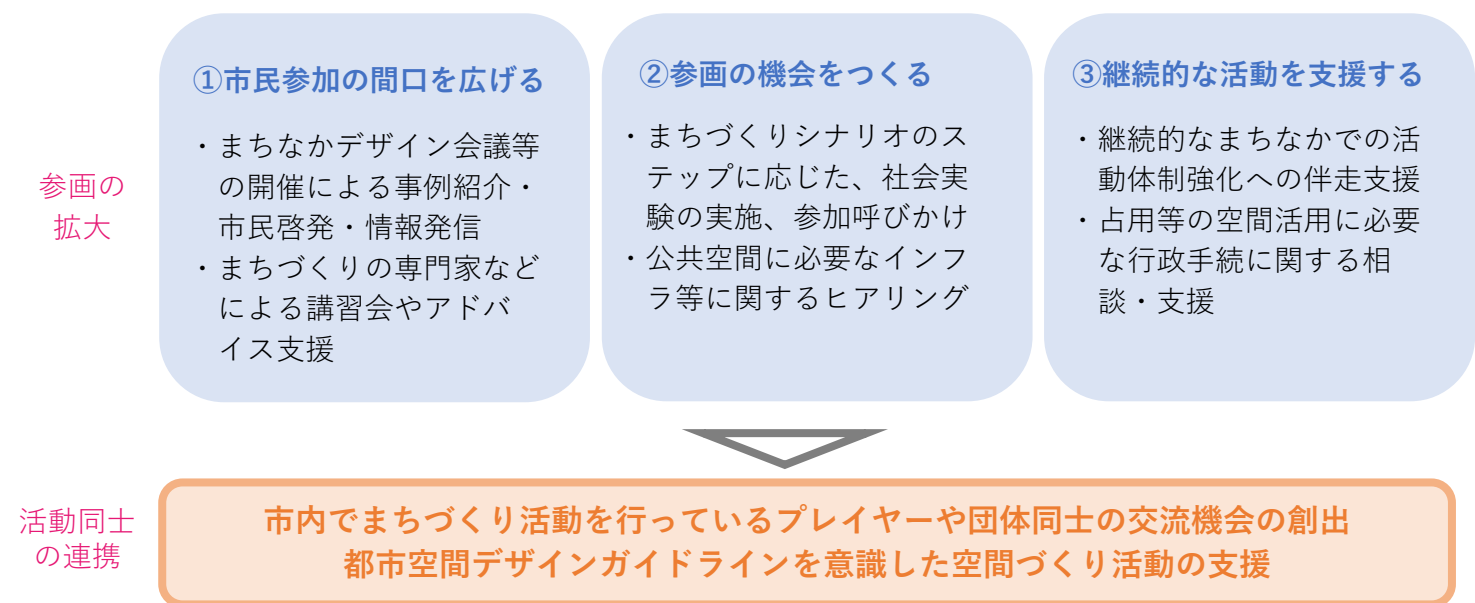
社会実験を通じたまち・ヒトづくりのイメージ



(3) 誰もが参画・チャレンジできる仕組みづくり

- ・沼津市では、これまで民間支援まちづくりファンドによる活動支援やリノベーションの取組など、公民連携のまちづくりを進め、公園や河川、道路などの公共空間を活用した、民間主体によるにぎわい創出活動を支援してきました。
- ・今後、駅まち環状内をヒト中心の空間に再編し、まちの活性化につなげていくためには、当該エリア内で生み出される空間を、既に活動を実践している人々の新たな舞台として提供するだけでなく、当該エリア内でのプレイヤーを新たに増やし、活動を広げていく必要があります。
- ・このため、ソフト面を意識した社会実験の実施に向けては、空間を活用したいと思う人が自分のやりたい活動にチャレンジできる「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いきます。

市民や民間事業者のまちづくり活動のサポート施策



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へ