

第4章 公共空間の再編計画



① 公共空間全体の再編方針

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

<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

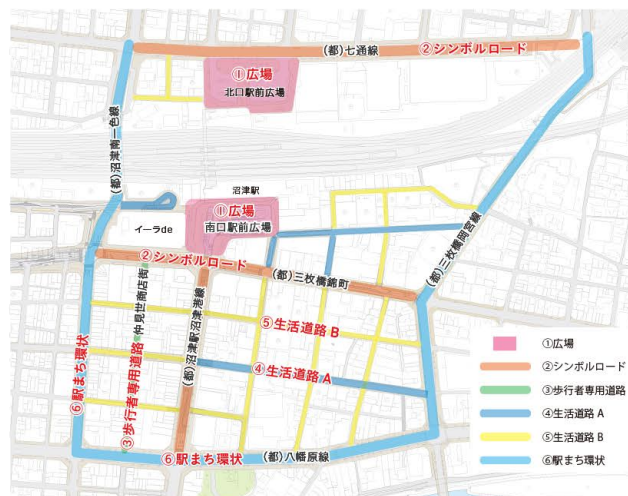
<駅前街路>

駅からまちへ、まちから駅へと歩きたくなる街路空間へ

<地区交通体系>

“歩き”を最優先に、安全や使いやすさを意識した交通体系へ

■ 公共空間の性格付けによる分類



空間タイプのイメージ



広場



シンボルロード



歩行者専用道路



生活道路A



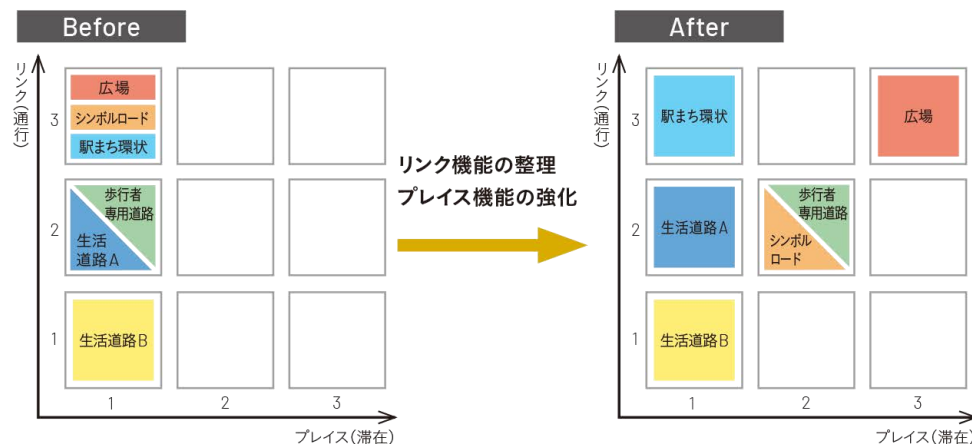
生活道路B



駅まち環状

■ 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

広場

駅前広場

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。

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。

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

駅前街路

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。

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

② 駅前広場の再編

駅前広場 「居場所の再編」

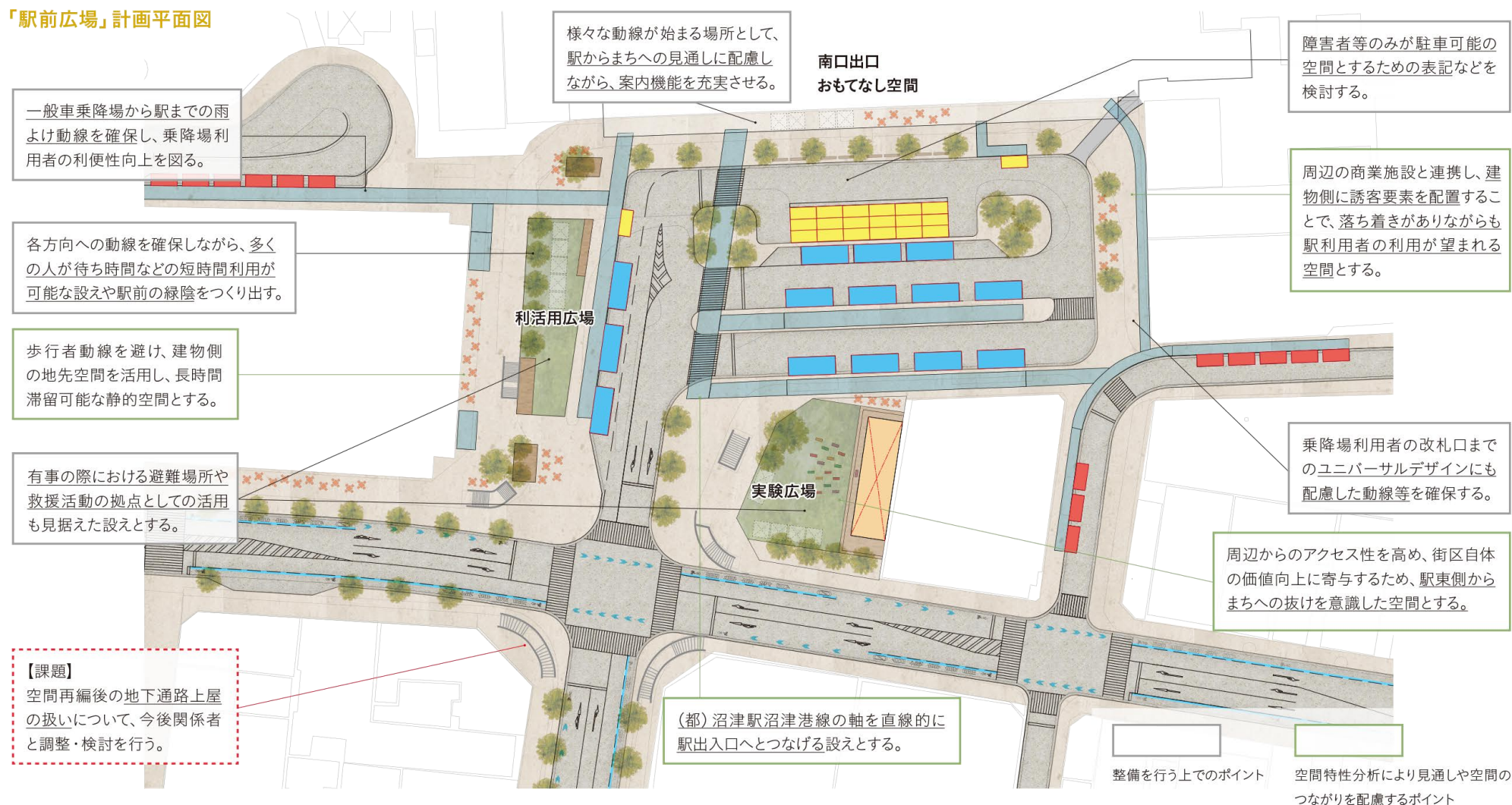
再編方針

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、交通機能の配置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



■ 現況と計画案の比較

交通機能の配置

<現況>



- ・一般車乗降スペース数：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>



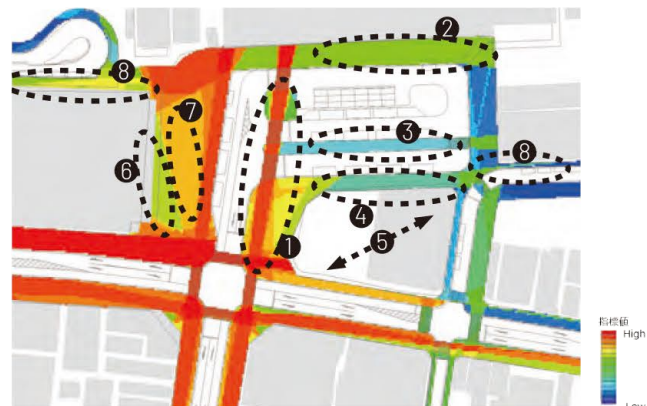
- ・一般車乗降スペース数：14台（西側：6台、東側：8台）
- ・乗降場から改札までの距離：約75m（一番駅に近い乗降場から）

空間特性分析（アクセス性指標）

<現況>



<計画案>



- 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、低い指標値の方が、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、活動のし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、周辺のアクセス性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、比較的高いアクセス性が確保されています。

駅前広場全体のデザイン

洗練されたベースデザイン

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。



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。

● 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。



<歩行者空間の拡大と利活用空間の創出イメージ>

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。

	項目	現況	中期
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	24	18
一般車	乗車	6程度	14程度
	乗車	1	1

※関係者等との協議・調整を踏まえて、決定します。
<交通施設数の見直し案>

今後の検討・検証事項 ～交通施設数の見直し～

1. バスバース削減に向けた検討

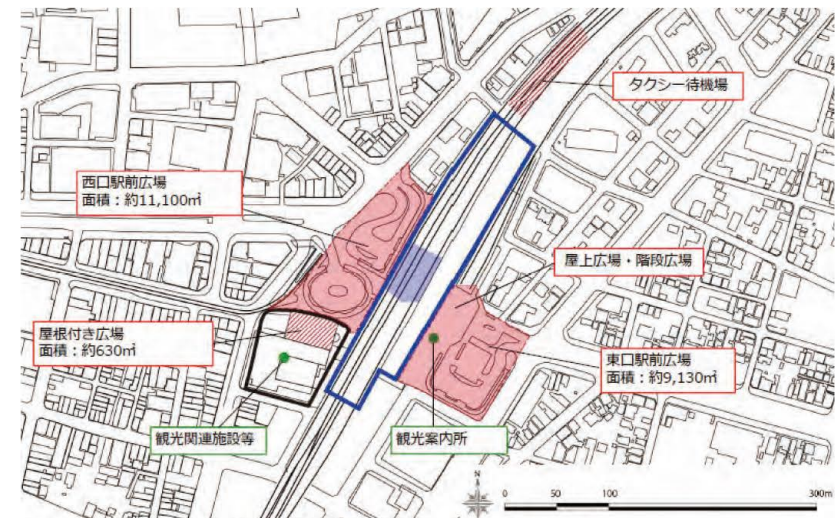
路線バス乗り場の再編に向けて、バス事業者によるダイヤ調整や運用上の工夫が必要になります。併せて、ダイヤ調整の場となる一時待機スペースの駅前広場内・外での確保等についても検討を行います。

2. タクシープール削減に向けた検討

タクシーの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」導入等の研究を進めます。

(参考) 全国の実証事例 福井駅西口(福井市)

- ・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。
- ・福井駅西口では、駅前広場の再編整備にあたって、タクシープール数を適正数に是正するとともに、高架下にタクシープールを整備し、ショットガン方式で運用することで、駅前にゆとりある歩行者空間の確保を実現しています。



<福井駅周辺図> 出典:国土交通省

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東西2か所へと分散配置し、沼津駅南口交差点や駅前街路の交通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。



<現況の一般車乗降場>

駅前広場再編に向けた課題

- ・車両動線の交錯及び沼津駅南口交差点への交通負荷

現在の駅前広場への動線は、バス・タクシーと一般車で同一であり、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。

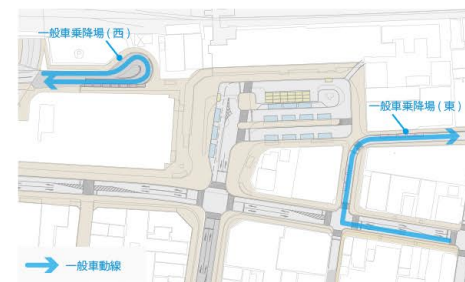
- ・一般車乗降場の不足

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、広場内で縦列による滞留や、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 ～一般車乗降場の東西分散化～

1. 周辺道路への影響確認

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（交通の円滑性・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ます。



<一般車乗降場の東西分散化イメージ>

2. 駅舎までの歩行者動線の検討

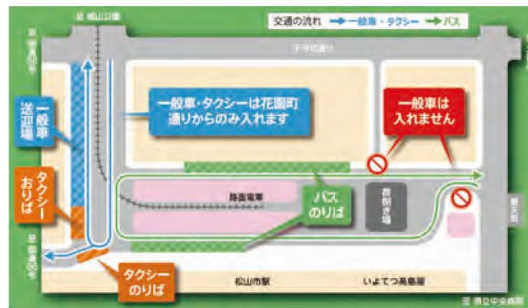
一般車乗降場が現況より離れた位置に配置されるため、天候に左右されない環境整備やユニバーサルデザインの観点などから、駅舎までの歩行者動線について検討を行います。

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への進入に関する、ルールづくりや案内表示など、必要な対応の検討を行います。

(参考) 全国の実験事例 松山市駅(松山市)

- ・「歩いて暮らせるまちづくり」を進めるため、松山市駅前広場の整備を行い、公共交通の利便性の向上やにぎわい空間の創出により、中心市街地の活性化につなげることを目指しています。
- ・この広場整備によって生じる交通への影響やにぎわい創出の効果などを分析・評価し、今後の整備に反映させるため、社会実験を実施しました。(令和3年11月8日～21日)
- ・社会実験では、整備構想を踏まえ、広場内の一般車の通り抜けの制限やタクシー乗り場の移動を行い、休日には、広場をにぎわい空間として活用することで、交通のにぎわいの検証を実施しています。



<社会実験時の交通規制等の概要>



<整備構想イメージパース> 出典：松山市

