

3 駅前街路の再編

駅前街路 「骨格(道路)の再編」

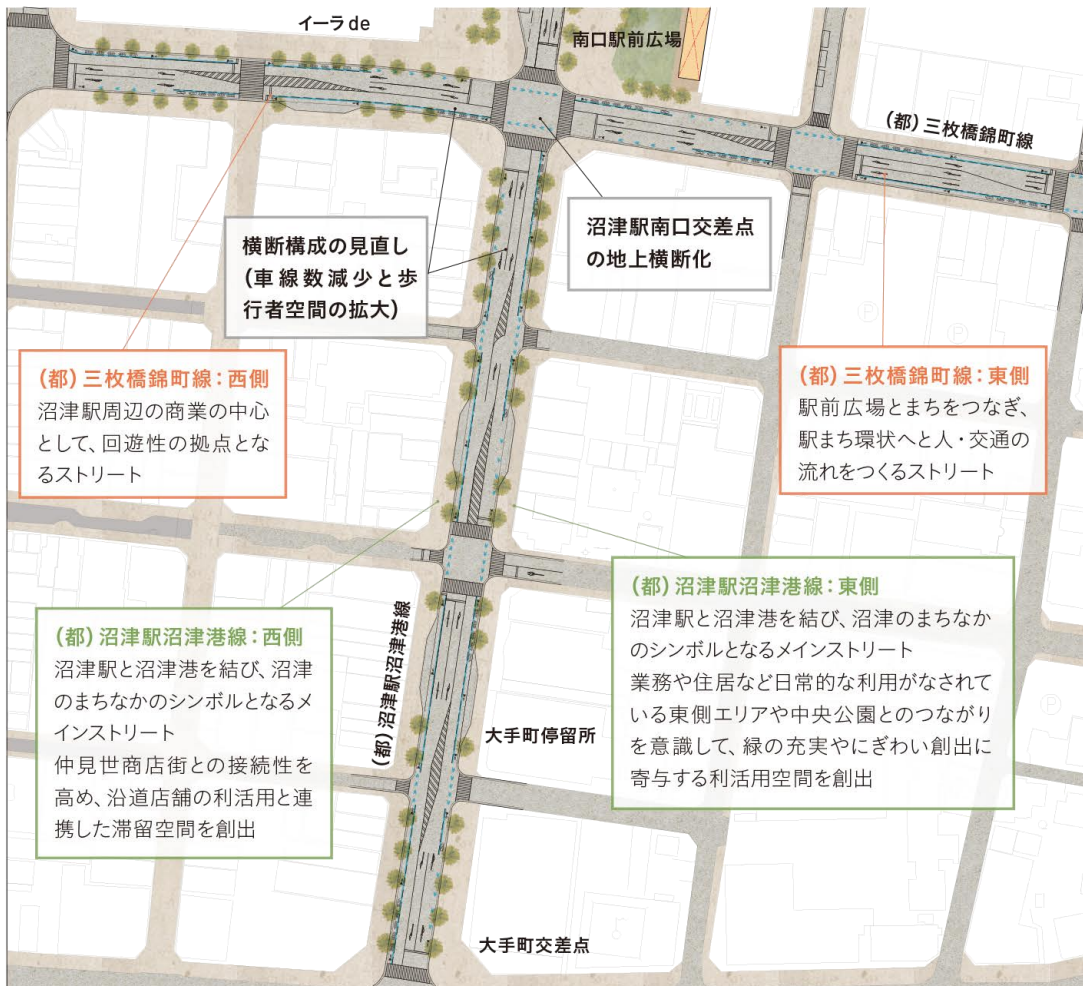
再編方針

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を実現する空間形成

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で、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

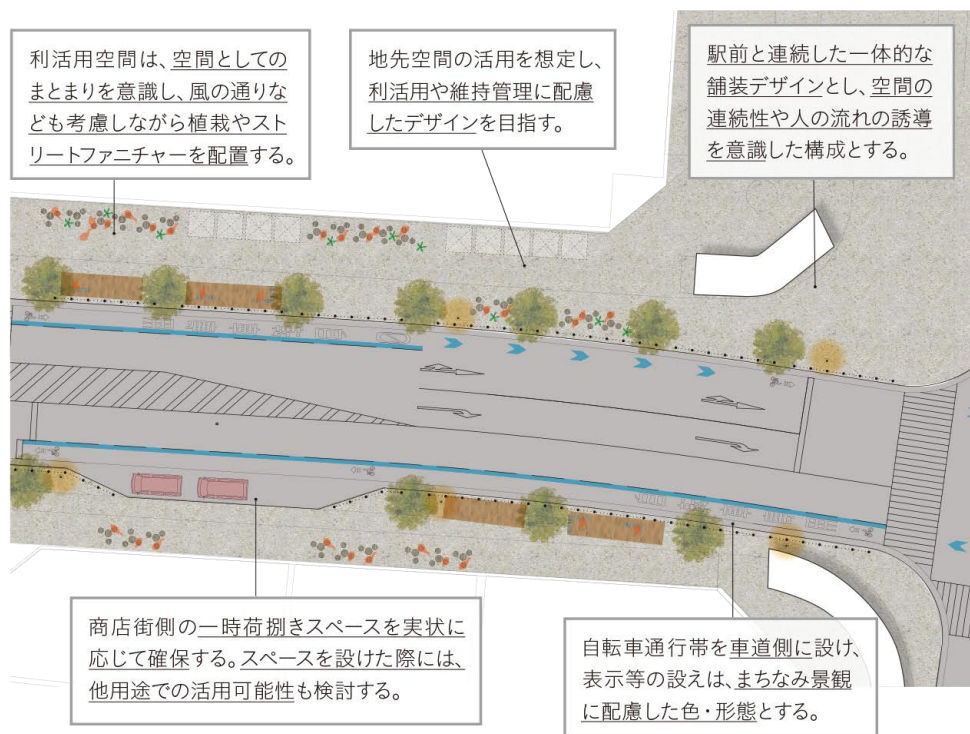


(都) 三枚橋錦町線の空間デザイン方針

- ・歩行者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、駅とまち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、快適な歩行者空間を目指す。

イーラde前区間 計画平面図

整備を行う上でのポイント



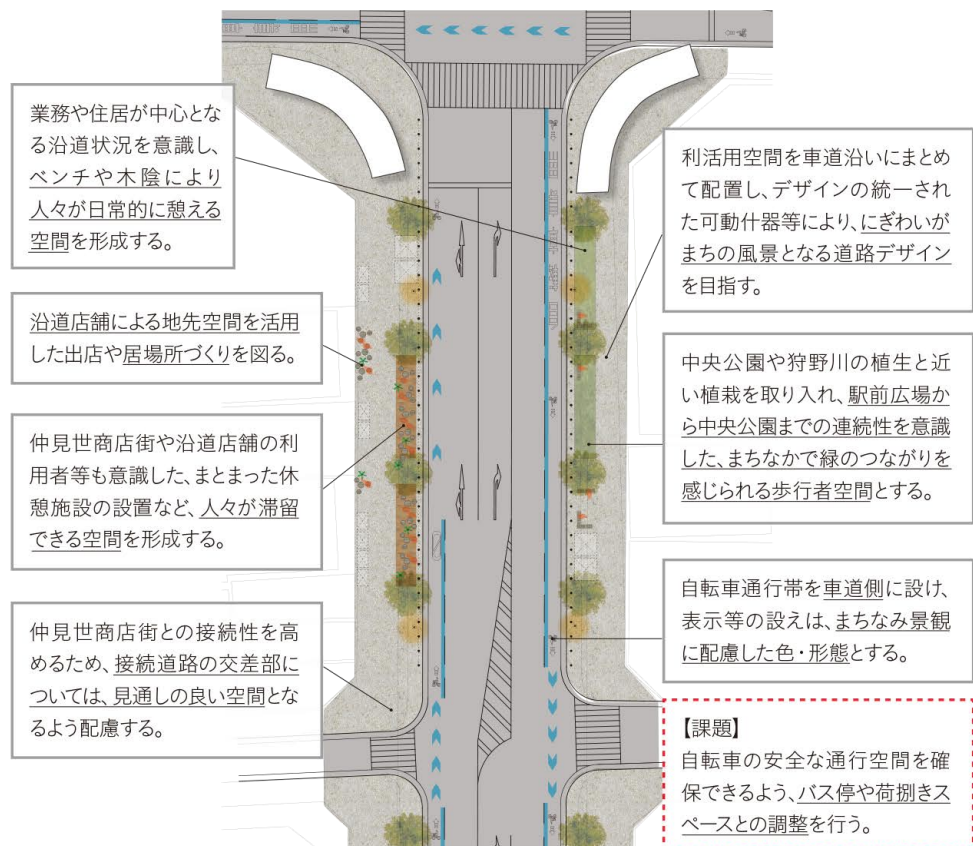
【課題】
荷捌きスペースを設ける場合の位置や運用ルール、自転車との錯綜などへの対策等については、今後関係者と調整・検討を行う。

(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積み出すことで、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

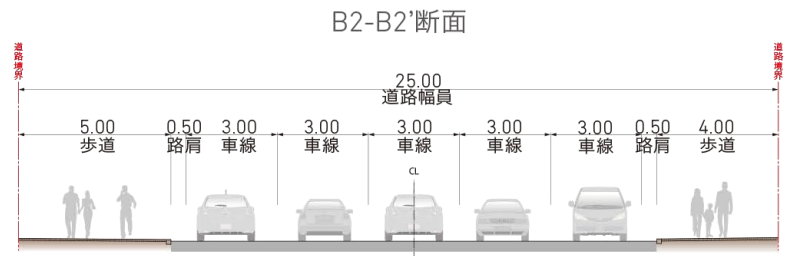
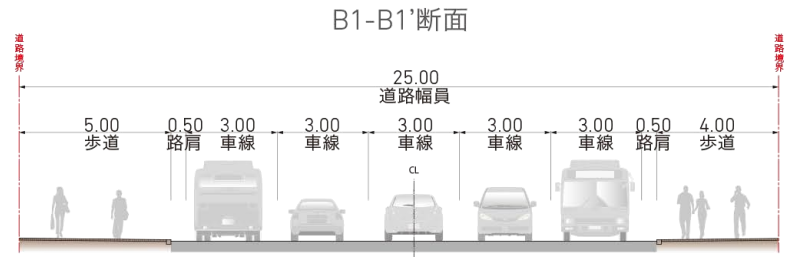
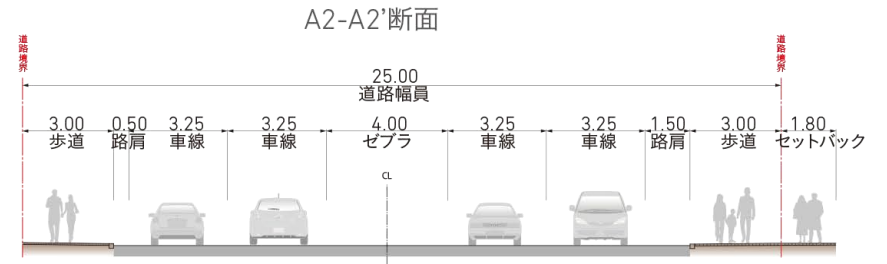
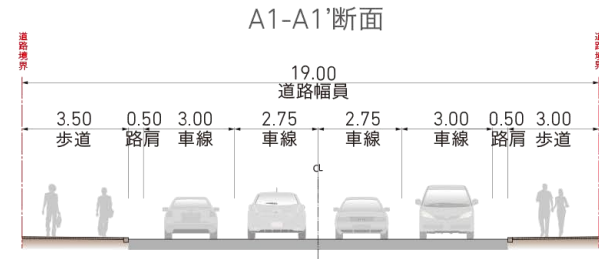
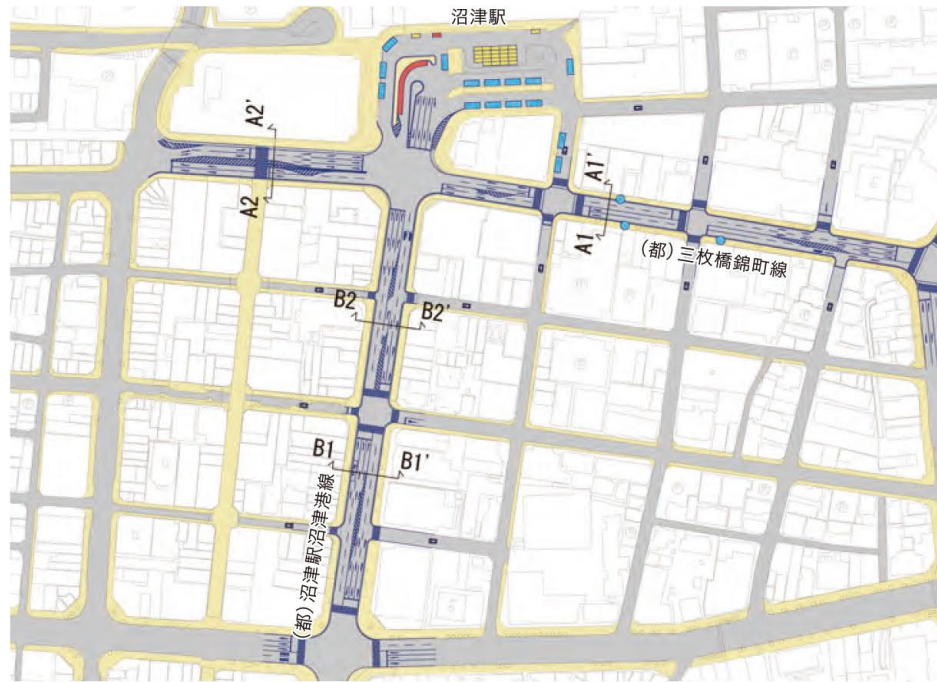
整備を行う上でのポイント



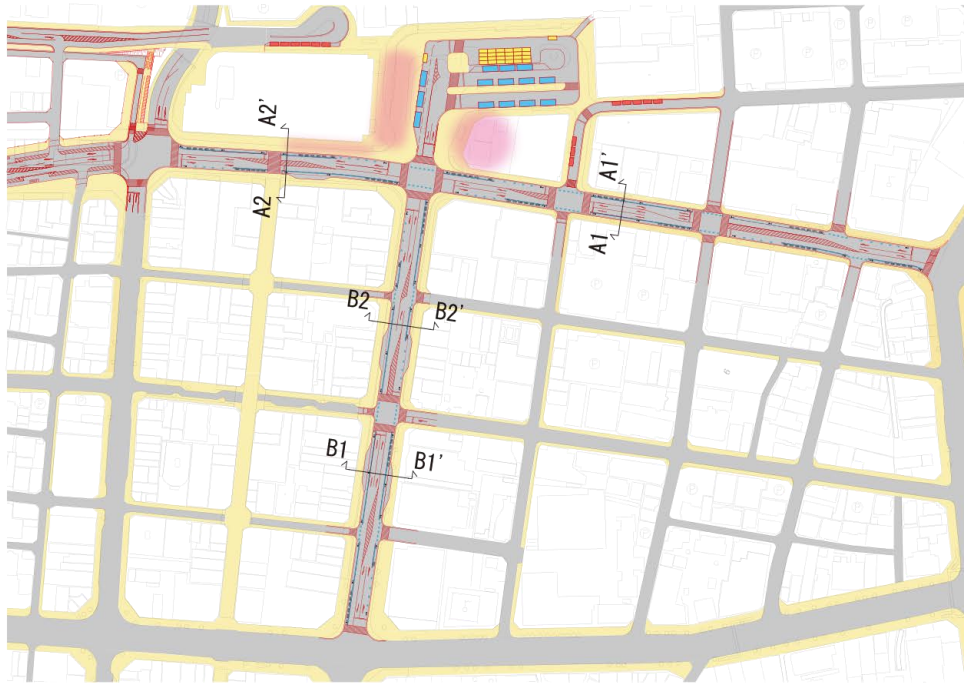
【課題】
自転車の安全な通行空間を確保できるよう、バス停や荷捌きスペースとの調整を行う。

■ 現況と計画案の比較

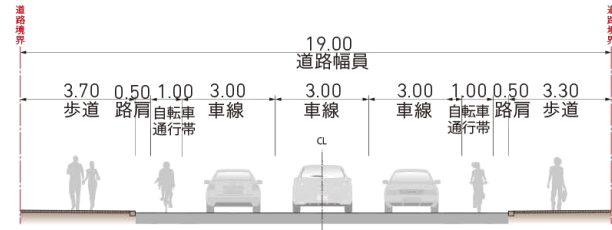
<現況>



<計画案>



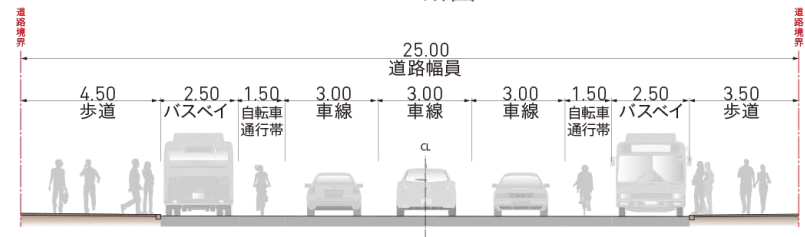
A1-A1'断面



A2-A2'断面



B1-B1'断面



B2-B2'断面



● 整備方策

①道路横断面構成の見直し

- ・(都) 沼津駅沼津港線と(都) 三枚橋錦町線の道路横断面構成を見直し、車線数の減少・歩行者空間の拡大を図ります。
- ・併せて、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することで、歩行者が安全に歩行できる環境の創出を図ります。



<道路横断面構成の見直しイメージ>

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。



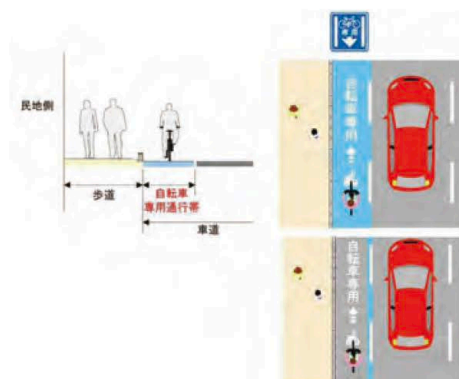
<沼津駅南口交差点の地上横断化イメージ>

今後の検討・検証事項 ～道路横断面構成の見直し～

1. 自転車通行空間等の横断面構成の検討

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。

街路の横断面構成、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。



<自転車専用通行帯の整備イメージ>
出典：沼津市自転車ネットワーク計画

2. 荷捌きへの対応の検討

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、荷捌き実態を踏まえ、実状に応じて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の検討

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による乗降場の確保を検討します。

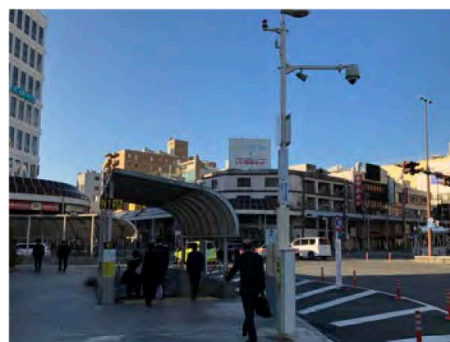
今後の検討・検証事項 ～沼津駅南口交差点の地上横断化～

1. 歩車分離の検討

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取扱いの検討

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。



<地下道の階段上屋>

(参考) 地下道の階段上屋が歩行者動線に与える影響(アクセシビリティ指標)

地下道の階段上屋を存置することで、沼津駅南口交差点での動線の屈折が生じ、全体の指標値が低下するほか、以下のような影響が予測されることから、空間特性上は撤去が好ましいと考えられます。

- ① 駅からまちへの主軸が細い筋ようになります。
- 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。



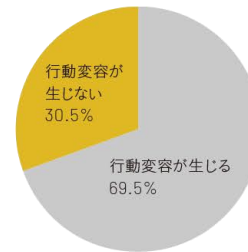
<階段上屋を存置した場合のアクセシビリティ指標>



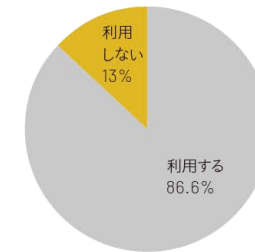
<階段上屋を撤去した場合のアクセシビリティ指標>

■選考意識調査による駅前街路再編の効果検証

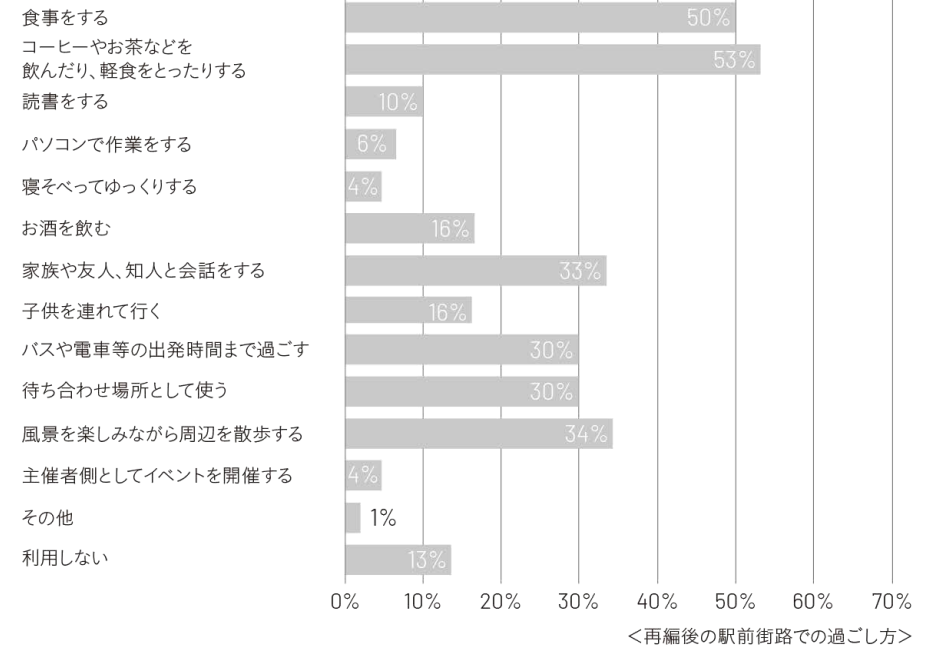
【調査結果】



<再編後にエリア内の消費活動に寄与する行動変容が生じる来訪者の割合>



<再編後の駅前街路を利用する来訪者の割合>



<再編後の駅前街路での過ごし方>

- ・約7割が消費増加に寄与する行動変容が生じると回答しています。
- ・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、その過ごし方としては、飲食をされると回答の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等と会話をするなどの利用が多いと想定されます。

■「回遊ポテンシャル指標」による公共空間再編の効果分析

右に示すような人々の行動に影響を与える「空間特性」を現況の空間に対して指標化・可視化し、まちなかの動線ネットワークの分析を行いました。

これらの指標のうちパーソントリップ調査で得られた、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、人々が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、空間特性から見た、公共空間再編の効果进行分析します。



認知的つながりの良さ
- 近接中心性-解析範囲:R3



動線的つながりの良さ
- 近接中心性-解析範囲:400m



途中経路としての通り掛かりやすさ
- 媒介中心性-解析範囲:400m



途中経路としての通り掛かりやすさ
- 媒介中心性-解析範囲:800m



途中経路としての通り掛かりやすさ
- 媒介中心性-解析範囲:1200m



途中経路としての通り掛かりやすさ
- 媒介中心性-解析範囲:1600m



駅南口からの近接感
< 距離+屈折の統合指標 >



駅北口からの近接感
< 距離+屈折の統合指標 >



駐車場アクセス性



街路ごとの、全店舗出入口集積度(集計)



街路ごとの、物販店舗出入口集積度(集計)



街路ごとの、飲食店舗出入口集積度(集計)

「回遊ポテンシャル指標」による公共空間再編の効果の分析

<現況>



<計画案>



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、駅南口からまち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るほか、以下のような効果が予測されます。

- ① 駅からの近接性が大きく改善したことから、(都)沼津駅沼津港線の指標値が大きく向上しています。
- 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。

■公共空間再編による周辺交通への影響検証

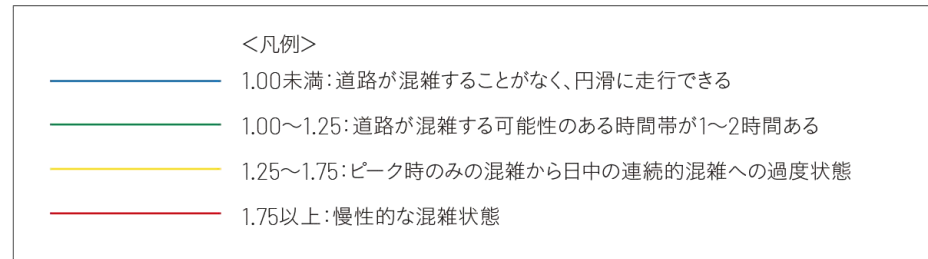
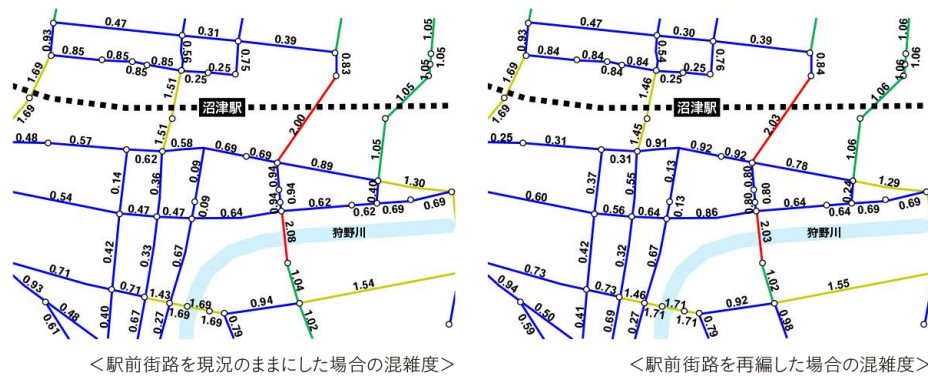
中期における一般車乗降場の東西分散化、駅前街路の道路横断面構成の見直し、沼津駅南口交差点の地上横断化の実現可能性を確認するため、静的解析・動的解析により周辺道路・交差点への影響を検証した結果、公共空間再編の実現可能性を確認しました。

静的解析

【混雑度】

交通容量に対する交通量の比で表され、道路の混み具合を示すものです。

- ・駅前街路の2車線化によって混雑度が増加している路線があるものの、周辺道路への大きな影響は確認されませんでした。
- ・混雑度が増加している路線については、詳細な検討が必要です。



【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を上回ると円滑な交通処理が難しいとされています。

- ・駅周辺の交差点において、現況信号現示における交差点需要率はいずれも0.9を下回っており、大きな影響は確認されませんでした。

交差点名	需要率
①あまねガード南	0.424
②三枚橋町	0.635
③上本通	0.294
④大手町	0.620
⑤三園橋	0.795

<交差点需要率の検証結果>



<交差点位置図>

動的解析(マイクロ交通シミュレーション)

車両の動きをモデル化することで、時間の推移に伴う変動(リアルタイムの変化)を再現・予測し、交通流の状況を可視化する手法です。

【条件整理】

ケース	ネットワーク	OD	信号表示
現況	現況ネットワーク	現況	現況
中期①	中期ネットワーク ・駅前街路2車線化 ・交差点②地上横断化	現況	交差点①を歩車分離信号化 [その他信号現示は現況のまま]
中期②	中期ネットワーク ・駅前街路2車線化 ・交差点②地上横断化	現況	交差点①の歩車分離信号化に加え、以下を実施 ・交差点①の信号現示調整 [北流入部の左折用信号を追加] ・交差点①と②の信号現示を連動調整 [交差点②の東行信号が交差点①からの左折車両が到着した際に青となるように信号を調整]

<解析のケース設定>



<解析の対象範囲>

【解析結果】

- ・駅前街路の車線減によって影響を受けると想定される3つの交差点について、滞留長が微増となった箇所もあるものの、大きな影響は確認されませんでした。
- ・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によって駅前街路の交通負荷が減少したこと、駅前街路の車線減によって駅まち環状に自動車交通が流れたことなどが考えられます。
- ・あまねガード南交差点の信号現示調整や沼津駅南口交差点との信号現示の連動調整を実施することで、あまねガード南交差点北側の滞留長の改善が見られます。

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 南:28m 東:112m 西:98m	北:14m 南:35m 東:48m 西:45m	北:522m 南:39m 東:14m 西:66m
中期①	北:407m 南:40m 東:119m 西:92m	北:12m 南:40m 東:57m 西:59m	北:519m 南:34m 東:22m 西:66m
中期②	北:350m 南:36m 東:125m 西:88m	北:12m 南:42m 東:57m 西:40m	北:518m 南:36m 東:28m 西:102m

赤字:現況より増加した値 青字:現況より減少した値 <滞留長の検証結果>