

第2回静岡駅南口駅前広場再整備検討委員会 議事録

日時	2024年1月9日 14:00-16:00		
場所	静岡庁舎新館 9階特別会議室		
委員	氏名	所属・役職等	専門
	中村 英夫	日本大学 理工学部 教授	都市計画
	須藤 智	静岡大学 グローバル共創科学部 准教授	地域活性化・行動心理
	三浦 詩乃	一般社団法人ストリートライフ・メイカーズ 代表理事	都市・地域デザイン
	平井 崇士	東海旅客鉄道株式会社 総合企画本部企画開発部担当課長	交通事業者
	鈴木 英文	静岡南警察署 交通課長	交通管理者
	中村 直保	静岡市自治会連合会会長	地域代表
	名波 昌己	駅南銀座振興会会長	地元経済活動代表者
	田代 卓靖	公募委員	市民公募
	浅野 美幸	公募委員	市民公募
	安本 花梨	公募委員	市民公募
	増田 郁理	公募委員	市民公募
	井藤 喜美江	NPO 法人男女共同参画フォーラムしずおか 理事静岡市女性会館館長	女性・子育て
	牧野 善浴	特定非営利活動法人 静岡市障害者協会会長	バリアフリー
	根来 晃司	商業組合静岡県 タクシー協会静岡支部長	交通事業者
	しずてつジャストライン株式会社 取締役運行企画部長兼輸送計画室長	交通事業者	

発言者	議事
	<p>(提出資料)</p> <p>資料1 委員名簿・席次表</p> <p>資料2 第2回静岡駅南口駅前広場再生委検討委員会 議題資料</p> <p>資料3 全体アンケート結果</p> <p>資料4 附属機関条例の抜粋 ※一部委員のみ</p> <p>(次第)</p> <p>1. 開会</p> <p>2. 委員会自己紹介</p> <p>3. 議事</p> <p>(1) 広場利用者アンケート調査の結果及び第1回検討委員会の振り返り</p> <p>(2) 検討条件の整理及び目指す方向性・コンセプト(案)</p> <p>(3) 広域の歩行者・自転車ネットワーク及び広場の将来ゾーニング</p> <p>4. 第3回検討委員会に向けた情報共有</p> <p>(1) 交通状況と将来展望について</p> <p>(2) 駅前広場施設量検討時のポイントについて</p> <p>5. 閉会</p>
広場利用者アンケート調査の結果及び第1回検討委員会の振り返りについて	
中村(英)氏	資料2に沿って事務局説明ありがとうございました。アンケート調査の結果ならびに第1回の議論の振り返りです。ただ今のご説明でご質問あるいはご意見などがあれば、お願いします。名波さん、どうぞ。
名波氏	駅南銀座の名波です。皆さん、こんにちは。このアンケートの結果をみますと、待ち合わせ場所と休むところがない、これが一つのキーワードだと思います。駐車の問題もあるのですが、割と少なく、20%弱の問題が出ました。圧倒的に多いのが待ち合わせ場所、ベンチ、屋根、この3点だと思います。広場に対して、人間がその場にいるところをきちんと広く、有意義に使ったほうがいいのではないかという意見がアンケートの結果に表われていると思います。
中村(英)氏	どうもありがとうございます。私も同様の印象をこのアンケート結果から感じていました。もちろん駅前ですので、鉄道利用者たちへ出ていく方々の乗り換えの利便性は大事なのですが、それに加えて、今、名波さんがおっし

	<p>やったような待ち合わせ、休憩といった人としての機能のニーズが非常に高いことが、このアンケートから見えたのではないかと、私も同様の感想を持ちました。ありがとうございます。</p> <p>関連でも結構ですし、他のことでも結構ですが、感想・ご意見・ご質問がありましたらお願いします。根来委員さん、どうぞ。</p>
根来氏	<p>タクシー協会の根来です。アンケート結果で事務局に質問ですが、2ページの調査日のところで、アンケートの調査方法として、対面の聞き取りとQRコードの配布の2通りでのアンケートということでしたが、その比率はどのくらいかというのが気になりました。というのも、3ページ目の表は、駅を訪れる、もしくは駅からの交通手段のところで、タクシーが1%前後しかないというのが、数字は持ち合わせていませんが、われわれの肌感からすると少ないというところです。</p> <p>もう1点気になったのは、聞き取りの場合の時間帯が8時から夕方18時までということで、逆にタクシーをご利用いただいて駅までという、バスの便数が少ない早朝や夜間の時間帯のほうがタクシー利用者が多いので、アンケート結果にその辺の影響があるのかと感じました。QRコードと対面の比率がどの程度だったか分かれば教えていただきたいと思います。</p>
事務局	<p>お答えします。965のうち、対面の調査結果が845で、QRコードによる結果が120です。ですので、対面が多くを占めています。先ほど根来委員から言われたとおり、夕方の18時までで対面は終わっていますので、タクシー利用者については、恐らくもう少し後の時間に多いかとは思われます。以上です。</p>
中村(英)氏	<p>どうもありがとうございました。他にご発言のある委員さん。どうぞ、牧野委員さん。お願いします。</p>
牧野氏	<p>障害者協会の牧野です。もう少し対面調査のことについて聞きたいのですが、広場のどの辺りでやられたのでしょうか。バスを降車するところなのか、タクシーを降車するところなのか、どこか満遍なくあそこの広場でもやられたのかというように、実施場所をお伺いしたいのですが。</p>
事務局	<p>南口の駅前広場で満遍なく調査に立ちました。コンコースを出た反対側のバス乗り場や、ルノワール像があるところ、コンコースを出たところなど、あちこちに調査員が立ってやっています。QRコードの配布も同じように、何か所かに分かれて行っています。駅の構内では実施していません。</p>
中村(英)氏	<p>よろしいですか。ありがとうございます。その他、いかがでしょうか。田代委員さん、どうぞ。</p>
田代氏	<p>田代です。アンケートの結果などを見て、くつろぎや人が待ち合わせする場所などが欲しいという声が多かったと思います。前回参加した時に、やはり</p>

	<p>人がくつろげる場と一般車の送迎の場所、それから公共交通機関の送迎場所、この3つが必要だと思っています。</p> <p>スペースに限りがある中では、3つの機能をどこまで有効に埋め込むことができるか。議論としては少し飛んでしまうかもしれませんが、例えば交通の乗り降りの場所、もしくは一般車の乗り降りの場所のどちらかを北口のほうに集約して、南口を人に優しい、人がくつろげる場所や待ち合わせの場所、いろいろなイベントの場所などにして、3つの機能のうち1つをどちらか北口に集中させることも視野に入れてほしいです。</p> <p>最終的に3つの機能が南口にあるほうが便利だという結論になるかもしれませんが、1つの機能を北口に集中させるのは無理があるのかどうか、専門家の交通機関の関係者の方々もいらっしゃるの、その辺を踏まえて、もし人を重視するということであれば、そういう議論もあるかと思いました。</p>
中村(英)氏	<p>ありがとうございます。北口広場と南側との役割分担といますか、使い分けと、その辺りの議論だと思います。もちろん、当然その辺りはしっかり議論していかなくてはなりません、この辺りはどうしましょうか。ここでどのように整理しましょうか。</p>
事務局	<p>交通機能の話が主になると思います。交通機能の話は第3回でご用意させていただきたいと思うので、そちらで議論をしていただければいいかなと思いました。</p>
中村(英)氏	<p>今日は材料が十分にご用意されていないこともありますので、今、田代委員からご提案があったことも含めて、第3回でしっかり頭の整理をして考えていくことにさせていただきたいと思います。ありがとうございます。他はいかがでしょうか。増田委員さん、どうぞ。</p>
増田氏	<p>増田です。よろしくお願ひします。今回のアンケートですが、2ページを見ていただくと、平日は特にそうですけれども、性別が男性の意見に偏っているように見られました。その点では、例えば子育て世代の方々などのくつろぎの場といった話でいくと、若干男性層に寄った回答になっているのかなと今回思ったところです。あとは属性で男女、年代というふうに分けていらっしゃるのですが、その中で職業の属性などでの回答は特に取っていないということでもよろしいですか。</p>
事務局	<p>2ページの右上の性別のところですが、実は女性のほうが回答していただいている母数が多いのです。色が分かりにくくてすみません。</p>
増田氏	<p>それは大変失礼しました。そうすると、逆に女性のほうが平日の利用者は多いということですか。</p>
事務局	<p>先ほども言ったように、実際に取った時間帯が朝から夕方までなので、女性のほうが回答してくれたのかなと思います。対面でやっている回数が多いの</p>

	で、なかなか足早の人は答えてくれません。それでこういう結果になっています。
増田氏	ありがとうございます。つまり平日であれば、この時間帯にお時間に余裕がある女性のほうが答えてくださっているという形で、そういった方に偏ったと見受けられるのですか。
事務局	ただ、多分 QR コードなどを渡して、電車内か新幹線内で答えてくれている方も多いたと思います。
中村(英)氏	<p>ありがとうございます。統計的に寄っているのか、それとも大体の男女の比率を反映しているのか、その辺りは 1,000 票ぐらいの話ですので、そこまで厳密な議論はなかなかできないかと思えますけれども。ただ、今、増田委員がおっしゃったように、若干女性の票が多いこともありますので、そういうことを頭に入れてこの結果を眺めるということかなと思います。どうもありがとうございます。</p> <p>他はいかがですか。では、いったんこの程度にさせていただいて、また先の議論に進ませていただいた中で、いろいろとご意見などを頂ければと思います。では (2) 番、検討条件の整理および目指す方向性・コンセプト (案) に移りたいと思います。こちらのご説明をお願いします。</p>
検討条件の整理及び目指す方向性・コンセプト (案) について	
中村(英)氏	<p>資料 2 に沿って事務局説明どうもありがとうございました。検討条件、それから方向性・コンセプトの案といった形でご説明いただきました。本日の資料の一つのポイントになるところですけれども、少し時間を取って議論をさせていただきたいと思えます。いかがでしょうか。ご意見あるいはご質問がありましたら、お伺いしたいと思います。</p> <p>皆さんが考えている間に少し、先ほど田代委員から、北口との関係の話もあったのですが、私は今日も東京から来ているのですが、年に何回しか来ないので、静岡に降りますと、用事があるのは大体北側です。ただ北側の広場は、特に分かっていると地下に潜ってしまって、ずっと抜けていってしまいます。</p> <p>今、最後に説明があった 10 ページなどを見ますと、下に写真が 3 枚載っていますけれども、駅を出て、静岡はこんなところなのかと、昔、よく駅前広場はまちの顔といった言い方をしたことがありますが、まちに出てきて、まちのイメージが出てくるところという印象があります。残念ながら北口はすぐに潜ってしまうところが、もったいない感じがしています。</p> <p>今議論している南口のほうは、そういった意味では平面で出ていくので、最後に「未来につながるまちのロビー」という言葉を仮置きさせていただきましたが、静岡に出てきたという感じが出るような、そのような空間になって</p>

	<p>くるといいという思いが私はあります。</p> <p>そこに、さらに前回から頂いている交通の機能や広場的な機能を、うまくベストミックスで入れることが実現できていくといいと思っています。少し事務局とも相談しながら今日の資料、シナリオといいたいでしょうか、考え方を整理していきたいと思います。まだざっくりとした部分があり、このレベルで申し訳ないのですが、さらなるご意見をいただければと思いますがいかがでしょうか。名波委員、お願いします。</p>
名波氏	<p>駅南銀座の名波です。第1回目でお話があったように、静岡に出てすぐ「ロータリーに」ということではなく、静岡の「駅前広場に」ということをみんなが周知できるような名称のようなものがあればよいと思います。</p> <p>それに付随して、今、駅前広場から石田街道という形ができると思うのですが、これは石田街道につながっているのですよね。これも名前を変えてはどうかと思います。例えば何とかストリート、駅前ちょっと前ストリート、いろいろな意見があると思うのですが、そういうものを周りを見ながら広げたほうがいいのではないかと思います。</p> <p>これも先だって話をしましたが、それは駅前のコンコースを出たところからまちづくり、イベントができる形にする。また、年ごと、例えば2~3年すると流行は変わります。ファッションも流行が変わります。そういう形を取りますと、やはり広場の形も駅の中の構造も変わってきます。こういうことを意識しながら、いつでも変えられるような広場づくりが大切だと思っていますけれども、いかがでしょうか。</p>
中村(英)氏	<p>ありがとうございます。幾つかお話を頂きました。石田街道も含めて、親しみが持てる名称と一緒に考えることは大事なことです。ありがとうございます。あとは広場についてもフレキシブルといいたいでしょうか、変化に対して柔軟に対応できるような、なかなか難しいところもあるかと思いますけれども、考え方としては、そういったことをしっかりと対応できる形でやってはどうかといったご指摘だったかと思います。どんどんいろいろな意見を頂ければと思います。中村委員さん、どうぞお願いします。</p>
中村(直)氏	<p>自治会の中村です。昔からよく静岡大学を受験した人は、駅からまちに入った途端にこんなまちは嫌だと、受験生が引き返したという歴史があります。それに比べると少しよくなったと思いつつも、やはり自分たちがこのまちに住んでいると、小さなまちという怒られてしまいますが、小さなまちのにおいのするロータリーですけれども。</p> <p>計画しようとしているのは、もう少し大きな面で考えようとした時には、それなりのプロセスとネーミング、名前がすごく必要だと僕は思っています。そういう意味では、自分自身も今の静岡バスさんとその通りの街並みは、</p>

	<p>市と静岡バスさんと地域との三者一体である通りを設計し、NHKさんもわりながら人のにぎわいを考えています。そういう面で、地域がどのぐらい関わるかが必要です。</p> <p>あそこの八幡ガス灯通りという、公募されて、久能街道というのは旧の名前で、江戸時代の名前ですから、そのネーミングも変えながら、今すごく地域の人たちにも喜んでいただいています。</p> <p>その中で私は、駅というのはやはり歩行者が中心だと思います。車の中に入れようとする、いくら歩車共同といっても、どういう共同ができるのか、平面交差がなかなか難しいのではないかとということもあります。そのところの色分けをこれからどのように考えなくてはならないのか、前回出席できず申し訳なかったのですが、それは頭に入れたいと思います。</p> <p>なぜかという、もう少し高齢者社会が続くだろうといった時に、アンケートでも見ているように、歩行者は多分この近隣の方だと思います。駿河区が圧倒的に多いのは、そこに理由があると思います。その人たちがここへ来られて、あそこに憩いの場をつくっていいのかどうか分かりませんが、私としてはコンコースを中心とした北と南の連結路になるような位置付けをしっかりとテーマの中に入れてもらえると、もう少し分かりやすくいいのかと思いました。まちのロビー空間というのは、少ししゃれているかもしれませんが、そういうネーミングも一つ。</p> <p>今はあそこの通りは、バスで待っていても安心できません。そういうところも含めて、だいぶ広域なところでの安心感が持てるまちづくり、私のところは「まちづくり」はやめて「まちみがき」にしようということで、森下学区という学区ですけれども、あそこはまちみがきをしようというネーミングで地域の方に勧めているぐらいです。そういうネーミングも一つのヒントとしてもらえるとありがたいと思いました。以上です。</p>
中村(英)氏	どうもありがとうございます。今、中村会長さんがバスを待っているところで安心できないとおっしゃったのは、狭いなどといった意味合いですか。
中村(直)氏	はい。待っている方と通行人とのところで。
中村(英)氏	分かりました。ありがとうございます。今回、コンセプトの中にもキーワードで入れさせていただきました歩車共存というのが赤字で入っていますけれども、この辺りも現実には高齢化社会を迎えている中で難しいところもあるでしょうし、しっかりと考えなくてはいけないというご指摘も含めて幾つかご提言いただきました。ありがとうございます。浅野委員さん、お願いします。
浅野氏	市民委員の浅野です。事務局の方にお伺いしたいのですが、事前資料でコンセプト（案）が3つあったと思います。このコンセプト（案）にした

	理由についてお伺いしてもいいですか。
事務局	コンセプト（案）は、これで決まりではないです。今議論していただいて、この場でコンセプトを決定していきたいと考えています。
中村(英)氏	ほかの案にはどのようなものがあったのでしょうか。
事務局	前は、「誰もが安心して使えるような、たたずめるロビー空間」、あとは「まちあえるロビー空間」という案も考えてはいました。
浅野氏	「まちあえる」が私はすごく気に入ってました。「まちに会える」と「待ち合わせができる」ということで掛けてあるというお話を伺って、今回のコンセプトにマッチして面白いなと思いました。
中村(英)氏	ありがとうございます。確かに今回載ったものは若干平凡というか、当たり障りのない表現になっていますね。「まちあえる」がいいのではないかとというご意見です。
浅野氏	あと、先ほど中村委員さんの、静岡大学受験生が引き返すという話がありました。私はそれを知らなかったのですが、私が静岡大学を受験した時に初めて静岡に降り立ったのは、北ではなく南口でした。しかし全然嫌などといったことはありません。昔の話は知らないのですが、スルガ銀行があって、都会な感じもしながら安心できるというか、ザ・学園都市ではない、先ほど言われていた安心感があって、私はすごく好きでした。
中村(英)氏	もう少し磨かなくてははいけませんね。どうもありがとうございます。田代委員さん、どうぞ。
田代氏	皆さん、いろいろとあると思うのですが、3つの方向性はすごくまとまっています。特に2番と3番です。歩車共存するかどうかは置いておいて、2番と3番は非常にいいと思います。玄関口としてみんながまちのロビー空間として使えるといったところです。 委員長がおっしゃったように、北口はどちらかというと下に潜ってしまって、無機質的なところがあるのですけれども。南口にもう少し、地域の人にも開かれたというところですが、「開かれた」というのは、静岡を訪れる人にも「開かれた」という意味があると思います。 金沢駅の伝統工芸の鼓を模したモニュメントが非常に印象的で、世界でも美しい駅の一つになるそうなのですけれども。名波委員がおっしゃった象徴的な名所となるような、例えば静岡でも竹細工の伝統工芸、あるいはタミヤのプラモデルなどがあります。そういった静岡ならではのものをモチーフにした、シンボリックなものを建てると、外国人を含めて外から来た人が静岡らしさを実感できる場所、静岡の地域の人にとっても待ち合わせ場所やくつろげる場所になればいいと思います。 コンセプトを見ても、「未来につながるまちのロビーへ」というのは、非常

	に自分としては共感できるところはあります。
中村(英)氏	どうもありがとうございます。静岡らしさというか、静岡を印象づけるようなご提案も含まれていました。井藤委員さん、お願いします。
井藤氏	<p>フォーラムしずおかの井藤です。コンセプト(案)ですけれども、私は葵区に職場も自宅もあるので、駅南に行く時は、バスか車を使うことになるかと思えます。現状、車を使って駅に行く時には、公共の交通機関、バスやタクシーと自家用車が一緒になっているので、ゾーニングされていて、公共交通機関と一般車が分かれて安全な動線が確保できれば、すごく送迎などでは使いやすいくていいと思いました。</p> <p>公共交通機関の方々の利用がもっと安全になると思いますが、そちらが便利になると、わざわざ車ではなく公共交通機関を使えばいいと思う方も増えると思えます。そうすると、今度は歩行者も増えることになると思うので、歩行者にとっても車を使われる方にとってもいいと思いました。</p> <p>葵区から駿河区に行く時、国道1号線を越えてこちらに来るのがものすごく危なくて、しかも狭いところを走ってこなくてはいけないのが一つ課題としてあります。運転に慣れた方でも、歩行者のところとクロスする、それは駅北側のアスティの辺りをくぐって駅の反対側に行くところがすごく危なく、そういったところも解消されるように何か工夫があるといいと思いました。</p> <p>また、石田街道までがすごく歩行者に優しいまちになれば、駅の中を走ってそちらに行かれる方も増えると思えます。また、駅南にすごくいいお店がたくさんあるのですが、そういったお店にも歩いて行けるようになるのがすごくいいと思いました。以上です。</p>
名波氏	井藤委員さんにお聞きしたいのですが、私は駿河区に住んでいます。葵区の方によく聞くのが、うちのオフィスが駅南銀座にあるのですが、葵区からうちのお店に来ると、遠いという一言なのです。その人たちは、駅までは行くけれども、駅から200メートルしか離れていないのに、遠いと言うのです。どうしてそのように言うのか、僕はすごく不思議です。僕たちから向こうに行く時には、思ったこともありません。1号線がネックということですか。
井藤氏	1号線から車で行くのですが、どうしても道が細くなり、広いほうをぐるりと回れば道は混んでいて、大きく曲がらなくてはいけないとなると。駅南のすてきなところは、コインパーキングなど駐車場がたくさんあるので、だったらそこに停めていけばいいということと、またお店とお店の距離が離れているので、歩いていくよりは車での移動のほうが便利ということだと思います。正直なところ、駅南銀座くらいであれば、駅から歩いて行ける距離で、

	遠いというのは……。
名波氏	結局、車で来る方なのですよ。
井藤氏	そうです。歩いて距離が遠いというよりは、そこまでに行く間が、駅南銀座自体はそれほど広い通りではないけれども、石田街道はすごく広いところなので、どうしても街道沿いはビルになるので、歩いてお店を回るようなところがないので、多分、心理的なものだと思います。
中村(英)氏	<p>次の資料になりますけれども、11 ページ目に少し駅周辺の道路ネットワークの絵があります。青いところが幹線道路ですが、地元の方が使うという意味で言うと、今、井藤さんがおっしゃったように、ここではない、これと言うと歩行者が歩くような道なども、実際に使ったりされると、それがまた少しバリアーになるといったこともあると思います。道の使い方も含めて考える必要があるというお話だったと思います。</p> <p>また先ほどの中村会長さんのお話ではありませんが、北と南の関係、一体的な使い方や回遊性をしっかりと意識して考えていくことも大事で次につながるのかなという思いで聞いていました。ありがとうございます。安本委員さん、お願いします。</p>
安本氏	<p>ありがとうございます。8 ページの課題解決に向けての検討条件の①番の、広場面積を拡張する形で、各機能の特性や空間サイズを考慮しながら、平面的に広場空間を確保し、広場機能を再配置するということについて、平面的にという意味について私は少し気になります。</p> <p>逆に立体的はどこだろうと考えた時に、お写真などを何も準備していない中で申し訳ないのですが、仙台駅がこれの逆で、立体的な形になっていると思います。ここ1年の間に、事情があって、仙台駅と10 ページに載っている熊本駅に行ったのですが、それぞれのいいところとして、立体的は交通と歩行者が完全に分かれているので安全で、歩行者にとっては、事故などは絶対に起こらないし、人しか通らないので、今の静岡駅のような混乱は起こらないことです。</p> <p>熊本駅は平面的で開かれている空間であって、この写真を見ていただくと分かるのですが、ロータリーの横に人がたくさんいる空間があります。私が行った時は、そこでスケートボードの教室のようなイベントが企画されていて、子どもはもちろん、家族連れの方もすごくたくさんいました。</p> <p>今、静岡駅南口でつくろうとしている空間は、家族やお子さんにもたくさん来てほしいということを考えると、仙台駅のような立体的な安全性も欲しいところではありますが、そうではなく、広場やイベントを開催できる空間を平面的につくるのが大事になってきます。</p> <p>第1回目の議論の時に、バリアフリーについても触れられたかと思うので</p>

	<p>すが、そういうところでも、立体的につくるよりも平面的に作るというところが、先ほど田代さんが2番、3番は分かるとおっしゃっていましたが、私は1番の平面的というところには、そのような意見があるのではないかと思います。</p>
<p>中村(英)氏</p>	<p>ありがとうございます。仙台に行かれたことがない方がおられるかもしれませんが、少しご説明すると、東口と西口があり、昔は西口がメインの玄関口でした。あそこは2階レベルに新幹線などが出てきます。周辺のビルとも2階のデッキでつながっているところで、非常にデッキレベルで駅前が広がっている、代表的な昔からある例です。今は東口もそうしてつながっていますけれども。</p> <p>おっしゃったように、そういったところは、交通面で言うと、自動車と歩行者が分離されるという意味での安全性、あるいは上の開放性といったところが非常にいいといわれる一方で、その反面、デッキの下が暗くなるなど、一長一短いろいろあるといわれます。</p> <p>静岡の場合は、ご承知のように平面に駅から出てきますので、安本さんに整理しておっしゃっていただいたように、平面でという今回の提案については、じっくりくるといったところだったと思います。そのような違いがあるということですね。どうもありがとうございます。では牧野委員さん、お願いします。</p>
<p>牧野氏</p>	<p>障害者協会の牧野です。関連するところからお話をしますと、バリアフリーの関係で私は出席していることになっているようなのですが、障害のある人に対して、あまり他に視点のある人がいらっしやらないもので。普通、バリアフリーというと車椅子を想定するのですが、それよりも本当は視覚障害の方のほうが、目に入ってくる情報がありません。</p> <p>この駅に対して、車椅子の当事者や視覚障害の方々に意見を聞きました。車椅子の人たちは、身体障害者用の駐車場の乗降スペースが少ないといった話は出てきましたけれども、それよりも視覚障害の方々が、屋根が付いているのだけれども、屋根の両方のポールが邪魔で仕方ない、当たるといった話が1つありました。</p> <p>また、タクシーで来た時に下ろしてもらうところがいっぱいだとすると、ロータリーの真ん中で下ろされて困るといった話があり、狭いということについての問題は多々ありました。ですから、少なくとも障害がある人が降りるところが、点字誘導ブロックなりスロープなりがあるところで十分確保されていることが、私が前に障害者に優しいと言いましたが、現状は優しくないという意味で、そういうことを機能的にぜひやっていただきたいです。</p> <p>それは機能として考えるのか、コンセプトの中に入れ込むのかということとは</p>

論点としてあります。できれば私としては、機能よりもコンセプトとして、障害のある人たちに対しても優しい、それは高齢やその他の方々にも優しいものになるとよいと思います。ぜひその方向を、多様な人々といった時に、そこまであまり具体的に踏み込まない感じがするものですから、視覚障害の方々がどのように感じているかは、ご意見としてはぜひ聞いていただきたいです。この点がまず1点です。

また、今ここでこの話をするのはどうかと思うのですが、前提の話として、例えばバスの路線、静鉄さんの路線が2路線、バス停が2つの形がこのままなのかどうかは、議論が必要だと思います。

それと、パチンコ店さんと静岡交通ビルさんがどうなるのか、赤い枠の中に入っているの少しは関係するのだろうと思うのですが、そこがなくなってどうにかなる形で2倍の面積という整理になっているのだろうと思うのですが、そこはなくなってしまふのか、それとも複合ビルになるのかの展開がどうなるかも、ここで議論できないことだとは思いますが、非常に重要な要素だと思います。

もう1つは、ここでは議論できないかもしれませんが、JR 東海静岡支社さんのビルがこのままずっとあそこにあるのかという話も、今後40年、50年という話ですので、その辺はもう少し可能性の展開としては考えていかないと、現在の延長として考えていくと、あまり発展性がない感じがします。

私は前にゼロベースと申し上げましたけれども、ではこの辺がフラットになったところで、今私が申し上げた施設がもう一度再配置されるにしても、所有関係があるので難しいのでしょうか。そこに戻ってくるにしても、違う形で戻ってくる形を考えなければ、前提をどこまでこの話の枠の中にするかも、重要な要素かなと思います。

もう1つは、それも踏まえて南口の魅力のあるポイントが、今、る・く・ると、あえていえば森下公園だと思います。他にあまりそこに行きたいような場所が、この南口にはありません。北口のほうにはデパートもたくさんあり、最近では駿河屋さんもできて、その向こう側には駿府城公園もあるという話と比べると、南口は非常に寂しいです。

それはどうするのかという話と、それを割り切って、住宅街に近いし、新幹線にもすぐ乗れると考えて、北口とのすみ分けとの中で、こういう役割にしましょうという話がいいと思います。広場という線が北口にはあまり期待できないのもあって、南口でどうするのかは、私の中で少し悩んでいるところです。

広場のニーズは駅を使う人たちにあるという話も、疑問に思っています。と

	<p>というのは、私自身が静岡のインターチェンジの近くに住んでいますので、バスは北口に行ってしまうし、南口を使う時は新幹線の送迎しかありません。自分でどこかに出張する時には、車で行って南口の駐車場のどこかに置いて行くか、バスに乗って行くかですが、南口はあまり関係ないのです。</p> <p>ということで、バス路線についてもまた変わると思いますから、その辺も含めての議論も必要だと思います。最初の時にこういうことを言っておかないと議論の幅が狭くなってしまおうと思ひまして、長くなってすみません。以上です。</p>
中村(英)氏	<p>ありがとうございます。幾つか頂きました。最初に頂いた、視覚障害者をはじめとした障害者の方への対応も含めた対応、それをこのコンセプトの中に、多分、市の方は、入っていますという気持ちで書いていると思いますが、その辺りを共通認識でしっかりと議論することが大事かと思ひました。その辺りをしっかりテイクノートして、詳細を付け込む時にはしっかり意見交換しながらやっていくといいと思ひました。</p> <p>あとはバスの話や、周辺の今ある建物等がどう変わっていくか、あるいは南口の地域をどう変えていくのか、これもこれから議論されるかと思ひます。今、市の方も、関係されるであろう方々も、話はされ始めていると思ひますけれども、多分まだあまり言えることはないと思ひます。ここでいろいろと、こうあってほしいといった議論は、それはそれでさせていただくということかなと思ひます。</p> <p>他にもありましたけれども、最後におっしゃった駅の使い方は、人それぞれいろいろな使い方をされる方々がおられる中で、ここでは、駅に来ていなくなるというよりは、駅を起点に動かれるような方々などを、しっかりと温かく迎え入れて使っていただく空間もつくっていく、そのような会議かと思ひています。もちろん、牧野委員のような方もいらっしゃいますが、それらの方をターゲットに、しっかりと考える必要があると感じました。</p> <p>バスの話もありましたが、すみません、最初に半ごろまでと言っていた時間がだいぶ過ぎてしまったものですから、次の3番目のゾーニング等の話も紹介いただいて、もう一度全体で議論できればと思ひます。3番目の広場のゾーニング等について、ご説明お願いできますか。</p>
<p>広域の歩行者・自転車ネットワーク及び広場の将来ゾーニング</p>	
中村(英)氏	<p>資料2に沿って事務局説明ありがとうございます。11ページ、12ページ、特に12ページでしょうか、公共交通系と一般自動車系を分離して、かつロビー空間をしっかり取って周辺とつないでいくというコンセプト、ゾーニングの提案ということです。</p> <p>先ほどの2番のコンセプトやゾーニングも含めて、いろいろご意見等を賜</p>

	<p>れば幸いです。いかがでしょうか。では増田委員さん、名波さん。</p>
増田氏	<p>増田です。今のお話と先ほどのお話もですが、9ページにもありましたけれども、駅北と駅南の地区のそれぞれの背景とイメージというところからした時に、やはり南口はどちらかというと庶民的であり、市民の方に向けた形の玄関口であるという認識でした。そもそものターゲットは広いと思うのですが、誰に対してどのように憩いの場とするのが、何となくぼんやりしています。</p> <p>いろいろな方を幸せにしたいけれども、結局一番誰に活用していただきたいのかを考えた時に、先ほど牧野さんもおっしゃっていたように、駅南側の今後の開発にも関わってくると思いますが、そもそもどういう人に対してどうしたいのかがぼんやりしているので、なかなか考えがはっきりしないのが、正直なところでは。</p> <p>ざっくりと全体的なところのデザインとして私自身が思ったのは、もちろん地元の方も親しめるようなところでなければいけないと思います。先ほど中村委員から大学生が来た時にかかりすといったお話もありました。</p> <p>私も最初に赴任してきて駅南に住んで、富士山があるイメージが駅南はなかった時に、住んでいて自慢したい静岡のものという、富士山やいろいろな静岡ならではの特産品なのですが、そこが駅の南側は特に感じられないところがあります。国内外から来た観光客の方もそうですし、私たち住んでいる人たちが、静岡はすごくすてきな駅とまちがあるということ、特に南側をもっと庶民的なまちとして自慢できる、恒久的なデザインという形にしていくのがよいと思います。</p> <p>また地元の方を一番にそこから見捨てないという、観光地化を完全にさせてしまうと、どうしても地元の方々が取り残された感じがするので、その辺りの融合のようなものがロビーとしての形であればいいと感じました。</p>
中村(英)氏	<p>ありがとうございます。非常に大事な指摘だと思います。9ページに、北と南で、言葉では書いてみたものの、そうはいいながら、具体的にはよく分からないというのは、増田委員がおっしゃるとおりだと思います。その辺りは、結論がすぐに出ないのですけれども、それぞれがイメージを持ちながら、広場がどうということに加えて、今おっしゃったように、まちづくり、まち以外にどういうふうにしていくのかということと関連してくる議論になると思います。その辺りは時間がかかるかもしれませんが、しっかりしたイメージを議論していければと思います。ありがとうございます。では名波委員さん。</p>
名波氏	<p>名波です。まずこのゾーニング図を見た時に、こんなに広いのかということで本当にびっくりしました。まちのロビー空間を掲げたうえで、今言ったよ</p>

	<p>うに、誰がやるのかという議論が浮いているという話がありますけれども、私としては、葵区でも駿河区でも、みんながここで何かやってみたいと募ってくるような人たちのまちにしたいのです。</p> <p>駅南でこれやってみたい、では駅南で静岡まつりの踊りをやってみたい。正直、一番人気がないところなのです。ですから、あそこでやってみたいという空間をこれからつくっていかねばならないと思います。</p> <p>まず一つの例として東静岡駅などは、昔は駅南よりももっとひどかったのです。今はものすごくイベントをやっている、土地も広い。若者があそこまでやるということで、東静岡駅が発展したと思うのです。今は南口よりも東静岡駅です。現在、人が集まっていますので、僕は南口をこれからそれ以上にできると思います。皆さんそう思いませんか。</p> <p>私は駅南銀座に住んでいる人間として、とにかくまちのロビー空間を、みんなに来ていただくような魅力あるまちづくりをやっていきたいと思います。以上です。</p>
名波氏	<p>周りにいろいろありまして、森下小学校の近所にも新しくできているお店もごさいますし、駅南銀座でも、飲食ですが、お店はいろいろできている状況です。僕が回っても「名波さん、今、バブルが来たよ、飲食バブルだよ」という話を聞くような状況になっています。物販は少ないですから、これからはそちらを重視したいですけど、面白いまちです。</p>
中村(英)氏	<p>ありがとうございます。市民の方があそこを使いたい、あそこで何かやってみたいといった空間にしたいというお話だったかと思います。他にはいかがでしょうか。では三浦委員さん。</p>
三浦氏	<p>今日、初めてリアルで参加させていただきます、三浦と申します。よろしくお願ひします。私は地域計画やデザインの観点からコメントをします。コメントというよりも、皆さん、まちみがきの話やまち全体を大きくネーミングで、広く、いいコンセプトを掲げていこうというところや、すごく前向きな議論をされていて、前回もそうですけれども、非常にこの委員会の働きは大きいと思った瞬間でした。ある意味、皆さんのご意見を聞いて思ったところを3点ほど提起します。</p> <p>まず1つは、可変性ということの名波委員さんがおっしゃいましたが、それはすごく大事な議論だと思いました。多分、長いスパンの可変性でおっしゃっていただいたと思います。先ほどの牧野委員さんのご意見からも、かなり歩車共存で柔軟に空間をつくるという時に、そういう事例は国内外で非常に増えてきています。</p> <p>そこで重要とされているのは、一度で決めきってハード整備するのではなく、最初の一回は決めなくてはいけないのですが、その後モニタリングを必</p>

ずかけることをマネジメントとしてやっています。つまり、ここで困っていらっしゃる方が実際にいないかということや、ヒヤリハットも含めて危険をしっかりと観測して行って、それでやはり必要なもの、改善を加えていくこと、そうした継続的な議論が必要です。今回の空間づくりは、皆さん理想の空間をつくっていくのは、データの活用も非常に重要になっていくと思われました。

それは非常に長期の議論ですけれども、もう1つは、まさしくここで何かをやりたいという企画をしていきたい、平日と休日といった短いスパンでの可変性のようなことも、この5年、10年で求められていくと思っています。実際にこのアンケートで、22ページですけれども、これだけ企画を希望する声が一般市民の方から出るというのは、なかなか他のまちではないかと思いい、静岡らしいのか分からないですが、非常に自立的な精神を持たれた市民の方が多いのは素晴らしいと思っています。先ほどおっしゃっていた何かを起こすという方々が潜在的にいらっしゃるということが、この結果から出てきたと思います。

それに合わせて、その方々がロビー空間は、既にかなり十分な空間を取られているように見えますけれども、例えば平日・休日あるいはハレとケの日、その区分でロータリー空間も、恐らく高度利用想定エリアも含めて、屋内とロータリーも含め屋外は、ある意味、ハレの日の空間でどう変わっていくかということも、1階部分のグランドデザインのようなことは非常に重要です。

今回は公共空間のハードの形を話しているのですけれども、こちらの資料のピンクで塗られたところのここに関しては、1階部分の誘導に関してはかなり調整をお願いしていくことになるかと思って聞いていました。駅前には駅直結で、商業や地権者さんの一番の機能を1階に持ってきてほしいというところだと思いますが、例えばホテルグランヒルズさんも、直結というよりも少し離れたところに関して、もう少し公共貢献していただくなど、いろいろな交渉は今後必要になるかと思っています。可変性というところが1点目です。長くなってすみません。

2つ目は、先ほど、企画に参画したい方が非常に多いという話があり、これはコンセプト3にも絡んでくると思っていますが、10ページのえきまち空間に関して、ここに書いてくださっているところだけではなく、11ページの幹線に囲まれたこのエリアを広く見て、皆さまがどういう気持ちで動いていきたいか。

国交省のほうですとエリア・プラットフォームという制度がありまして、こうしたハードのことをしっかりと語っていく会議と並行で、ここで企画し

	<p>てみたい、ここで今まで商いをされてきた方々や地権者の方々がフラットにアイデアを出せるような会議を運営していくこともあります。</p> <p>前回は申し上げて、実際に地元の方が動かれている気もするのですけれども、タイムスケジュールとしてこのハードの整備の会議と、こうしたもう少し広いえきまち空間の考え方を一緒に議論していく緩やかな場も、事務局からご提案なり、あるいは地元の皆さんからご提案していただくことが重要かというところではあります。</p> <p>最後の3点目です。その中で、実験のようなことのフェーズが今後重要になってくると思っています。この会議自体、着実に積み上がって行って、毎回すごいと思うのですけれども。資料に毎回タイムスケジュールというか、実際にどのような手順でいくか、ここで実験をしたほうがいいのかといった議論も出るような、ロングスパンの資料もご用意していただくと助かると思っています。3点、長くなりましたが以上です。</p>
中村(英)氏	<p>ありがとうございます。1点目、2点目それぞれ大事なご指摘だったかと思えます。3点目も少し事務局のほうでまとめ、次回以降議論できるとよいと思えます。どうもありがとうございます。では須藤委員さん、お願いします。</p>
須藤氏	<p>静岡大学の須藤です。ゾーニングのところで少しコメントです。まず12ページ目の資料で、ロータリーをコンパクトに2つの停められる車を種別で分けてやることによって、ちょうどこの広場がユニバーサルデザイン等で、いろいろな人にとって優しい広場で整備するということを考えた時に、僕が気になるのは現状駅からロータリーまでの距離が3メートルから4メートルもないですね。これはどう考えても近過ぎだとも思うわけです。</p> <p>大変かもしれないけれども、屋根を作るなどして、もう少し道路と駅の距離を取るのには、一つこのアイデアでは、実はできるのではないかとというのが、伺っていて思ったことです。このロータリーを2つに分けて、東のほうに伸ばすことによって、例えば右側の東側のロータリーを一般車にし、公共交通機関を左側のほうの西側にすることを設定したとした時に、イベントをいろいろとやりたいとおっしゃったと。こういった時に、仙台駅には実は小さな広場がないのです。最近、東口につくったことはつくったような気がしますけれども、小さなイベント、地域の方々がイベントをやりたいといった時に、かなりやるのが難しいのではないかと考えています。今、仙台駅は、メインの通りを車通行禁止にして、定期的に封鎖してやるということをやっているぐらい、面倒なことになっています。</p> <p>しかしこの静岡駅の南口で、右側の一般車のロータリー広場を、例えば日曜日のこの時間は閉鎖すれば、ここでローカルなイベントができる、しかし機能としては公共交通機関と障害者の方々の送迎などはもう1つのロータ</p>

	<p>リーできちんとできるといった、先ほど言った使い方の可変性、使い方は簡単に決めることはできないというのも、重要なところだと思っています。そういう意味で、役割分担などができる案になっているのではないかと感じています。</p> <p>これはここでは決まらないでしょうけれども、例えば、今度は右側の一般車のロータリーの車の動線をどうするのかは、大きな問題だと思います。僕は南北をつなぐ移動では、車とかバイクでよく黒金石田線の新幹線の下をくぐって通るのですけれども、ここも狭いことは狭いというのが実際のところですよ。ここも多分車の流れが少し変わってしまうのではないかと、僕は素人意見として思っています。そういう動線などもきちんと点検しておかなければいけません。</p> <p>最後に、東側に広場が延びてきますよね。そうすると、高度利用想定エリアもまた少し、ここを持っていらっしゃる方々と、こういうふうに使ってみたいというアイデアが出てくるのではないかというのは、すごく変わり得る可能性があるのではないかと思います。この高度利用想定エリアが東に延びていくことで、今駐車場やいろいろお店があるさらに東の部分もまた、再開発の機運というか、こういうふうに使ってみたいと、どんどん静岡の南口のエリアが延びてくる可能性があるのではないかとすごく感じています。当然、さらに南のほうにもと思うのですけれども。</p> <p>ここは地域の方が多いエリアなので、その方々もまた、まちが変わることによって、これからこの土地をどうしようか、いろいろなアイデアが出てきて、新しい提案になっているのではないかと、個人的には思っています。以上です。</p>
中村(英)氏	<p>どうもありがとうございます。使い方の可変性も含めて、いろいろ考えていけるのではないかと、考えていく必要があるのではないかとといったことも含めてご意見を頂きました。ありがとうございます。他に委員さんのほうからいかがでしょうか。</p> <p>(2) のコンセプト、それから (3) のゾーニングは、大きな意味では全然違うのではないかとといった意見はなかったかと思えます。ただそうはいいながら、ディテールなりイメージなり、もう少しまだぼんやりしているといった意見もありましたので、その辺りは第 3 回以降に向けて整理をしていくことにします。取りあえず、今後に向けてはこれをたたき台に詰めていくといった感じかと思えます。</p> <p>とはいいながら、ゾーニングは結構大胆に現状と大きく変えたような提案にもなっているので、やってみなくては分からないのはありますけれども。例えばご心配ごと、あるいは須藤委員からもありましたけれども、こういう使</p>

	<p>い方の可能性もあるといった辺りで、ゾーニングの形等について何かコメントがあれば頂けると助かります。中村委員さん、お願いします。</p>
中村(直)氏	<p>中村です。ゾーニングで、駅まで自家用車で来た人たちの使い方について、駐車・停車はいいにしても、例えば車で来て1泊でどこかに行こうとした時に、駐車スペースはどのように考えているのですか。高度利用想定エリアが、JRの土地ですけれども、今まではそういう形で使っている方が意外と多いのです。</p> <p>今、中村先生がお話ししたように、右肩が同じように駐車場になっているので、民間の土地といいながら、そういうところまでエリアを広げても、勝手に、人の土地ですけれども、今の話のようにこれを利用しながら商売にしてあげられるなど、いろいろな方法があるかと思います。</p> <p>もう1つ、僕が心配するのは、駅からホテルまでの道路までの幅が、100メートル、150メートルありそうな感じですが、実際にはそれほどないですね。半分くらいでしょうか。駅の建物から、長くて80メートルあったのかどうかくらいです。そういう意味では、それほどこの幅はないので、期待以上のものがうまくできれば、レイアウトで助かると思います。そのところが、これからのプランを考える時の手腕の見せどころも一つあると思います。</p>
田代氏	<p>まちのロビー空間のところをもう少し広げて、できれば高度利用想定エリア、ピンクのところをロータリーを持って行って、まちのロビー空間を大胆にロータリーのほうまで広げることができれば、もっと変わっていくのではないかと、ゾーニングのところでは思いました。</p>
中村(英)氏	<p>ありがとうございます。駅との実際のつなぎという意味では、今は、コンコース出入口が一番左のところメインだと思いますが、他に幾つか矢印があるところは、店舗など含めた動線のでしょうか。</p>
事務局	<p>高架下からも出入りできる通路としても、絵にあるとおり、4つの出入口があります。</p>
中村(英)氏	<p>今の田代さんの意見で、ロビー空間を多く取ってロータリーを少し離すと、今度は駅とのアクセスというところではどうか、またトレードオフの関係もあるので、その辺りも含めて要検討かもしれません。ありがとうございます。では牧野さん、お願いします。</p>
牧野氏	<p>11 ページを俯瞰して見た時に、西からの平行な道路が今後どうなるのか、駅にアクセスするバスにしても、タクシーにしても、車にしても、渋滞のようなことが起こり得るかだと思います。それもこれに書き込んでいただかないと、東に行くところは、一方通行かもしれませんけれども、何らかの確保が必要かと。西のほうのアクセスというか逃げというか、そちらのほうもぜひ</p>

	考慮していただきたいと思います。
中村(英)氏	<p>交通に関するシミュレーションは、次回以降やっていくことになっています。では今の牧野委員さんのご意見も踏まえてお願いします。ありがとうございます。</p> <p>皆さんから意見を頂いて、特に 12 ページのゾーニングの図についても、基本はこれをベースにいきましようというところは、大きな反対はなかったと思います。ただ、これだけで考えるのではなく、当然沿道といいましようか、接する部分の空間のつくり方、使い方を含めた議論が大事だといったご指摘もありました。</p> <p>さらに言うと、その先のまちみがきの仕組みといったことも、もう少しハードだけではなくソフトな戦略も含めた議論が大事だといったご指摘もあったかと思います。そういったことも含めて、さらに次回以降、詰めていく形で進めていければと思います。2 番、3 番についてはこの程度でよろしいですか。</p>
	交通状況と将来展望について
中村(英)氏	<p>では、すみません、予定していた次第の 3 番の、第 3 回に向けた情報共有がありますので、こちらに移らせていただければと思います。公共交通の状況について、また駅前広場施設検討時のポイントについて、今回 2 つ話題を用意させていただいています。最初に公共交通に関連して、代表する委員さんのほうから現在の状況について情報を共有する形でお話を頂きたいと思います。最初に鉄道事業者の JR 東海さんの平井委員さんからお願いします。</p>
平井氏	<p>JR 東海の平井です。スライドは JR の静岡駅の乗降人員の推移を示しています。横軸は年度で、縦軸が 1 日当たりの平均の乗降人員を示しています。棒グラフのオレンジ色が在来線、青色が新幹線の乗降人員を示しています。</p> <p>直近のところで、コロナの前、平成 30 年度ごろのところを見ていただきますと、新幹線と在来線の合計で 1 日当たり約 12 万人のご利用がありました。一方で最新の令和 4 年度では、1 日当たりで 10 万人弱ということで、8 割強ぐらいの状況です。平成 5 年度には静岡駅の南口が現在の形に整備されまして、この時には大体 13 万人のご利用がありました。</p> <p>平成 10 年度ごろから、オレンジの棒グラフの推移が少し減ってきているかと思います。この時に何があったかといいますと、先ほど議論にもありましたが、静岡駅の隣の東静岡駅が新駅として開業したということで、少し転移があったと推定されます。</p> <p>第 1 回の委員会の時に静岡市さんから、交通量調査の結果で、資料上、駅利用者が新幹線は 1 万 7,500 人、在来線が 3 万 8,200 人のデータが示されていきました。この時の静岡市さんのデータは、7 時から 19 時の 12 時間で、今</p>

	<p>回は 1 日当たりですので、聞き取っている対象の時間がやや違うというところで、補足させていただいています。</p> <p>参考程度にはなりますけれども、今回、静岡駅南口の再整備において、駅周辺魅力向上、利便性向上で、今の 8 割強のところの利用者が増えていけばいいと期待しているところですし、にぎわいが出てきて活発になるようになればと考えています。</p> <p>先ほど牧野委員から、静岡支社ビルの話がありまして、この場で議論はなかなか難しいということでフォローもいただきましたけれども、あのビルは昭和 35 年に整備されて、新幹線が昭和 39 年ですので、新幹線ができる前に整備されています。その時から交通の形もまちの形も変わっている中で、駅前になにかふさわしいかと考えると、確かに今の形はどうかというところは、当然議論としてあるかと思っています。建物も古くはなっていますが、耐震はしていますし、中の設備も新しくしているので、現時点で建て替えの計画自体はないのですが、建物ですのでいずれ更新する時期が来るということだと思います。そこはまちの形等も検討課題と認識しています。以上です。</p>
中村(英)氏	<p>どうもありがとうございます。続いてバス事業者です。しずてつジャストラインの藁科委員さんからお願いします。</p>
藁科氏	<p>しずてつジャストラインの藁科です。すみません、弊社は特段資料のご用意はしていないのですが、ご利用状況につきましては、われわれもコロナでだいぶご利用者数が減少したところがありますけれども、徐々に回復傾向にありまして、バスのほうも同じく、コロナ前に比べて 8 割強まで、今回回復してきている状況です。</p> <p>そういった中で、現在静岡駅の南口には、われわれの路線としましては石田街道線と、みなみ線という 2 つの路線がロータリーに乗り入れをさせていただいています。特に石田街道線については、他の路線よりも回復が早いといえますか、9 割近い回復の率を示しています。特に石田街道が整備されてから、この地区はコロナ前に非常にご利用も増えてきたところでありましたし、コロナ後の回復も早いという、現在の状況です。</p> <p>今回、駅の南口についてこういった検討会を開いていただきまして、やはり課題としてはバス・タクシー・一般車が共有しているといったところでの安全面の問題や、面積が小さいことが歩行者空間の快適性を妨げているといったことを挙げていただきました。</p> <p>今回、最後の 12 ページでゾーニングの案を出していただきましたけれども、面積も広げていただいて、一般車と公共交通の分離をすることによって、安全面や快適性の改善・向上が見られるだろうことは、われわれとしても非常に喜ばしく、期待しているところです。</p>

	<p>また今、新聞報道等でも、バスについては乗務員不足の課題が大きく取り上げられる中で、弊社は、まだアイデアベースの検討ですけれども、そういった乗務員不足の中で何ができるか、連節バス、バス2台をつなげて、1台の運転手で今までの倍とは言いませんけれども、より多くの、輸送力の高いバスを導入し、そういった課題の解消につなげていけないか検討しています。では今の南口のロータリーに、非常に長い車体のバスを入れられるかということ、現実的になかなか難しいところがあります。それが今回、面積が広がって整備がされることになれば、そういった可能性も出てきますし、連節バスに限らず、いろいろな次世代交通をこの南口に入れる可能性が出てくると思います。ぜひ今回、この場でいろいろご検討いただく中で、そういったところも含めて、次回、公共交通についても議論されるということですので、検討していただければ幸いです。以上です。</p>
<p>中村(英)氏</p>	<p>どうもありがとうございます。さらに続きまして根来委員さん、お願いします。</p>
<p>根来氏</p>	<p>タクシー協会の根来です。私どもも具体的な資料等は持ってきていませんけれども、利用状況としましては、今、藁科委員からもありましたとおり、タクシーについてもコロナ禍でもって行動制限があり、この3カ年ほどは、一番ひどかった時は輸送人員がコロナ前の6割程度まで減った時期もありました。</p> <p>昨年でも7割から75%ぐらいだったのが、今年度に入り昨年の4月以降、コロナが5類に移行してからは、需要も一気に回復してきています。ですから今の状況としましては、直近ではやはりバスと同じように、輸送人員はコロナ前の8割ぐらいの状況に回復してきています。</p> <p>ただ、実際の需要はもっとあるのが実情です。それこそ昨年末の忘年会シーズンなどでは、忘年会でのまちのにぎわいとともによりタクシー乗り場の行列が報道されるなど、そういった状況があります。やはり需要に応えきれていない、ドライバー不足というの、バスと同じように現状の課題としてあります。</p> <p>各社、採用強化に取り組んでいまして、私の静鉄タクシーにおいても毎月、複数名の新人が入社してきている状況もあります。早く需要に見合った供給が行えるように、今各社で取り組みを進めているところです。</p> <p>また業界としても、ライドシェアやタクシー関連の規制の緩和ということで、今までの既存のタクシーサービスだけではない、タクシーとバスとの中間のような相乗りや乗り合いの、バスよりはコンパクトな、タクシーよりは少し人数が乗れるような移動手段といったものも、これからわれわれとしてもいろいろなことにチャレンジしていく状況にもなってくるでしょう。そう</p>

	<p>いったことも見据えて、ぜひ今回のロータリーの再整備もしていけたらと思っています。</p> <p>今日、資料にありましたゾーニングのところ、一般車と公共交通とを分けたロータリーの案などもありました。1回目から意見が出ていましたけれども、分けることについては、昨年末においても、タクシーが南口のロータリーでお客さまを降ろしている時に、一般車両にバックで接触されるという事故も、日常という大げさかもしれませんが、時々そうした事故も実際に発生しています。</p> <p>欲を言うと、再整備を待たずにこうした安全面についての課題解消には取り組んでいく必要があると思うのですけれども、整備について、ぜひ安全なロータリーの在り方を現実のものにしていければと思います。よろしくお願ひします。</p>
中村(英)氏	<p>どうもありがとうございました。やはり地域の足を支えていただいている公共交通の方々、それぞれまだ戻りも8割程度ということもあり、乗務員不足等の問題もある中で、いろいろ課題があると思います。南口の再整備と併せて、安全で、利用者・事業者ともに使いやすい空間を使っていくことが大事だと思しますので、引き続きどうぞよろしくお願ひします。</p>
	駅前広場施設量検討時のポイントについて
中村(英)氏	<p>あとは3番目(2)番ということで、駅前広場施設検討時のポイントということで用意していますが、今日は須藤委員からお話をお願いしていますので、須藤委員さん、お願ひします。</p>
須藤氏	<p>今日、これまでに議論していることの繰り返しのようになってしまっているのですが、12月の末に少し整理していた資料でご説明します。今回、いろいろなアイデアやお話を伺った中、同じようなお話が出てきていますので、重複したらすみません。</p> <p>まず使いやすい、使いたい、いろいろな多様な人たちが使える広場を目指していくことを考えていく中で、2つ考えなくてはいけないことがあると思います。まずどのような機能を施設に設定するのかと、その機能をどのように選択するのか、この2つがこれから課題になってくるのではないかと思います。</p> <p>まずどのような機能を設定するのかというところで、今日のお話の中でもありましたけれども、北口にいろいろな施設や機能がありますので、北口の機能も含めて、駅の周りのエリアにある機能ということをもう一度点検して、南口に本当に何が必要なのかをしっかりと確認していく必要があるのではないかと思います、赤いところの文章になります。</p> <p>今回出てきていた可変性のところですが、やはりいろいろなニーズが</p>

あるのが実際で、それは時間とともに変わります。例えば今1億人以上の人口があるわけですが、悪いシミュレーションだと、これから8,000万人ぐらいの人口に減っていくといわれています。その中で、広場の使われ方や車の量も含め、かなり変わってくると思います。それを現時点で正しく予想してやることは、かなり難しいだろうと思っています。ですから、きちんと新しいニーズを都度確認していく中で、対応できる空間にしていく。

そういう中では、僕はモニュメントのお話を聞いて、なるほどと思いました。仙台なども、駅の中にある政宗のスタンドグラスの前で待ち合わせなどを昔やっていましたけれども、静岡にそういうところがあるかという、北口などは分かりやすいと思います。南口にそういう大きなものをつくったりすると、それはそれで使いにくい広場になってしまうのではないかというところもあるので、今日頂いたお話を踏まえて、どういうものが必要なのか、もう少し皆さんで検討される必要があるのかと思っています。

機能の選択の問題ですけれども、ステークホルダーの人たちみんな考えていくこと、特に地域の住民の方々にしっかりと参加していただいて、ワークショップなどを繰り返しやっていくのが今のはやりです。やるべきだと私もすごく思います。ただ、時間的な問題、またそういう活動はすごく高コストで負担も高いところで、どれだけ住民の人が参加できるかというのも、大きな課題だと思います。

その中でこういう委員会があると思いますので、ここに参加されている方々がいろいろとアイデアを出して、実験というお話もあったと思いますが、僕も実験はするべきだと思っています。例えば今のロータリーで一般車を一時的に入れられない時間をつくった時にどうなるか。あとはそこを一度クローズングして、そこで地域のイベントをやった時にどういう楽しさが生まれてくるのか、そういうことをいろいろやった上でアイデアを詰めていくことも、一つ重要ではないかと思っています。ですから、いろいろなやり方があると思いますが、もう少し地域の方々と一緒にやっていくことが必要かなというのがあります。

最後の矢印のところですが、やはり数年間で全部を選ぶのは難しいと思いますので、地域の住民の方々と関係者が一緒に、つくった後もいろいろな使い方ができるような人のグループをしっかりとつくらなくてはならないと思っています。今回、ここでお集まりいただいている交通事業者さんや地域の方も含め、このエリアをどう使っていくかを定期的に点検できる仕組みをぜひ考えられればいいのではないかと。

そういうことを考えれば、時間経過で変化するニーズに合わせて、変えられる空間にできるのではないかと、理想的な話だとは思いますが、ハ

	<p>ードの部分だけ考えがちですけれども、ソフトの部分もぜひご検討いただければいいかなと思っていました。以上です。</p>
中村(英)氏	<p>どうもありがとうございます。特に最後におっしゃっていただいた、ハードをつくるだけではなくて、関係する方々が継続的にそこに関わって行って、可変性も含めてしっかりとアイデアを出し、そしてやってみて悪かったら直していくという、継続的な取り組みが大事というところは非常にそうだと思います。</p> <p>やはりというおっしゃり方もしていましたが、必然なのですよ。そういう形でやらないと、結局地域のためになることができないということであろうかと思います。当然、この委員会だけでできる話ではないので、外側でそういったことを継続していく仕掛けの提案なども、市のほうで3回目以降していただければと思います。ありがとうございました。</p> <p>今、交通事業者さま、また須藤委員からいろいろ情報提供いただきました。この辺りを含めて3回目以降に、より具体的な広場機能、交通機能の提案、点検といったことになっていくかと思います。あと5分ほど、今日予定した時間が残っていますので、言いそびれたこと、あるいは次回に向けてこういうことも考えてほしいといった意見がありましたら、最後に頂いて終わりにしたいと思います。いかがでしょうか。</p>
中村(直)氏	<p>今、須藤先生からお話がありましたように、私の森下学区においても、行政と地域と企業が一体化されて、今のまちみがきをしています。そういう中でわれわれの地域として、地域の人においては、ハード面はできません。ですから行政のほうでハード面をつくった時にいかに地域を巻き込んで、ソフト面のところを地域の人にできるだけカバーしてもらえるような、そういう柔軟かみのある組織づくりをしなければ、一過性に終わってしまっは何もならないと思います。</p> <p>可変性の問題も出ましたけれども、静岡市も今、20年先のことを考えた地域活動をしているわけですよ。そうすると、人口が減ることになれば、税金が減るわけです。そうすると、今の行政の中で僕たちも盛んにいわれているのは、50年前の建物が今、インフラですごくお金がかかってしまうと。そうすると、こういう問題はなかなかできないというのです。そうするとどこをカバーするかといえば、人とのつながりの中である程度カバーしなくてはいけないところが、柔軟性を求めなくてはいけないのではないかと。いうところで、今地域活動が、そういうところで顔を合わせて議論しなくてはいけないと思います。</p> <p>牧野委員が言われたように、いろいろな話し合いをするのですけれども、静岡の人口の7%ほどが弱者だということです。皆さん、健常者で歩けますよね。</p>

	<p>しかしいざとなった時に歩けない人や目の悪い人がそのくらいいるということは、もっと増える可能性があります。そういうところも含めた時に、そこを誰がどういうふうにしようかという、バリアフリーにしる何にしるハード面は確かにあるけれども、そこに一つのつながりを持たせるものが、これから一番われわれに求められることだと思って、最後に発言だけさせていただいて終わります。</p>
中村(英)氏	<p>まとめていただきましてありがとうございます。その辺りを踏まえて、また次回に向けてしっかりと議論をしていきたいと思えます。ありがとうございます。</p> <p>それでは大体出尽くしたようですので、今日のところはこのぐらいにさせていただきたいと思えます。今日、第2回の委員会ということでは、コンセプト(案)、それからゾーニングのイメージを議論させていただき、さまざまな宿題を頂きましたけれども、おおむねこのような感じかという形になったかと思えます。</p> <p>次回でより具体的な姿が見えてくることを期待して、ぜひ準備していただければと思えます。それでは今回の委員会についてはこの程度とさせていただき、進行は事務局にお返しします。</p>
事務局	<p>中村委員長、委員の皆さま、ありがとうございました。ここで次回の予定についてお伝えします。第3回検討委員会は令和6年3月28日木曜日14時から、会場はこの会場、第1回、第2回と同じく、静岡市役所静岡庁舎新館9階特別会議室での開催を予定しています。後ほど開催通知をお送りしますので、お忙しいところ恐縮ですが、ご出席いただきますようお願いいたします。</p> <p>それでは以上をもちまして、第2回静岡駅南口駅前広場再整備検討委員会を閉会とさせていただきます。長時間にわたるご審議ありがとうございました。</p>