

第3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3月28日(木)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 (意見聴取者)鈴木 拓翔	静岡南警察署 交通課長 静岡南警察署 交通課交通規制係長	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 昌巳	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
藁科 孝佳	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0 次第</p> <p>資料1 委員名簿・席次表</p> <p>資料2 第3回静岡駅南口駅前広場再整備検討委員会 議題資料</p> <p>(次第)</p> <p>1. 開会</p> <p>2. 議事</p> <p>(1) 第2回検討委員会の振り返り 及び 3つの論点について</p> <p>(2) 論点1：将来の南口駅前広場の交通機能の考え方</p> <p>(3) 論点2：駅前広場の空間構成方針</p> <p>(4) 論点3：東西ロータリーの交通機能配置</p> <p>(5) 意見交換：南口駅前広場整備後の「駅南地区」としての交通の在り方</p> <p>(6) 第4回に向けた参考事例 ※時間の都合により省略</p> <p>3. 閉会</p>
<p>論点1：将来の南口駅前広場の交通機能の考え方</p>	
<p>中村(英) 委員長</p>	<p>資料2の論点1について事務局説明ありがとうございました。論点1：南口の将来の交通機能という形で、全体あるいはそれぞれの交通手段別に、必要量、考え方を整理しています。ただ今の説明に関連して、質問あるいは意見があればお願いします。</p>
<p>牧野氏</p>	<p>12 ページのデータに関して質問が二つあります。1 点目です。身体障害者関係の駐車場をどの程度使用したのか、何分かかったのかを示すデータはありますか。</p> <p>2 点目、降車利用が 35 秒、乗車利用が 2.7 分というデータをそのまま平均して根拠とするのは、私は乱暴ではないかと考えています。結果としてすぐに乗降が済む人もいますが、それは効率よく事が進み、連続的にできたときです。しかし、調べたときには渋滞しているケースがなかったのかもしれませんが、私は、送ってもらうときにしても、迎えに行くときにしても、もう少し時間がかかる感覚を持っています。少なくとも他の家族を送っていくときには、35 秒というのはどうかと思います。1 分程度が肌感覚です。乗車利用は迎えのことが多いでしょうが、そのときは、相手がどの程度の時間で来るのか分からないところを、10 分前に行くのか、5 分前に行くのか、電車の</p>

	遅れも含めてさまざまなケースがあります。先ほどその話がどこかで出てきたような気がしますが、少なくともそのようなところ、回ったところがいっぱいのおときには困ります。少なくとも10分は待っている気がします。空いているスペースがない場合は、そこで待つのか、一度どこかへ行き、10分後にまた様子を見るのか、迎えの本人が着いている状況もあります。もう少しゆとりを持って台数の設定をしたほうがいいのではないかと考えます。以上です。
中村(英)委員長	2点質問、意見がありました。1点目の、身障者スペースの利用実態の情報はありますか。
事務局	実際のところ、身体障害者用の乗降場に限った調査を行っていませんので、数字としては把握していません。交通量調査の中で、身体障害者用の駐車場がいっぱいになり、次に待っている車がいるけれども使えないという状況は見られませんでした。そのようなところから、現行の1台分を確保する考えで検討を進めています。
中村(英)委員長	特に普段でも、不平のような、もっとこうしてほしいという要望など、そのような声が寄せられていることもありませんか。
事務局	身体障害者用の乗降場については、車を止めて乗降させるときに通常の車両よりもスペースが欲しいが、現在ではやはりそのスペースが少ないという声もあります。
牧野氏	1点目については、静岡市障害者協会として、障害者団体からの声を聞いています。バスが後ろに停まっているときには、慌てて乗降の介助をしなければいけなくて大変なようです。バスからクラクションを鳴らされることがあり、狭いことについての苦情はだいぶあります。身体障害者用とはいっても、身体障害者ばかりではなく他の障害の方も使います。 事前レクにて、本来は2台分くらい欲しいと述べました。普通の車の駐車スペースよりも広いことは存じ上げていますが、こちらは前のほうが曲がっている部分もあり、出入りが難しく、いっぱいまで行き、後ろから乗降して、また後ろにバックして出ていかなければいけないという技術的な問題もあります。全体的に狭い所で行っているための問題ではありますが、もう少し駅前広場が広がるのであれば、より余裕のある状態にしてほしいという話があります。障害のある人たち、こちらを使っている人たちの声を聞くことは必要だと思います。以上です。
中村(英)委員長	ありがとうございます。具体のレイアウトは、これから検討することになりますが、話にあったように、実際の利用者の声と比較して、このような辺りについて少しご検討いただければと考えます。
事務局	2点目について補足します。先ほど牧野委員からも話があったように、現状

	<p>のロータリーはとても狭く混雑している状況で、身障者用スペースの使い方があるのと同時に、一般車も、乗車と降車が交ざった状態でロータリーに入ってきます。当然、空気がないので待っている状況がとても多く見受けられます。ただ、実態として、市でデータを確認した中では、全体の半分の車は、30 秒程度で乗降場を出ていく実績があります。スムーズに乗降場に着けることができた場合、降りる人はこの程度で出ていくと考えられます。</p> <p>後でレイアウトの案を出しますが、降車する人と乗車する人の停める場所を分離して、降車はすぐに出てもらい、乗車の人たちは別の場所に停めて、少し時間を持ってもらう考え方であれば、現在のような混雑状況を回避できるのではないかと考えています。ただ、さらにゆとりのある台数が要するという話は、この場での議論の対象と捉えています。以上です。</p>
中村(英)委員長	<p>ありがとうございます。加えて、公共交通と身体障害者用の乗降場が分かれていますので、バスから急かされて、慌てて出なければいけないこともなくなります。そのようなことを頭に置きながら進めていくことになります。いずれにしても、先ほどの障害者の方等の声は大事な意見ですので、しっかりと把握した上で検討してください。2 点目の数字については、少し大胆ではないかと感じます。この辺り、私もさっと聞いて、分かったような分からないような数字になっています。あらためていかがですか。</p>
事務局	<p>実際にわれわれが解析した車のデータは、1 カ月間にわたって調査をした結果になります。先ほど話があったような混雑する特異日も含めた上で、平均すると、このような時間、台数となります。定点カメラ等で解析した結果を見ると、実際に受ける肌感としては、広場の中にピーク時で 20 台程度です。停まっている車もいれば、停めることができずに後ろで待っている車も含めて 20 台程度の車両がいることも確認しています。今回、降車場 3 台、乗車場 15 台、計 18 台という数字を出しました。当然、可能であれば、余裕を持って台数を確保したい思いもあつつ、現状の 20 台を意識して、広場の設計を進めていきたいと考えています。実態の数字とそれほど乖離した数字を提示しているわけではないという認識です。</p>
中村(英)委員長	<p>そのようです。グラフが小さくて見えないのですが、こちらを並べて読み込むと、短時間のものは半分程度、残りは少し長時間ですが、3 分弱ということで、それほど重ならないという解釈ですね。また、ピーク時で 20 台程度という話がありましたが、少しオーバーする時間帯があるという程度の話でしょうか。</p> <p>田代委員、お願いします。</p>
田代氏	<p>そちらに絡んだ話です。2.7 分というのは、降車する人の停車時間の 35 秒が利用者の 50 パーセントとのことだが、それを全部含めて平均すると 2.7</p>

	<p>分になるのではないかと感じました。私は、牧野委員も話していたように、乗車する人に絞って平均時間を計ると、肌感覚として5分、10分、あるいはもう少しかかるのではないかという印象です。もしかすると、平均は、35秒で降りる人が50パーセントもいますので、そちらに引っ張られるとどうしても2.7分になるのではないかと感じました。データの取り方がよくわからないが、50パーセントの35秒に引っ張られて2.7分になるのであれば、乗車する人の平均を個別に取ったほうが正確な数字が出るのではないかと感じました。</p> <p>私は、前回、北口に公共のバス、タクシーを集約させたほうがいいのではないかと話をしました。そうすると、一般乗車がもう少し場所を取ることができると捉えましたが、市役所の方の説明で、やはり実際に南口をバスで利用している人の利便性、市民の利便性は大事です。将来の課題としてそれらを残して、現状の使い方、バス、タクシー、一般乗車、市民の広場を併存させる案も、今はやむを得ないと感じました。</p>
中村(英)委員長	ありがとうございます。最初にいただいた話は、短い時間の人も含めての平均ですか。
事務局	分かりづらい表現で申し訳ありません。計算する際には、降車スペースについては、全員が35秒で利用するとして計算しました。乗車スペースについては、全員が2.7分で使うと想定しています。先ほど田代委員が話したように、乗車と降車の時間は違うため分けて考えるべきという話を考慮すると、35秒以内で降車する人が半分で、別途乗車する人の平均を出すことも可能ですが、その人も半分という出し方です。今回は、降車、乗車に関わらず利用者全員が35秒で使うとすると3台(降車スペース)、全員が2.7分で使うとすると15台(乗車スペース)という出し方をしています。そのため、実際よりも多く出ている状況です。言われたように乗車利用のみに限って、35秒以内で使う人以外の人数の平均を出すと、2.7分よりも多くなりますが、使う人を50パーセントにすると、台数をもっと減ってしまいます。そのような意味で、ゆとりを持った計算をしています。
中村(英)委員長	にわかに理解できないところもありますが、ピークが、20台程度が現実だとすると、それほどおかしい数字でもないのでしょうか。様子を見て、よく検討していただき、このようなものではないかと、本日のところはお納得いただけるとよいかもしれません。他にありませんか。浅野委員、お願いします。
浅野氏	先ほどのデータの話では、現状に一番合っているような計算をしていると思いますが、再整備が本当に完成するのは10年後などになります。そうすると、例えば車の利用者数が将来的に増えないのでしょうか。私は新潟出身で

	<p>新潟駅を使いますが、新潟は少子高齢化で、車利用者人口が増えたと感じています。そのようなことを裏付けるのは、新潟駅の南口のロータリーがいつも車で飽和状態であることです。さらに将来のことも考えて、柔軟な対応をしていかなければいけないのではないのでしょうか。カーシェアもこれから増えるかもしれません。自由に使うことができるスペースで、柔軟な対応をしていくべきなのではないかと感じました。そのようなところについて、意見があれば教えてください。</p>
中村(英)委員長	<p>ありがとうございます。大事な指摘です。いかがですか。</p>
事務局	<p>道路を設計する上では、将来交通量を予測します。10年後の交通量の予測では、おおむね横ばいとなっています。ただし、皆さんご存じでしょうが、静岡市は人口が減少しています。実態としては、10年後は車の交通量は下がるような結果があります。なので、車の交通量が将来にわたって増加する予測をして設計をする必要は現時点ではないと考えています。再整備した結果、先ほど中村委員長が話したように、バス、タクシーと一般車を分けることとなります。従って、将来のロータリーの状況としては、現在の状況よりも、もっとスムーズな流れを予想できます。そのようなことを想定しながら設計したいと考えています。以上です。</p>
須藤氏	<p>数字の設定について、乱暴と言われれば乱暴かもしれませんが、データは根拠になっていると捉えています。ただ2.7分は、設定する上で、もう少し実際にはぶれがあるというのは、そのとおりだと考えます。ただ、今のロータリーは、基本的に自由に何時間でも停めようと思えば止められるという設計になっていることを前提に皆さんは想像しているかもしれませんが、新しいロータリーを設計する際に、長時間の停車を見込むことは公共的にはあまりよいことではありません。2.7分という数値に近くなるかどうかは疑問ですが、長時間駐車がしにくくなるようなデザインを考えることにより、停車時間をかなり短くできるのではないのでしょうか。15台にもう少し余剰があればいいとは思いますが、皆さんの考え方として公共交通を使ってもらえるようなデザインするように考えてみてもいいのではないのでしょうか。</p> <p>また、身障者用としては1台が適正なのかもしれませんが、これから高齢者もさらに増えていったときに、思いやり駐車、身障者と一緒に共有できるようなスペースとして、もう少し量を増やすことができれば、うまく共存できるような気がします。あくまでも程度と書いてあると私は理解をしています。この辺りは実際の物理的な面積を見て、できる限り数字を増やしていこうというのは皆さんの考えだと思います。前向きに判断すればいいのではないのでしょうか。感想です。ありがとうございます。</p>

中村(英) 委員長	ありがとうございます。根来委員、お願いします。
根来氏	<p>タクシー協会の根来です。時間の都合もありますので、手短かに伝えます。1点目は、資料 11 ページ、タクシーの部分です。現況のタクシープールの施設量は 25 台で、実態調査の結果、将来の施設数として 15 台となっています。数字としては 4 割減です。減少割合が少し大きいというのが率直な感想です。利用状況を調査したのは令和 4 年末から令和 5 年の年始にかけて、また本年 3 月の実施です。正直に言えば、コロナ禍が明けた中で、社会的にも、各地でタクシー不足が報道されています。静岡においても、大都市圏ほどではないにしても、タクシーの不足、供給台数が満たされていない状況があります。本年度、昨年 4 月から今までの状況として、静岡市内の事業者でも 130 名ほどの新人運転手の採用を進めて、何とか供給量を確保するように取り組んでいます。現状の利用状況のみで 4 割も減らすのはどうでしょうか。もう少し供給台数の回復を踏まえて、全体のスペースもありますのでタクシーのことばかり入れられないでしょうが、その辺りを意識しておいてほしいです。</p> <p>2 点目、貸切りバスの話がありましたが、タクシーにおいても小グループでの貸切りタクシーの利用があります。一般のタクシー乗り場と分けた形で乗降場所を設定する必要があります。現在は専用の乗降場所がないために、交通ビル、パチンコ屋の前、ロータリーから東側に出た狭い所で乗降します。貸切りバスのスペースの一部でもいいので、そのような形で、明確に利用者に分かりやすく伝えられるような乗り場を想定したいです。以上です。</p>
中村(英) 委員長	<p>ありがとうございます。量的な部分はこれから検討、工夫をしなければいけません、貸切りタクシーのところは論点からはずれているところもありますので検討します。</p> <p>1 点だけすみません。自転車、駐輪場のようなところが、広場内に取るということではないでしょうが、そのようなことも考えているということでしょうか。</p>
事務局	自転車については、現状、静岡市が市営駐輪場を運営しています。静岡駅前に 5 カ所あります。従って、そこは変わらずそちらを利用いただければいいと考えています。
中村(英) 委員長	分かりました。ありがとうございます。では、論点 2 に進みます。論点 2、駅前広場の空間構成方針についてです。こちらの説明をお願いします。
論点 2：駅前広場の空間構成方針	
中村(英) 委員長	資料 2 の論点 2 について事務局説明ありがとうございます。空間の詳細な機能等については、次回の第 4 回で議論します。本日は、空間のゾーニング、

	<p>動線の考え方の議論を行います。資料 15、16 ページです。質問、意見があればお願いします。牧野委員、お願いします。</p>
<p>牧野氏</p>	<p>静岡市障害者協会の牧野です。今回の内容に関わるのですが、現在、駅とロータリーがとても近い所にあり、そこに広場をつくらうという話になっていることは聞いています。公共交通機関、タクシー、バス、車にしても、駅について降ろすとすぐに改札まで行けるという話は、現状でのメリット、優 điểmです。そちらを外してまでサービス機能、広場をつくる必要があるのかというのが、私の問題提起です。もう少し話すと、タクシー乗降場を含めた所から降りて、新幹線の改札までは 20 メートル程度です。私が使っている中原池ヶ谷線は北口に停まります。北口の駅前のバス停からは 100 メートル近くあります。それで駅前だということでどうかと思っています。こちらの構想では、南口で新幹線を使うに当たり、何メートルになるかは分かりませんが、現在では 20 メートルの距離が倍以上の 40 メートル、50 メートルになると、そのような苦情が来ないのかというのが私の心配です。それは一般市民の話です。障害のある人からするとさらに心配で、駅に入るまでの動線が長い、または視覚障害の人が点字誘導ブロックを使って歩く場合、道のりが長いのはマイナス方向で、改悪になります。この場の議論としてふさわしいことかは分かりませんが、その部分を何とかしていただけないでしょうか。そのようなことを考えてゾーニングの話をする、交通機関の二つのロータリー形状が線路方向に向かって横に長いです。それを縦にできないかというのが私の提案です。駅に近い所まで行き、U ターンして帰ってくるようなロータリー形状にすると、二つのロータリーの真ん中が開きます。そこを広場にできないかという提案をしたいと思い、こちらに来ました。小さい広場、大きい広場をたくさん作り、サービス機能があるのはどのようにしてもいいですが、現在、駅に別の交通手段で行き、改札から遠くなるマイナス点を考えてほしいというのが私の意見です。</p>
<p>中村(英)委員長</p>	<p>分かりました。確かにメリット、デメリットが両方ある中で、今の牧野さんの提案では、例えば、車寄せ的な所を近くにつくるのではなく、広場を横に移動すればよいと、そのような話です。こちらは一つの考え方です。他にはありませんか。現時点では、車の回し方等は仮のイメージ図になりますので、これから検討していくことになります。しかし、狭い空間の中で車両を回すのは難しいこともあり、物理的にどうかという問題もありそうです。</p> <p>もう一つ、今回、南口の駅前広場の議論の中で、あらゆる方々に便利で使いやすい広場にすべきという考え方もありましたが、一方で、駅前として、未来につながるにぎわいのある広場といったとコンセプトから議論をスタートしています。その辺りの折り合いをどうしていくのかということかもしれ</p>

	<p>ません。とても重要な指摘です。少し事務局で検討を進めていただけるとよいです。ありがとうございます。他にはいかがですか。田代委員、どうぞ。</p>
田代氏	<p>牧野委員が話すことも分かります。個人の考えとしては、やはり人との出会い、待ち合わせなど、人を重視する考え方でいくと、資料の案がいいのではないかと現時点では考えています。乗降場から駅までどれほど遠くなるのかですが、20メートル程度でしょうか。屋根なども、まちのロビー空間のところであれば、どのようなものかは分かりませんが、ロータリーの所まで来ることになり、雨の日などの不便さをしのげるような人重視の空間であれば、この配置でも私自身はいいのかもしれないと考えています。それほど負担にならないのではないのでしょうか。</p>
中村(英)委員長	<p>ありがとうございます。前回でしたか、さまざまな地区の駅前広場の整備事例がありました。さまざまな所でも、そのようなことを悩みながらつくってきたのではないのでしょうか。博多駅も、写真で見るととても広い歩行者の広場がありますが、車が地下に入ようになっていて、デパートのエレベーターを降りると乗降場があるような形です。そのような意味では、バランスを取って配慮された形です。エレベーターで行くのがいいかどうかは別として、さまざまなことを考えた上でそのような設計にしています。牧野委員の指摘もありながら、そうは言いながらも広場があったほうがいいのではないかという意見もあり、それぞれ分かる意見です。引き続き検討が必要です。ただ、これまでの議論の延長線でいくと、本日の提案のような、少し広場をメインで取っていく形の提案となっています。皆さまがた、感想、意見などあれば幸いです。いかがですか。増田委員、どうぞ。</p>
増田氏	<p>増田です。先ほどお二人が話していた点を踏まえた上で、最終的には、私たちもよその駅を使ったときに分かりづらいと感じるのは、案内表示がないことや、駅に行くまでに下りる、上がる等を繰り返す部分にあります。地域に住んでいる人たちは感覚で分かりますが、初めて来た人や障害のある人など、そのようなあらゆる方々が駅に向かう際に分かりやすい、乗り継ぐときに分かりやすいユニバーサルデザインが必要で、それ以外でも、例えば動線が色分けされているなど、分かりやすさが反映されていれば、このような形でも、様々な方々にとって使いやすいデザインになるのではないかと感じました。今後議論されるデザインの問題なのではないかと感じました。</p>
中村(英)委員長	<p>デザインやサインですね。ありがとうございます。他にいかがですか。安本委員、お願いします。</p>
安本氏	<p>安本です。先ほどの、縦にロータリーをつくる提案は、私としては違うのではないかと感じます。そのようにすると、広場とロータリーが交互に配置されることになってしまいます。そのようになった場合、広場とロータリーの</p>

	<p>間にしっかりとした柵がなければ、子ども連れ等が広場で気楽にさまざまなイベントに参加する時間やゆったりする時間を過ごすことが、保護者側としては結構難しいのではないのでしょうか。そのようになると柵をたくさん作らなければいけなくなり、閉鎖的な空間となってしまう、テーマの『マチあえる』が窮屈な空間になってしまうのではないかと感じました。私は、資料案のほうがいいのではないかと考えています。</p>
中村(英)委員長	<p>ありがとうございます。障害者等の方々のところについては、乗降スペースの話もありますが、この程度の距離であればということについて意見交換を行い、探っていくプロセスが必要なのではないのでしょうか。やはりさまざまな方にとって便利にするということ、特に、障害のあるの方々に対してしっかりと考えていくのは大事な姿勢です。先ほどのところと併せて意見交換を行い、そして物理的にどうなのか、突き合わせながら行う感じになるのではないのでしょうか。どうぞ。</p>
須藤氏	<p>西側と東側の使い方で、西側が公共交通、東側が一般車とイメージしていました。牧野さんが話すように、障害者の方々はできる限り駅に近いことが必要なのは、そのとおりでとれます。使い方を西側、東側で機能性を考えてデザインしていくことが必要なのではないのでしょうか。資料では、西側ロータリーはバスや公共交通機関の面積を広く取ってしまうことになり、駅のほうに近づいていく形になります。そのような意味で、そちらに障害のある人の車を停めるスペースをうまく拡張してつくることできないか、皆で考えてみてもよいと思います。</p> <p>ただ、これからの社会、10年後、20年後を考えたときに、公共交通機関をしっかりと発展させて、私たちが使うことができるようにしなければいけないのではないのでしょうか。市民が1台ずつ車を持つ世界は本当にこれから来るのか、10年後、20年後を見据えて考えなければいけません。事業者や行政も必要ですが、公共交通機関をいかに人が使いやすくするのも重要な点です。そうすると、左側のタクシー乗り場が書いてある所が、こちらの図では下のほうに来過ぎていると感じられます。もう少し使いやすいデザインにして、空間の面積や絵を考え直すのも一つです。現状図はタクシーと一般車が同じレベルで議論されていますので、公共交通機関がこれからどのようになるのか考えたときには、もう少し市民寄りに前向きに出したほうがいいのではないのでしょうか。そちらも一つの考え方だと思いました。今後、議論を進めればよいと感じました。</p>
牧野氏	<p>牧野です。先ほどの提案で、大胆なことを言うことを想定して少し予習してきました。調布の駅が、私が抱いているイメージに近いです。駅に近いほうに障害者用のスペースがある形で、真ん中の空いた所を広場にするのも一つ</p>

	<p>の落としどころではないかと感じました。まだ現物は見ていませんが、参考までに、お願いします。</p>
中村(英)委員長	<p>調布駅は、現在工事中で、私も最終的な絵がどのようになっているのか分かりませんが、ありがとうございます。画面上の図でいうと、右側のピンクの位置が取りあえず、仮置き身障者用のスペースだとすると、百何十メートルあるように感じます。あまりにも考えなさ過ぎであった感じもあります。須藤委員の話にもありましたので、ディテールも含めてしっかり考えていくということではないでしょうか。中村委員、どうぞ。</p>
中村(直)氏	<p>静岡市自治会連合会の中村です。やはり私も、公共のものにおいては、もう少し駅に近い乗り降り場は必要だと考えます。現在、駅南でバス路線が二つか三つです。自家用車の利用は現在も大変で、今後高齢者が増えることを想定すると、公共交通を増やさなければならない。バス路線が廃止になってしまう所が静岡市は多くなって、駿河区の自治会でもバスに乗れない人がたくさんいます。営業的な面もあるかもしれませんが、そのような意味では、公共交通のバス、タクシーを多くしなければ、駿河区は大変だと考えます。自家用車は、若い人は乗ってくるかもしれませんが、本来であれば、計画する駅前広場のスペース自体が小さいと思います。隣のスペースまで借りられれば、自家用車を今の商業スペースの所に置けるような格好にして乗り降りすることができれば、本当は一番いいです。しかし、現状こちらのスペースしかありませんので、仕方がないのかもしれませんが。</p> <p>将来的に、20年後には、人口も8割から7割に減とっていますが、広場の考え方について私が言いたいのは、こちらは鉄道利用者の防災の拠点になりえます。現在、災害時に鉄道利用者はどこに行くかという、西のほうの、静岡県男女共同参画センターあざれあや、森下小学校が、防災地、避難地となります。そのような所が避難地になるよりも、こちらを鉄道利用者の災害時のたまり場にしたい方がいいのではないのでしょうか。現在、静岡駅は、在来線と新幹線で、通過する線、常時停まる線が2本ずつあり、全部で8本線路があります。もし運行が止まった場合、どうすればこちらのJRの利用者が避難できるのか考えると、広場が欲しいです。その中で、公共の所をレイアウトするのが、地域住民としてはいいのではないかと考えています。自家用車の人たちは、近隣に駐車場ができるようになりましたので、そのような所へ置いて、歩いてもらうことも考えればいいです。空港などはプラットホームまで行くには、ほとんど歩きです。そのようなものも含めれば、こちらは公共施設の面積を広くして、防災的な拠点になるような広場にできれば、住民としてはありがたいです。</p>
中村(英)	<p>ありがとうございます。特に防災という視点は、大事な視点です。ありがと</p>

委員長	うございます。では、三浦委員、お願いします。
三浦氏	<p>とても議論が活発で、良い議論だと思いながら伺っていました。基本的には、資料 7 ページのパーソントリップ調査通りの傾向にあると思います。他のまちの事例を見ても、おおよそ徒歩及・公共交通と自家用車の比率が、8:2 程度になっているが、実際の空間の割合は逆になっています。車が 7 割、その他のユーザーは 3 割で、こちらに追いやられている状況を、今回のプランでは、皆さまのこれまでの意見もあり、きちんと適正な比率に戻していこうということで、広場の空間がこれほどゆとりをもって取れているのだと感じます。</p> <p>とはいえ先ほど議論があったように、身体障害者の人にとっては不便な空間になっている可能性もあるので、今後、検討していく余地はあります。そのときにこの空間のみを切り取らずに議論する必要があります。先ほど中村委員あったように、例えば、今後の駅構内も含めた南北の空間を考えるにあたり、高齢者や障害者のエスコートをするような補助手段や、そこに気が付くコンシェルジュのようなものがあるとよいと思います。それがサービス機能と書いてあるところに入るかどうかは分かりませんが、10 年後を見据えるのであれば、100 メートルなどの物理的な距離の議論だけではなく、駅の全体のサービスとして、そこを含めてバランスを見て考える話なのではないでしょうか。高齢者、障害者の移動に関しては、もう少し広めに議論したほうがよいのではないのでしょうか。こちらが 1 点です。そこで資料 13 ページの新しいモビリティのような話が出ます。まちに点在する形で、ある意味、駅の空間の中でも、そのような移動の可能性を広げるようなものが何かないか、車いすで移動できるかなどを含めて考えていただくとよいです。私からは以上です。</p>
中村(英)委員長	<p>ありがとうございます。結節点、駅利用における弱者の方々の移動に対して、しっかりとさまざまなことを考える必要があるということではないでしょうか。ありがとうございます。身障者等への配慮といった話、問題提起はありましたが、一方で、広場をしっかりと確保して、新しい空間として再生していく部分も大事だといった意見もありました。議論を踏まえて、事務局にて引き続き検討を進めていくことでお願いしたいです。もう一つ論点がありますので、そちらに移ります。</p> <p>東西ロータリーの交通機能配置についてです。説明をお願いします。</p>
論点 3：東西ロータリーの交通機能配置	
中村(英)委員長	資料 2 の論点 3 について事務局説明ありがとうございました。論点 3 は、公共交通と一般車をどのように、どちらに配置しようかということを考えるものです。本日、大きな方向性をいただくと、今後の作業に助かります。今

	<p>の説明で、最後の資料 19 ページのでは、数でいくと 1 案優位が三つ、2 案優位が一つ、同等が一つです。この辺りも踏まえて、肌感覚で皆さまがたの意見をいただきたいです。よろしくお願いします。名波さん、お願いします。</p>
名波氏	<p>駅南銀座振興会の名波です。お世話になります。論点 3 を見ると、私も 1 案が良いと思いますが、(都) 静岡下島線は、一般車両は一切入れないと考えてもいいのですか。</p>
事務局	<p>入れないわけではなく、ロータリーの手前までは入れます。</p>
名波氏	<p>ロータリーの手前までは入れるということですか。そうすると、私としては 1 案がベストだと考えます。一般車両がこちらに入るよりも、公共のバス、タクシーが来たほうが、一般のお客さまが駅南に流れてきますので、一番良い案だと感じます。しかし、一つ問題があります。資料 17 ページを見ると、(都) 静岡下島線を入り、西側ロータリーに入る手前、駅南銀座へのアクセスとあります。こちらに車が左へ左折します。そうすると、そこへ皆、車を停めてしまいます。おそらく、東側ロータリーには止めないでしょう。一番簡単なのが、駅南銀座へのアクセス路の所に止めることです。スカイタワーの所に現在でも止まっている状態で、私はその辺りをよく通りますので、窓をたたいて、この場所で停めないでほしい、もう少し前に行ってほしいと言うことが 1 日に何回かあります。今後このようになった場合、この辺りをどのようにすればいいのか考えさせられます。以上です。</p>
中村(英)委員長	<p>ありがとうございます。現状でもそのような使い方があって、仮に将来、自動車があちらになると、そのような人が一定数残るという危惧もあります。注意すべき事項です。資料 6 ページの絵を見ると、青い線が車の動線で、一方通行化を目指すとなっている矢印の部分ですか。</p>
事務局	<p>先ほど言われた、ロータリーを出た所については、現在でも乗降している方が見受けられます。西側ロータリーに公共交通をはめた形になった場合、今話にあった道路については、現状のままではなく、何らかの整備をしなければいけないと考えています。公共交通のロータリーにしても、石田街道については、マンションがある関係で、一般車を入れざるを得ません。一方、間違っって入った車が逃げる動線もつくらなければいけません。従って、駅南銀座の方向に通行することになります。この道路については、幅員を狭めるなどの対処をしなければいけないのではないかと検討しているところです。その辺りは詳細に考えを出します。</p>
中村(英)委員長	<p>問題意識は共有しているようですので、詳細を詰めていくということかどうかと思います。論点 3 について、他にいかがですか。井藤委員、どうぞ。</p>
井藤氏	<p>NPO 法人男女共同参画フォーラム静岡の井藤です。私も 1 案で、西側のロ</p>

	<p>ロータリーが駅のコンコースに近いというのがいいと考えました。観光で来た人は、コンコースから出てすぐに公共交通機関が見えるのがいいのではないのでしょうか。また夜遅い時間のときに、駅から出てきて、歩いてタクシー乗り場があるというよりは、公共交通機関が近くにあるほうが、安全面を考えるといいのではないかと感じました。</p> <p>先ほど名波委員が話していたように、スカイタワーの所の道路もそうなのですが、(都)静岡下島線はとても広い道路で、そちらを貸切りバスの乗降場にするのはとても良い案です。広いと、貸切りバスが停まっていない時間は一般車が止めたくなくなるのではないかという懸念は、一方で出てきてしまうのではないのでしょうか。スカイタワーの駅南銀座への一方通行の所もそうです。貸切りバスの乗降場に貸切りバスがずっと停まっているのであればそのようなことはありませんが、空間が空いている場合、心理的に止めたくなくなる人も出てくるのではないかと思い、対策が必要だと思います。また、東側ロータリーの所で、(都)黒金石田線も結構狭いので、そちらにも何かしらの対策が必要でしょう。現状のままでいくとは思っていませんし、考えてはいるのですが、そのようなところもやはり考慮する必要があるのではないかと感じました。</p>
<p>中村(英) 委員長 0</p>	<p>ありがとうございます。レイアウトについては、観光、安全、安心といった意味で、1案のほうが良いのではという話だったかと思いますが、そうはいつてもたくさん気になることが周辺にあります。しっかりと検討していただきたいです。続いて、藁科さん、どうぞ。</p>
<p>藁科氏</p>	<p>しずてつジャストライン株式会社の藁科です。先ほど牧野委員から、ロータリーの中でバスに後ろからクラクションを鳴らされたことがあると聞き、気分を害されてしまって大変申し訳ございません。目の前にバス停があるのに、バス停までバスを着けることができず、お客さんがいらいらして、そのいらいらが恐らく乗務員に伝わり、クラクションを押してしまったのだと思います。</p> <p>今回の案でいくと、やはり東側に公共交通を持ってきた場合、途中から石田街道を折れて、ぐるっと回らなければいけません。当然、お客さまからすると、速達性というか、もうすぐそこに駅があるのに、なぜわざわざ遠回りしなければいけないのかという形での不満は相当数出るのでないかと考えるところでは。また当然、何か所か右折、左折、左折という形で曲がりますので、安全面でも、バス事業者としては、2案は好ましくないと思いますし、バスはどうしても右左折に時間がかかりますので、それにより道路渋滞等を引き起こして市民の皆さまに迷惑を掛けることも、われわれとしては避けたいところでは。</p>

	<p>最後に、将来的に例えば、バスを2台連ねたような接続バスの導入を考えていますが、2案であれば、物理的に道路を拡幅しなければ、走行ができなくなります。そのようになると、駅の南口に連節バスを入れるという選択肢すらなくなってしまいます。そのような将来的なことも含めて、われわれバス事業者としては、ぜひ1案でお願いしたいです。以上です。</p>
中村(英)委員長	<p>ありがとうございます。とても分かりやすい意見でした。牧野委員、どうぞ。</p>
牧野氏	<p>障害の関係の立場と、駿河区の西部、インターチェンジ近くに住んでいる立場として、本来は、私は2案になってほしいと考えています。ただし、さまざまな事情から2案は難しそうだと感じて、1案でこのようになればいいという話をしたいです。</p> <p>現実的に駿河区から来るということは、カネボウ通りを通るのかどこを通るのか分かりませんが、いったん駅を通り越して、遠回りをします。先ほどのバスの話と逆です。そのようなことをすることを地域住民が納得するのかという話があります。私は、本来は現在の利用者の皆さんではなく、駿河区に住んでいる地域住民の意見を聞くべきだと考えています。駅を使うときにどのようなルートや交通手段で行くのかについても重要ですが、石田街道の広さからすると、他の所は狭いです。そのような所を今後、広くするのかどうかは、この議論の場では積極的には出てきていません。駅前広場、ロータリーをどのようにするのかという話と同時に、アクセスの道路、ルートと、その方向性と太さの話を一緒にしなければ、少し遠回りになりますが渋滞が避けてスムーズに行けるからいいという話になるのか、このように遠回りをして、また渋滞で時間がかかる結果となる可能性もあります。そのようなところについて検討してほしいです。</p> <p>私が第1案で聞きたいことと提案があります。公共交通の所に、石田街道から来て、一般車のロータリーまでアクセスできる道路は、こちらにはなさそうです。それがあれば、それほどデメリット、不便性はありませんが、そのようなことは考えていないのですか。南から来て、右側のロータリーに行けるアクセスがありません。エスパティオの下からぐるぐると迂回するしかありません。エスパティオとグランヒルズ間の道は対面通行もできません。ここを上向きに行けないのであれば、遠回りをするようになります。私の提案としては、二つのロータリーを抜ける道があればいいです。一般車のほうに石田街道からアクセスができないでしょうかという話です。それはコンセプトとは矛盾しますので、無理かもしれませんが、そのようなことがなければ、地域住民は納得しない気がします。</p>
中村(英)	<p>ありがとうございます。2点目の最後の話からいうと、資料16ページの空</p>

委員長	間のゾーニングのところに薄い青色があります。こちらは、歩行者空間化を目指しますので、基本的には車を通しません。非常時は通るようにしなければいけません、平常時は通さないのが現在の考え方です。1点目は、もしかすると資料20ページの駅の周りの道路図が、議論に使えるように用意したのかもしれませんが。こちらでも説明していただけますか。事務局、お願いします。
意見交換：南口駅前広場整備後の「駅南地区」としての交通の在り方	
中村(英)委員長	先ほど牧野委員が話していた、西から来る人が、駅に来る際に広い道路があまりないということについては、市で想定している主要ルートを通ることでそれほど利便性が落ちないのではないかと考えていて、その辺りについて、先ほど地域住民としっかりと合意形成が必要という意見がありました。現在は、西から来る車は、一般車のアクセスのイメージになりますか。
事務局	駿河区の西部から来る人は、石田街道をメインに使うと思われれます。1案になった場合は、牧野委員がおっしゃるように、手前でクランクをして、広場の一般車ロータリーに入ることになります。 一方で、葵区、清水区、駿河区東部の人は東側からのアクセスになりますので、石田街道を通らずに、別のルートからの進入になることを想定しています。そのような意味でも、車両の分散が予想されます。
中村(英)委員長	名波委員、どうぞ。
名波氏	私も素人で分からないのですが、一般車両、交通渋滞にならないでしょうか。私は、パターン1が一番良いのですが、こちらを見て考えると、森下小学校の前が大渋滞になるのではないのでしょうか。現在でも渋滞していますが、土曜日、日曜日が多分、渋滞すると思います。例えばの話ですが、本当に素人案なのですが、一般車両は、出ていくときに公共交通のほうから出ていくことは一切しないのですか。考えてしまいました。
三浦氏	そのような心配もあるでしょうが、かなりこのような人中心の考え方で公共交通を優先する考え方による整備は日本だけでなく世界各地で行われており、短期間でいくとそのような交通的な混乱は出てくるかもしれませんが、長期的にデータを取ると、通過交通に関しては、ドライバーの皆さんは賢いので、わざわざ混む時間に行かない、ルートを変えるなどして、基本的にはむしろ通過交通量は減り、アクセス交通については従来通りというデータが出てきている状況です。交通状況の評価期間をどこで区切るのかというところは、議論があるかもしれませんが。整備後間もないころは混雑しているとメディアが報道するかもしれないが、実際は、もう少し長いスパン、例えば半年ほど期間をおくと、慣れていくのが普通です。

名波氏	<p>反対にいうと、駅前広場が整備できましたといったときに、(都) 静岡下島線の貸切りバスが停まる所に、最初は、停まっていなければそこに停まればいい、先ほどの話のように停めてしまえばいいという人も出てきます。</p>
須藤氏	<p>須藤です。そのとおりだと思います。車がどのように動くようになるのかという検証をしなければいけないと考えています。先ほど、交通量シミュレーションをしたというのは、1案と2案のシミュレーションで同等だったという話ですね。そちらもデータとして重要ですが、既存の交通動向と、1案、2案にしたときにどこに車が増えるのか、その辺りを明示してほしいです。予想されるとおり、エスパティオの下のラインは間違いなく増えるでしょうし、森下公園の近く、小学校がありますし、人の流れが絡みます。この辺りの車の量が増えるところに関して、地域の人がきちんと認識を持てるかどうか、そのようなところも結構重要です。</p> <p>私は、交通量が増えるのは、駅南銀座へのアクセスと書いているラインの車が増えるのではないかと素人的には思っています。そのようなことを、地域の人が明確に分かるようになって、車がどのように(都) 静岡下島線に戻ってくるのか、その辺りを含めて考えなければいけません。ただ公共交通機関の動線は、かなりクリアに明確化されます。例えば、タクシーの方々が、現在はホテルの前を通るルートが一切なくなるような動線になります。そのような意味では、減る所もあります。その場所がどれほどの交通量になるのか、地域の人にきちんと示す作業をするといいです。子どもも多いですし、高齢者も多いエリアですので、地域の人にとっては重要な情報かもしれないと感じました。以上です。</p>
中村(英)委員長	<p>中村委員、どうぞ。</p>
中村(直)氏	<p>もう一ついいですか。今の地図を見ても、青い所は広いです。石田街道から駅へ行くときに、手前の南町の途中で道路の広さは半分ほどになる。そちらに行ったときに渋滞の発生が考えられます。また、名波委員が話したように、現在の JR 東海の静岡支社がある所の話では、道路の延長は 50 メートルしかありません。一度行って止まると、あとは五差路になる所です。その辺りまでの誘導方針を考える必要があります。現在の計画では一方通行になっていますが、そちらに行って、右方向に行けないという人がいたときに、そのまま一方通行ですので、また迂回しなくてはいけないということになります。先ほど、どなたかが話をしていましたが、標識にしても、そこで慣れるまでの時間が少し大変なのではないかということがあります。併せて、駅の向かいのマンションの手前に車が入る道があります。そのようなものがありますので、バスが停まったときに、交通的な問題もあるかもしれません。た</p>

	<p>だし、先ほどの話のように、一時的かもしれませんが。その辺りのところは、皆さんが我慢をしながら、交通規制を早期に理解してもらうことも必要だと考えます。</p>
中村(英)委員長	<p>ありがとうございます。さまざまなことを変えると、当然、変化に応じるのに時間がかかることはあります。そうはいつでも、渋滞、混雑については、しっかりとチェックが必要だという意見がありました。そこは事務局、いかがですか。</p>
事務局	<p>市で交通シミュレーションをした結果、三浦委員が言われたとおりでした。資料 21 ページで示したとおり、南口の駅前広場付近を通る車は、通過車両がとても多いです。こちらに用事がない車が通っている結果があります。将来、現在の駅前広場と、サウスポット静岡とエスパティオの間の道路が通り抜けできなくなった結果をシミュレーションしていますが、その結果、通過車両は 15~16 パーセント減っています。なので、一般車を東側ロータリーに配置したときに、先ほど名波委員が言われたような辺りの交通渋滞を私たちもとても心配しましたが、通過車両が減った結果、渋滞緩和に寄与すると考えています。ただし皆さんがおっしゃるように、供用を開始した直後は、交通シミュレーションの理想論のように絶対にはいきません。その辺りのケアはとても大事だと考えています。以上です。</p>
中村(英)委員長	<p>ありがとうございます。次回に、交通シミュレーションの結果をビジュアルに見せてもらえるといいです。私もそうなのですが、あまり何も考えずに、ナビゲーションの示すとおりに動いてしまいます。ナビゲーションを利用される方々に、できることであればこのような動線はやめてほしいなど、そのようなことができるのであれば、そういう対策はあるのかもしれませんが。心配いただいた点、ありがとうございます。</p>
三浦氏	<p>今の話とは違うのですが、貸切りバスゾーンのところ、資料 10 ページのピーク時に合わせて 8 台程度を設定していますが、20 分ごとに振り分けられていて、もしかすると停車時間を個別に 20 分ずらすような調整ができると、必要なスペースが変わってきます。もしも 1 案を採用するのであれば、貸切りバスの停車スペースはとても目玉のゾーンとなり、貸切りバスのみを停めるのはもったいなく、先ほど出てきたような新しい交通手段や、もう少しさまざまな身体能力の方々が使いやすいようなものが入ってくるような、フレキシブルなゾーンになるのではないのでしょうか。あえて貸切りバスゾーンと呼ばずに、マルチモーダルゾーンなど、もう少しさまざまなモビリティが将来的に共有するようなゾーンの位置付けにしたほうがよいと思います。かつ沿道の方々、地権者の方々が今後どのような開発をするのか気になっています。こちらに関して、例えば、前面道路の活用も含めてにぎわいに関心</p>

	<p>があるのであれば、そこににぎわい機能を入れるような案も出てきそうな気がしています。こちらに関しては、貸切りバスゾーンと書いておくとそのような議論になりにくいのですが、もう少し交通手段が入ってくるのか、そのような多機能な使い方ができるようになると、より市民のための公共性のある空間として、ゆとりが生まれると思うので、ネーミングも考えていただければと思います。</p>
中村(英)委員長	<p>今、マルチモーダルゾーンという仮の名前が出ました。単に貸切りバスのための空間というわけではないということをよく考慮して、名前を考えてみてください。ありがとうございます。浅野委員、どうぞ。</p>
浅野氏	<p>私も今、同じことを言おうとしていました。貸切りバスのゾーンをもう少し有効活用できないかと感じました。私なりに考えていたのは、呉服町商店街で、たまにマルシェを行っているように、このゾーンにも店を出してみるのはどうでしょう。また、清水の七夕まつりに行ったことがあります。もともとある店の前に出店するような形で出しています。そのようなものを道路の所に出してみるのもいいですし、道路の部分を全部歩行者天国にして、貸切りバスが使わないときは広場の一部にしてしまい、歩行者用道路が広がるだけでも結構活気が広がるのではないかと、というようなことを事前説明を受けてから私は考えていました。</p>
中村(英)委員長	<p>ありがとうございます。もしかすると次回の議論になるのかもしれませんが。広場がさまざまなにぎわいを、いかに周辺ににじみ出していくかということにも関係する議論ではないでしょうか。石田街道もそうでしょうし、再開発の真ん中の空間をどのようにするのか、さまざまな議論がありますので、本日いただいた議論も含めて、次回しっかりと考えていきたいです。ありがとうございます。</p> <p>論点3のところは、1案、2案があった中で、懸念点の話もありました。その検証をしっかりと行うとしても、出た意見でいうと、1案のほうがさまざまな意味で良いというのが多数だったような気がします。今後、こちらをベースに詳細を詰めていく方向で進めたいと考えています。よろしくお願ひします。</p> <p>時間は4時5分前ですが、石田街道の話に戻ったりもしましたので、全体を通して少し気になったことがあれば、意見をいただき、終わりにしたいです。いかがですか。本日発言のなかった方、平井委員、どうぞ。</p>
平井氏	<p>JR 東海の平井です。三浦先生のマルチモーダルゾーン、とてもいいと感じました。単純に静岡駅の南口は、一般車とタクシー、バスを再編しただけとなると、広場としては新鮮味がなく、面白みがないというところもあります。便利であることは当然ですが、将来の利用として、お客さまがさまざまな選</p>

	<p>択肢があるような広場になるといいのではないかと感じます。マルチモーダルゾーンが貸切りバスの運用だけなのかも含め、一般車と公共交通の所にも、オンデマンド交通のスペースも設けるなども将来の構想の中できちんと可変的に考えていけるよう、この場で共有ができればいいと感じます。</p> <p>台数も、現在の想定でこの必要台数であり、程度、と付けているので、そこも利用動向により今後変わっていく可能性があります。少し減ってきたときには新しい交通を入れるなどできるのではないのでしょうか。そのようなところも、広場をつくって終わりではなく、メンテナンスしていく中で、より良い形で、皆でつくり上げていければと思います。その中で、できれば再整備を始めるときに、何か一つか二つほど面白いモビリティがあると、静岡駅南口は、この広場は面白いと皆さんに認識されて、さまざまな人が静岡駅南口広場に来て、盛り上がっていきえると考えています。</p> <p>あとは議論になっていましたが、少し公共交通、一般車の駅のコンコースから遠いという話がありました。1案、2案のどちらになったとしても、利用者が雨に絶対にぬれないように、しっかりと今後の計画で行ってほしいです。1案、2案とありますが、公共交通機関側とすると、1案のほうがいいです。ただし、一般車側であれば2案のほうがいいというところはあるかと思えます。例えば1案になるのであれば、一般車に対しては、しっかりと案内を行うところが大切です。そのようなところも今後しっかりと取り組んでいけると良いと思います。以上です。</p>
<p>中村(英) 委員長</p>	<p>どうもありがとうございます。特に事務局から答えは求めませんが、しっかり議論内容を落とし込んで検討してほしいです。では、時間が4時になります。次第には、(6)第4回に向けた参考事例が用意されていたようですが、時間となりましたので、こちらは次回、説明していただく形にします。熱心な議論をありがとうございました。進行を事務局にお返しします。</p>
<p>事務局</p>	<p>中村委員長、委員の皆さま、ありがとうございました。第4回検討委員会の概要については、後日、開催通知を送付します。お忙しいところ恐縮ですが、お越しいたきますようお願いいたします。では、以上をもちまして、第3回静岡駅南口駅前広場再整備検討委員会を閉会します。長時間にわたるご審議ありがとうございました。</p>