

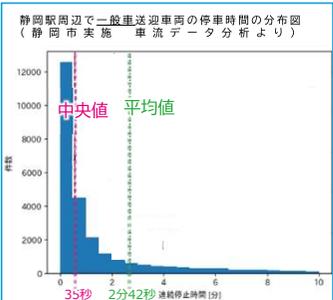
1 将来の駅前広場における各機能の設定

・駅前広場の施設規模のまとめ

駅前広場計画指針（駅前広場の計画にかかるガイドライン）や静岡市実施の利用実態調査の結果から将来施設量(案)を算出し以下の表にまとめた。

施設項目		現況施設量	将来施設量(案)
バス	乗車場	2台	3台程度
	降車場	2台	1台程度
	貸切バス乗降場	1台	-
	貸切バス乗降場(路上)	-	8台程度
タクシー	乗車場	1台(待機2台)	1台程度
	降車場	2台	1台程度
	待機所	25台	15台程度
一般車	降車スペース(短時間)	7台	3台程度
	乗車スペース(長時間)	-	15台程度
	身障者用	1台	1台程度

・一般車乗降場の考え方



一般車乗降場は、利用者の約半数（中央値）が35秒以内で利用しており、利用時間の平均値は2分42秒となっている。

「降車」の利用者は比較的短時間、「乗車」の利用者は長時間の利用となる傾向がある。

限られた広場面積を効率的に利用するため、再整備後の一般車乗降場は降車利用と乗車利用を分離する。

降車スペース 3台程度
乗車スペース 15台程度 の確保を目指す。

委員意見

総論：将来施設量(案)として概ね妥当である

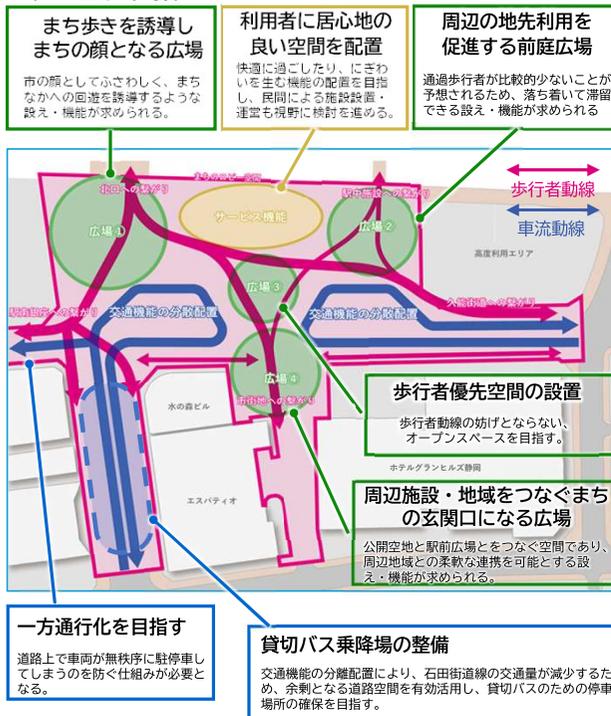
- ・ データが根拠となっているため、現状への対応としては妥当な数字である。
- ・ 一般車の長時間利用は公共的に良いことではないため、長時間利用しにくいデザインにより、停車時間を減らせるのではないかな。
- ・ 高齢者と身障者が共有で使う「思いやり乗降場」のようなスペースが増やせるとよい。

課題

- ・ タクシー待機所が現状から4割減となっており、減らしすぎと感じる。
- ・ 身障者用乗降場台数は障害のある方や利用者の直接の声を参考にしてほしい。
- ・ 一般車の乗降時間は、肌感覚として、もう少し時間がかかると思う。
- ・ 貸切タクシーの乗降場を一般のタクシーとは別で検討したほうがよい。

2 駅前広場の空間構成方針

・ゾーニング案



委員意見

総論：目指す方向性に合致するゾーニング案である

- ・ 人を重視する考え方が反映されたゾーニング案となっている。
- ・ コンセプトである「マチあえる」が実現できる案ではないかな。
- ・ 広場利用者の7割が徒歩であることを反映している案となっている。

課題

- ・ 来街者にとって分かりやすい案内が必要である。
- ・ 公共交通をいかに使いやすくなるかが重要である。
- ・ 改札からロータリーが遠くなるので、身障者に対し、なんらかの配慮をする必要があるのではないかな。
- ・ 防災的な拠点となるような広場としてほしい。

3 東西ロータリーにおける交通機能配置

・比較表（静岡市実施利用実態調査、ナビゲーションシステムから収集された車流データより）

	1案 西：公共交通 東：一般車	2案 西：一般車 東：公共交通
イメージ		
利用者数 (6:00-23:00)	公共交通【平日】6,375人 【休日】3,024人	一般車【平日】2,402人 【休日】2,456人
利用台数 (6:00-23:00)	公共交通【平日】1,117台 【休日】776台	一般車【平日】2,068台 【休日】1,953台
一般車の アクセス性	駅南エリア利用者の 推定居住地割合 清水区約10% 駿河区東部約17% 駿河区西部約28% 葵区約26%	
路線バスの アクセス性	路線バスが現在の運航路線を変えずに、そのまま直進で公共交通ロータリーに進入する。	路線バスが右左折を行い迂回しながら公共交通ロータリーに進入する。
進入車両	貸切バスが公共交通ロータリーに進入し、ホテル利用自家用車が一般ロータリーに進入する。	貸切バスが一般ロータリーに進入し、ホテル利用自家用車が公共交通ロータリーに進入する。

委員意見

総論：今後1案をベースに検討していく

- ・ 1案は改札を出てすぐに公共交通機関が見えるので、来街者にとってわかりやすいのがよい。
- ・ 1案は公共交通利用者が駅南銀座へ流入するためよい。
- ・ 2案はバスの右左折に時間がかかる。接続バスの導入も視野に入れていることから1案のほうがよい。
- ・ 1案で石田街道線沿いに、様々なモビリティが共有するようなゾーンであったり、賑わい機能を位置づけられるとよい。

課題

- ・ 一般車が駿河スカイタワーとJR静岡支社間の路上で乗降する可能性がある所以对策が必要。
- ・ 周辺道路の渋滞について、検討が必要。