

第 4 回 静岡駅南口再整備検討委員会

令和 6 年 7 月 1 日

景観まちづくり課 まちづくり推進係



検討委員会の進め方について

■委員会の検討スケジュール（想定）

R5. 10月 第1回議題 ・南口駅前広場の現状と問題点 ・南口駅前広場の目指すべき姿



R6. 1月 第2回議題 ・検討条件の整理・コンセプト案・広場機能の配置案（ゾーニング）



R6. 3月 第3回議題 ・交通機能の施設量と配置案・広場の空間構成



R6. 7月 第4回議題 ・ロビー空間の使い方と機能 ・広場と周辺街区との連携



R6. 8月9,10日 オープンハウス（静岡駅コンコースでブースを設置し、市民からの意見を収集する。）

R6. 9～10月 パブリックコメント（基本計画案について書面上で、市民から意見を収集する。）



R6. 秋頃 第5回議題 ・将来の駅前広場での取り組み ・再整備基本計画まとめ

前回の振り返り：駅前広場の空間構成方針

■空間構成の考え方

コンセプトに基づき、駅前広場全体の空間構成の考え方を示す。

コンセプト

地域にひらかれ、誰もが**マチあえる**、“未来につながるまちのロビー”へ

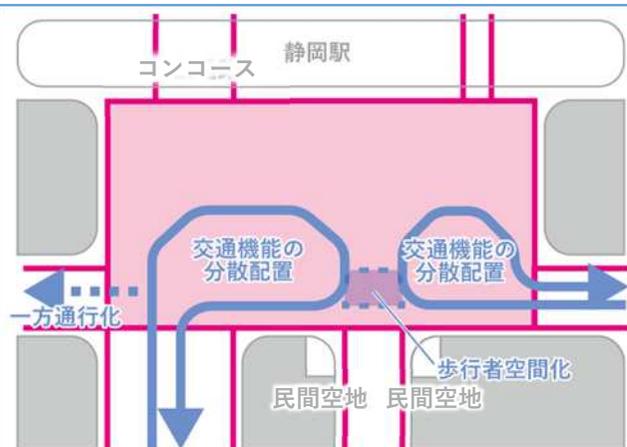
1. 広場空間の**拡張**・交通機能の**再配置**による、新たな**歩車共存**の駅前広場へ

2. 駅と周辺街区をつなぎ、「**歩行者に優しい**、**えきまち空間**」へ

3. **玄関口**として、多様な人々が**安心して**利用できる、「**まちのロビー空間**」へ

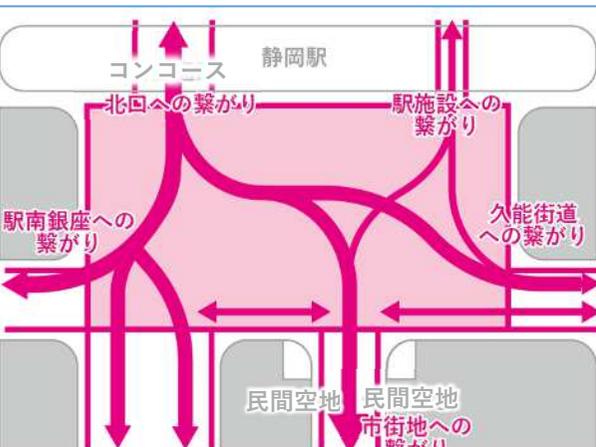
南口駅前広場の空間構成方針

1. 歩車の空間配分の見直し・交通機能の再配置



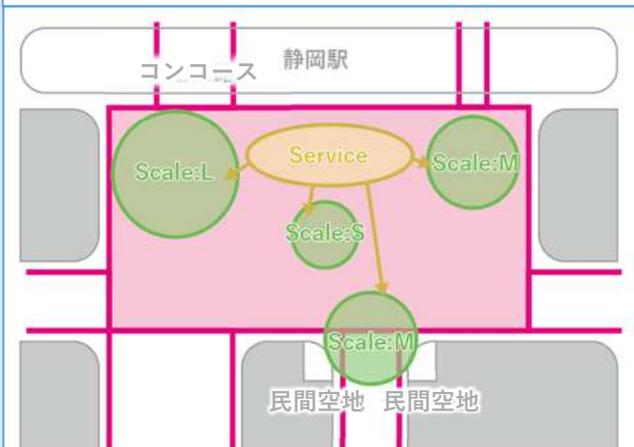
- 公共交通（バス・タクシー）と一般車とで**ロータリーを分離**し、ロータリー間の歩行者空間化を目指す。
- 駅南銀座までの市道を一方通行化し、歩車共存道路としての整備を目指す。

2. 周辺街区との繋がりを考慮した歩行者動線



- 駅施設から周辺再開発ビル、駅南銀座及び久能街道等の周辺街区までを、**シームレスな歩行者動線**でつなぐ。
- 歩道空間を連続的に整備し、車道と歩道の交錯を避けて、周辺街区との**平面的つながり**を強化する。

3. 多様な利用を促す滞留・利活用空間の分節化



- 多様な利用形態を想定し、利用者数や周辺環境に応じて**利用しやすい規模の広場**に分節する。
- 駅利用者が状況に応じて気軽に立ち寄れるよう、歩行者動線に近接した位置に広場空間を配置する。
- 広場利用者が居心地の良い時間を過ごすことができる**サービス機能**の配置を目指す。

前回の振り返り：将来の駅前広場における各交通機能の設定

■交通機能のまとめ

施設項目		現況施設量
バス	乗車場	2台
	降車場	
	貸切バス乗降場	1台
	貸切バス乗降場（路上）	-
タクシー	乗車場	1台（待機2台）
	降車場	2台
	プール	25台
一般車	降車スペース（短時間）	7台
	乗車スペース（長時間）	-
	障害者用	1台



施設項目		将来施設量（案）
バス	乗車場	3台程度
	降車場	1台程度
	貸切バス乗降場	-
	貸切バス乗降場（路上）	8台程度
タクシー	乗車場	1台程度
	降車場	1台程度
	プール	15台程度
一般車	降車スペース（短時間）	3台程度
	乗車スペース（長時間）	15台程度
	障害者用	1台程度

+

次世代モビリティ対応
 ・デマンド交通用ポート
 ・小型モビリティポート
 （シェアサイクル等含む）

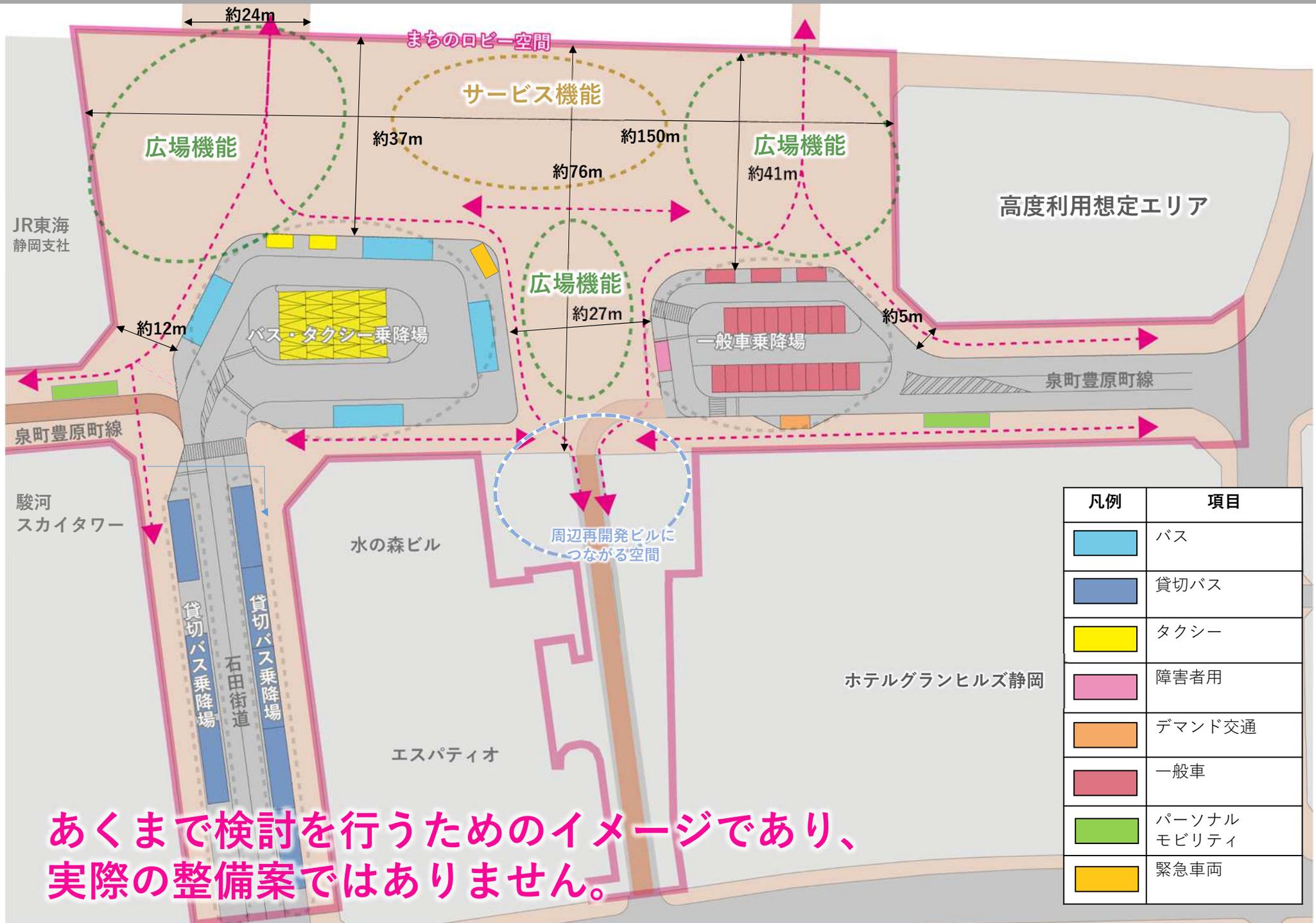
■各機能の現況と将来の方針

	現況	将来の方針
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道から乗換する交通手段のうち、徒歩の次にバス利用が多い。 学生の利用者や来街者（新幹線利用者）が多いため、わかりやすい案内等が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 現在の路線が将来的にも南口で発着されると考え、乗車バース数は現在の路線を方面別に分けた施設規模を目指す。（駅南北の地区それぞれに後背地を擁しており、それぞれの口に分散配置が望ましいと考えられる。なお、将来的に大きくバス路線数などが変更になる際には、北口側と一体的な議論も必要）また、降車専用バースを設けることで、バスの定時性向上を目指す。
貸切バス	<ul style="list-style-type: none"> 南口では、石田街道沿いで貸切バスの駐停車と乗降が行われている。 	<ul style="list-style-type: none"> 貸切バスは利用者が限定されるため、駅前広場内にバースを設けるのではなく、道路空間の有効活用により、必要なバースの確保を目指す。
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> タクシーは、来街者や障害者等の歩行に不安のある方などを運搬している点を踏まえると、駅に近い方が望ましい。 タクシープールは、利用者の待ち時間を縮減し、サービス性を高めるためにあるが、現在の使われ方などを踏まえて将来の台数や利用方法を検討する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通としてルールを守って運用することを前提に、バスとの共存が可能である。 利用実態を踏まえて、乗降スペース及びタクシープール台数の施設数を見直し、効率的なロータリー内での運用を目指す。
一般車	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場内で迎えのため長時間駐車している車両があり、混雑しているため、本来乗降スペースでない箇所での乗降が常態化している。 降車利用者は、比較的短時間で降車を終え広場外に出ていくが、乗車利用者は、お迎えで長時間待つため、利用時間にばらつきがある。 	<ul style="list-style-type: none"> 一般車乗降場は、乗車と降車で利用時間がばらついていることから、降車専用スペースと乗車待ち短時間駐車スペースに分けて台数を確保し、十分な施設数及び効率的な配置となるように配慮しながら、混雑しない状況を目指す。
次世代モビリティ	<ul style="list-style-type: none"> 次世代モビリティについて、自動運転技術や予約サービスの高度化（MaaS）、パーソナルな移動をサポートする超小型モビリティ等、様々なニーズに合わせたモビリティが登場している。 多くの次世代モビリティは実証実験等を踏まえ、社会実装を目指す段階である。 	<ul style="list-style-type: none"> 次世代モビリティは、車道空間で受け止めるべきものと歩行者空間で受け止めるべきものに分類できるが、それらを将来の南口駅前広場で受け止めるために、広場空間のマルチユースを基本とし、モビリティの変化に柔軟に対応できる“平面を基本とした可変的な広場”を目指す。

前回の振り返り：東西ロータリーにおける交通機能配置の比較表

	1案 西側ロータリー【公共交通】 東側ロータリー【一般車】	2案 西側ロータリー【一般車】 東側ロータリー【公共交通】
イメージ		
利用者数	公共交通 【平日】 バス5,030人+タクシー1,345人=6,375人 【休日】 バス2,114人+タクシー 910人=3,024人	一般車 【平日】 2,402人 【休日】 2,456人
利用台数	公共交通 【平日】 バス181台+タクシー996台=1,177台 【休日】 バス112台+タクシー664台= 776台	一般車 【平日】 2,068台 【休日】 1,953台
一般車のアクセシビリティ	向上する可能性がある 26.4% (葵区) それほど変化がない 45.3% (駿河区東部、清水区、その他) 低下する可能性がある 28.3% (駿河区西部)	向上する可能性がある 0% それほど変化がない 73.6% (駿河区東部、西部、清水区、その他) 低下する可能性がある 26.4% (葵区)
路線バスのアクセシビリティ	路線バスが現在の運行路線を変えずに、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車ロータリーに進入する。	貸切バスが一般車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。
	一般車と公共交通の分離度の観点から、より明確に分離できる 1案のほうが優位である と考えられる。	

前回の振り返り：第3回までの議論に基づいた広場イメージ平面図



あくまで検討を行うためのイメージであり、
実際の整備案ではありません。

前回の振り返り：主な意見と今後の検討事項

主要な論点	主な意見	今後の検討事項
論点① 将来の南口駅前広場の交通機能の考え方	<ul style="list-style-type: none"> 一般車乗降場は、台数不足とならないよう、しっかり検討すべきである。 長時間駐車抑制などに配慮すべきである。 障害者乗降場に必要なスペースについて、もう少し議論すべきである。 障害者乗降場から駅舎までの距離等を検討する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 一般車乗降場の適正な台数確保と長時間駐車への対策の検討を行う。 障害者用乗降場の台数や配置について、利用者目線での検討を行う。
論点② 広場全体での機能配置と歩行者動線の考え方	<ul style="list-style-type: none"> 将来を見据え、公共交通機関の乗りやすさや案内のわかりやすさに配慮した広場計画とすべきである。 多様な利用者に対応するようにサイン計画を検討するとともに、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れた広場デザインが必要である。 貸切バスゾーンをはじめとする広場空間をフレキシブルに使えるような空間として捉え、新たな交通手段への対応に利用するといった、マルチユースを検討していくべきである。 歩行者を重視し、雨天や災害時にも、十分に機能を発揮することが重要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 交通機能が使いやすくなる広場デザイン・サイン計画の検討を行う。 フレキシブルな広場機能・空間の在り方の検討を行う。 歩行者にとって雨天、災害時にも使いやすい広場の検討を行う。
論点③ 東西ロータリーの交通機能配置	<ul style="list-style-type: none"> 一般車ロータリーを東に配置した場合のアクセス動線については、交通渋滞などの懸念がある。 交通の変更を伴う広場整備となるため、地域住民等へ意見を聞く必要がある。 公共交通・一般車・障害者乗降場の利用者にとって、改札からの距離だけでなく、駅全体としてのサービス機能の充実が図られるべきである。 	<ul style="list-style-type: none"> 交通シミュレーション結果について共有する。 (動画) オープンハウス等により、地域住民含む駅前広場利用者への意見収集を行う。

今後の検討事項① 障害者乗降場について

■市内障害者団体へのヒアリング結果

静岡市障害者協会（差別解消・社会参加委員会）

身体障害 視覚障害 精神障害

- ・ 障害者乗降場からコンコースまで**距離の近さ**が大切。
- ・ 障害の程度によっては**安心安全に乗り降りができる空間、コンコースまで安心して移動できる動線**がほしい。
- ・ 点字誘導ブロックは原則、直線。現在の曲線は危険。
- ・ **障害者乗降場を公共交通ロータリーに配置するのは、利用者にとって怖い。**
- ・ 障害者乗降場について、雨に濡れないための屋根が必要である。**運転席側や車後方も濡れないように屋根を張り出してほしい。**
- ・ 屋根の柱はぶつかりやすく危険なので、できれば減らしコントラストをつけるなどしつつ、たとえぶつかってもいいような仕様にしてほしい。
- ・ 障害者専用ロータリーが作れないか検討してもらいたい。

静岡市ろうあ協会（聴覚：障害者団体）

聴覚障害

- ・ 歩道は広い方がいい。車いす利用者にとっても広い方がいいと思う。
- ・ シンボルのようなものがあると待ち合わせ等がしやすくなる。
- ・ 現状の駅前広場のままでは狭い。

南口から徒歩圏内

株式会社まな視覚サポートなごみ（視覚等通所施設：就労継続B型事業所）

軽度視覚障害

利用者は、南口から徒歩

- ・ 現状の歩道は狭く、点字ブロックが敷設されているが、**バス待ちの列等で、ふさがれており使用できない。**
- ・ 最近の点字ブロックは、音声アプリと連動しているものもある。維持管理にお金がかかると思うが、検討してほしい。
- ・ **一般車が障害者乗降場を使ってしまうことがあるため、**障害者乗降場は2、3台あるといい。
- ・ 盲導犬が排泄できる場所があるといい。

南口近郊

特定非営利活動法人静岡光の家（視覚等通所施設：デイサービス）

重度視覚障害

- ・ 現状南口駅前広場内にある点字ブロックは曲線となっており、認識しづらいため直線にしてほしい。
- ・ 高齢者や障害者が座って休憩できるようなベンチが欲しい。
- ・ **コンコースに近ければ近いほど混み合う。障害者乗降場はコンコースに近ければいいというわけではない。**
- ・ **障害者乗降場は専用にしても勝手に使われることが多い。**
- ・ 送迎するため、ホームと車の往来は必須であり、車をしばらく停めておく必要がある。
- ・ **トイレが近くに欲しい。** 駅のトイレは位置がわかりづらい。
- ・ 歩車道境界の段差について、現状のマウンドアップ形状は怖い。
- ・ 弱視には影や色の違いが段差に感じるため、怖い。
- ・ フラットな形状は見えない人には怖い、白杖を使用する人にはある程度障害物があってもよい。

南口近郊

特定非営利活動法人静岡県補助犬支援センター（障害者団体）みんなのセンター（視覚等の相談機関）

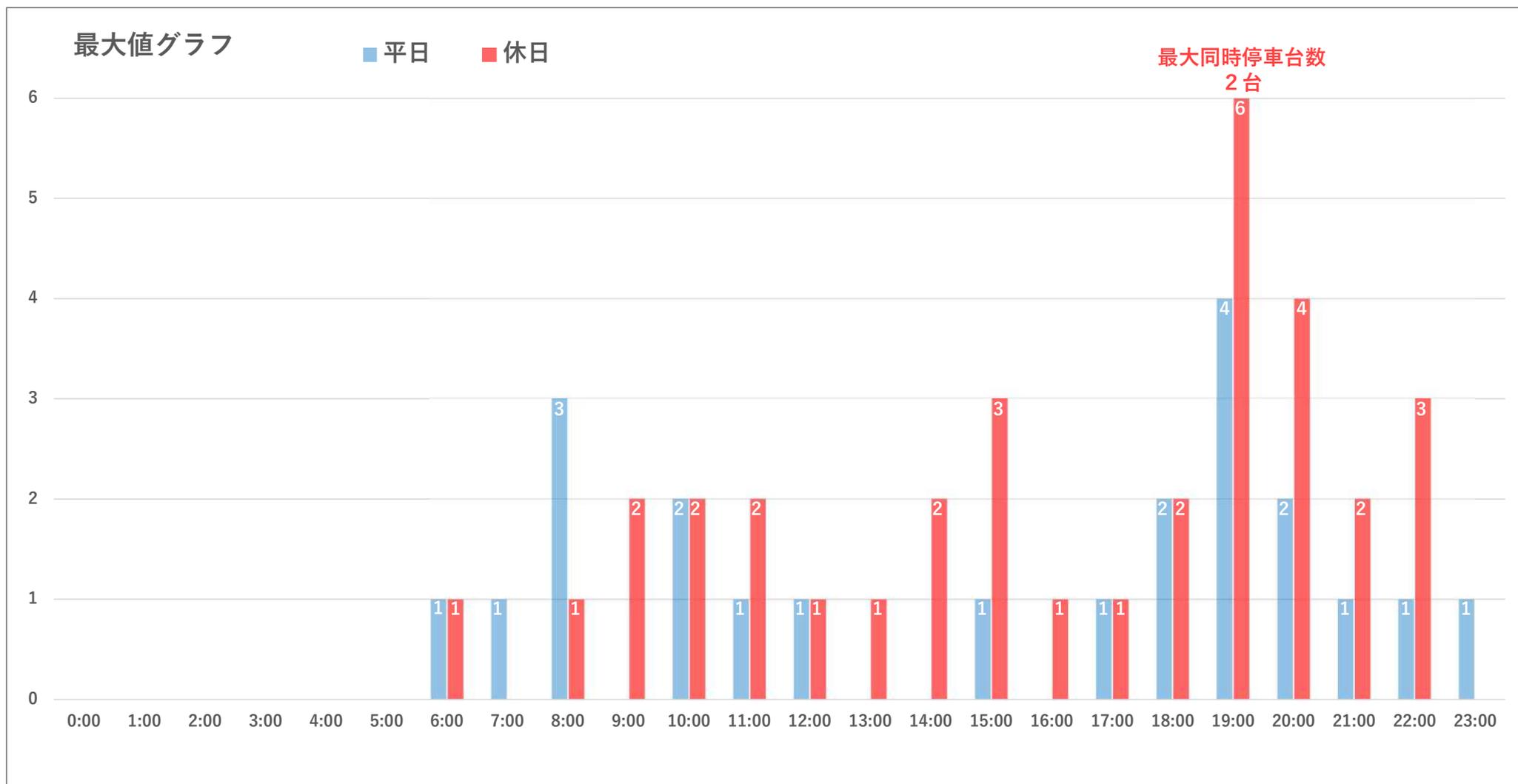
重度視覚障害

補助犬利用

- ・ コンコースから障害者乗降場まで近いことが大切。**視覚障害者は、他の障害より、空間情報量が少ないので、近いことが第一**である。
- ・ バスと一緒に公共交通ロータリーに配置することはやめてほしい。
- ・ 静岡空港では、補助犬の排泄できる場所を作っている。水洗柱を立てて洗い流せるような環境を作してほしい。
- ・ **点字ブロックの配置は直線にし、折れ曲がる回数も極力減らした方がいい。**

今後の検討事項① 障害者乗降場について

■静岡駅南口駅前広場にある障害者乗降場の1時間ごとの利用台数をグラフ化した。



- 最大利用台数は休日19：00～20：00の1時間で6台であった。また、調査期間のなかで、2台同時に利用した回数が1回あったため、**障害者乗降場1台に加え、例えばゆずりあい乗降場1台を併設すること等により、現在の利用実態に対応した乗降場になる**と考えられる。
- 現状は一般車乗降場と障害者乗降場が隣接しているため、障害者乗降場を一般車が利用している可能性がある。今回の調査では障害者乗降場に停車した車両すべてを計上しているため、一般車が含まれている可能性がある。

今後の検討事項① 障害者乗降場について

■障害者用乗降場の配置案の比較

	A案	B案	C案
イメージ			
安全性	<ul style="list-style-type: none"> 一般車ロータリーのなかに配置されるため、ロータリーの中に異なる規格の車両が混在しない。 	<ul style="list-style-type: none"> 一般車ロータリーのなかに配置されるため、ロータリーの中に異なる規格の車両が混在しない。 	<ul style="list-style-type: none"> バス・タクシーとロータリーを共有するため、ロータリーの中に異なる規格の車両が混在する。
利用のしやすさ	<ul style="list-style-type: none"> 改札までの距離が現状より遠くなる。 混雑しやすい箇所を避け、乗降場を配置することができる。 	<ul style="list-style-type: none"> 改札までの距離が現状より遠くなるがA案よりは近い。 混雑しやすい箇所を避け、乗降場を配置することができる。 歩行者動線を考慮すると、ゆとりある乗降場スペースがとりづらい。 	<ul style="list-style-type: none"> 改札までの距離が最も短い 障害者の乗降の直近でバスの乗降が頻繁に行われるため、乗降時間・空間にゆとりがない。 障害者にとって「利用するのが怖い。」という声がある。
広場空間の広がり	<ul style="list-style-type: none"> ロータリーと駅舎の間に十分な空間を確保できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ロータリーと駅舎の間の空間が比較的少ない。 コンコースから久能街道への歩行者空間が狭まる。 	<ul style="list-style-type: none"> ロータリーと駅舎の間に十分な空間を確保できる。 コンコースから駅南銀座方面への歩行者空間が狭まる。

ヒアリング結果のまとめ

【障害者乗降場関係】

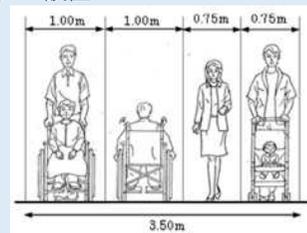
- 障害者乗降場からコンコースまでの距離が近い方がよいが、**障害者乗降場を公共交通ロータリーに配置することは避ける。**
- コンコースに近い場所ほど混雑するため、**安心安全に乗り降りできる空間や、コンコースまで安心して移動できる動線が重要**となる。
- 障害者乗降場には、**雨に濡れず**に乗り降りができるような屋根が求められる。
- 障害者乗降場を一般車が勝手に使わないよう、**一般車乗降場と障害者乗降場を明確に分離し**、障害者が使いたい時に使うことができるようにする必要がある。

【デザイン・点字ブロック関係】

- 点字ブロックを直線状に敷設するものとし、曲線配置は避ける必要がある。
- 人が滞留しても、点字ブロックがわかるように配置する必要がある。
- 障害者乗降場は、コンコースからすぐに認識できるデザインにする必要がある。
- 広場内の施設には、色味にコントラストをつけるなど歩きやすいデザインが必要である。

利便性向上のための方策の例

- 障害者に向けた案内サイン計画
- 障害者優先レーンの配置
- 車いす利用者を考慮した通行幅員の確保
- シェルター設置



車いす同士のすれ違いを考慮した幅員 (3.5m)
出典：移動道路の移動等円滑化に関するガイドライン

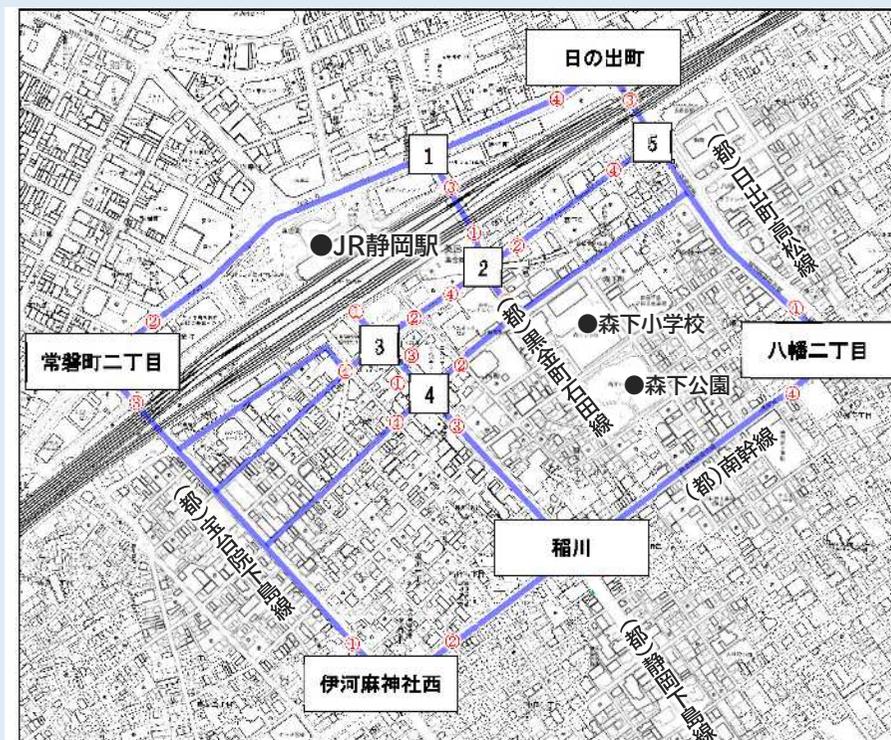


障害者用乗降場について、検討委員会での議論を基に、利用者の意見を反映し、引き続き検討を実施していく。

■交通シミュレーションについて

(1) 設定条件

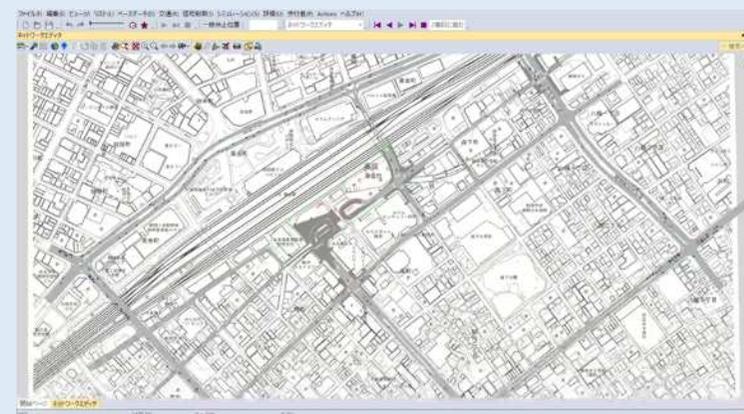
- 広場再整備に伴う南口及びその周辺交差点の混雑状況を検証する。
- 検証範囲は右図の青色でネットワークを組んだエリアとする。
- 交通量がピークとなる18:00~19:00の1時間でシミュレーションを行う。
- 一般車は道路交通センサスのOD調査による交通台数とする。
- 令和3年度交差点交通量調査結果から、タクシーの交通台数を設定する。
- 現在のバス時刻表からバスの交通台数を設定する。
- 令和3年度交差点交通量調査結果を基に歩行者の通行量を設定する。
- 実際の信号現示データを設定する。



シミュレーション実施エリア

(2) 現況と将来計画との比較

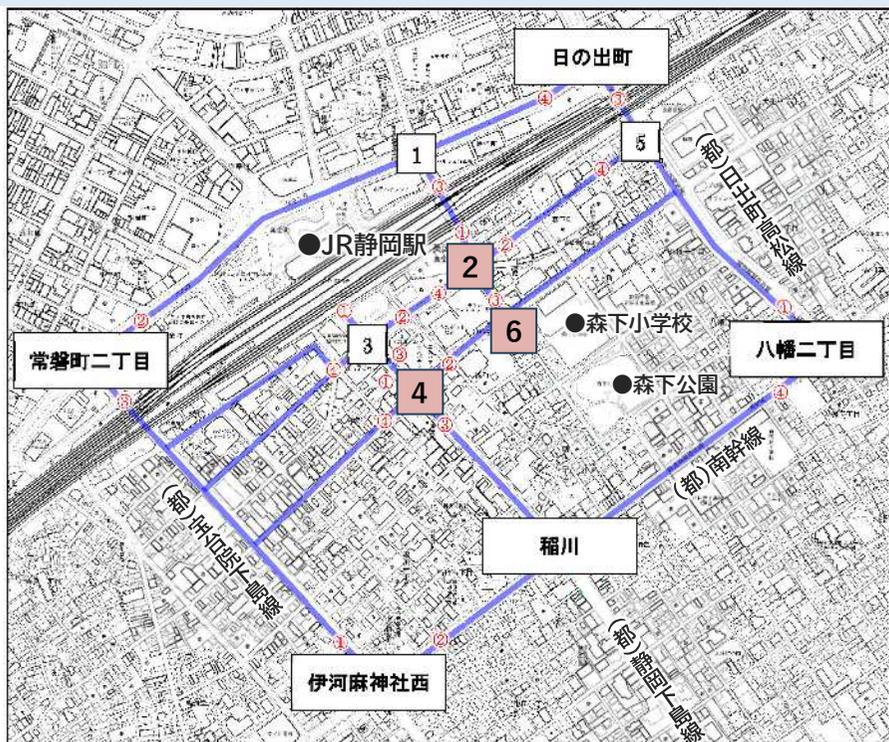
- 交通シミュレーションにより、現況と、前面道路を取り込み、東側に公共、西側に一般車とした将来計画を比較した。
- 周辺交差点の信号待ちの車列の長さ（滞留長）について、現況と将来計画とでは同等であることを確認した。※次頁参照
- 現況と比べ将来計画のほうが駅前広場周辺交通量が約16%減少した。



■交通シミュレーションについて

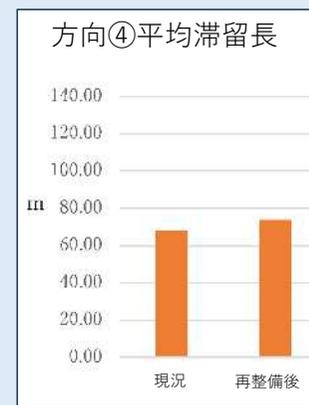
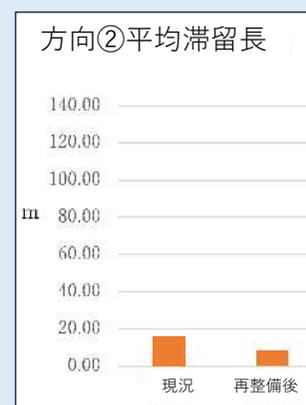
(3) 混雑度の検証

- 2 黒金町交差点 4 南町交差点 6 森下小西交差点について、交差点の信号待ちの車列の長さ（滞留長）について、現況と再整備後を比較した。



シミュレーション実施エリア

●森下小西交差点の例



今後の検討

- 新しいロータリー形状になると、公共交通と一般車が進入路から分離されるため、**利用者が混乱しないような対策**が求められる。
- 周辺の交通渋滞をより改善するため、警察と協議をしながら、検討を進める。
- 森下小学校周辺の安全対策**について、地元及び小学校と協議をしながら検討を進める。
- 駅周辺への通過車両の更なる削減方を検討する。

コンセプト

地域にひらかれ、誰もがマチあえる、
“未来につながるまちのロビー”へ

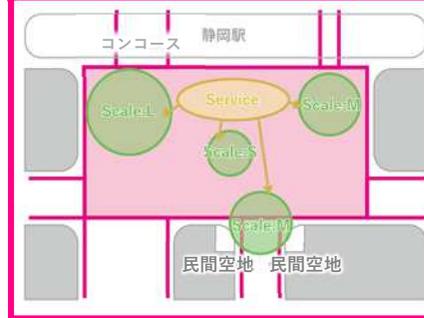
1. 広場空間の拡張・
交通機能の再配置に
よる、新たな歩車共
存の駅前広場へ

2. 駅と周辺街区を
つなぎ、「歩行者に
優しい、えきまち空
間」へ

3. 玄関口として、
多様な人々が安心し
て利用できる、「ま
ちのロビー空間」へ

空間構成方針

3. 多様な利用を促す滞留・利活用空間の分節化



- 多様な利用形態を想定し、利用者数や周辺環境に応じて利用しやすい規模の広場に分節する。
- 駅利用者が状況に応じて気軽に立ち寄れるよう、歩行者動線に近接した位置に広場空間を配置する。
- 駅前広場の利活用を支援するサービス施設の配置を目指す。

論点① まちのロビー空間にふさわしい駅前広場とは～求められる広場の機能、配置及び使い方～

広場機能の例

- 市民や来街者が憩える滞留空間
- イベントや防災活動にも使える広場空間
- 静岡のまちの玄関として機能する環境づくり
- 滞在のきっかけとなる商業施設や公益施設など



賑わい空間として利活用される駅前広場イメージ

広場機能の配置と使い方

- 各広場機能と、それにふさわしい配置
- 各空間の使い方

■ 駅まち空間における官地・民地を相互利用するイメージ



(出典：駅まちデザインの手引き)

論点② 駅前広場と周辺街区との連携について

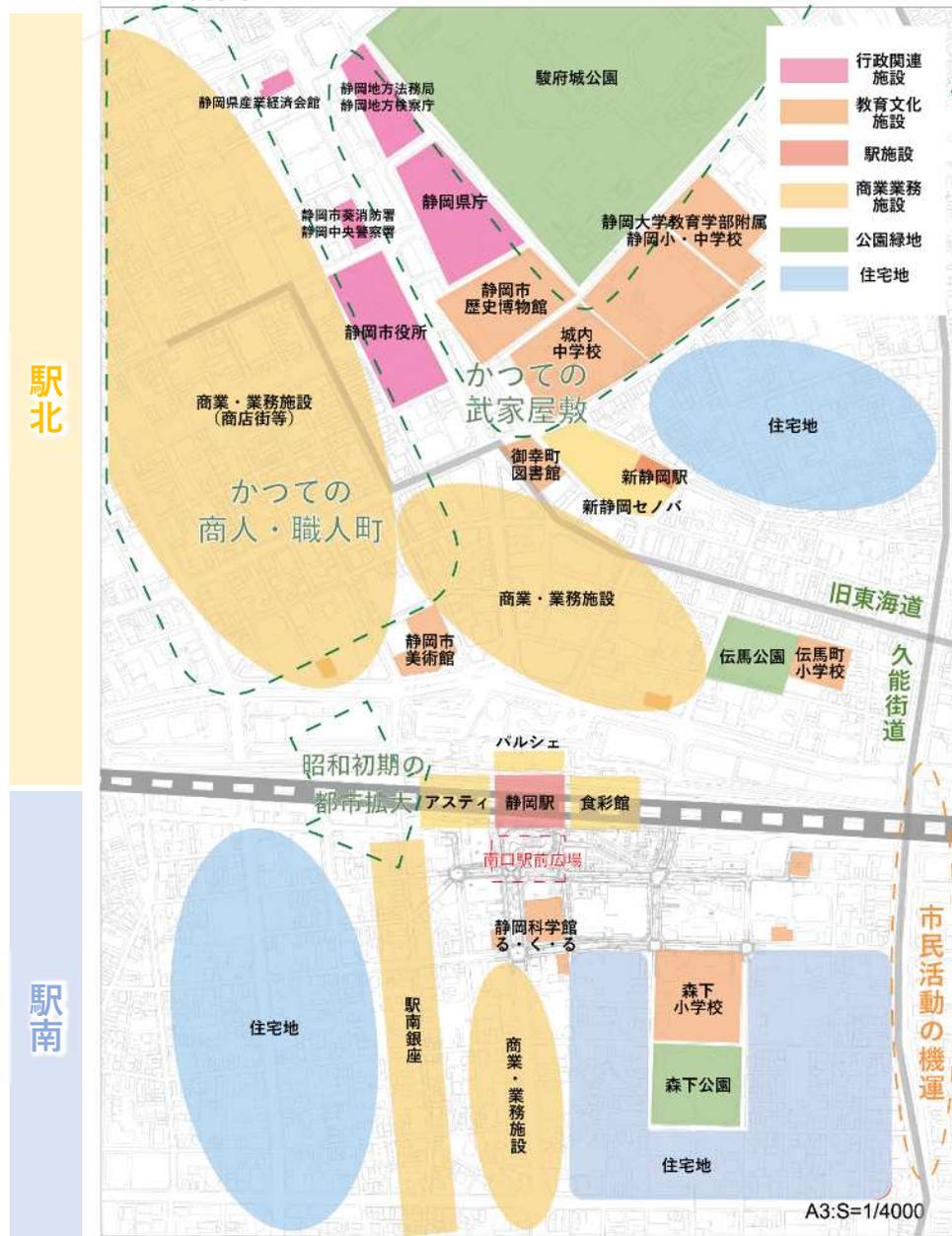
- 周辺街区への動線の考え方

論点① 求められる広場の機能、配置及び使い方

■これまでの振り返り：広域分析によるエリアの位置づけ

コンセプトや整備方針を決定するにあたり、「JR静岡駅周辺」エリアにおける南北の役割分担についてまちの背景・イメージ・あり方を整理した。

広域現況分析図



まちのイメージと南口駅前広場のあり方

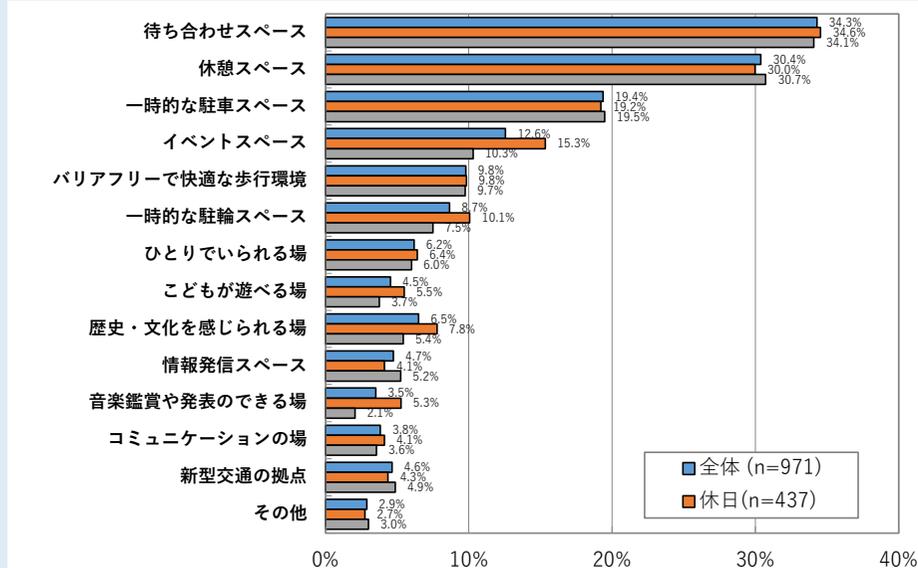


■静岡駅南口駅前広場に求められる導入機能

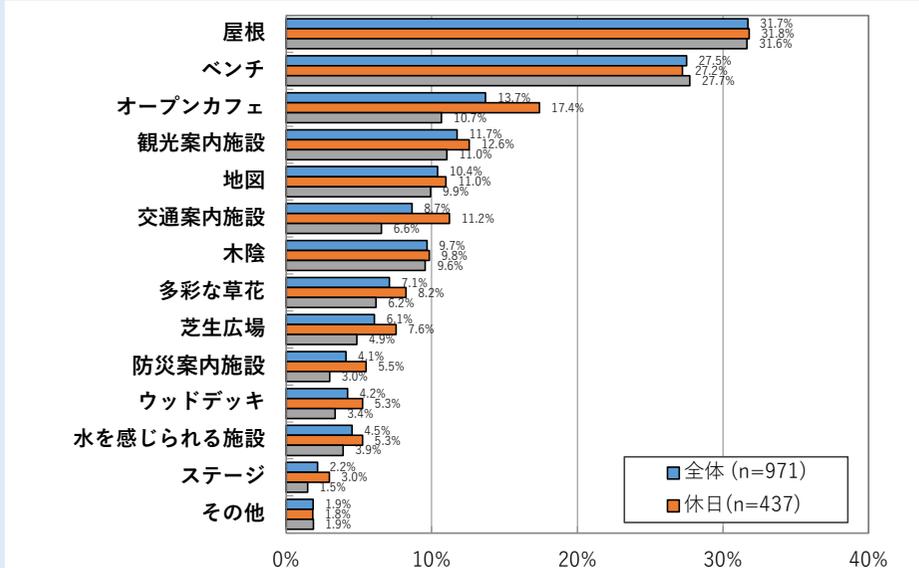
広場利用者アンケート結果（2023年10,11月実施）より改めて駅前広場に求められる機能を整理する。

アンケート結果から抽出される利用者の意見

○静岡駅南口駅前について、あったらよいと思う機能を教えてください。（複数選択可）



○静岡駅南口駅前について、あったらよいと思う施設を教えてください。（複数選択可）



○南口駅前で行ってみたいことがあれば、教えてください。（自由記述）

- ・ 休憩スペースを設け、散歩中に休憩したい
- ・ ギターの弾き語りができるスペース
- ・ 地域活性のためのイベント広場を広く設けてほしい（発表の場）
- ・ お祭りに参加したい
- ・ チョットしたイベントとか出来れば良い
- ・ コンサート鑑賞などできたら良いと思う
- ・ フリーマーケットに参加したい
- ・ スマホを使ったスタンプラリーイベントをやってほしい
- ・ プロジェクションマッピング
- ・ コミュニティーの場所を設け、運動や話し合いをしたい
- ・ エスパルス、ベルテックスを応援する活動
- ・ 海鮮系のイベント
- ・ イルミネーション
- ・ お子さんと一緒に遊べる場所にしたい、そういうところで子どもと遊んであげたい

求められる機能

- ・ 休憩・待ち合わせスペース
- ・ 多様な人が滞留できる場所

気軽に立ち寄れる憩いの機能

- ・ 静岡を感じられる場所
- ・ 観光・交通案内施設
- ・ 地域の情報発信スペース

お出迎えの機能

- ・ イベントスペース
- ・ コミュニケーションの場
- ・ 文化の発信ができる場

人と文化の交流機能

■求められる広場機能について

3つの広場機能について、利用者アンケートの結果を踏まえつつ、期待するアクティビティを整理する。

- ・休憩・待ち合わせスペース
- ・ひとりで滞留できる場所
- ・親子連れが休憩できる場所

- ・静岡を感じられる場所
- ・観光・交通案内施設
- ・地域の情報発信スペース

- ・イベントスペース
- ・コミュニケーションの場
- ・文化の発信ができる場

気軽に立ち寄れる憩いの機能



- ・広場利用者が、利用時間や人数、天候に関わらず気軽に立ち寄れる。
- ・バス・タクシーや一般車の送迎の待合いのちょっとした時間でくつろいだり、新幹線到着までの時間で仕事をしたり、学校帰りに友達とおしゃべりしたり、様々な利用ができる。

お出迎いの機能



- ・広場利用者を地域のコンテンツでお出迎える。
- ・地域の最新情報に気軽に触れることで、観光客だけでなく、ビジネス客や近隣住民にとっても改めて地域を知る機会となり、地元への愛着がわき、まちなかへの回遊が促される。

人と文化の交流機能



- ・広場利用者が自由に交流できる。
- ・地元の商店街や学校、企業等と連携し、多様な内容や規模のアクティビティが広場内で展開でき、広場利用者が地域により深く関わりたくなる。

「まちのロビー空間」を構成する3つの機能

論点① 求められる広場の機能、配置及び使い方

■ 駅周辺施設分布の現状 ● お出迎えの機能

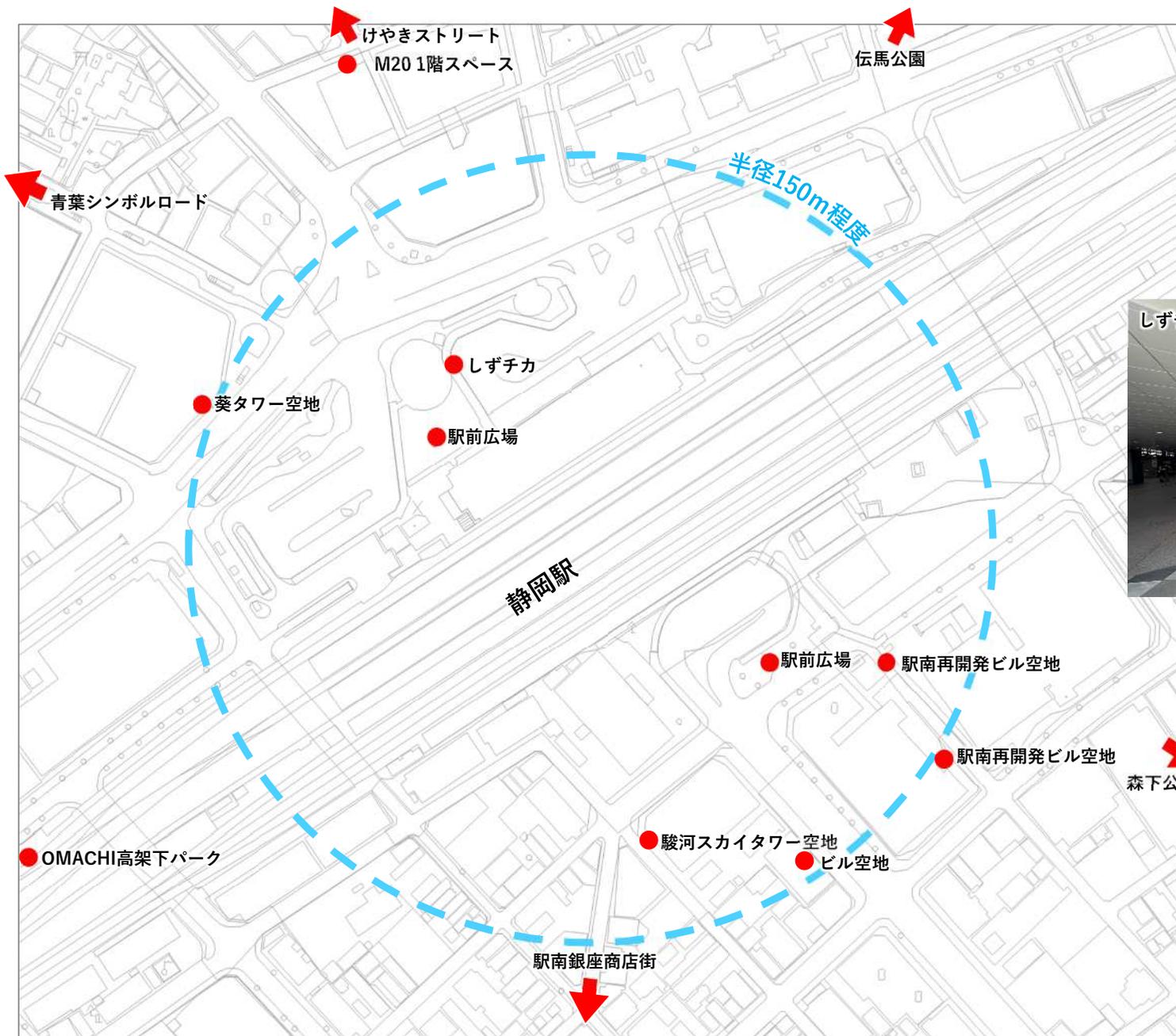


- 交通案内施設
- 地図
- 情報発信スペース
- 静岡を感じられる場所

etc.

論点① 求められる広場の機能、配置及び使い方

■ 駅周辺施設分布の現状 ● 人と文化の交流機能



- イベントスペース
- コミュニケーションの場 etc.

論点① 求められる広場の機能、配置及び使い方

■令和6年5月18日,19日に実施したイベントについて

目的：南口ルノワール像広場でイベントを行い、広場の使い方の可能性を探ることが目的です。

事業者：飲食ブース（アルコール提供） 2店舗
キッチンカー（クレープ屋） 1店舗

日程：令和6年5月18日（土） 11:00~21:00
19日（日） 11:00~16:00

会場面積：20m × 10m = 200㎡

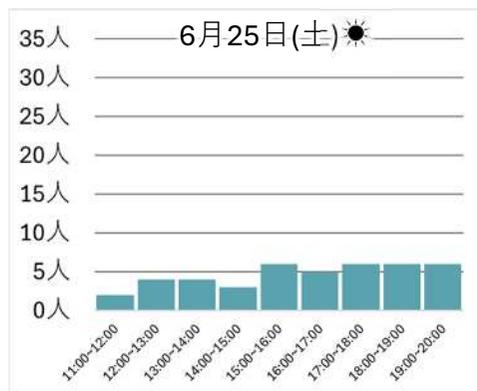


写真1：平常時の広場の風景

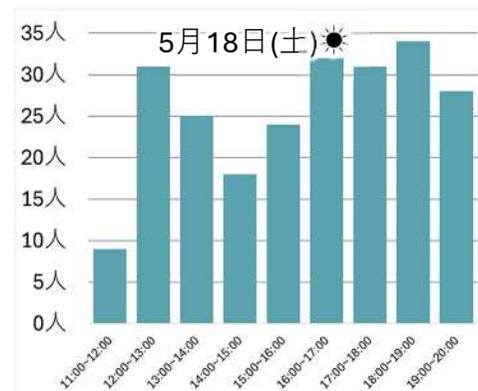


写真2：イベント時の広場の風景

■広場利用人数の変化



令和4年6月24日~28日に実施した広場利用調査



令和6年5月18日イベント時の広場利用調査

■来場者アンケート結果

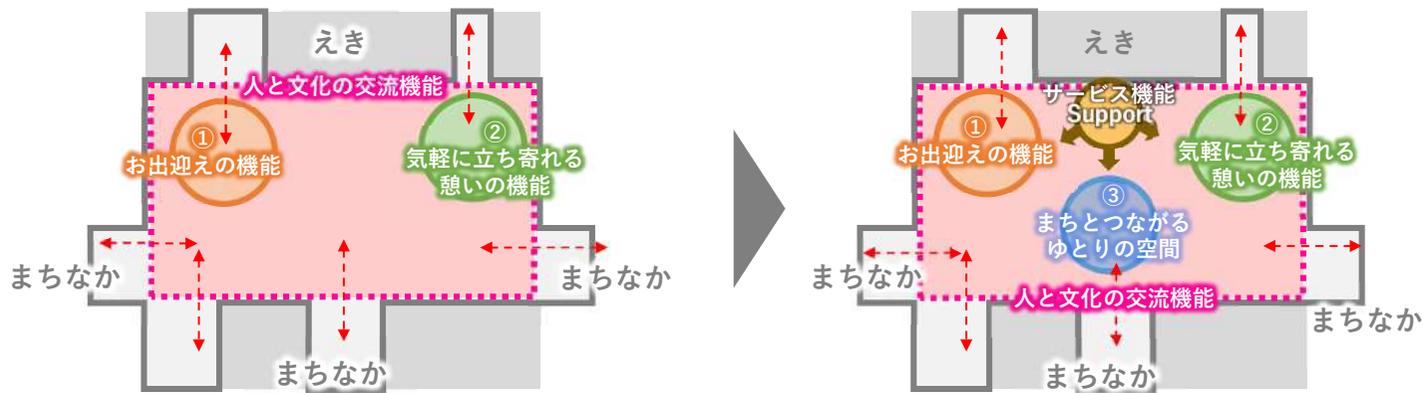
- ・ 満足した点
- ・ 見直したほうがいい点



今後もイベントを実施していく予定。

■各広場機能の配置の考え方

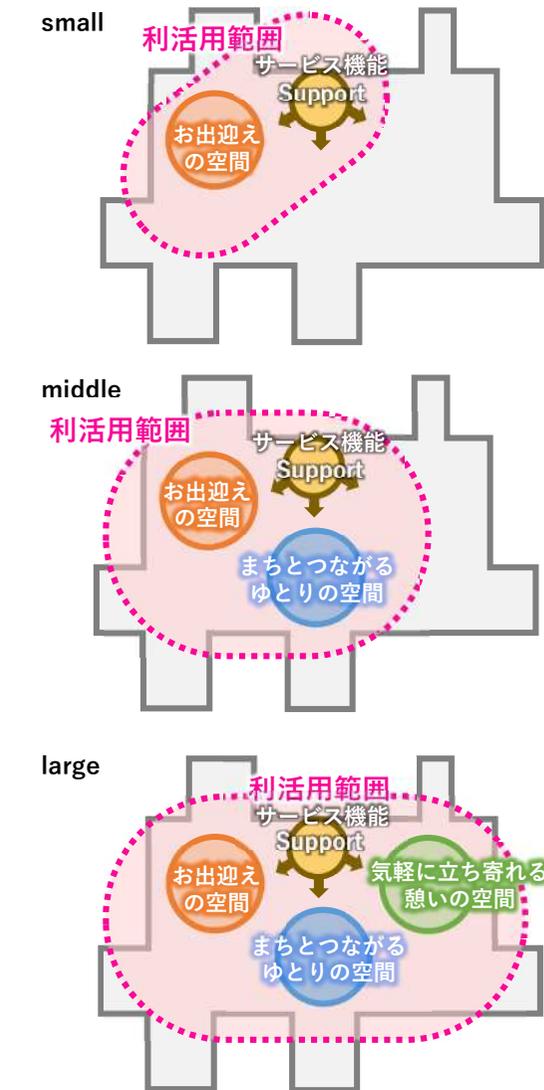
1. 予想される歩行者通行量や駅舎出入口との関係性から、「お出迎えの場」をコンコース前(①)に、「気軽に立ち寄れる憩いの場」をASTY出入口前(②)に配置する。
「交流の場」については、アクティビティの規模や内容によって多様な空間の使い方ができるよう、駅前広場全体で機能を担うものとする。
2. 2つの広場の間に、駅前広場とまちなかをつなぎ、イベントや休憩等多様な使い方をするまちとつながるゆとりの空間を配置する。(③)
また、各空間における利活用をサポートするサービス機能(④)を導入し、サービス機能をハブとし、柔軟な空間の利活用を目指す。



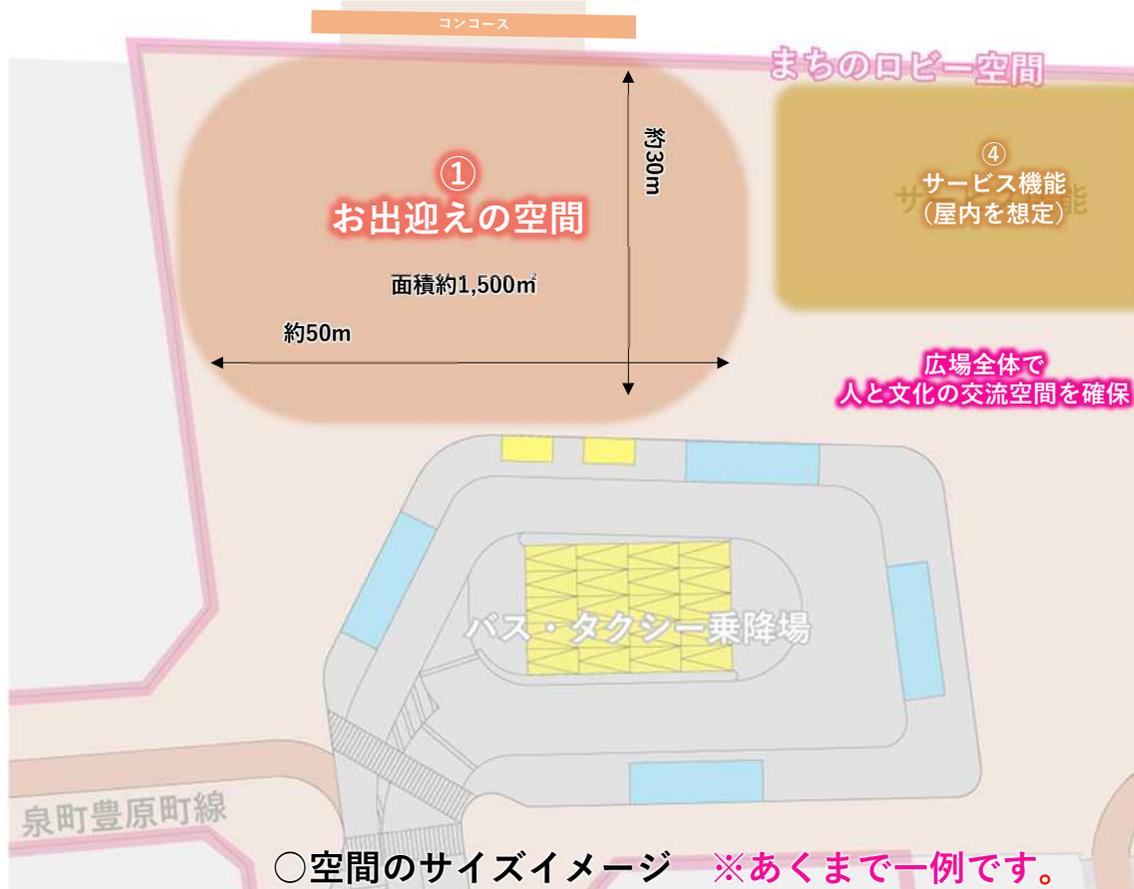
■ゾーニング案



■柔軟な空間の使い方の例



①お出迎え空間



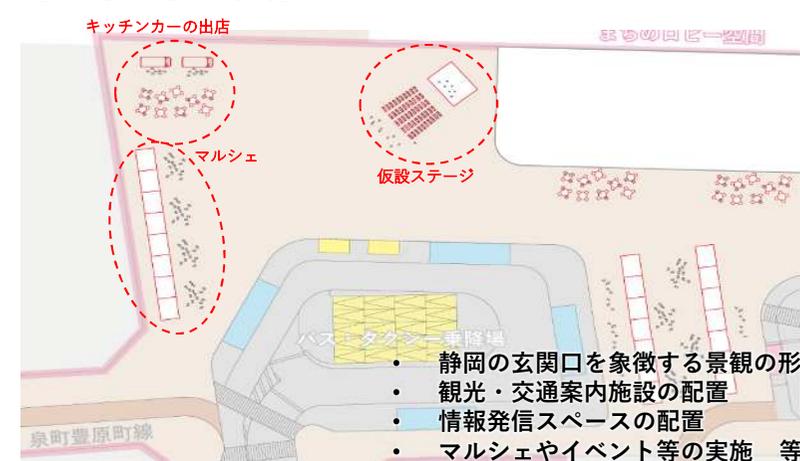
【①お出迎え空間の位置付け】

- 広場来訪者がコンコースを抜けて初めて目にする空間となる。
- 静岡市を発信するとともに、静岡市を感じられる“まちの顔”としてふさわしい設えが求められる。
- 地域と連携した賑わいイベント等が行われることによって、まちなかへの回遊促進が期待できる。

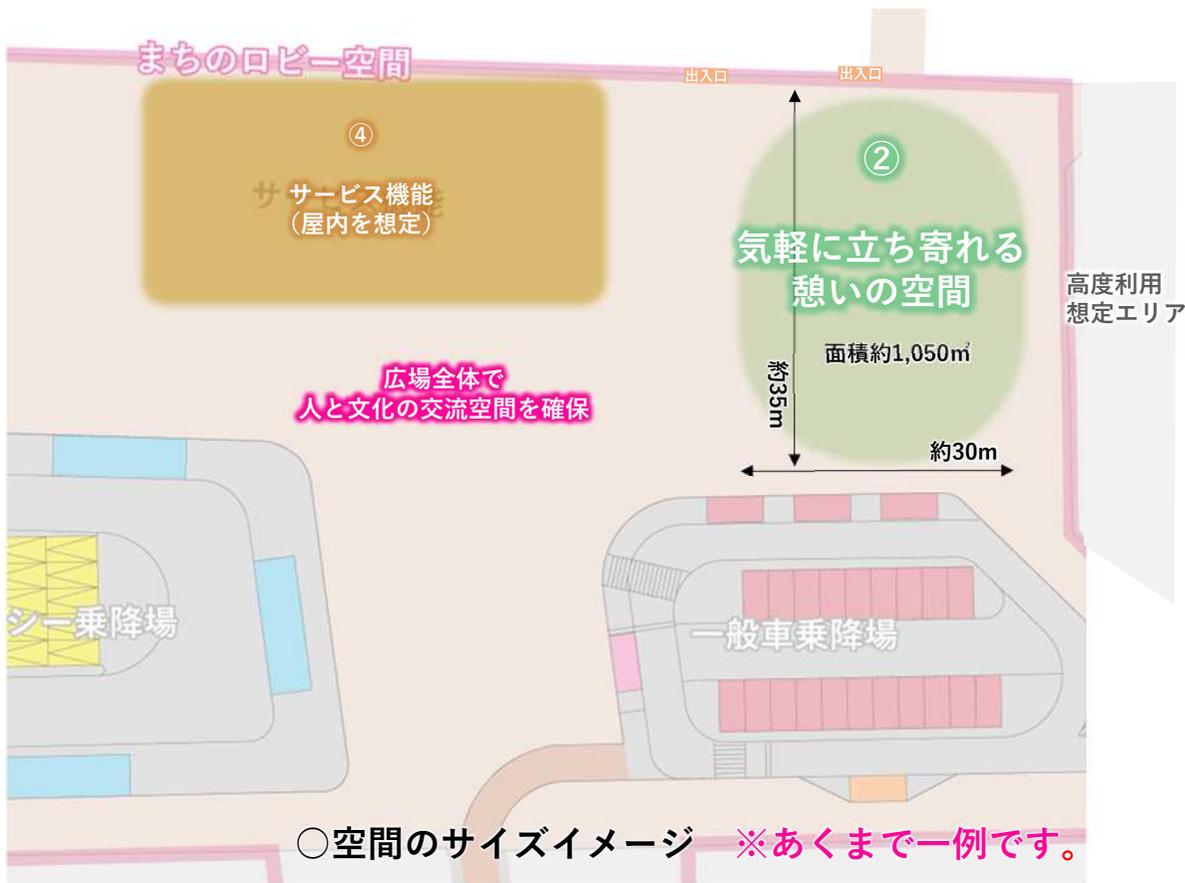
■同規模の広場・公園事例：静岡駅北口駅前広場の一部



【空間の利活用例】



②気軽に立ち寄れる憩いの空間



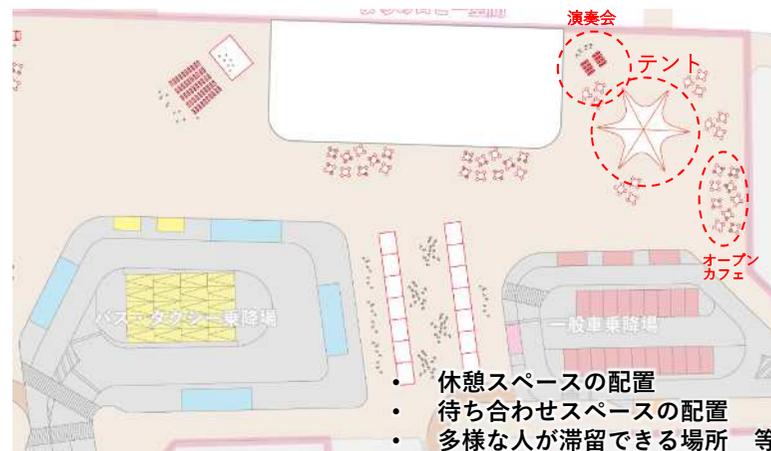
【②気軽に立ち寄れる憩いの空間の位置付け】

- 通過する歩行者通行量が比較的に少ないことが予想されるため、落ち着いて滞留できる空間である。
- 駅中の施設や、高度利用想定エリアと隣接することから、周辺民間建物と連携を図るような利用が期待できる。

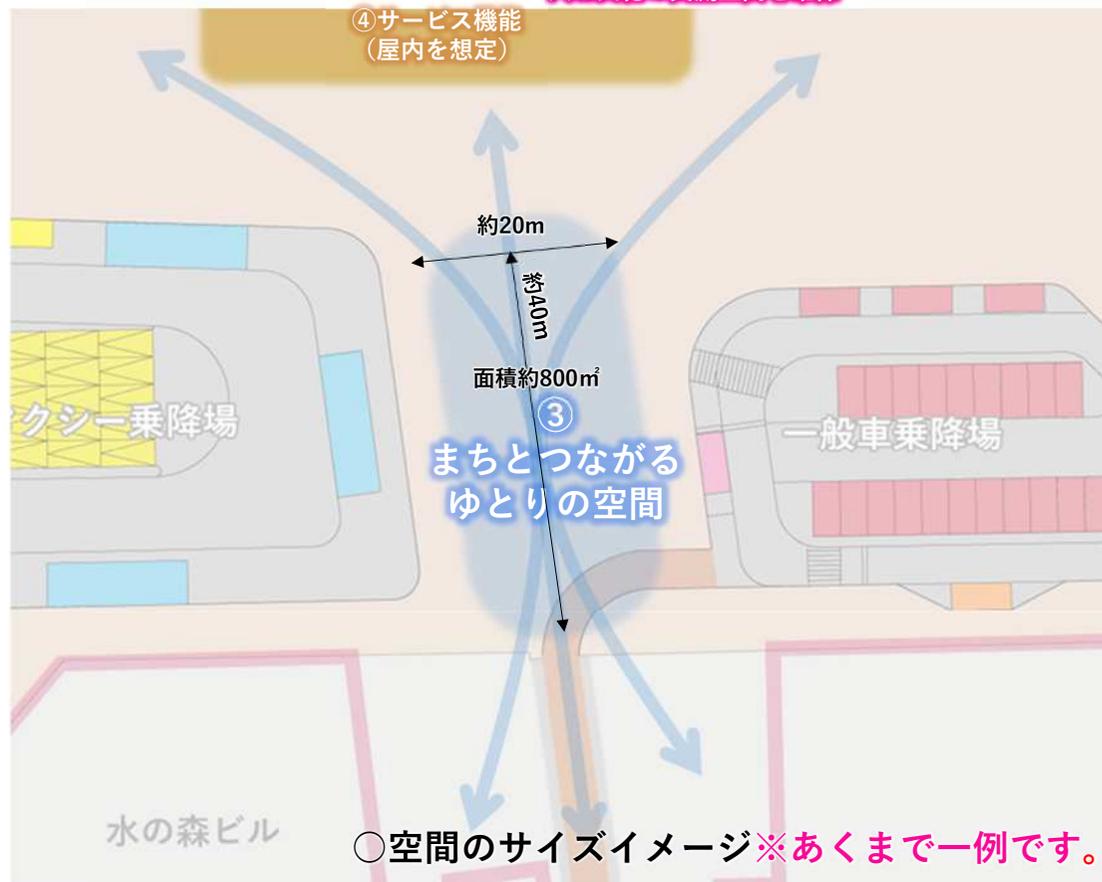
■同規模の広場・公園事例 : しずマチ



【空間の利活用例】



③ まちとつながるゆとりの空間



【③まちとつながるゆとりの空間の位置づけ】

- 様々な方向の歩行者動線が交わる空間である。
- 両側の交通ロータリーに挟まれることから、屋外の待合機能が求められる。
- 利活用の規模に合わせて、隣接空間との一体利用を想定した、多目的広場としての機能が期待できる。

■ 同規模の広場・公園事例 : 青葉シンボルロードの一部



【空間の利活用例】



- 歩行者空間
- 乗車待ちスペースの配置
- マルシェやイベントの実施

④ サービス機能設置空間



【サービス機能設置空間の位置づけ】

- 各空間を快適に利用するための、サービス機能を提供する空間である。
- 広場のどこからでもアクセスしやすい、広場中央部に配置することで、各空間における多様な形態の利活用を円滑に実現するための機能の配置を想定している。

■施設サイズイメージ (あくまでイメージです) : みほしるべ (約40m×約20m)



■内部イメージ (あくまでイメージです)



「盛岡バスセンター 待合室」



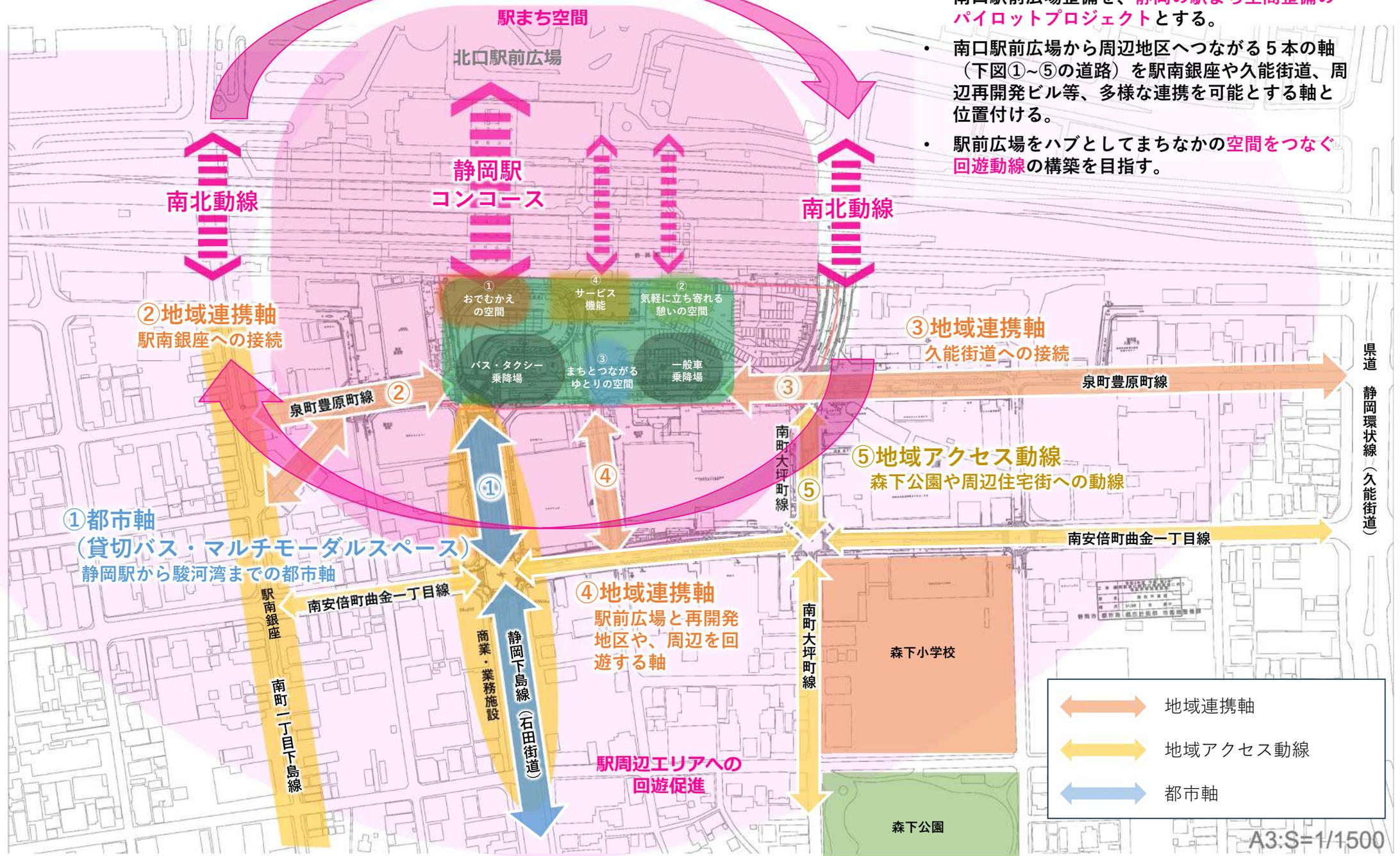
「静岡市歴史文化博物館 カフェ」

【配置機能の例】

- ・ 屋内待合スペースの配置
- ・ トイレ
- ・ カフェ・飲食施設
- ・ 雨天時でも活動できる多目的スペース
- ・ コワーキングスペース 等

■周辺地区との連携の考え方

南北の回遊ネットワークの形成



- 南口駅前広場整備を、静岡の駅まち空間整備のパイロットプロジェクトとする。
- 南口駅前広場から周辺地区へつながる5本の軸（下図①～⑤の道路）を駅南銀座や久能街道、周辺再開発ビル等、多様な連携を可能とする軸と位置付ける。
- 駅前広場をハブとしてまちなかの空間をつなぐ回遊動線の構築を目指す。

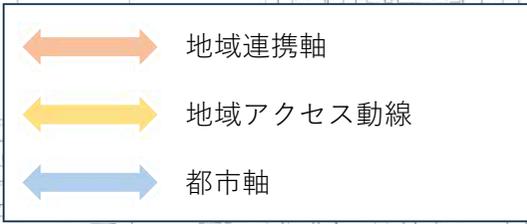
①都市軸
(貸切バス・マルチモーダルスペース)
静岡駅から駿河湾までの都市軸

②地域連携軸
駅南銀座への接続

③地域連携軸
久能街道への接続

④地域連携軸
駅前広場と再開発地区や、周辺を回遊する軸

⑤地域アクセス動線
森下公園や周辺住宅街への動線

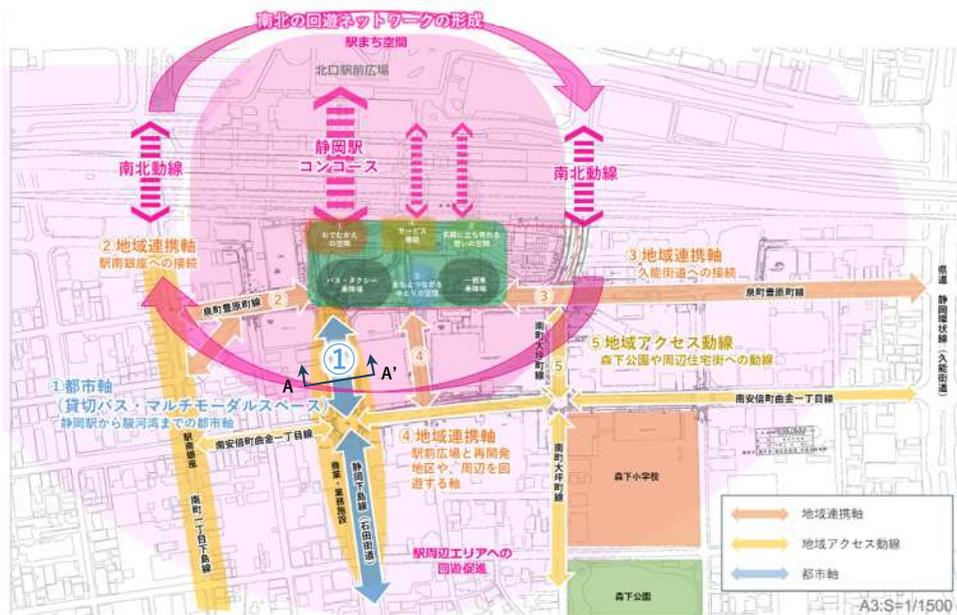


A3:S=1/1500

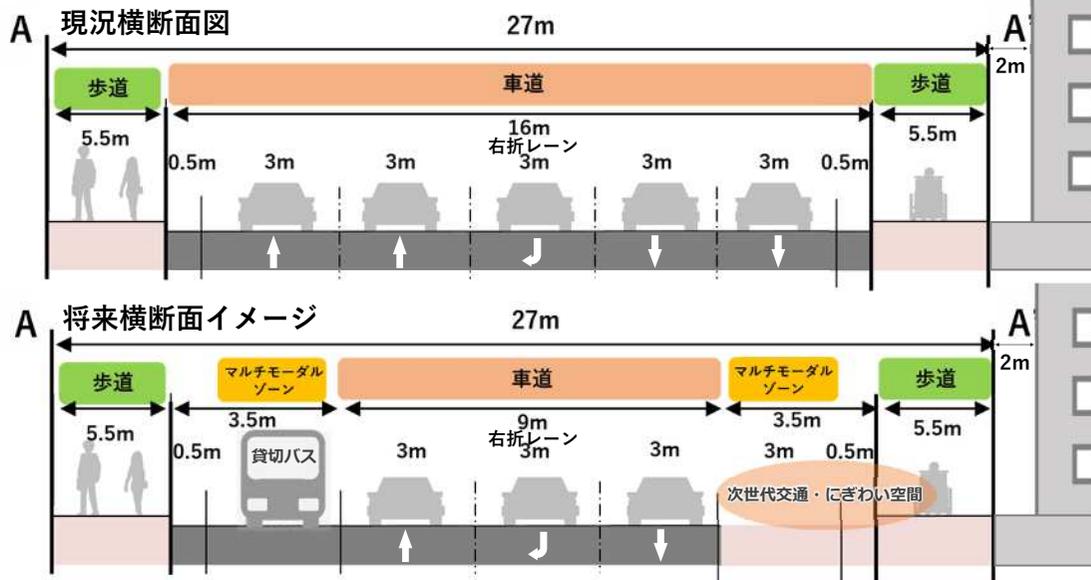
■ 駅前広場から周辺地区へつながる5本の軸 ①都市軸：静岡下島線（石田街道）

①都市軸（貸切バス・マルチモーダルスペース）

静岡駅から駿河湾までの都市軸



- ・ 予約システム等の導入による貸切バス乗降場の設置を目指す。
- ・ 長期では次世代交通への対応等マルチに利用できる空間への転換を目指す。



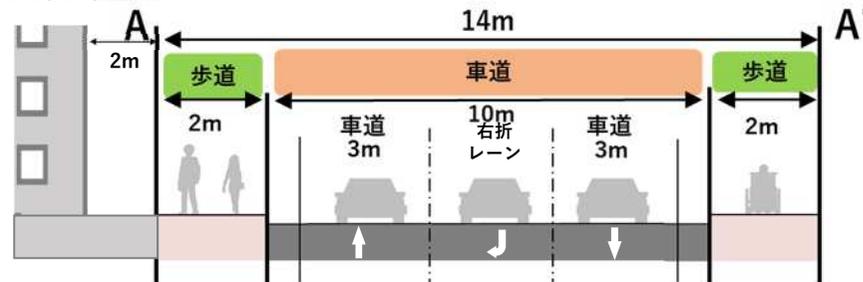
■ 駅前広場から周辺地区へつながる5本の軸の現況 ②泉町豊原町線（広場西側）

②地域連携軸
 駅南銀座へ接続する動線

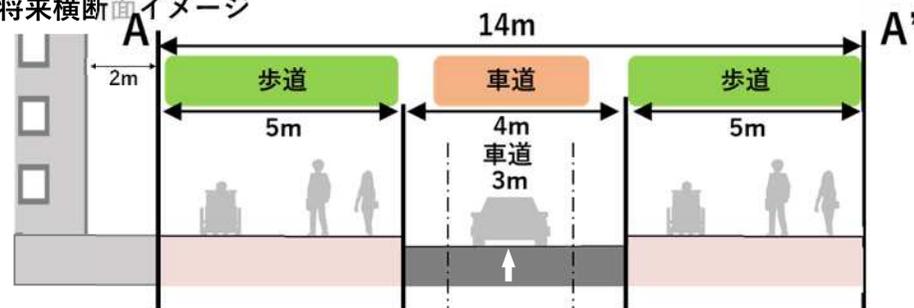


- 歩行者が駅南銀座へ快適にアクセスできるように、歩道の拡幅及び車道
 の一方通行化を目指す。

現況横断面図

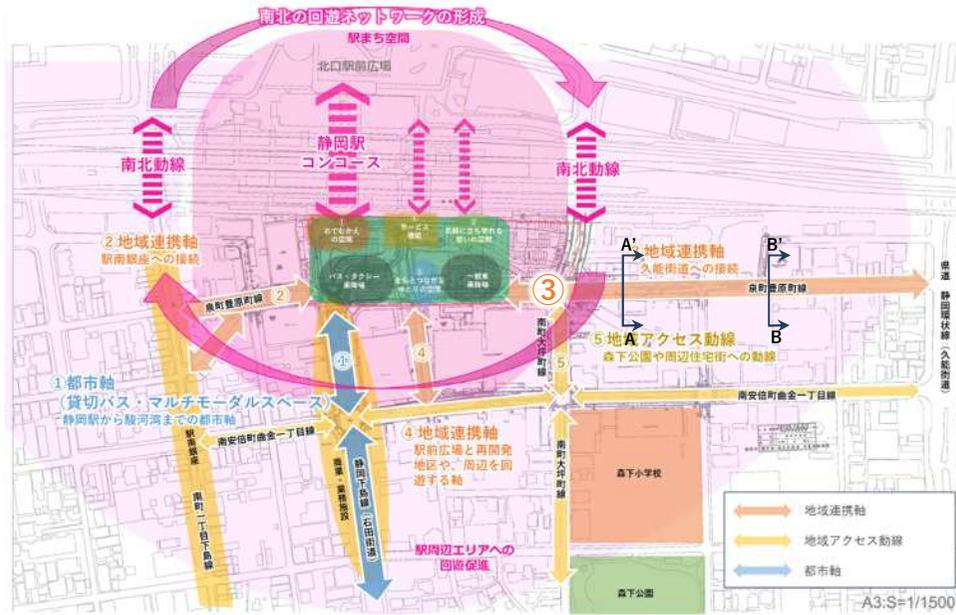


将来横断面イメージ



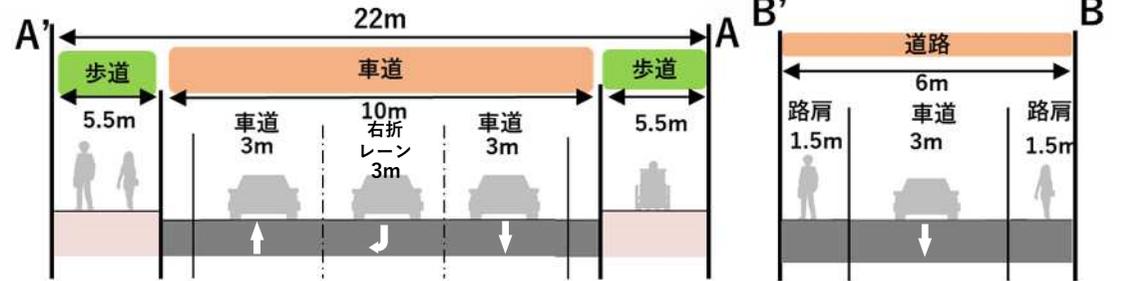
■駅前広場から周辺地区へつながる5本の軸の現況 ③泉町豊原町線（広場東側）

③地域連携軸
久能街道へ接続する動線



- ・ 広場と久能街道沿いにある静岡ガス、NHKとを往来する歩行者が多い。
- ・ 広場再整備時には一般車ロータリーのアクセス道路となることが想定されることから、今後、地元や関係機関等と協議しながら、地域連携軸として、歩道の設置や車道の2車線等を想定した連携軸強化の検討を行っていく。

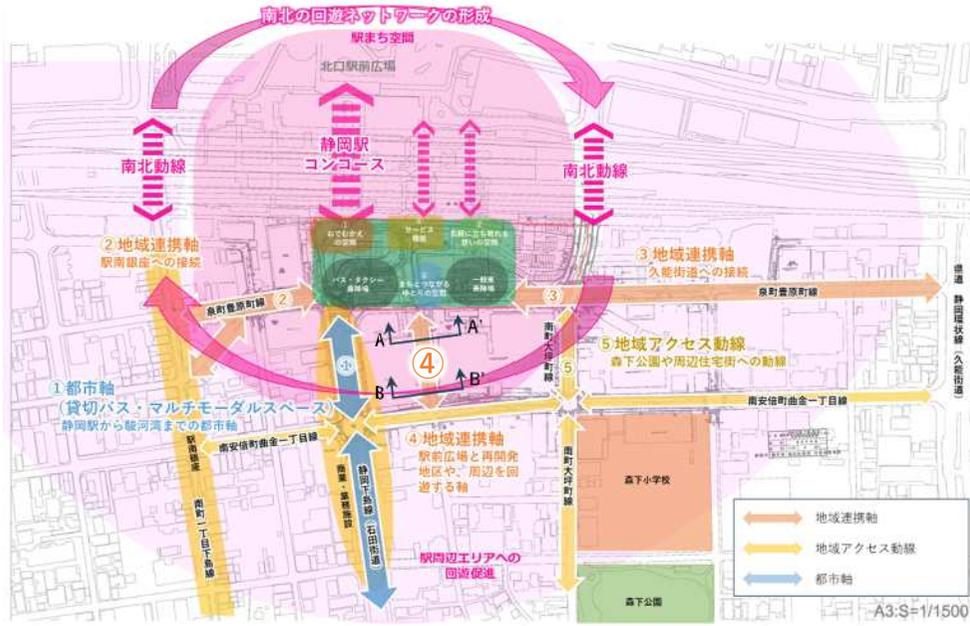
現況横断面図



■駅前広場から周辺地区へつながる5本の軸の現況 ④南町石田線

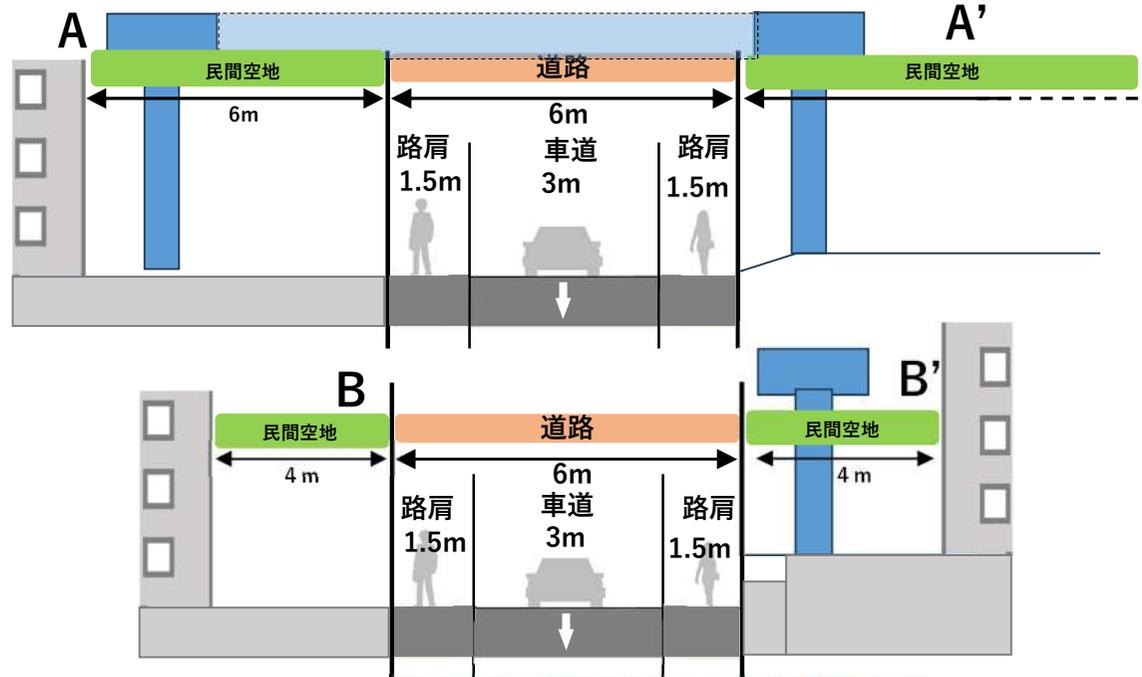
④地域連携軸

駅前広場と再開発地区や、周辺を回遊する軸



- 広場のほぼ中央部に位置する道路となる。
- 歩行者が広場から周辺街区へ向かうためのアクセス道路となることが想定されるため、今後、沿線再開発ビルや関係機関等と協議しながら、地域連携軸として、歩行者動線強化及び空間の有効活用のための検討を行っていく。

現況断面図



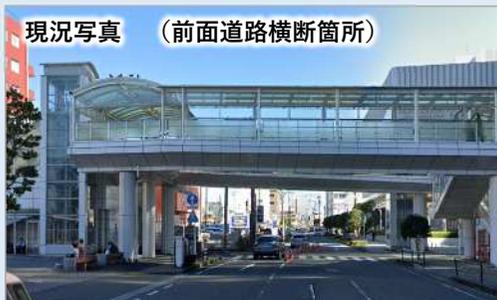
■既存ペDESTリアンデッキについて

現在、静岡駅南口駅前広場内に再開発街区へ繋がるペDESTリアンデッキが設置されているが、広場再整備にあたりペDESTリアンデッキの今後の方針について検討する必要がある。方針検討の考え方を整理するため、本検討委員会において、**広場にとっての**ペDESTリアンデッキの望ましい姿について議論する。

既設ペDESTリアンデッキの現状

- 平成7年から平成15年にかけて、周辺再開発に合わせ、歩行者が安全に広場前面道路を横断するために設置された。
- 駅前広場と再開発ビルの2階及び各再開発ビル相互を連絡している。
- 設置時には東側、南側地区への延伸も構想していた。
- 歩行者が雨に濡れずに、周辺再開発ビルまで行けるルートとなっている。
- 市が所有している部分と各再開発ビル所有者が所有している部分がある。

現況のペDESTリアンデッキ及び官民境界図



■今後のペDESTリアンデッキの可能性 ※あくまで可能性の一部です。

市所有部分を撤去した後、再開発ビル側の敷地に昇降機能を再設置する案



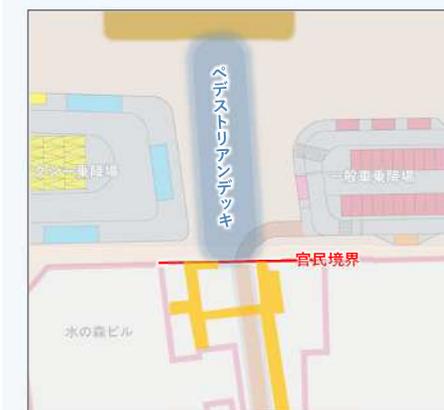
市所有部分を撤去した後、再整備後の駅前広場に、歩行者の支障とならないよう昇降機能を再設置する案



市所有部分の撤去に合わせ、ペDESTリアンデッキをすべて撤去する案

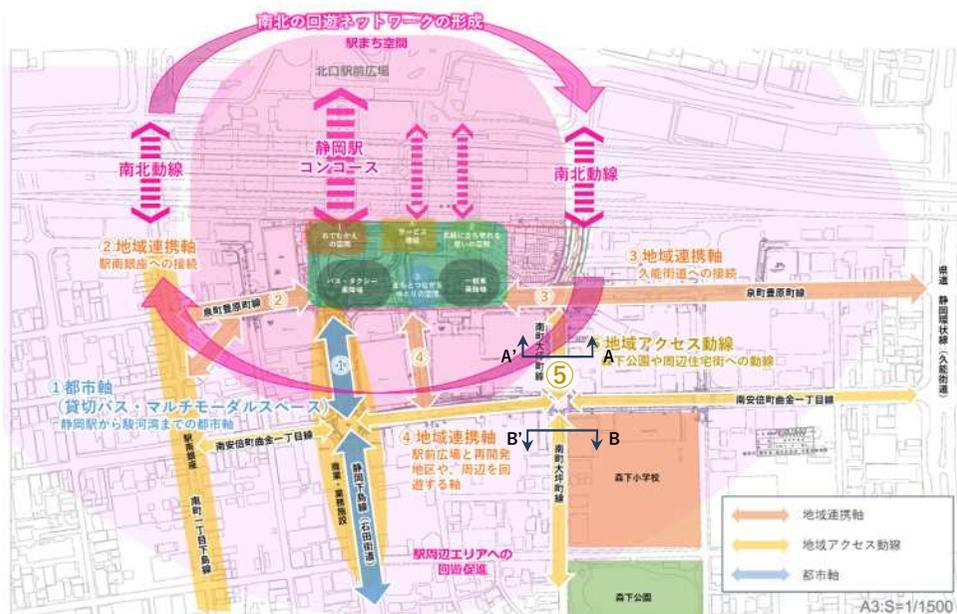


市所有部分を撤去した後、ペDESTリアンデッキを駅側に延伸する案



■駅前広場から周辺地区へつながる5本の軸の現況 ⑤南町大坪町線

⑤地域アクセス動線
森下公園や周辺の業務、住宅街につなぐ動線



- ・ 広場から地域の拠点である森下小学校、森下公園へのアクセス動線であることから、地域や関係機関等と協議しながら、回遊性向上のための検討を行っていく。

現況横断面図

