

市民参画手続「静岡駅南口駅前広場再整備基本計画（案）」（令和7年2月7日（金）～3月10日（月）実施） 意見募集結果（回答者数：83人 意見数：173人）

回答者 No.	意見 No.	意見内容	回答
1	1	基本計画(案)の方向性については概ね賛成でございますが、基本計画(案)で全く触られていない事柄がございました。基本計画(案)に「東照宮三百年祭記念塔」に関する記載が見受けられなかったのが気になります。 ご承知の通り、当構造物は久能山東照宮の300年祭を記念して大正4年に建立後、幾度かの撤去案が持ち上がる度に移設を繰り返し、昭和54年以降は現在の駅南口に収まっております。正面に「東照宮 従是 貳里拾壹町」とあるので、「久能山東照宮へ此処から9キロ程」と説明がされており、これは里程標と呼ばれる標識(道標)でもあります。 言うまでもなく、久能山東照宮は静岡市の代表的な史跡の一つであり、時代はずっと下がるとしても、その関連物が新幹線口でもある駅南に現存していることには大きな価値があると考えます。どうか今回の開発計画で当構造物がいよいよ撤去とならないよう、その価値を未来的な思考で十分に検討がなされることを願っております。	・東照宮三百年祭記念塔については、歴史的に貴重な価値があるものと認識しております。今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、駅前広場整備後の東照宮三百年祭記念塔取り扱いについて、いただいたご意見等や専門家等の意見を参考にしながら検討していきます。
2	2	整備案を見ての率直な感想は、「よくできてるなあ」でした。これまでの問題点を見事に改善していると思います。私は駿河区在住で、南口をよく利用するので、バスを待ちながらも、ロータリーのバスタクシーと自家用車の混在を見て、少し危険な場面を目の当たりにすることもあれば、狭いロータリーを大きなバスが自家用車に気をつけながら回る運転手さんのご苦労を感じ、また自身も車で家族を駅に迎えに行く時の難儀に、なんとかならないのか、と思っていました。その点において完全に区分けするのは非常に良いと思います。自家用車ロータリーでの降車乗車の区分けというきめ細かさも評価できます。駅のコンコースを出て、バスタクシー自家用車に乗るまで、また人と待ち合わせする間、雨に濡れずに済むような屋根の設置をお願いします。現在の南口にベンチが数カ所ありますが、屋根のない場所で雨の日は使えず、またそれではベンチも汚れたり劣化してしまい、それでは使用する気になりませんので、工夫をお願いします。 今の南口が整備された時、その前の南口前も少しは記憶がありますが、綺麗にはなっただ、確かに整備はされたけれど、大きな変化は感じなかったように思います。それに比べると今回の整備案は、かなり刷新されるイメージがあり、リニューアルの意味を感じ、大いに期待しています。	・基本計画（案）P10「広場機能の配置の考え方」にも記載しているとおり、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、歩行者が雨に濡れずに移動するためのシェルター、屋根等について、いただいたご意見等を参考に検討していきます。シェルター、屋根等の他都市事例については基本計画 P22 「参考：広場の機能(他都市事例：屋根・シェルター)」に記載します。
3	3	コンコースを出た上部に商業施設を作る計画のようですが、コンコースを出た地上から見た屋根がどのくらいの高さがあるのか、それによっては圧迫感があるので屋根の下で、開放的で長く滞在したくなるようある高さにしてほしい。そこは屋内の延長上なのか屋外の作りかわかりませんが屋根部分や照明や柱、商業施設の壁等プレハブ小屋みたいな簡易的な感じではなく、政令指定都市にふさわしい風格のある資材とデザインにしてほしいです！	・ご指摘の通り、コンコースを出た空間の開放感とはとても大切であると考えているため、いただいたご意見等を参考に開放感についての考え方を再整備基本計画に記載します。その空間の作り方、デザインについては、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向けて検討を進めるとともに、整備計画（案）を作成する予定です。
3	4	みなさん言っておられますが南口で1番問題視されているのはJRの管理局だと思います。あそこが移転されればイベントスペースとして憩いの場として活用できると思えます！ もっと言ったら駅ビルも凄く古いので南口と一体的に開発する計画はないのでしょうか？	・駅舎及びJR東海静岡支社はJR東海の所有となるため、いただいたご意見等について、JR東海と情報共有を図っていきます。
3	5	広場は北口の様に地面が光るようにしたりベンチの下に間接照明を付けたり、街灯もこだわりって整備されたんだなって思えるようにしてほしいです。 私はよく街をブラブラするのですが腰が悪く、座る場所を探すのに苦労するので、テイクアウトで買った物をゆっくり座って食べれるベンチ等があったらありがたいです。そこで大事なのが素材です！石でできているとお洒落ですが、冬が冷たすぎず5分も座ればお尻が冷たすぎず座る気にならないので、素材は分かりませんがプラスチックや木などで暖かみのある物で作って欲しいです！二人がけベンチとかもいいかもかもしれませんが、できれば、壁または植栽やモニュメントなどの周りに連続して繋がったどこでも座れるベンチがあると座る場所と人数の自由度が高くて良いです。さらに背もたれがあるベンチもあると体が悪い人にとってはとても助かります！ イベントスペースは高さをもうけてステージタイプにした方が大道芸やイベントで人が集まった時に後ろの人もみやすくしてほしいと思います。イベントやらない時も座れるように。	・広場の施設・デザイン・使い方については、今後、いただいたご意見等を参考にしながら、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、整備計画（案）を作成する予定です。
3	6	東側の民間施設誘致については静岡市駅近としてまたとない場所なので静岡市で1番くらい高層ビルを建設してほしいと思います。新幹線に1番近いですし、ホテルやマンション、商業施設で沢山の人が利用する高層ビルにしてほしいです！ 駅を降りて高層ビルを見上げると、やはり都市の風格を感じる人は多いと思います。	・民間開発誘導エリアについては、今後、いただいたご意見等を参考に、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、開発事業者と協議していきます。
3	7	ペDESTリアンデッキは使う人がいないと思うのでいいとおもいます。	・既存ペDESTリアンデッキについては、今後、いただいたご意見等を参考に、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、道路管理者、交通管理者、ペDESTリアンデッキが接続している建物所有者等と協議していきます。
3	8	静岡市は色彩が水色や白が基調になっている施設が多くて冷たい感じがするので、もっと建物に暖かみのある色を入れてみてはどうかとおもいます。南口出た所の久能山東照宮の石は少し場所を移した方がいいと思います。 ルノワールの像は売却するかもしくは別の場所に移した方がいいです。関心のある人が少なすぎるのでわざわざ駅前に置く意味がないとおもいます。案内看板はタッチパネルの多言語対応の物にした方が外国人観光客が助かると思います！ ホビーの街ですので、等身大の何かがあるとそれだけでも静岡市に来る理由の1つになると思います。雨ざらしで設置していると風化するので、大きなガラス張りのケースに入れて展示するのもそれはそれでコレクションケースに入っているようで面白いと思いますし風化せず中身を入れ換える事もすると新たな集客も見込めます。 ガラスケースが巨大なほど話題になるのではないのでしょうか？ ホビースクエアに行く呼び水になるようプラモデル何かを展示するかデジタルサイネージで最新ホビーを宣伝するとかもっと静岡市がホビーの街なんだと分かる物を設置した方がいいと思います。	・今後、駅前広場整備後の東照宮三百年祭記念塔およびルノワール像の取り扱いについて、いただいたご意見等や専門家等の意見も参考にしながら検討していきます。
3	9	難波市長が「こんなものができるのかとわくわくするものになりたい」と言っていましたのでもっと政令指定都市に相応しい駅前になることを心から願っています。	・今後、わくわくする政令指定都市にふさわしい駅前広場が実現できるよう、市民や関係者の皆様と協議していきます。
4	10	再整備について、原付も置ける駐輪場が欲しいです。 南口付近に駐輪場がなくてとても困っています。せめて自転車だけでも置けるスペースのご検討をお願いいたします。	・駐輪場については、現在、JR静岡駅周辺に市営駐輪場が5箇所あり、駐輪台数に余裕があります。原動機付自転車も駐車できますので、ぜひご利用ください。以上の理由により、現時点で、南口駅前広場整備に合わせて、新たに広場内に駐輪場を設ける予定はありませんが、今後も駐輪場の利用状況を確認し、いただいたご意見等を参考にしながら、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、整備計画（案）を作成する予定です。 駐輪場の利用状況や方針については基本計画 P20 「参考：交通機能」に記載します。
5	11	駅南に商業施設が入るビルを建設予定とのことだが、現代にふさわしい、ビルにしてほしい。(現状タワーが市内で最高の高さのビルだが、それに匹敵するくらいの。静岡にはスポーツバーみたいなのがないので欲しい。コロナ前には御幸町あたりにあったと思うのが今どうなったのか……) サイネージを活用した広告や時刻がわかるものの設置(夜でも明るくして防犯の意味も込め) サウスポットとの共存。	・建物の配置・規模・デザインについては、いただいたご意見等を参考にしながら、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、整備計画（案）を作成する予定です。
6	12	本編の将来の姿、周辺とのつながりについて 駅のコンコースという観点ではなく、誰もが集える広場的な空間がとてほしいと思います。コンコースを分離して、やや南下した位置に設けて、交差点から駅北駅南方面どちらからでも自家用車の侵入がしやすい事はとてもいいと思います。 それに伴い、周辺の道路が無くなったり、一方通行に変わったりというのがあるとおもうのですが、その辺が明記されていないので(自分が見逃していたらすみせん)、従来の道路がどのように変わるのか、写真を添えて具体的に案として明記していただければと思います。 12ページの自家用車ルートを見る限り、サウスポット北側の道路は、自家用車ロータリーの一部となり、駿河スカイタワー北側の道路へは迂回しないとイケない。水の森ビル北側の道路はなくなる。また、駿河スカイタワー北側の道路(泉町豊原町線)は、西方面から石田街道へは侵入できない、すなわち、石田街道から西方面への一方通行という認識が良いのでしょうか？ 南口広場が出来れば、様々なイベントを開催して地域活性化に繋げていけるのではないかと思います。	・ご記載の通り、現駅前広場南側の道路は広場の一部として活用するため、通り抜けできなくなります。また、駿河スカイタワー北側の道路も西行き的一方通行とする計画です。自家用車の移動可能経路については、基本計画（案）P12「静岡駅南口駅前広場の将来の姿」の赤矢印の方向をご覧ください。
6	13	北口側にもイベント出来るような広場があるのに、活用されていないのがとても勿体ないので、北口側南口側共同して出来るようなイベントがあったらいいと思います。	・いただいたご意見等を参考に、今後、北口と南口が連携して活用される方法等について検討していきます。
6	14	南口は基本、日差しが強いので、広場全般的に屋根があるととても良いと思います。 屋根があれば、雨天でもイベントが可能なので、歩行者が通行する所だけではなくて、駅南を盛り上げる意味も含め、大きな屋根(岐阜県多治見駅南口にあるような大きくて高さのある屋根)の設置をご検討ください。	・基本計画（案）P10「広場機能の配置の考え方」にも記載しているとおり、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向けて、いただいたご意見等を参考に、歩行者が雨に濡れずに移動するためのシェルター、屋根等について検討していきます。シェルター、屋根等の他都市事例については基本計画 P22 「参考：広場の機能(他都市事例：屋根・シェルター)」に記載します。
7	15	1.ロータリー内の自家用車の乗降台数について、しっかりと実態に即した状況を把握してほしい。雨の日など混雑時は、マクドナルド前付近に10台位、コンコルド付近に10台位の合計20台位がロータリー内に駐車し、入りきれない車が、ロータリー付近の車道に路上駐車しています。整備案では、想定した駐車スペースが不十分と感じます。実際路上駐車は発生するとの想定のもと計画してほしいです。整備案の流入口は片側2車線以上にしないと流入口付近に路上駐車が必ず発生するので、大渋滞になると思います。	・基本計画（案）P19 「参考：交通機能」の記載を分かりやすい形に変更します。現ロータリーは、乗車利用車が混雑時に停車できないことを避けるため、早めに迎えに来る結果、長時間駐車となり混雑が発生しています。また、降車利用車が二重に停車し、利用していることでさらに混雑が悪化しています。そこで、乗車スペースについて、ある程度のゆとりを持たせ、長時間駐車を抑制するとともに、降車専用スペースを設けることで利用の回転数を上げ、効率的な利用ができるロータリーを計画しました。乗車スペースについては、今後、いただいたご意見等を参考に検討を進め、可能な限りさらに台数を確保したいと考えています。

市民参画手続「静岡駅南口駅前広場再整備基本計画（案）」（令和7年2月7日（金）～3月10日（月）実施） 意見募集結果（回答者数：83人 意見数：173人）

回答者 No.	意見 No.	意見内容	回答
7	16	2.整備案のイメージ図を拝見しても、正直、ワクワクしません。ワクワクという要素について注目をもってしてもらいたいです。私は首都圏からの転入者ですが、厳しい言い方になり恐縮ですが、田舎くさいロータリーだなという感想です。スマホ時代にインフォメーションは不要です。田舎感が増すだけです。駅を出たところに屋根兼商業施設を作るとのことですが、規模感が田舎くさいです。それならば駅を出てロータリーに流出する際に屋根の形を工夫して設置していただき、屋根の内側にプロジェクションマッピングで投影をしていただきたいです。エスパレスの試合があるときは、試合を煽るようなもの、大道芸や静岡まつり、ハロウィンなどなど、投影の素材をイベントごとに工夫すれば、静岡らしさを体感できます。	・建物の規模・デザインについては、いただいたご意見等を参考に、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、整備計画（案）を作成する予定です。いただいたご意見等を参考に、わくわくする、政令指定都市にふさわしい駅前広場が実現できるよう、検討していきます。
8	17	駅北とは違う表情になるのが良いと思います。 一般車エリアの出入りの渋滞が懸念されます。 日頃から、子供の送迎で駅南を利用していますが、現在、一般車エリア予定の周辺は、駅北のように信号の動きがスマートとは思えません。 (1)駅北へ向かうルートを検討 国1からパルシェ駐車場に曲がる道は、高架下の信号やホテルの信号、セブンイレブンまでと小刻みに信号が続くため、すぐ信号待ちになります。 推奨ルートとしか対策は出来ないかと思いますが、例えば、高架下は曲がれない、静岡ガス前の354号線に向かう道に誘導の印を付ける、案内板を出すなどでしょうか。 (2)南幹線までの石田街道の信号時間を検討 ホテル裏側の森下小学校の通りから、石田街道に出際の信号待ちが短いです。 恐らく、駐車場利用者で渋滞が発生しているため進まないものもあるかと思えます。 駅南から一般車エリアへの侵入は、石田街道からホテル前を通るルートに限定するなどでしょうか。 周辺の動きもスマートにして頂けることも期待しています。	・周辺交通の円滑化を目指し、現在、南口駅前広場と県道高松日出線（久能街道）とをつなぐ市道泉町豊原町線の一方通行部分の拡幅整備を検討しています。これにより、南口駅前広場から県道高松日出町線（久能街道）を経由した、国道1号及び南幹線とのアクセス強化を図ります。また、車流データを分析した結果、現在の南口駅前広場周辺を通行する車両の内、駅周辺に用事のない通過交通車両が全体の約半数を占めています。今回の整備案により、この通過交通車両が南口駅前広場周辺を通るルートから、久能街道等の幹線道路を通るルートへとシフトすることを目指しています。
9	18	本編版の14ページの将来の姿の5つのポイントについて ポイント5民間開発エリアで若者が集まって映える民間開発エリアにして欲しいです。	・いただいたご意見等を参考に、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、開発事業者と協議していきます。
10	19	静岡駅南口駅前広場再整備基本計画（案）【本編】のp19参考:交通機能において 車流データ分析による送迎車両の停車時間の項目では、降車利用が50%と想定されるとありますが、将来の施設数が乗車15台に比べて降車3台ではかなり不足していると思います。短時間の利用といっても、利用時間が重なることで降車のために列ができて車が移動しづらくなるのが予想されるため、想定の数以上に降車台数を増やしてほしいです。 また、乗車降車ともに満車の場合に車が待てるレーンを作り、自家用車のエリアが渋滞にならないように設計していただきたいです。	・基本計画（案）P19 「参考：交通機能」の記載を分かりやすい形に変更します。現在の利用状況を調査した結果、1時間に最大122台が降車利用しています。今回の計画では、降車専用スペースを3台程度に設定しました。車流データを分析した結果から降車利用は約35秒/1台であることが推測されるため、降車専用スペース3台分の処理能力は1時間に310台となります。以上の結果から、降車専用スペースは3台程度で十分であると考えています。
10	20	市民が安心して広場を楽しめるよう、現在駅にある喫煙所は閉鎖してください。南口にある喫煙所はバスを待っている人の列まで副流煙が流れており、目指す方向性である安全な広場にはそぐわないと思います。	・喫煙所のあり方については、今後、いただいたご意見等を参考に、市民や関係者と議論しながら検討していきます。
11	21	一般車と商用車の分離する案は賛成ですが、現状でできる対策をお願いします。 JR東海支社前で一般車が乗降していると非常にあぶないです。 信号から左側レーンをタクシー専用の導線として一般車は停車できないようにするのはどうか。	・現在の利用状況については多くの課題がありますが、広場面積の不足から対策が難しい状況です。一刻も早い広場再整備実現に向けて関係者と協議を進めていきます。
12	22	商業施設の誘致に反対します。 駅ビル等の既存商業施設で十分でこれ以上商業施設を誘致しても経済効果は限定的と考えます。	・広場周辺建物については、商業・業務・ホテル等、様々な用途の可能性があると考えており、本市にとって必要な機能の配置に向け、今後検討していきます。
13	23	現状の基本計画(案)にある整備案は非常に良いと思います。 バス・タクシーと一般車両を分け、歩行者の動線確保は必須。歩行者の動線には雨にぬれずに移動や、車の昇降が出来るよう屋根はあると良いと思います。	・基本計画（案）P10「広場機能の配置の考え方」にも記載しているとおり、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向けて、いただいたご意見等を参考に、歩行者が雨に濡れずに移動するためのシェルターについて検討していきます。シェルター、屋根等の他都市事例については基本計画 P22 「参考：広場の機能(他都市事例：屋根・シェルター)」に記載します。
14	24	バスから降りたとき傘をささずに駅まで行けるようにして欲しいです。	・基本計画（案）P11「広場機能の配置の考え方」にも記載しているとおり、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向けて、いただいたご意見等を参考に、歩行者が雨に濡れずに移動するためのシェルターについて検討していきます。シェルター、屋根等の他都市事例については基本計画 P22 「参考：広場の機能(他都市事例：屋根・シェルター)」に記載します。
15	25	ペDESTリアンデッキをバスタクシーロータリーの上部まで拡大し、水の森ビルとエスパティオと駿河スカイタワーを、地上2階の高さでフラットに繋ぐことで、歩行者の自由往来と文化交流広場を確保するべき。	・JR静岡駅は、橋上駅舎の構造となっていないことから、改札階、コンコースが1階となっています。また、駅南銀座や森下公園などの駅南エリアのコンテンツ、オフィスの多い石田街道や久能街道へのアクセスは地上となっています。また、バスや自家用車で駅の利用者も車両を降りれば歩行者となることから、駅前広場整備にあたり歩行者が地上を自由に往来できる形を目指し検討を進めてきました。また、広場の立体化については、多額の整備費用が必要になるとともに、社会情勢の変化等に合わせた、持続可能で柔軟な広場の改変が難しくなります。現在の整備案であれば、すべての利用者が地上を効率よく使うことができ、社会情勢の変化に応じて、比較的柔軟に対応できると考えています。この方針については、基本計画に記載します。
15	26	雨天時にバスとタクシー待ちの列が長蛇となるため、屋根の下で待機列ができるように考えるべき。半地下のような形で、公共機関専用ロータリーを形成し、タクシープール上部に採光口を設けることで、明るい空間とすれば良い。	・基本計画（案）P11「広場機能の配置の考え方」にも記載しているとおり、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向けて、いただいたご意見等を参考に、歩行者が雨に濡れずに待機するためのシェルターについて検討していきます。シェルター、屋根等の他都市事例については基本計画 P22 「参考：広場の機能(他都市事例：屋根・シェルター)」に記載します。
15	27	貸切バス専用の待機場を石田街道上に設置することは、周辺環境への配慮に欠ける(歩行者の近くで継続アイドリングや大型バス停車による景観の損ない)ので、ロータリーで完結する。(15と19ページ)	・貸切バスについては、乗降場確保にかなりの面積が必要となることから、整備後の広場内に入れ込むことが難しいのが実情です。今後、予約システムなどを活用した効率的な空間活用を検討していきます。
15	28	泉町豊原町線が2つのロータリーで分断されてしまうため、東西の交流が減少する。西側と東側の交通車両が南下することになるため、南幹線の稲川交差点が渋滞箇所となる。駿河区以西からの車両がロータリーを利用するには、とても大回りをする事となる。(18ページ)	・泉町豊原町線の分断については、車両が分断される反面、広場と街との歩行者動線は強化されます。また、基本計画（案）P17「参考：公共交通ロータリーと自家用車ロータリーの配置について」に記載しているとおり、整備後の自家用車の駿河区西部（28.3%）からのアクセス性は低下するものの、葵区（26.4%）、駿河区東部（16.9%）、清水区（10.5%）からのアクセスは向上する可能性があるため、総合的にみて整備後のアクセス性は向上すると考えています。 ・車流データを分析した結果、現在の南口駅前広場周辺を通行する車両の内、駅周辺に用事のない通過交通車両が全体の約半数を占めています。泉町豊原町線の分断について、交通シミュレーションを実施した結果、この通過交通車両が南口駅前広場周辺を通るルートから、久能街道等の幹線道路を通るルートへとシフトするため、大きく渋滞が悪化する箇所は確認できませんでしたが、道路形態が大きく変更になることにより、不案内な車両が原因の交通渋滞が発生する可能性があります。いただいたご意見等を参考にしながら、今後、整備計画作成にあたり、皆様にご理解いただけるよう、渋滞対策について関係者と協議をしていきます。
15	29	空間の有効活用を考えているのに、二次平面上でしか建物配置や交通動線を考えていない。歩行者と車両の動線を、三次元空間で立体的に交差させるアイデアを出すほうが、未来にも魅力的な静岡駅南口となる。(21ページ)	・JR静岡駅は、橋上駅舎の構造となっていないことから、改札階、コンコースが1階となっています。また、駅南銀座や森下公園などの駅南エリアのコンテンツ、オフィスの多い石田街道や久能街道へのアクセスは地上となっています。また、バスや自家用車で駅の利用者も車両を降りれば歩行者となることから、駅前広場整備にあたり歩行者が地上を自由に往来できる形を目指し検討を進めてきました。また、広場の立体化については、多額の整備費用が必要になるとともに、社会情勢の変化等に合わせた、持続可能で柔軟な広場の改変が難しくなります。現在の整備案であれば、すべての利用者が地上を効率よく使うことができ、社会情勢の変化に応じて、比較的柔軟に対応できると考えています。この方針については、基本計画に記載します。
16	30	自家用車広場から、サウスポット西側の市道へ車が抜ける計画になっていますが、歩行者との交差となるので、抜けない方が良いのでは無いでしょうか？	・自家用車ロータリーから、サウスポット西側へ抜ける市道については、周辺建物の荷捌き車両等もあり、車両の進入を無くすのは難しい状況です。当該箇所における整備後の通行車両の削減に向けて、今後検討していきます。
16	31	現計画では、サウスポット等へシェルターが有りません 現在はデッキの屋根が有り、雨天時に濡れずに移動できる利点があるので、新計画でもシェルターを付けた方が良いのではないのでしょうか。	・基本計画（案）P10「広場機能の配置の考え方」にも記載しているとおり、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向けて、いただいたご意見等を参考に、歩行者が雨に濡れずに移動するためのシェルターについて検討していきます。シェルター、屋根等の他都市事例については基本計画 P22 「参考：広場の機能(他都市事例：屋根・シェルター)」に記載します。

市民参画手続「静岡駅南口駅前広場再整備基本計画（案）」（令和7年2月7日（金）～3月10日（月）実施） 意見募集結果（回答者数：83人 意見数：173人）

回答者 No.	意見 No.	意見内容	回答
17	32	P12の整備案平面図 東側ロータリーに接続する泉町豊原町線とそこに交わる南北の道路も整備を検討して欲しい どちらの道路も途中で一方通行となり、南北の道路は国道1号線を跨ぐ為、渋滞しがちの為	・現在、ご意見をいただいた南口駅前広場と県道高松日出線（久能街道）とをつなぐ市道泉町豊原町線の一方通行部分の拡幅整備を検討しています。これにより、南口駅前広場から県道高松日出町線（久能街道）を経由した、国道1号及び南幹線とのアクセス強化を図ります。また、車流データを分析した結果、現在の南口駅前広場周辺を通行する車両の内、駅周辺に用事のない通過交通車両が全体の約半数を占めています。今回の整備案により、この通過交通車両が南口駅前広場周辺を通るルートから、久能街道等の幹線道路を通るルートへとシフトすることを目指しています。
18	33	概要4ページ 歩行者動線に雨除けが無い。	・基本計画（案）P10「広場機能の配置の考え方」にも記載しているとおり、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向けて、いただいたご意見等を参考に、歩行者が雨に濡れずに移動するためのシェルターについて検討していきます。シェルター、屋根等の他都市事例については基本計画 P22 「参考：広場の機能(他都市事例：屋根・シェルター)」に記載します。
18	34	一般車乗降兼短時間駐車場は有料(15分程度無料)にして欲しい。 駐車台数が増えれば増えたなりに長時間停車や駐車して居なくなる人が必ずいます。	・自家用車の乗車場については、短時間は無料それ以降有料となるような仕組みについて検討していきます。
18	35	ロータリーの地下に駐車場の整備が出来ないか？駅への送迎でホームへ上がる人とか、切符を手配に行くとか、現在でも満車になるニーズがあり、現在の駐車場を民間に振り替える程の余裕は無いはず。	・JR静岡駅は、橋上駅舎の構造となっていないことから、改札階、コンコースが1階となっています。また、駅南銀座や森下公園などの駅南エリアのコンテンツ、オフィスの多い石田街道や久能街道へのアクセスは地上となっています。また、バスや自家用車での駅利用者も車両を降りれば歩行者となることから、駅前広場整備にあたり歩行者が地上を自由に往来できる形を目指し検討を進めてきました。また、広場の立体化については、多額の整備費用が必要になるとともに、社会情勢の変化等に合わせた、持続可能で柔軟な広場の改変が難しくなります。現在の整備案であれば、すべての利用者が地上を効率よく使うことができ、社会情勢の変化に応じて、比較的柔軟に対応できると考えています。この方針については、基本計画に記載します。
18	36	修学旅行等の集合は現在北口の竹千代像前、雨天は地下が使われているが、しずチカの整備で地下の利用が出来無くなるとしたら対応が必要。 新幹線改札に近い南口に団体の集合場所として併用出来るスペースがあると良い。 また、サウススポット静岡の1Fフロアはは活用されているようには見え、駅前の一等地がデッドスペースとなっている。併せて活用する案が欲しい。	・ご意見をいただいた修学旅行等の集合場所を確保できるよう、今後検討していきます。 ・ご意見をいただいた南口駅前広場の再整備に合わせた周辺建物との連携について、今後周辺建物所有者と協議していきます。
19	37	本編P10図 薄青の本文ではサービス機能が④とされているため、図でも④の記載をお願いします。	・ご指摘の通り記載を修正します。
19	38	本編P10サービス機能について 自家用者の交通指導や夜間に②③で騒ぐ者への対応も必要になると考えられるため、サービス機能④として、交番の設置の検討をお願いできないでしょうか。（イメージ的には鹿児島中央駅前交番。）	・いただいたご意見等について、静岡県警察と情報共有を図っていきます。
19	39	本編P12現時点での整備案平面図①バス・タクシーロータリー 一般車が侵入できないように、ゲートの設置をご検討ください。（バス、タクシーのナンバープレートカラー（第二種免の緑）による自動認証でゲートの開閉が行うなど。）	・ご指摘の通り、東側のバス・タクシーロータリーへの自家用車の誤進入は対策が必要となるため、今後警察等と検討していきます。
19	40	本編P12現時点での整備案平面図①② 誤進入を防ぐため、カーナビシステム事業者でのランドマーク登録の連絡（ロータリーで自家用車が別のランドマークで区別されるように）をお願いします。	・整備後の広場供用時には、カーナビゲーションシステム事業者と情報共有をしていきます。
19	41	本編P19車流データ分析による送迎車両の停車時間、自家用車の将来必要施設量の設定 自家用者利用者の平均停車時間について、常に停車スペースがないために停車時間が短くなっている状況です。 （バスやタクシーから警笛を鳴らされて慌てて移動する自家用車が非常に多いため、結果としてこの程度の時間にとどまっている。） 自家用車専用ロータリーを設けると、バスやタクシーによる警告がなされず、停車時間が確実に長時間化するので、お迎え停車向けの有料区画（100円/分単位で値上がりするなど）を設けて停車時間を圧縮する運用をご検討ください。	・自家用車の乗車場については、短時間は無料それ以降有料となるような仕組みについて検討していきます。
20	42	「P6. 歩行者の快適性の確保」および「P9. 待ち合わせやイベントに使える広場」に関する記載を確認しました。近年、温暖化の影響で野外では年間の1/4が熱中症リスクが高まる状況です。このため、歩行者の快適性を確保するために、広場の整備時には国土交通省のグリーンインフラ実践ガイドに準拠し、街路樹などを積極的に植栽し、ヒートアイランド現象の緩和に努めていただきたいと考えています。 この提案が、地域の快適で持続可能な公共スペースの創出に資することを期待しております。ご検討のほど、よろしく願い申し上げます。 https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001634897.pdf	・いただいたご意見等を参考にしながら、今後、酷暑対策について検討していきます。
21	43	商業施設の1階前の歩道部分の効果的な利活用について 歩道幅を広く確保するのは大賛成だが歩道部分にせり出す商業施設下は雨天の場合でも濡れずにすむことから歩行者の妨げにならない安全を確保した上で、バスやタクシーの乗り降りやバス待ちやタクシー待ちに利活用できないか検討をお願いしたい。	・建物の配置・規模・デザインについては、いただいたご意見等を参考にしながら、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、整備計画（案）を作成する予定で す。 ・基本計画（案）P10「広場機能の配置の考え方」にも記載しているとおり、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向けて、いただいたご意見等を参考に、歩行者が雨に濡れずに待機できる方法について検討していきます。シェルター、屋根等の他都市事例については基本計画 P22 「参考：広場の機能(他都市事例：屋根・シェルター)」に記載します。
21	44	早期着工と早期完成を期待する。 自家用車の送迎に対応したドライブスルー方式の送迎レーンがあると便利。短時間の送迎のための停車限定レーン。	・基本計画（案）P8「交通機能」に記載しているとおり、整備後の自家用車ロータリーに3台分の降車専用スペースを設け、効率的なロータリー利用を目指しています。
22	45	計画案の目指す姿、方向性には概ね賛成します。 より安全で快適な静岡駅南口の実現を期待しております。 一方、その辺りが便利になる事で人が集中し、離れた場所に人が来なくなる事を懸念しております。 駅から離れた所にも人、特に個人旅行者が足を向けるような施設・スペースもご検討下さると、幅広い方からの理解が得られるかと思います。 イメージとしましては、『静岡空港の県内各地の特産品や景勝地の案内スペース』『新富士駅の観光案内所・レンタルサイクル』『熱海駅近くのレンタルトゥクトゥク』を静岡市版としてアレンジし、市内各所をPRするとともに、そこまでの交通手段の案内、公共交通機関で行きづらい場所への交通手段の確保という新しい取り組みをしてみたらいかがでしょうか？それにより三保の松原・久能山東照宮・石垣イチゴ・日本平・オクス・用宗や由比などの漁港、その他今よりも更にインバウンド等が促進される場所が有ると思います。 案内所のガイド、運転手兼ガイド、自転車・トゥクトゥクの整備など、新たな雇用が創出されることにもメリットが有ると思います。 ご検討下さい。	・広場の施設・デザイン・使い方については、いただいたご意見等を参考にしながら、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、検討していきます。
23	46	イメージバースについて 歩行者用スペースが無駄に広すぎる。そこまでのスペースは必要ない。また、公共交通機関が発達していない市内において、自家用車で街中の商業施設に来るためには、大型車も駐車できる駐車場が必要不可欠。このイメージバースでは、現在の南口駐車場を潰すだけで、代替駐車場が用意されていないように見える。 駐車場がなければ、いずれ浜松駅のように中心部が伽藍堂になるだけだと思う。	・令和4年度に中心市街地の駐車場利用率を調査した結果、中心市街地全体の駐車場利用率平均値57%、駅南エリアの駐車場平均値54%、中心市街地全体の駐車場最大利用率77%、駅南エリアの駐車場最大利用率72%となっております。こうした数字から、近年、中心市街地において民間駐車場が増えてきたことにより、駅周辺の駐車場の供給量が需要に対して充足していると考えられます。従って、整備後の南口駅前広場の自家用車ロータリーは駅利用者の乗降機能を中心に整備していきます。
23	47	バス・タクシーのエリアと自家用車送迎エリアを分けるのは良い。 エキノのようなアルファードが駐車できない半端な駐車場ではなく、大型車や福祉車両も駐車できる駐車場を整備して欲しい。 JR東海静岡支社を中高層ビルに建て替え、JR東海と、遊戯・商業施設混在のビルにして、新横浜のカップラーメン博物館のような目玉になるテーマパークを誘致する方が良い。	・JR東海静岡支社はJR東海の所有となるため、いただいたご意見等について、JR東海と情報共有を図っていきます。

市民参画手続「静岡駅南口駅前広場再整備基本計画（案）」（令和7年2月7日（金）～3月10日（月）実施） 意見募集結果（回答者数：83人 意見数：173人）

回答者 No.	意見 No.	意見内容	回答
24	48	一般車降車場について 取り付け道路が駅東側にある、片側一車線道路であるが、現状の北口アソシア側の一般車ロータリーの出入りにも混雑がみられます。南口の一般車ロータリーも、東側一車線道路に接続すると混雑が心配です。もし、計画通りに接続するならば、駅東側の一車線道路を国一から南幹線まで、片側二車線に拡張しなければ、南口ロータリーの利便性が著しく失われると考えられます。	・現在、南口駅前広場と県道高松日出線（久能街道）とをつなぐ市道泉町豊原町線の一方通行部分の拡幅整備を検討しています。これにより、南口駅前広場から県道高松日出町線（久能街道）を経由した、国道1号及び南幹線とのアクセス強化を図ることを図ります。また、車流データを分析した結果、現在の南口駅前広場周辺を通行する車両の内、駅周辺に用事のない通過交通車両が全体の約半数を占めています。今回の整備案により、この通過交通車両が南口駅前広場周辺を通るルートから、久能街道等の幹線道路を通るルートへとシフトすることを目指しています。
24	49	拡張が難しいようならば、バス・タクシー降車場の地下に一般車降車場を設置してはいかがでしょうか。進入経路も現状と大きく変更することなく、雨天時にも傘が要らないメリットもあります。また、緊迫する世界情勢への対応として、シェルターとしての役割も考えられます。	・広場の立体化については、多額の整備費用が必要になるとともに、社会情勢の変化等に合わせた、持続可能で柔軟な広場の改変が難しくなります。現在の整備案であれば、すべての利用者が地上を効率よく使うことができ、社会情勢の変化に応じて、比較的柔軟に対応できると考えています。この方針については、基本計画に記載します。
25	50	整備予定の商業施設については、ハイブランドの店舗ではなく、庶民が気軽に立ち寄れる店舗にしていただきたいです。静岡市の中心部は、子ども向けの店舗や子連れに優しい設備のある施設が少なく、子ども同伴で中心部に行くのが難しいと感じています。カフェや子連れでも時間を潰せる施設があると大変ありがたいです。	・建物の用途については、いただいたご意見等を参考にしながら、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、検討していきます。
26	51	基本計画(案)12ページ 静岡駅南口駅前広場の将来の姿について オープンスペースは見た目は良いですが、近年の猛暑と大雨や長雨を考慮した場合、タクシーや自家用車ロータリー周りに日差し避け雨よけの為に「屋根」は必須だと考えます。	・基本計画（案）P10「広場機能の配置の考え方」にも記載しているとおり、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向けて、いただいたご意見等を参考に、歩行者が雨に濡れずに移動するためのシェルター、屋根等について検討していきます。シェルター、屋根等の他都市事例については基本計画 P22 「参考：広場の機能(他都市事例：屋根・シェルター)」に記載します。
26	52	駅とホテルもしくは南口方面を雨に濡れずに行き来できる「ペDESTリアンデッキ」は雨漏りが酷いですが、インバウンド等キャリアケースで旅行される方が多い現在において、とても有意義な設備だと思えます。再整備の際も今同様の設備設置を切に希望します。	・JR静岡駅は、橋上駅舎の構造となっていないことから、改札階、コンコースが1階となっています。また、駅南銀座や森下公園などの駅南エリアのコンテンツ、オフィスの多い石田街道や久能街道へのアクセスは地上となっています。また、バスや自家用車での駅利用者も車両を降りれば歩行者となることから、駅前広場整備にあたり歩行者が地上を自由に往来できる形を目指し検討を進めてきました。今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、いただいたご意見等も参考にしながら、ペDESTリアンデッキが接続している周辺事業者と協議していきます。
26	53	駿河スカイタワー前のビル風は平時でも気になるのですが、台風の際は、強風がビル風と相まって本当に酷くなります。南口の「ビル風」対策も広場整備の際は考慮していただきたいです！	・いただいたご意見等を参考にしながら、今後、ビル風対策について検討していきます。
27	54	イメージ図を見て気になったのは、酷暑への対策が見受けられないことです。 念の為に、下記項目の実施を主張します。 1. 木陰の設置 炎天下で直射日光を遮るものがない真夏の広場への滞在は苦痛を強いるものと考えます。 2. ミスト散布装置等の設置 上記1項と同様に酷暑対策、高温緩和対策を行う。	・いただいたご意見等を参考にしながら、今後、酷暑対策について検討していきます。
27	55	人と自動車を混じらせない為、広場からサウスボット、エスパティオへのペDESTリアンデッキは存続させるべきと考えます。	・JR静岡駅は、橋上駅舎の構造となっていないことから、改札階、コンコースが1階となっています。また、駅南銀座や森下公園などの駅南エリアのコンテンツ、オフィスの多い石田街道や久能街道へのアクセスは地上となっています。また、バスや自家用車での駅利用者も車両を降りれば歩行者となることから、駅前広場整備にあたり歩行者が地上を自由に往来できる形を目指し検討を進めてきました。既存ペDESTリアンデッキについては、今後、いただいたご意見等を参考に、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、道路管理者、交通管理者、ペDESTリアンデッキが接続している建物所有者等と協議していきます。
28	56	計画の⑩の部分で プラモデルの街をアピールする事、昨今のインバウンド等での幅広い観光客の集客から静岡駅前にもガンダム の立像や展示がほしいです。 関東や福岡、海外にもあるのにバンダイやタミヤ、アオシマなど素晴らしい模型会社の本社が多数ある静岡に無いのはおかしいと思っています。 またそれらを静岡茶を飲みながらゆっくり眺めたりイベントを開催出来るカフェスペース併設の展示や物販があるお店が欲しいです。 同じ静岡県内の浜松市はエヴァンゲリオン の立像を検討しているそうです。 静岡市も負けずにお互い相乗効果がある展示が必要だと思えます。	・広場の施設・デザイン・使い方については、いただいたご意見等を参考にしながら、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、検討していきます。
29	57	本編12ページ目の南口の将来の姿について 路線バスルートと一般車ルートが同じだと間違えてバスロータリーに入る車が居たり、迎え待ちで停車する車で渋滞してバスが通れなくなるかもしれないので、エスパティオ南西の信号機から南口方面はバス・タクシー専用でもいいと思う。	・エスパティオ南西交差点から南側には民地への乗り入れがあることから、バス・タクシー専用にはできませんが、ご指摘の通り、東側のバス・タクシーロータリーへの自家用車の誤進入は対策が必要となるため、今後静岡県警察等と検討していきます。
29	58	本編13ページの将来の姿の5つのポイントについて 意見にも書いたけど、南口にあるJR東海静岡支社も建物が老朽化してるから一緒に改修して、複合型ビルにして上層に東海静岡支社で、下層に商業施設を入れて欲しい。民間開発誘導エリアと並び、南口の顔になると思う。	・JR東海静岡支社はJR東海の所有となるため、いただいたご意見等について、JR東海と情報共有を図っていきます。
29	59	もし可能なら、南口の整備と一緒に新幹線ホームを通過線ありの2面4線のホームに改良して欲しい。ひとりとこだまが同じホームで同時に乗り換えができる。	・新幹線ホームはJR東海の所有となるため、いただいたご意見等について、JR東海と情報共有を図っていきます。
29	60	北口にあるJRバス乗り場を南口に移転させればICに近いから所要時間が短縮できると思う。一緒にバスの窓口と待合室を作ってもいいと思う。	・高速バスの乗り場については、現時点で再整備時に南口へ移転する計画はありません。
29	61	地下道かペDESTリアンデッキを作って渋滞や車との接触しにくいようにして欲しい。	・JR静岡駅は、橋上駅舎の構造となっていないことから、改札階、コンコースが1階となっています。また、駅南銀座や森下公園などの駅南エリアのコンテンツ、オフィスの多い石田街道や久能街道へのアクセスは地上となっています。また、バスや自家用車での駅利用者も車両を降りれば歩行者となることから、駅前広場整備にあたり歩行者が地上を自由に往来できる形を目指し検討を進めてきました。また、広場の立体化については、多額の整備費用が必要になるとともに、社会情勢の変化等に合わせた、持続可能で柔軟な広場の改変が難しくなります。現在の整備案であれば、すべての利用者が地上を効率よく使うことができ、社会情勢の変化に応じて、比較的柔軟に対応できると考えています。この方針については、基本計画に記載します。
29	62	外資系のホテルや百貨店（希望はヨドバシカメラ）を南口周辺に誘致して欲しい。外資系ホテルが静岡市には少なすぎる。	・今後、いただいたご意見等を参考に、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、開発事業者と協議していきます。
30	63	静岡市にはエンターテインメントが少なく、また当社で多い訪日客にもお連れできる場所が少ない。 静岡の象徴である富士山を眺めながら楽しめる多くの施設を期待します。	・建物の用途については、いただいたご意見等を参考にしながら、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、検討していきます。
30	64	隣接で建築予定の商業施設は新幹線やJRと館内を通じてアクセスできるようにして欲しい。	・建物と鉄道施設との接続については、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、JR東海と協議していきます。
31	65	4、駅前広場に求められる機能→静岡駅の北口南口双方とも緑が乏しい。姫路駅の例のように緑が多く、ゆったりとベンチに座ってすごせるような駅前公園機能を作ってほしい。プラモデルやガンダム、静岡のプロチームを紹介するコーナーがあると良い。	・広場の施設・デザイン・使い方については、いただいたご意見等を参考にしながら、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、検討していきます。
31	66	人口が減っていく中、これ以上の商業ビル、高層ビルの建設は建築費の高騰もありかかかなものかと思う。ただ、もし高層ビルを建設するという計画を実行するならば、最上階は展望フロアにしたい。静岡の街と駿河湾、富士山、愛鷹山、伊豆半島、南アルプス、安倍川、大崩などが展望でき、静岡の土地が外部からの来訪者に紹介できるようなフロアにしたい。そのビルは商業施設というよりは、家族が時間を過ごせる、自宅からお弁当を持ってきて自由に食べれる、子供が遊べるようなものを入れてほしい。	・建物の用途については、いただいたご意見等を参考にしながら、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、検討していきます。
31	67	喫煙者にも配慮し、きちんと今よりわかりやすい形で喫煙エリアを設定してほしい。	・喫煙所のあり方については、今後、いただいたご意見等を参考に、市民や関係者と議論しながら検討していきます。
31	68	J R東海静岡支社の立地がそれだけで存在するにはもったいなさすぎる。できることならそちらを建て直して複合ビルにしたい。会社（支社）機能のフロアを設定して、1階部分はJ R東海ミュージアムなどを作ってJ R東海らしい鉄道模型のジオラマやグッズ、カフェ等を作って、市民や旅行者客も憩える場所にしてもらえたら親和性が増すのでは。	・JR東海静岡支社はJR東海の所有となるため、いただいたご意見等について、JR東海と情報共有を図っていきます。
32	69	南駅前広場の再整備について、大賛成です。 まちのロビー空間上空部分について、特に利用者が増える場所になってくると思いますので、客層が国際色豊かで若者にも人気のある、ブルーボトルコーヒー（東海地方では名古屋(栄)だけに outlet) の配置を希望します。	・建物の用途については、いただいたご意見等を参考にしながら、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、検討していきます。
33	70	南口は子供や知人の送迎で良く利用しているが、現行のロータリーが狭く車の駐車場所に困ることがよくある。また、新幹線の待ち時間にくつろげる場所があると良い。 ロータリーが広くなることはとても良い。	・広場の施設・デザイン・使い方については、いただいたご意見等を参考にしながら、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、検討していきます。

市民参画手続「静岡駅南口駅前広場再整備基本計画（案）」（令和7年2月7日（金）～3月10日（月）実施） 意見募集結果（回答者数：83人 意見数：173人）

回答者 No.	意見 No.	意見内容	回答
33	71	私は喫煙者です。駅周辺は路上喫煙禁止エリアだけど喫煙所があるのでまだ助かっています。駅から少し遠いですが、喫煙者も市民ですし、たばこ税も払っているので喫煙所はしっかり継続して整備いただきたいです。	・喫煙所のあり方については、今後、いただいたご意見等を参考に、市民や関係者と議論しながら検討していきます。
34	72	概要版3ページ目の実現のための方向性について、どちらのロータリーも豪雨時の安全な乗り降りを想定していないように思います。車椅子や年配者は素早く行動出来ないで、濡れない屋根を設けて下さい。	・基本計画（案）P10「広場機能の配置の考え方」にも記載しているとおり、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向けて、いただいたご意見等を参考に、歩行者が雨に濡れずに移動するためのシェルターについて検討していきます。シェルター、屋根等の他都市事例については基本計画 P22 「参考：広場の機能(他都市事例：屋根・シェルター)」に記載します。
35	73	<p>基本計画全体に対する根本的な提言。</p> <p>静岡駅南口再開発に関する提案：JR東海との連携による「静岡の新たなランドマーク」構想 静岡駅南口の再開発計画をさらに発展させ、「大規模タワーマンション」と「ラグジュアリーホテル」の同時開発を提案します。 この計画を実現するにあたり、JR東海が静岡市および静岡県と良好な関係を築きながら投資を進められるよう、優遇措置等を活用し、官民連携でのプロジェクト推進を目指します。</p> <p>1. 提案のポイント</p> <p>① JR東海の「ホテル寧 奈良」事例を参考としたラグジュアリーホテル開発 ② タワーマンションによる定住人口の増加と都市機能の向上 ③ 静岡市・静岡県との連携による優遇措置の活用と円滑な開発推進</p> <p>これにより、静岡市を「住む・泊まる・遊ぶ」の新拠点とし、リニア開業後の新幹線増便を見据えた都市の未来像を具現化します。</p> <p>2. JR東海にとっての投資メリット</p> <p>(1) 「ホテル寧 奈良」を参考として静岡に展開 JR東海グループが奈良で開発中の「ホテル寧 奈良」は、ハイアットのラグジュアリーブランド「アンバウンド コレクション」に属し、唯一無二の高級体験を提供することを目的としています。 静岡駅南口におけるホテル開発のメリット</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新幹線直結 で首都圏・関西圏からの集客が期待できる ・観光・ビジネス双方の需要 に対応できるロケーション ・地元食材・文化を活かしたプレミアム体験 の提供が可能 <p>特に静岡は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日本平や久能山東照宮などの歴史資源 ・海の幸・お茶・日本酒といった食文化 ・富士山観光のゲートウェイ <p>といった要素を持ち、ラグジュアリーホテルとしてのブランド価値を高められるポテンシャルがあります。 これにより、静岡が「富裕層観光」の新たな拠点となる可能性が生まれます。</p> <p>(2) タワーマンション開発による都市機能の向上</p> <p>静岡駅南口は、現状では「駅前広場の再整備」にとどまっています。これを「住む・働く・遊ぶ」の複合エリアとして発展**させるために、タワーマンションを誘致することで都市の魅力を最大化できます。</p> <p>開発モデル</p> <ul style="list-style-type: none"> ・30～40階建てのタワーマンション ・高層階に富裕層向けプレミアムレジデンス ・低層階に商業施設・ワークスペース・医療機関などを併設 ・高所得者層・リモートワーカー・ファミリー層の居住ニーズ に対応 <p>期待されるメリット</p> <ul style="list-style-type: none"> ・定住人口の増加による駅前商業の活性化 ・税収増加による市財政の安定化 ・駅前の「夜の賑わい」創出による経済効果の向上 <p>また、JR東海がデベロッパーとして参画することで、開発の安定性が確保される点も大きなポイントです。</p> <p>3. 静岡市・静岡県との連携による優遇措置と開発の促進</p> <p>本プロジェクトを成功させるために、静岡市・静岡県とJR東海が連携し、投資を促進する施策を導入することを提案します。</p> <p>(1) 都市開発における優遇措置の活用</p> <p>「都市再生特別措置法」に基づく民間開発支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・容積率の緩和・開発許可の迅速化 ・固定資産税・都市計画税の減免措置 <p>「企業立地促進法」による補助金・税制優遇</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR東海のホテル開発に対する補助金交付 ・高級ホテル・商業施設の固定資産税軽減 <p>インフラ整備の連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場整備における費用負担の調整 ・ペDESTリアンデッキ・バスターミナルの拡張支援 <p>これにより、JR東海にとってリスクの少ない投資環境を整えることが可能となります。</p>	・いただいたご意見等を参考にしながら、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、検討していきます。

市民参画手続「静岡駅南口駅前広場再整備基本計画（案）」（令和7年2月7日（金）～3月10日（月）実施） 意見募集結果（回答者数：83人 意見数：173人）

回答者 No.	意見 No.	意見内容	回答
		<p>(2) 官民連携によるプロジェクト推進の枠組み 本プロジェクトをスムーズに進めるために、官民一体となった開発体制を構築します。 「JR東海×静岡市×静岡県」の共同開発会議の設置 ・市（県）が開発規制を調整し、JR東海の投資を最大化 ・観光振興・インバウンド対策を共同で推進 ・地元企業・商工会との協力による経済効果の最大化 このような仕組みを作ることで、静岡市とJR東海の長期的なパートナーシップを構築し、継続的な都市開発を推進することができます。</p> <p>4. まとめ：静岡駅南口を「新たなランドマーク」とする 本提案により、 ・JR東海の投資メリットを最大化し、静岡駅南口の価値を向上 ・静岡市・静岡県との連携による優遇措置で開発リスクを低減 ・ホテル×タワーマンション×駅前広場整備の一体開発で都市の魅力を最大化 このプロジェクトを通じて、 「静岡は住む・働く・泊まる・遊ぶ、すべてが揃う都市」としての地位を確立できるでしょう。 JR東海が「奈良の玄関口」にホテルを展開するように、「静岡の玄関口」にも新たなランドマークを創ることを働きかけるように提案します。</p>	
36	74	街に活気が無いと思います。 楽しい街にお願い致します。	・いただいたご意見等を参考に、わくわくする、政令指定都市にふさわしい駅前広場が実現できるよう、検討していきます。
36	75	設立予定の近隣施設とJRや新幹線は雨に濡れずアクセスできるようにお願い致します。	・基本計画（案）P10「広場機能の配置の考え方」にも記載しているとおり、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向けて、いただいたご意見等を参考に、歩行者が雨に濡れずに移動するためのシェルターについて検討していきます。シェルター、屋根等の他都市事例については基本計画 P22 「参考：広場の機能(他都市事例：屋根・シェルター)」に記載します。
37	76	徳川家康も大好きだったと記述がある相撲、屋根付き土俵を作ったらどうだろう。日本相撲協会に声掛け今なら熱海富士、翠富士、式守風の助あたり呼んで盛大に土俵開きすれば全国ニュース間違いなし！ 珍しい駅前土俵実現に100万円寄付を予定しております。近い将来静岡市出身横綱浅間山せんげんさん輩出できる事願っている一市民です。	・いただいたご意見等を参考に、わくわくする、政令指定都市にふさわしい駅前広場が実現できるよう、検討していきます
38	77	P6の目指す方向性について。。雨にも濡れずにタクシー乗り場や自家用車ゾーンに行けて、単なる待ち合わせの場所や楽しくワクワクするイベントが出来る場所の確保。市民参画で誰でも申請すれば使用出来る場所、市民も初めて訪れた人も驚愕ワクワク感あり。綺麗で安全性確保してほしい。長野駅の事件も参考にしてほしい。	・いただいたご意見等を参考に、わくわくする、政令指定都市にふさわしい駅前広場が実現できるよう、検討していきます。 ・基本計画（案）P10「広場機能の配置の考え方」にも記載しているとおり、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向けて、いただいたご意見等を参考に、歩行者が雨に濡れずに移動するためのシェルターについて検討していきます。シェルター、屋根等の他都市事例については基本計画 P22 「参考：広場の機能(他都市事例：屋根・シェルター)」に記載します。
39	78	人を見送り、人を迎える場所が駅入口だから、出かける人も、帰って来る人も、迎え入れることの出来る、心の故郷となるシンボルが必要だと思えます。待合場所のスポットにも是非欲しい。 まちのロビー空間やお出迎えの場、もしくは交通広場にぜひぜひ、シンボルとなる20メートル以上のクリスマスツリーが設置され、市民に親しみと郷土愛を育てて欲しい。一方で、市外からのビジネスマンや観光客等にクリスマスツリー＝静岡市というイメージ戦略をして欲しい。	・広場の施設・デザイン・使い方については、いただいたご意見等を参考にしながら、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、検討していきます。
40	79	9ページ広場の機能について、子供を預けられる託児所の設置など、近隣住民がお出迎えの空き時間などに使える場所にしてほしいです。	・建物の用途については、いただいたご意見等を参考にしながら、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、検討していきます。
41	80	車で南北通りづらい、道が狭く渋滞する。しかし歩行者や自転車を優先するのなら仕方ない。	・泉町豊原町線の分断については、ご指摘の通り、車両が分断される反面、広場と街との歩行者動線は強化されます。
41	81	屋根、ベンチ、オープンカフェがあるといい。	・広場の施設・デザイン・使い方については、いただいたご意見等を参考にしながら、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、検討していきます。
42	82	地元の人の利便性・観光客の利便性を両立して欲しいが 観光客の利便性でいくと ・（車移動中心の）観光拠点の起点となるエリアとして 駅南から行きやすい場所 ・登呂遺跡・久能山・日本平・用宗・三保松原・ツインメッセ・タミヤ本社など ・これに対して北口は（徒歩中心の）城下町エリアから発展した成熟したエリアとして 商業施設を中心にした【ザ・コンパクトシティ】の機能を凝縮	・広場の施設・デザイン・使い方については、いただいたご意見等を参考にしながら、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、検討していきます。
43	83	①駅南口の動画もQRコードで添付されていて、大変イメージがわかりやすかったです。駅南がガラリと変わっていく期待感でわくわくしています。 ②P13「静岡駅南口駅前広場の将来の姿」素敵なイメージです。今後、温暖化の進行やスマートモビリティの普及などもありうると思います。整備案の中に「芝生や木陰、せせらぎを取り入れるなど、グリーンインフラをふんだんに盛り込み、快適な空間を作る」「自転車、スマートモビリティ利用者にとっても利用しやすい動線を設計するとともに、どこまで乗り入れられるのか明確にする」といった文言の追加をご検討ください。 ③駅北口は商業の色合いが強い（商業施設がならび繁華街としてとても大好きなエリアです）ので、南口は対比的に静岡の歴史や産業を体感できるような仕掛けをご検討ください。	・広場の施設・デザイン・使い方については、いただいたご意見等を参考にしながら、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、検討していきます。
44	84	基本計画案9枚目の部分の自家用車・バスタクシースペースの増加部分に、自転車のスペースの駐輪スペースの台数（もしないのであればなし）を記入してほしいです。	・駐輪場については、現在、JR静岡駅周辺に市営駐輪場が5箇所あり、駐輪台数に余裕があります。現時点で、南口駅前広場整備に合わせて駐輪場は設ける予定はありません。駐輪場の利用状況や方針については基本計画P20 「参考：交通機能」に記載します。
45	85	「2 JR静岡駅周辺を取り巻く状況」内、「■エリアのイメージと南口駅前広場のあり方」について、駅南エリアに関して「市民活動の機運」「他地域に比べ、地域が街づくりに参加していく機運が醸成されている」とあるのは、具体的には第1回静岡駅南口駅前広場再整備検討委員会の資料4-2に示されているものを想定していると理解して間違いないか。当資料では、八幡一丁目に所在する静岡ガスエネリアショールーム静岡や、その前面にある「ガス灯のある広場」での取り組みにフォーカスされており、これだけでは「市民活動の機運」が面的な広がりを持つものとは判断し難い。案文通り、市民活動の機運醸成を盛り込むには賛成だが、そのタネとなる現状での取り組みを、近隣の南町・泉町・森下町・稲川一丁目・稲川二丁目等から見出し、具体的にいくつか例示されたい。	・駅南エリアに関しての「市民活動の機運」「他地域に比べ、地域が街づくりに参加していく機運が醸成されている」ことの代表的なものとして、第1回静岡駅南口駅前広場再整備検討委員会の資料4-2に示されているものがあります。また、森下公園の整備についても地元と協働で整備を実施しており、こうしたことを踏まえ、地元代表者と協議したうえで、このエリアの特徴のひとつとして「市民活動の機運」「他地域に比べ、地域が街づくりに参加していく機運が醸成されている」としています。
45	86	「9 広場の機能」内、「「まちのロビー空間」を構成する3つの機能」として、「気軽に立ち寄れる憩いの機能」とあり、その根拠として「休憩・待ち合わせスペース」と記載があるが、待ち合わせにはその目印となるオブジェ等を要することは明白である。このため、「気軽に立ち寄れる憩いの機能」又は「お出迎えの機能」図の下部または「まちのロビー空間とロータリーの間の広場の使い方」として別項を立て、「初めて静岡駅を訪れる来訪客が、地域のコンテンツを目印に、迷うことなく待ち合わせにたどり着ける。」と追記されたい。この際、既に南口広場に配置されているルノワールの彫刻2体を、地域のコンテンツとして有効活用することを検討されたい。	・初めて静岡駅を訪れる来街者について、様々な案内方法がある中で、現時点で案内の方法を「地域のコンテンツを目印に」と限定してしまうのは適切ではないと考えます。適切な案内方法について、広場の施設・デザイン・使い方と合わせ、いただいたご意見等を参考にしながら、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、検討していきます。また、ルノワール像については、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、いただいたご意見等や専門家等の意見を参考にしながら検討していきます。
45	87	「9 広場の機能」内、「「まちのロビー空間」を構成する3つの機能」として、「気軽に立ち寄れる憩いの機能」とあり、その根拠として「親子連れが休憩できる場所」と記載があるが、近年のヒートアイランド現象に代表されるように、特に夏場に安心して休憩できるよう、景観に配慮した折り畳み型屋根や樹木の配置を検討できるよう、その旨を「まちのロビー空間とロータリーの間の広場の使い方」として記載されたい。	・近年の酷暑対策について、様々な方法がある中で、現時点でその方法を「景観に配慮した折り畳み型屋根や樹木の配置」と限定してしまうのは適切ではないと考えます。いただいたご意見等を参考にしながら、今後、酷暑対策について検討していきます。
45	88	「10 広場機能の配置の考え方」について、「アクティビティ」の表記揺れ（アクテビティ）がみられるため修正されたい。	・ご指摘の通り記載を修正します。
45	89	「10 広場機能の配置の考え方」について、第2回静岡駅南口駅前広場再整備検討委員会の議事要旨でも触れられているが、車椅子や白杖を使う方々にも差し障りなく広場の機能が発揮されるよう、その旨水色のテキストボックス内に追記されたい。	・基本計画（案）P6「目指す方向性」において、多様な人々が安心して利用できる広場をつくることを記載しています。今後引き続き各障害者団体から意見をいただきながら検討していきます。

市民参画手続「静岡駅南口駅前広場再整備基本計画（案）」（令和7年2月7日（金）～3月10日（月）実施） 意見募集結果（回答者数：83人 意見数：173人）

回答者 No.	意見 No.	意見内容	回答
45	90	「7 ソーニング・自家用車と公共交通の配置方針」「12 静岡駅南口駅前広場の将来の姿」等で記載がみられないが、民間開発誘導エリアと東海道新幹線の高架の間の空間について、現況では歩行者通路となっている。当該箇所についても光が入らない印象が強く、通行量の多さの割には不安の残る場所となっているため、本整備に合わせてこの通路についても歩行者動線として図示し、整備の方針として定められたい。	・当該箇所については関係者と協議中のため、現時点で未定となっています。
45	91	「7 ソーニング・自家用車と公共交通の配置方針」「12 静岡駅南口駅前広場の将来の姿」等で記載のある民間開発誘導エリアについて、下地となる図面にもその痕跡がみられるが、かつて鐘紡静岡工場や静岡瓦斯曲金工場へ続いていた引き込み線の跡地を含んでいる。これも貴重な駅南地区の地域資源にあたる。これらのことに留意されるよう、資料編に本計画の対象となる広場の過去の様子の地図や図面、航空写真を掲載し、これらの場所がたどった沿革を示されたい。	・本基本計画は多くの方に見ていただけるよう、見やすく、分りやすい形で公表することを目指しているため、過去の様子については記載しないことといたしました。
45	92	資料編「8参考：交通機能」の「■路線バス乗降場」において、「バス乗車時に、みなみ線の内回り/外回りが分りにくいといった声があります。」とあるが、大いに賛同する。広場整備とは関係性が薄いが、静岡駅南口から乗車する場合は、事実上「内回り＝中田方面」「外回り＝曲金方面」であり、そのような案内に直すことを検討されたい。内回り/外回りで案内を続けるのであれば、バス路線名を「みなみ循環線」に戻すのが妥当である。	・いただいたご意見等について、バス事業者と情報共有を図っていきます。
45	93	「4 駅前広場に求められる機能」として、その一例に姫路駅北駅前広場の写真が掲載されているが、本市においてはJR草薙駅周辺で、他の自治体を見るとJR多治見駅前虎沢用水広場など、ソフト・ハード両面から、静岡駅南口駅前広場の整備の参考となる取組が展開されているため、その写真を掲載するとともに、参考とされたい。	・いただいたご意見等を参考にしながら、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、検討していきます。
45	94	「9 広場の機能」として、「人と文化の交流機能」とあるが、貴市ホームページにも掲載のある「えきなんトライアル」の継続を記載されたい。	・広場の使い方については様々な方法があり、その中のひとつが「えきなんトライアル」です。今後、「えきなんトライアル」以外の広場利活用の可能性についても、いただいたご意見等を参考にしながら検討していきます。
45	95	「12 静岡駅南口駅前広場の将来の姿」において、自家用車ルートが赤い線で示されているが、「■現時点での整備案平面図」では石田街道を北進のち駿河スカイタワー前を西に折れる動線が残されている。この理由は如何なるものか。自家用車ロータリー自体が駅改札からやや遠く、降車のみであればロータリーに入らず駿河スカイタワー周辺で停車して対応してしまい、後続の車両が渋滞する……といったシナリオは想像に難くなく、実際に交通シミュレーション動画にはその条件が入っていないと見受けられる。理由があってこのようにしている場合は、上記シナリオに対する解決策をご教示願いたい。	・石田街道を北進したのちに駿河スカイタワー前を西に折れる動線については、沿線の乗り入れ確保等により車両動線を確保しています。
45	96	「12 静岡駅南口駅前広場の将来の姿」において、自家用車ルートが赤い線で示されているが、交通シミュレーション動画を見ると、エスパティオ南角～森下小学校西角～ホテルアソシア北角に自家用車が集中している。特に森下小学校西角～ホテルアソシア北角にかけては、朝夕の時間帯は自転車通学の高校生が多く通行するため、それらとの輻輳が懸念される。また、シミュレーション動画では対象外とされているが、食鮮館前のロータリーにも自家用車が集中することを踏まえると、同区間はかなりの渋滞が予想される。以上より、自家用車ロータリーについては、流入・流出路をもう1本ずつ設定したほうが望ましい。	・自家用車ロータリーについては、通り抜け車両が発生してしまうことから、流入・流出路をもう1本ずつ設置することは難しいと考えています。
46	97	8参考：交通機能 降車場車椅子スペース1台 障害者の事はこれだけなんですな。今後、障害者利用については協議するようですが、よろしく願います。私も健常者ですが、当事者でないといわれない不便さがあります。	・基本計画（案）P8「交通機能」に記載しているとおり、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、各障害者団体に意見をいただきながら検討していきます。
46	98	概要版⑥イメージバス 駐車場の車椅子の降車場に屋根がついていますが、本人が運転して駐車し、駅まで雨でも濡れずに行くことが出来るように全てに屋根は付けてください。	・基本計画（案）P10「広場機能の配置の考え方」に記載しているとおり、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、歩行者が雨に濡れずに移動するためのシエルトについて、いただいたご意見等を参考に検討していきます。
47	99	全体意見として、今ある道路を広場に取り込む良い案と思いました。個別意見となります。基本計画（案）本編12ページの静岡駅南口駅前広場の将来の姿について、『自家用車ロータリー』が東側にまとまるため、池田街道からの利用がしにくくなります。池田街道は貸切バス専用とする計画のため、JR東海静岡支社南側の泉町豊原町線の幅員を活用し、数台の乗降スペースを盛り込んでもらいたいです。	・JR東海静岡支社南側の泉町豊原町線については、駅南銀座方向への歩行者動線とするため、人のための空間を確保することを検討しています。
48	100	南口東側に検討されている商業施設についてですが、連絡通路などで新幹線、在来線のホームを繋ぐようにして直接アクセス出来るようにするべきであると感じます。一度施設を出て駅舎に入るとなると商業施設の上階にいる人たちからすると使い勝手が悪いと思います。また、連絡通路は駅北側のノリシェとつないで頂けると人の往来が駅舎を介さずでき、利便性もアップすると思います。	・建物の配置・規模・デザインについては、いただいたご意見等を参考にしながら、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、整備計画（案）を作成する予定です。
48	101	南口西側にあるJR東海の施設に関しても南口大規模開発と共に建替え検討をすべきであると考えます。（※駅直結型のオフィスビルにして低層階に商業施設、高層階にホテルなどを併設する）南口西側と東側で駅ビルができ、商業施設が入れば南北で人の流れが活性化されより良い街になると思います。	・JR東海静岡支社はJR東海の所有となるため、いただいたご意見等について、JR東海と情報共有を図っていきます。
48	102	より良い街づくりでいくと、駅北で考えられていたLRTを駅南で採用するのも良いと思います。石田街道は比較的幅が広い道路であり直線的です。これを生かして大谷地区の大規模開発エリアと繋ぐとより静岡市の住みやすさがより良くなり、子育て世代の定着につながると思います。	・広場の施設・デザイン・使い方については、いただいたご意見等を参考にしながら、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、検討していきます。
48	102	ニュースでも何度か見かけましたが、等身大のガンダムを設置することに関しては賛成です。やはり静岡の静岡市と言われるとパツと印象付けられるものがありません。そこで世界的に有名なプラモデル、ガンダムを使用させていただけるのであれば観光客の増加にも繋がると考えてます。また、駅南に建設が予定されている商業施設内に、バンダイやタミヤのプラモデルを使った博物館を設けて静岡らしさを出していくのもいいと思います。	
49	103	静岡駅の改札からタクシーやバスへ乗るまでの距離が長くなるので、足の悪い人は、大変になる。高齢者に対しての配慮も必要ではないでしょうか。駅周辺で働いている人が困らないような再整備をしていただきたい。放置自転車が増えない対策をしてください。	・広場の施設・デザイン・使い方については、いただいたご意見等を参考にしながら、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、検討していきます。
50	104	・全体的な移動については動線が問題ないようにすれば良いと思う ・案内については文字情報、ピクトグラムなどを活用し視覚的に判断できるようにしてほしい ・デジタルサイネージを置くことになった場合は、手話による案内もあると良い ・インフォメーションでは手話による案内が可能になるよう、遠隔手話通訳サービスを置いてほしい	・広場の施設・デザイン・使い方については、いただいたご意見等を参考にしながら、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、検討していきます。
51	105	現整備案の自家用車ロータリーについて<公共/私用の分離は基本賛成> ・石田街道界隈の住者からは「遠方」となり、特に急ぎの場合、利用には難易度が上がりそう。	・泉町豊原町線の分断については、車両が分断される反面、広場と街との歩行者動線は強化されます。また、基本計画（案）P17「参考：公共交通ロータリーと自家用車ロータリーの配置について」に記載しているとおり、整備後の自家用車の駿河区西部（28.3%）からのアクセス性は低下するものの、葵区（26.4%）、駿河区東部（16.9%）、清水区（10.5%）からのアクセスは向上する可能性があるため、総合的にみて整備後のアクセス性は向上すると考えています。また、今回自家用車専用ロータリーを設け、乗車スペースについて、ある程度のゆとりを持たせ、長時間駐車を抑制するとともに、降車専用スペースを設けることで利用の回転数を上げ、効率的な利用ができるロータリーを計画したため、自家用車ロータリーの利便性が、総合的に向上すると考えております。
51	106	・駅前駿河スカイタワー前周辺での乗降が増える予測するので、道路整備やルール化を設置を望みます。（転回禁止看板、中央分離帯（ポール）等設置）	・駿河スカイタワー前周辺での自家用車乗降については、いただいたご意見等を参考にしながら、今後、静岡県警察等と検討していきます。
51	107	・障害者用乗降の位置が不明です。（バスタクシー側に設置ですか？）	・障害者用乗降場の配置については、今後、引き続き、各障害者団体から意見をいただきながら検討していきます。
51	108	広場機能エリアについて<個人的にはベデストリアンデッキあり> ・つどいの場として設備からくり時計の設置を望みます。（未来永劫）	・広場の施設・デザイン・使い方については、いただいたご意見等を参考にしながら、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、検討していきます。
51	109	災害避難地への誘導について ・森下小学校への案内板等を老若男女国内外問わずわかるように設置を望みます。	・広場の施設・デザイン・使い方については、いただいたご意見等を参考にしながら、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、検討していきます。
51	110	東側民間開発誘導エリアについて ・建物かわかりませんが、新幹線到着時やホーム眼下より何か気になる、次回来た時に寄ってみようと思えるような施しがあれば良いかな。	・民間開発誘導エリアについては、今後、いただいたご意見等を参考に、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、開発事業者と協議していきます。

市民参画手続「静岡駅南口駅前広場再整備基本計画（案）」（令和7年2月7日（金）～3月10日（月）実施） 意見募集結果（回答者数：83人 意見数：173人）

回答者 No.	意見 No.	意見内容	回答
52	111	横に拡げるのはバチンコ屋の解体を含む作業になるのでは？交渉は済んでいる？ 今平地だが二階建てはどうなのだろうか？1Fはタクシーとバス(送りの一般車レーンも?)、2Fは迎えの一般車待機場にする。これであれば1Fは全体が屋根の下になり、降雨時の対応も良くなるのでは？ 2Fへのアクセスは石田街道のセンターラインの上下道をスロープ式にして対応する。 追加で、3階建にして、3Fはイベントや緑地スペースにする。さらに新幹線が見えるところを作り、子供にも喜んで貰えるようにする。3階建の提案理由は2Fの屋根代わりも兼ねた考えです。 おまけ:2階建の場合、改札口も追加すれば新幹線から直接出入り可能にできないか？ 横に拡げるだけでなく、上方向へ拡張することの検討でもいいのではないのでしょうか？ 下方向は津波の可能性が0では無いため、自分としては考えませんでした。	・JR静岡駅は、橋上駅舎の構造となっていないことから、改札階、コンコースが1階となっています。また、駅南銀座や森下公園などの駅南エリアのコンテナツ、オフィスの多い石田街道や久能街道へのアクセスは地上となっています。また、バスや自家用車での駅利用者も車両を降りれば歩行者となることから、駅前広場整備にあたり歩行者が地上を自由に往来できる形を目指し検討を進めてきました。また、広場の立体化については、多額の整備費用が必要になるとともに、社会情勢の変化等に合わせた、持続可能で柔軟な広場の改変が難しくなります。現在の整備案であれば、すべての利用者が地上を効率よく使うことができ、社会情勢の変化に応じて、比較的柔軟に対応できると考えています。この方針については、基本計画に記載します。
53	112	静岡駅南口広場東側の建物2棟が移転することになったことは、大きな成果と感謝しています。 しかしながら、石田街道を現状の4車線から2車線にすることは全く理解できません。ここには、路線バス、タクシーだけでなく、静岡駅南口交差点を左折する車両、石田街道西側の駐車設備2か所に進入する車両そして貸切バスも走行しますので、シミュレーションを行って問題ないという結論が出たのでしょうか。	・現在の整備案では、石田街道を通行する車両が現状に比べかなり限定されるため、2車線化が可能と考えています。また、今回の整備案について交通シミュレーションを行った結果、大きく渋滞が悪化する箇所は確認できませんでしたが、今後、整備計画作成にあたり、皆様にご理解いただけるよう、渋滞対策について関係者と協議をしていきます。
53	113	私の理解では石田街道と東側の泉町豊原町線とはつながらないため、観光バスはバスタクシーロータリーで方向転換することになり、現状ではロータリーを走らない観光バスが通行するようになり、混雑度が増すと考えます。	・公共ロータリー内への観光バスの通行については、令和元年度の調査において、ピーク時間帯でも20分毎5～8台の利用であるため、公共交通ロータリーを混雑させるほどの台数であるとは考えていません。
53	114	静岡駅利用者の約7割が徒歩による移動となっていますが、これは静岡駅南側の居住者よりも静岡駅南側で働いている人の方が多いのではないのでしょうか。	・駅から徒歩で街に向かって移動した利用者が約7割いたという結果であり、その内訳について市ではデータを保有しておりません。
53	115	・静岡支社ビルの建て替え このビルは、私の記憶に間違いがなければ、東海道新幹線開業前に竣工したと思います。もちろん、耐震補強は済んでいると思いますが、1960年頃の設計では使い勝手が悪く、電気設備・通信設備の更新や女性のための環境整備が難しくなっていると思います。実際、ビル西側の以前は駐車場だったと思われる場所に設備建屋が見えます。 現状のビルから20階建てのビルに建て替え、1、2階は建物出入口を除いて吹き抜けにして駅前広場に転用し、建物には静岡駅近傍にあるJR東海の関係部署並びにグループ会社を移し、詳細な検討は必要ですが、昭和通りの南に延長した道路から、久能街道まで新幹線の南側のJR東海の敷地を転用して、2車線道路を新設します。昭和通り延長部分との交差点付近には石材店と地蔵尊がありますが、支障となることはなく、道路建設が可能と考えています。 現在の静岡駅南口広場に繋がる道路は、石田街道を除けば一方通行道路ばかりで、これを改善しないことには南口広場のロータリーを改修しただけでは、自動車のスムーズな走行は期待できないと思います。	・JR東海静岡支社はJR東海の所有となるため、いただいたご意見等について、JR東海と情報共有を図っていきます。
53	116	・静岡駅新幹線ホーム東京寄りに改札と団体向け待合場所を設置することについて 再整備基本計画では観光バスの駐車時間が短縮されるくらいで、指摘されている石田街道歩道(幅約5m)での団体客の問題点は殆ど改善されないと思います。さらに夏場に炎天下の歩道を歩かされ、さらに待たされると熱中症の恐れがあり、旅行者の静岡の第一印象は好ましいものではないでしょう。 また、新幹線下りホームは屋根があっても、「ひかり」号指定席の14～16号車ではエスカレーターやエレベーターに乗るためには、夏場は暑く、冬場は寒いホームを200m程歩くことになります。一方で、乗車前に団体客が駅コンコースで待機しますと、コンコースを歩く人に歩きにくい印象を与えます。 そこで、現状の観光バス駐車場に近い新幹線ホーム東京寄りに階段、エスカレーター、エレベーターを設置して、新幹線高架橋の下に改札口と団体向け待合場所を新設して、現状の観光バス駐車場を団体乗降場に転用します。これは東京駅日本橋口に似た形態で、もちろん一般客も通行可能としますが、在来線への乗り換え出来ないことは注意喚起が必要です。 そうすることで、現状の駅コンコースが団体客で混雑することもなく、待合場所にエアコンとトイレを設置して、団体客が気持ちよく新幹線や観光バスを待つことができると考えます。ただ、私は部外者ですので高架下や現状の観光バス駐車場に立ち入ることは出来ませんので、外から見た限りでは建設可能と判断しています。	・JR東海静岡駅鉄道施設等はJR東海の所有となるため、いただいたご意見等について、JR東海と情報共有を図っていきます。
53	117	・静岡駅南口ロータリー上の人工地盤について 再整備基本計画では「まちのロビー空間」が提案されています。しかし、間口は駅ビルの幅となるでしょうが、奥行は20mぐらいでしょうか。これでは狭いと考えますので、いつそのこと自動車のロータリーを人工地盤で覆ってみて(はい)かがでしょうか。新幹線のホーム下の通路に改札口を設け、1階に降りることなく、直接人工地盤に出ることができるようにします。また、在来線については既存の改札口に向かう階段の三分の一程、そしてコンコースに中2階通路を設置して、1階に降りることなく、直接人工地盤に出ることができるようにします。或いはASTY東館で2階に人工地盤までの通路が新設できれば、コンコース中2階の通路は取り止めます。人工地盤ではイベントスペースや憩いの場と歩道とを分け、少なくとも歩道には屋根を設置します。もちろん1階(地表レベル)との昇降設備としては、階段、エスカレーター、エレベーターを設置します。こうすることで、再整備基本計画に寄せられた要望がより実現しやすくなると考えます。但し、この人工地盤を半分ほど覆う建物を建てるかどうかについては、私はアイデアがありません。	・JR静岡駅は、橋上駅舎の構造となっていないことから、改札階、コンコースが1階となっています。また、駅南銀座や森下公園などの駅南エリアのコンテナツ、オフィスの多い石田街道や久能街道へのアクセスは地上となっています。また、バスや自家用車での駅利用者も車両を降りれば歩行者となることから、駅前広場整備にあたり歩行者が地上を自由に往来できる形を目指し検討を進めてきました。また、広場の立体化については、多額の整備費用が必要になるとともに、社会情勢の変化等に合わせた、持続可能で柔軟な広場の改変が難しくなります。現在の整備案であれば、すべての利用者が地上を効率よく使うことができ、社会情勢の変化に応じて、比較的柔軟に対応できると考えています。この方針については、基本計画に記載します。
54	118	概要版：①静岡駅南口駅前広場が抱える課題について 2. 歩行者の快適性欠如について 喫煙スペースの問題：現在、静鉄/バスの停留所前に設置されていますが、風のある日はもちろんない日にも、かなりタバコの煙が流れてきます。副流煙による健康被害だけでなく不快であるため、再開発時には以下の要望をお願いします。 ①設置場所：利用者がどのような人か特定（バス利用者で見かけたことはありません）し、駅前を利用する人が暴露しない位置へ ②構造：開放型ではなく閉鎖型で漏れ出ないように形態に よろしく願います。	・喫煙所のあり方については、今後、いただいたご意見等を参考に、市民や関係者と議論しながら検討していきます。
55	119	本編9～10ページ目あたり、広場の機能(お出迎えの機能)について 先のコメントでも述べさせていただきましたが、来静される観光客、ビジネス客が駅に降り立った瞬間、「さすが茶処だな」と思わせる仕掛けがほしいです。 それは通年“茶揉み”その他体験が出来るような茶関連施設(北口地下の一茶のバージョンアップ版)でもいいですし、コンコースに茶の香りが漂うような空間にしたいです。 不動の農産業だと思っていた茶処の地位が揺らいでいます。まずは玄関口から盛り上げたいものです。 そして、東京駅八重洲口の“グランルーフガーデンの大屋根”が個人的に好印象です。明るく天井(屋根)も高く素敵なデザインだと思います。 その見映えに思わずカメラを構えてしまうようなあか抜けた玄関であってほしいです。 テレビ中継ではなぜか南口が映る機会が多いですが、全国放送ですと、そのみずぼらしい景観に恥ずかしくなってしまいます。	・広場の施設・デザイン・使い方については、いただいたご意見等を参考にしながら、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、検討していきます。
55	120	東側の民間主導の開発エリアですが、せひラグジュアリーホテル誘致を視野に入れてほしいです。 今まで需要や採算が考慮されてきたこともあるかと思いますが、葵タワーにせよ、現在その隣に計画されている高層複合ビルにせよ、そのような大規模な建設チャンスの時になぜホテル開設の動きがなかったのか(素人感想として)不思議でなりません。 静岡市には街ナカにふさわしい土地はもうないので、一等地としてはラストチャンスになるかもしれません。	・民間開発誘導エリアについては、今後、いただいたご意見等を参考に、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、開発事業者と協議していきます。
55	121	一般車ロータリーのアクセスですが、時間帯、天候により車両の往来の滞りが予想されます。伝馬町方面に抜ける高架下の道路も、国道の交差点が至近のうえ、週末はパルシェ駐車場入庫待ちなど通行量増加で心配ですし、八幡のNHK方面に繋がる道路の拡幅も進めた方がいいのではないかと思います。	・現在、南口駅前広場と県道高松日出線（久能街道）とをつなぐ市道泉町豊原町線の一方通行部分の拡幅整備を検討しています。これにより、南口駅前広場から県道高松日出町線（久能街道）を経由した、国道1号及び南幹線とのアクセス強化を図ります。また、車流データを分析した結果、現在の南口駅前広場周辺を通行する車両の内、駅周辺に用事のない通過交通車両が全体の約半数を占めています。今回の整備案により、この通過交通車両が南口駅前広場周辺を通るルートから、久能街道等の幹線道路を通るルートへとシフトすることを目指しています。
55	122	JR東海静岡支社さんの移転は叶わないのでしょうか。東側の民間開発の複合ビル内に支社を移していただくのはどうかと。自社の土地なので駅前にドンと構えているのはいいのですが、あの場所を有効に活用してもらいたいです。	・JR東海静岡支社はJR東海の所有となるため、いただいたご意見等について、JR東海と情報共有を図っていきます。

市民参画手続「静岡駅南口駅前広場再整備基本計画（案）」（令和7年2月7日（金）～3月10日（月）実施） 意見募集結果（回答者数：83人 意見数：173人）

回答者 No.	意見 No.	意見内容	回答
56	123	概要版3ページ目の現時点の整備案につきまして、整備に伴い静岡県静岡市駿河区南町9-1にあるセブンイレブン静岡南町店(以下、南町セブン)の売場面積が減少するようにならないようにしてほしいです。南町セブンは海外クラフトビールの品揃えが市内随一であり、SNSでも「狂っているセブン」としてビールファンから認知されています。また静岡駅北口側と比較し南口側にクラフトビールの品揃えが良い店舗が少ないため、南町セブンが南口側クラフトビール好き住民の喉をかなり潤しています。南町セブンは駿河スカイタワーの敷地内に属するため、上記懸念は比較的起きにくいのかもかもしれませんが、整備案に含まれる区画であり、一南町セブンファンとしては気に入りコメントさせていただきました。	・現在の整備案では駿河スカイタワーの敷地を減少させることはありません。これまで駅前広場と駿河スカイタワーを含む周辺のまちとを地上レベルで往来しやすくすることを目指し、検討を進めてきました。地域の特色あるコンテンツを生かすことができるよう、いただいたご意見を参考にしながら、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、検討していきます。
57	124	(市道)泉町豊原町線が分断される事は、多くの混乱の元になると思います。むしろ泉町豊原町線は車線を拡張し石田街道と駅北とのつながりを増やし、そこから駅にバス、タクシー部分。自家用車、貸切バス部分を分けて入る様にした方が良くと思います。例えば三島駅北口や熱海駅など、特に熱海駅のタクシー、バス部分は一部2階建で上手く峻別出来ていると思います。どうにも土地が少ないのであれば、バス、タクシー、自家用車が一緒になった小田原駅西口も参考になると思います。泉町豊原町線はむしろ拡張し通りやすくすべきだと思います。静岡人からすると、昔から駅北駅南の交通は難しく、南北が寸断されて来ました。今でも地元の知ってる人でも難しい。その南北の分断を更に泉町豊原町線で東西にも分断されてしまうと、地元の人も、静岡に他県から来た人も、なんだこの道路の作りは？?理解し難いモノになってしまうと思います。例えば東静岡駅も、すぐそこに道路が見えているのに、その道路に行けない。何この無駄。例えば東静岡の北口、渋滞に国道1号からしか入れず、また渋滞の国一に入らないと行けない。これじゃああその渋滞、行政が作ってる様なものです。他の県の駅前を良く観察して見て下さい。ちょっとした抜け道が作ってあるんですよ。そう言う所が住みやすいか住みにくいかの分かれ目です。どうか現状の計画を見直してより深く動線を考えて下さい。駅北、駅南の交通の強化。駅北(栄町)市道黒金町石田線から、駅南(市道)泉町豊原町線、駅南口正面(市道)静岡下島線にかけての道路を拡張。その道路を主要道路として、そこからバスタクシー、自家用車貸切バスのそれぞれの駅前ロータリーを作ればより南北の静岡の差も減らせる。これから人口が減少する静岡市を出来るだけコンパクトに分断せずにスムーズにまとめた。将来バスの運行も少なくなる事が考えられるので、泉町豊原町線を拡充しておけば、駅北、駅南、両方を通るバス路線も出来る。タクシーも将来は人手不足から台数が減り「ライドシェア」が静岡でも始まる事を考えると、将来を見据えて、タクシー減少からタクシー溜まりの場所の大きさも、正直広くは要らないでしょう。その分広場を作れる。	・車流データを分析した結果、現在の南口駅前広場周辺を通行する車両の内、駅周辺に用事のない通過交通車両が全体の約半数を占めています。泉町豊原町線の分断について、交通シミュレーションを実施した結果、この通過交通車両が南口駅前広場周辺を通るルートから、久能街道等の幹線道路を通るルートへとシフトするため、大きく渋滞が悪化する箇所は確認できませんでしたが、道路形態が大きく変更になることにより、不案内な車両が原因の交通渋滞が発生する可能性があります。いただいたご意見を参考にしながら、今後、整備計画作成にあたり、皆様にご理解いただけるよう、渋滞対策について関係者と協議をしていきます。・現在、南口駅前広場と県道高松日出線（久能街道）とをつなぐ市道泉町豊原町線の一方通行部分の拡幅整備を検討しています。これにより、南口駅前広場から県道高松日出町線（久能街道）を経由した、国道1号及び南幹線とのアクセス強化を図ることを図り、通過交通車両が南口駅前広場周辺を通るルートから、久能街道等の幹線道路を通るルートへとシフトすることを目指しています。
58	125	・南口から大通りまで広く屋根を設置し、雨風をしのげるようにしてほしい。	・基本計画（案）P10「広場機能の配置の考え方」にも記載しているとおり、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向けて、いただいたご意見を参考に、歩行者が雨に濡れず移動するためのシェルターについて検討していきます。シェルター、屋根等の他都市事例については基本計画 P22 「参考：広場の機能(他都市事例：屋根・シェルター)」に記載します。
58	126	・道路面積が少ないので、混雑が回避されないのではないか。駅の外観や広場を作ることよりも、市民からの要望の中で一番多かった混雑問題を解決するべきだと思います。	・今回の整備案ではロータリー面積が現状に比べ1.6倍となっています。現ロータリーは、乗車利用車が混雑時に停車できないことを避けるため、早めに迎えに来る結果、長時間駐車となり混雑が発生しています。また、降車利用車が二重に停車し、利用していることでさらに混雑が悪化しています。そこで、ご指摘の混雑問題を解決するため、乗車スペースを増設し、ある程度のゆとりを持たせ、長時間駐車を抑制するとともに、降車専用スペースを設けることで利用の回転数を上げ、効率的な利用ができるロータリーを計画しました。乗車スペースについては、今後、いただいたご意見を参考に検討を進め、可能な限りさらに台数を確保したいと考えています。
58	127	・広場の拡張に関して、ライトアップなどで雰囲気明るくし、自然を多くしたり、噴水等のモニュメントを作る。また、ベンチやカフェ等を併設し、人を集めたり憩いの場とする。ベンチや外壁など、全体的に色味を明るくしてほしい。ただし、自転車走行などのルールは制定する必要がある。 ・床がほとんどタイル的なものが多いが、憩いの場なので芝生や木などの植物類を増やすと子どもも喜ぶと思います。 ・静岡っぽいものも取り入れてほしいのですが、静岡っぽいお店や設置物などはありますか？金沢駅のように、静岡の伝統工芸である竹干筋細工を利用した建築、モニュメント的なものを設置してみてもどうでしょうか。	・広場の施設・デザイン・使い方については、いただいたご意見を参考にしながら、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、検討していきます。
59	128	■ベデストリアンデッキについて 【静岡駅南口駅前広場再整備基本計画（案）12P】歩行者動線が混雑することを回避する為、駅南口に現存するベデストリアンデッキは残すべきと考える。(バチンココンコルド前から水の森ビル・エスパティオ・サウスポット静岡方面へ繋がる高架)この高架が無くなった場合は、水の森ビル・エスパティオ・サウスポット静岡方面への歩行者の動線が地上の横断歩道に限定される為、混雑・混乱は必至である。さらに、現在の整備案では、バチンココンコルド跡地に自家用車ロータリーが整備される計画である。これに伴い、より車の往来が頻繁になり歩行者の安全性・快適性の確保が懸念されている。現在においても、この横断歩道付近では、通行する車が一時停止を怠るスポットとなっており、(付近では県警も日々交通ルール違反者を取り締まっている)安全性を求め、一定数の歩行者が高架を使用している現状である。ベデストリアンデッキの存続が難しいようであれば、地下道の新設など、車・人の双方の流通が妨げられない仕組みを検討すべきである。また、ベデストリアンデッキのあり方については関係者と協議中となっているが、この関係者とは誰の事を指しているのか明確にすべきである。すでに、俎上となっている案だとは思いますが、ベデストリアンデッキについては、仙台駅を参考に検討を進めることを推奨する。	・JR静岡駅は、橋上駅舎の構造となっていないことから、改札階、コンコースが1階となっています。また、駅南銀座や森下公園などの駅南エリアのコンテンツ、オフィスの多い石田街道や久能街道へのアクセスは地上となっています。また、バスや自家用車で駅利用者も車両を降りれば歩行者となることから、駅前広場整備にあたり歩行者が地上を自由に往来できる形を目指し検討を進めてきました。こうした経緯から、現在の整備案は広場前面道路である泉町豊原町線（現在の横断歩道設置箇所）を広場に取り込む案となっています。このため、歩行者が現在のような形で横断歩道を渡る必要がなくなり、ご指摘の歩行者の安全性・快適性は確保できると考えています。 ・ベデストリアンデッキのあり方について協議を行う関係者とは、道路管理者、交通管理者、ベデストリアンデッキが接続している建物所有者等です。

市民参画手続「静岡駅南口駅前広場再整備基本計画（案）」（令和7年2月7日（金）～3月10日（月）実施） 意見募集結果（回答者数：83人 意見数：173人）

回答者 No.	意見 No.	意見内容	回答
59	129	<p>■道幅の拡張について 【静岡駅南口駅前広場再整備基本計画（案）12P・13P】</p> <p>現在の整備案では、ロータリーを2つに分ける観点から、サウスポット静岡の北側の道路が、東から西へ繋がらなくなる計画である。</p> <p>これに伴い、サウスポット静岡とエスパティオの間にある道路の交通量が増加することが想定される。</p> <p>渋滞や混雑を回避する為、該当道路の道幅の拡張が必須である。(最低でも片道2車線計4車線の道路が必要であると考える)</p> <p>また、車の交通量が増えることに伴い、歩行者の安全を確保する必要がある為、近辺の区画に信号機・歩道橋・横断歩道の増設および歩道の拡張を整備する必要があると考える。</p> <p>(付近には保育所や診療所などが多く、児童や年少者および高齢者の往来が多い)</p>	<p>・車流データを分析した結果、現在の南口駅前広場周辺を通行する車両の内、駅周辺に用事のない通過交通車両が全体の約半数を占めています。泉町豊原町線の分断について、交通シミュレーションを実施した結果、この通過交通車両が南口駅前広場周辺を通るルートから、久能街道等の幹線道路を通るルートへとシフトするため、大きく渋滞が悪化する箇所は確認できませんでしたが、道路形態が大きく変更になることにより、不案内な車両が原因の交通渋滞が発生する可能性があります。いただいたご意見等を参考にしながら、今後、整備計画作成にあたり、皆様にご理解いただけるよう、渋滞対策について関係者と協議をしていきます。</p> <p>・現在、南口駅前広場と県道高松日出線（久能街道）とをつなぐ市道泉町豊原町線の一方通行部分の拡幅整備を検討しています。これにより、南口駅前広場から県道高松日出町線（久能街道）を経由した、国道1号及び南幹線とのアクセス強化を図ることを図り、通過交通車両が南口駅前広場周辺を通るルートから、久能街道等の幹線道路を通るルートへとシフトすることを目指しています。</p>
59	130	<p>■静岡駅南口コンコース出入口の増設について 【静岡駅南口駅前広場再整備基本計画（案）12P】</p> <p>現在はメインの出入口は1つであるが、ロータリーを2つに分けた場合は、一つの出入口では駅への往来者で混雑することが想定される。</p> <p>東側のロータリー(自家用車ロータリー)を使用した人の為に、駅の東側にも出入口を増設すべきと考える。</p> <p>その為には、新幹線の改札口を東側にも増設し、「西改札・東改札」の2つで運用併せ、「駅南西口・駅南東口」の2つで運用すれば、人の往来は分散され快適な利用が可能となる。</p>	<p>・JR東海静岡駅改札はJR東海の所有となるため、いただいたご意見等について、JR東海と情報共有を図っていきます。</p>
59	131	<p>■現存するロータリー内の喫煙所について 【静岡駅南口駅前広場再整備基本計画（案）12P～14P】</p> <p>駅南口の正面に喫煙所があるのは駅前の景観だけでなく往来する非喫煙者の健康被害への影響としていかがなものかもう少し僻地に移動させるべきである</p>	<p>・喫煙所のあり方については、今後、いただいたご意見等を参考に、市民や関係者と議論しながら検討していきます。</p>
59	132	<p>■駅周辺施設に対する環境整備について【静岡駅南口駅前広場再整備基本計画（案）12P～14P】</p> <p>駅と街の良好な接続を目指し、かつ車・人が安心して利用できるようにするためには、上述したとおり、単純な駅の整備だけでなく、駅周辺施設に対する整備も必要である。</p> <p>その観点がなければ、駅と街の一体感のある環境改善には至らず、むしろ、再整備を実施することにより、安全性の欠如や交通混雑など、駅と街にとって不利益な事態が起こりかねない。</p> <p>中途半端な再整備ではなく、広範囲で大規模な整備・改修を望む。</p>	<p>・いただいたご意見等を参考にしながら、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、検討していきます。</p>
60	133	<p>車が駅2階にアクセス出来るようにしたらどうでしょうか。</p> <p>おもに人は1階、車は2階(JRアクセス良く)</p> <p>※一部バス、タクシー等1階乗入れ可能</p>	<p>・広場の立体化については、多額の整備費用が必要になるとともに、社会情勢の変化等に合わせた、持続可能で柔軟な広場の改変が難しくなります。このため、現時点で広場の立体化は想定していませんが、いただいたご意見等を参考にしながら、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、検討していきます。</p>
61	134	<p>基本計画概要説明書4ページ目</p> <p>ポイント1</p> <p>広場にはベンチやちょっとしたテーブルなどの休めるようなものを設置して欲しい。</p>	<p>・広場の施設・デザイン・使い方については、いただいたご意見等を参考にしながら、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、検討していきます。</p>
61	135	<p>ポイント2</p> <p>アンケートにあった通り、家族を迎えに行く時に停車できずにぐるぐる回っていつも困っていました。</p> <p>停車できるスペースが少ない上に、長時間停めている車もあり、回転が悪い状態でした。</p> <p>長時間駐車スペースはどこかに新設出来るのでしょうか？</p> <p>このスペースは短時間停車用として20分まで無料などの仕組みを採用して欲しい。設置費用がかかりますがこれはあった方が良い。熱海駅のように短時間駐車場と買い物など長時間駐車場をしっかり確保して欲しい。</p>	<p>・ご指摘の自家用車乗降場の混雑について、基本計画（案）P19 「参考：交通機能」の記載を分かりやすい形に変更します。現ロータリーは、乗車利用車が混雑時に停車できないことを避けるため、早めに迎えに来る結果、長時間駐車となり混雑が発生しています。また、降車利用車が二重に停車し、利用していることでさらに混雑が悪化しています。そこで、乗車スペースについて、ある程度のゆとりを持たせ、長時間駐車を抑制するとともに、降車専用スペースを設けることで利用の回転数を上げ、効率的な利用ができるロータリーを計画しました。買い物等に利用する長時間駐車場は広場内に整備する予定はありませんが、自家用車の乗車場については、ロータリー内に設置し、短時間は無料それ以降有料となるような仕組みについて検討していきます。効率的な利用を目指し、今後、いただいたご意見等を参考に検討を進め、可能な限りさらに乗車場の台数を確保したいと考えています。</p>
61	136	<p>ポイント3</p> <p>民間開発については、衣料品やレストランなどは充分あると思うので、ここは商業施設より、文化施設のようなものを設置して欲しい。</p> <p>例えば焼津市の「ターントクルこども館」のような子どもの居場所施設や、図書館のようなもの。</p> <p>子どものための施設が駅周辺にあまり無いので子育て世代にたくさん移住してもらうためには是非こんなものを誘致して欲しい。</p>	<p>・建物の用途については、いただいたご意見等を参考にしながら、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、検討していきます。</p>
61	137	<p>ポイント4</p> <p>花壇や植栽などは設置せず、広々とした空間にしてほしい。</p> <p>とかく街並みに樹木や花壇を入れたいとなりますが、この手入れによる維持管理費の事を考えると、設置せずすっきりとしたものにするべきだと思う。</p>	<p>・広場の施設・デザイン・使い方については、いただいたご意見等を参考にしながら、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、検討していきます。</p>
61	138	<p>ポイント5</p> <p>駅の顔に相応しいものにして欲しい。</p>	<p>・民間開発誘導エリアについては、今後、いただいたご意見等を参考に、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、開発事業者と協議していきます。</p>
61	139	<p>高校まで静岡市に住んでおり、実家もあり、兄弟、親戚、友人がたくさんおり、普段から良く静岡駅を利用しています。</p> <p>使っていて都度不便さを感じていましたので、再整備は大変嬉しいですが、この先少子高齢化、人口減少は避けられない事から、税収が減る事も予測されますことから、事業費に関しては膨らむことのないよう、人件費や資材費高騰の場合には、全体予算を変えずに計画を見直すなどして堅実な計画実行して欲しい。</p> <p>また、維持管理費についても、後に多額にかかる事のないように、計画の段階で配慮して欲しい。</p>	<p>・いただいたご意見等を参考にしながら、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、検討していきます。</p>
62	140	<p>P6 目指す方向性 「2多様な人々が安心して利用できる広場を作ります」について No.1</p> <p>【ご意見の内容】 障がい者は「多様な人々」の中に含まれる説明だが、一般にイメージしにくい。</p> <p>「多様な人々」とひとくくりにするには、駅を使う、広場を使うという具体的な利用の中で多様な人々のニーズは違っており、そのニーズや希望が競合する場合もあり、対応するのは難しい。</p> <p>例えば、点字誘導ブロックは視覚障害者のためですが、車イス利用者には少し歩きにくくなるということがあり、障害者の中でも競合することがあります。ユニバーサルデザインといっても、すべての障害者をカバーできません。個々障害のバリアを把握し対策を考えないと、「障害者にやさしくない広場」になります。それは基本計画の段階で考えることが必要で、詳細設計時に対処療法的に考えるのでは、結果、健常者の利便性を優先し、障害者が不便になることは、問題です。</p> <p>具体的な提案としては、説明文言の改善も必要ですが、2のイラストに、高齢者、車イスの人、杖の人、盲導犬を連れた人などを入れていただければ、イメージしやすく、「配慮します」とのアピールになったと思います。</p>	<p>・本基本計画に使用しているイメージイラストに障害者のかたのイラストを追加します。</p>

市民参画手続「静岡駅南口駅前広場再整備基本計画（案）」（令和7年2月7日（金）～3月10日（月）実施） 意見募集結果（回答者数：83人 意見数：173人）

回答者 No.	意見 No.	意見内容	回答
62	141	<p>P12 現時点での整備案の平面図について 東側ロータリーの配置位置が確定と誤解される No.2</p> <p>【ご意見の内容】説明資料では東側ロータリーが全て横置きだが基本計画案として確定しているのか。</p> <p>P12,P13,P14の東側の一般車ロータリーの配置について「横置きではなく、縦置きにすることも検討していただきたい」と検討委員会で意見を述べているが、「まだ決定ではない」との回答だった。</p> <p>ただ今回の資料では、すべて「横置き」の図になっている。かろうじて障害者用の乗降場については、P19の欄外で赤字にて「障害者用乗降場について、検討委員会で議論を基に利用者の意見を反映して、今後も引き続き検討を実施していきます」との記載があるが、この説明ではあくまでも「障害者乗降場」の配置であり、ロータリーの形状やその配置については、言及がない。</p> <p>このままでは事実上、2つのロータリーの横置き配置が前提で「提案」されたことになると思うが、検討委員会でその合意があったとの認識ではないので、大変誤解を生む提示だと思う。</p> <p>東側の地域に住む人や、通勤する人が駅を利用する場合、多少遠回りになり不便にはなるだろうが、車イスや視覚障害の方にとって改札口が遠くなる不便さと比べ、どちらをとるかということになるが、できたら静岡市の市民のオープンな意見を求めたい。</p>	<p>回答</p> <p>・東側ロータリーの形状については、縦型にすることで、自家用車ロータリーから駅までの距離が10～20mほど近くなりますが、その一方で歩行者動線と自家用車利用者が輻輳してしまう恐れがあります。そのため、現在の整備案の形をベースとしつつ、今後、障害者乗降場の位置やスペースなどに配慮し、より安心して使いやすいロータリーとするべく、引き続き各障害者団体から意見をいただきながら、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、検討していきます。</p>
62	142	<p>P19 障害者乗降場での団体からの意見の書き方（まとめ方）について (No.3)</p> <p>【ご意見の内容】以下の4つの意見が、出されたままでなく、都合よく編集されている感じがする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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のロータリーに配置することは避けたい。① ・コンコースに近い場所ほど混雑するため、安心安全が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を重要としてほしい。② ・障害者用乗降場には、雨にぬれずに乗降りできるような屋根を設置してほしい。③ ・障害者乗降場を自家用車が勝手に使わないよう、自家用車の乗降場と障害者乗降場を明確に分離し、障害者が使いたいときに使うことができるようにしてほしい。④ <p>それぞれ表現ついて、以下の解釈も成り立ち、行政や計画案に都合よく編集された意見である。</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 一般車用ロータリーが西側ならば解決する話であり、東にした理由の説明がないのが問題。 ② 現在のロータリーでの障害者乗降場付近の狭さが前提の問題で、一般車と障害者用乗降場が東側になり遠く40m後退する案なので、コンコースまでの距離を短くする意味を理解していない。 ③ 「雨にぬれず乗降りできるように」はいいが、「コンコースに近いこと」、「濡れずにコンコースに行ける」ことがポイントで、乗降でぬれなくてもその後の移動で濡れるのでは本末転倒。 ④ 当事者の意見だろうが「障害者が使いたいときに使えるように」という表現は「わがままだ」というニュアンスを感じる。適切に「必要な時に使える」などと逆に編集すべきだった。 	<p>・障害者の方々へのヒアリング結果は、聞き取りの結果を取りまとめたものとなります。</p>
63	143	<p>駅前広場を親しみやすく有効にというのなら、あそこのビル風のすごさの対策は必至です。</p> <p>さらに気候変動での酷暑避け、照り返し防御、集中豪雨よけも。</p> <p>シンボルツリー含め植栽計画も必要だと思いました。緑の壁でも緑の屋根のアーケードでも。</p> <p>SDGs未来都市、ハブ都市としてのイメージ、南アルプス、駿河湾を感じる設計を、ホビーとコラボした仕掛けで訪れる人に静岡市イメージを提供。</p> <p>実際に年中使うものの立場から、これなら多少の使い勝手の悪さも我慢しようと思える仕上げになったらいいですね。(アクセスの悪さや駐車場までの不便等含め)</p> <p>ありきたりで環境無視の整備にならない、未来志向を体现する仕上げを期待しています。</p> <p>静岡市全体に言えますが、緑への配慮が少ない。文化度が低く感じられて残念です。清流の都もガストロノミーも植栽で感じられます。ご一考いただければ幸いです。</p>	<p>・広場の施設・デザイン・使い方については、いただいたご意見等を参考にしながら、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、検討していきます。</p>
64	144	<p>計画を拝見し、がっかりしました。静岡市はなぜこうゆう計画が小さくとりあえずのものになるのでしょうか。</p> <p>計画では姫路駅の北口の例が出ていましたが、静岡駅の南口はすでに前回の計画で面積が小さくなっており、適当な参考例とは思われません。歩行者のためのスペースをを設けるのであれば立体的に考え、今の平面的なスペースをつぶすべきではないと思います。一例として水戸駅の南口を上げさせていただきます。最初に大きく計画し、周りがだんだんそれに合わせてきた結果として現在に形になっています。一階がバス、タクシー、自家用車のスペースで二階が歩行者スペースになっています（自家用車についてはあまり感心はしませんが）。二階ではいろいろなイベントも開催できるようです。一度では無理でしょうが全体を計画してビルを建築をそれに合わせて規制しておくことで徐々に実現できるのではないのでしょうか？現在の状態が出来上がったときにがっかりしたこと再現は避けてください。</p>	<p>・いただいたご意見等を参考にしながら、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、検討していきます。</p>
65	145	<p>○本編3ページ</p> <p>南口は落ち着いたイメージであることが示されていますが、その通りだと思います。にぎやかなことは北口に任せ、南口は比較的静かで落ち着いた空間になることを希望します。</p> <p>○本編12～13ページ</p> <p>一般車用のロータリーへの出入口は、東側が示されていますが、南幹線からアクセスする際に、森下小学校や森下公園の西側の道路(南町大坪町線)が今以上に抜け道として使われないか懸念しています。</p> <p>小学校や公園の横であるため小さな子が多い時間帯があることや、通勤通学の時間帯には多くの自転車や歩行者が通行しているため、事故が起きないか心配です。</p> <p>また個人的な事情になりますが、家族に医療的ケアが必要な重症心身障害児がいます。マンション前に車を止め乗降させていますが、本人が動けない上に人工呼吸器やサチュレーションモニター等の医療機器の積み下ろしが発生するため、数分間停車せざるを得ません。マンションの前は道路の幅員も狭いため、乗降時のリスク上昇を懸念しています。</p> <p>○本編12ページ</p> <p>南安倍町曲金一丁目線と④の道路(エスパティオとサウスポット静岡の間の道路)との交差分について、南北方向の横断がしにくくなるのではないかという懸念があります。</p> <p>この交差点には横断歩道はありませんが、南側に大きな駐車場(みんなのパーキングやNPC24H静岡南町第4パーキング)があるため、横断する人がそれなりにいます。自動車で石田街道から一般車用のロータリーに向かう場合ここを通ることになると思いますので、通行車両が増加し渡りにくくなるのではないかと思います。</p> <p>安全に横断するためには既存のペDESTリアンデッキが延長されればいいのですが、計画では協議中と記載があるためどうなるかわかりませんが、横断歩道を作ることが現実的でしょうか。</p>	<p>・車流データを分析した結果、現在の南口駅前広場周辺を通行する車両の内、駅周辺に用事のない通過交通車両が全体の約半数を占めています。泉町豊原町線の分断について、交通シミュレーションを実施した結果、この通過交通車両が南口駅前広場周辺を通るルートから、久能街道等の幹線道路を通るルートへとシフトするため、大きく渋滞が悪化する箇所は確認できませんでしたが、道路形態が大きく変更になることにより、不案内な車両が原因の交通渋滞が発生する可能性があります。いただいたご意見等を参考にしながら、今後、整備計画作成にあたり、皆様にご理解いただけるよう、渋滞対策について関係者と協議をしていきます。</p> <p>・現在、南口駅前広場と県道高松日出線（久能街道）とをつなぐ市道泉町豊原町線の一方通行部分の拡幅整備を検討しています。これにより、南口駅前広場から県道高松日出町線（久能街道）を経由した、国道1号及び南幹線とのアクセス強化を図ることを図り、通過交通車両が南口駅前広場周辺を通るルートから、久能街道等の幹線道路を通るルートへとシフトすることを目指しています。</p>
65	146	<p>○本編14ページ</p> <p>イメージパースを見ると、ロータリーの部分にしき屋根がありません。21ページ記載の利用者の声にもある通り、あったらよいと思う施設の一位は屋根となっています。駅を利用するのは健常者だけではなくありません。例えば車椅子の方は傘をさすことが困難であると思いますので、駅舎からバスや自家用車までの動線には屋根があるべきだと思います。また、ロータリーの車道一台分の部分についても屋根があるといいと思います。例えば車椅子利用者が福祉車両を利用する場合、車の後部のスロープから乗り降りすることになります。雨でスロープが濡れて転倒するリスク回避の</p>	<p>・基本計画（案）P10「広場機能の配置の考え方」にも記載しているとおり、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向けて、いただいたご意見等を参考に、歩行者が雨に濡れずに移動するためのシェルターについて検討していきます。シェルター、屋根等の他都市事例については基本計画 P22 「参考：広場の機能(他都市事例：屋根・シェルター)」に記載します。</p>

市民参画手続「静岡駅南口駅前広場再整備基本計画（案）」（令和7年2月7日（金）～3月10日（月）実施） 意見募集結果（回答者数：83人 意見数：173人）

回答者 No.	意見 No.	意見内容	回答
66	147	<p>南町大坪町線沿いに住む市民です。現在マンションの前の道は抜け道と知っている車やタクシーはたまに通りますが、比較的落ち着いた雰囲気です。南口の開発後、自家用車のロータリーは以前より東側にあるため石田街道から駅へ向かう車は途中で右折する必要があります。そのため、信号が少ない南町大坪線を抜け道として使う車が増える予想されます。</p> <p>しかし、南町大坪線はとても狭く交通量が多くなると交通事故や混雑が起こる可能性があります。</p> <p>マンション前には人の乗り降りや荷物の出し入れで住民が車を停車させないといけないですし、宅配便の車もよく止まっています。道が狭いので後ろの車が通り抜けするのにかなり慎重になる必要があり渋滞がおこる可能性があります。</p> <p>また、公園の近くのお店に横付けする車もおおく、大きな車の場合通り抜けが危険な場面も多く見られます。</p> <p>うちの場合、車椅子を使用する者がいるため、マンション前で車椅子の乗せ下ろし作業があります。交通量が多いと危険ですし、生活する中で必要な行動において他者とトラブルを起こしたくありません。</p> <p>落ち着いた雰囲気が気に入っていますので、環境が変わってほしくありません。</p> <p>また、道路沿いには森下小学校や公園があり小さなお子さんも多く利用されます。そのような場所において車の交通量が増えるのは好ましくありません。</p> <p>森下公園には静岡駅北の方からもお子様連れが遊びにきます。森下小学校の西側にも歩道はありますが狭いので、ベビーカーを押しているとすれ違う歩行者は車道に出なければならず車が多いと危険と感じます。</p> <p>朝夕の通勤通学時間、お昼の時間は自転車の通行量も多いです。歩行者、自転車、車が混在する狭い道が、多くの人が利用する静岡駅前ロータリーへの抜け道になるというのは近隣市民としてかなり不安があります。事故があってからでは遅いと思います。</p> <p>意見としては、なるべく石田街道へ車を誘導したいです。そのため、南町大坪町線はスクールゾーンにする(時間帯によって通行制限や徐行)、または点滅信号を公園の南北2ヶ所に設置して通行する車に徐行を促すです。</p> <p>静岡駅南口の穏やかで落ち着いた雰囲気が大好きなので、まちとつながるゆりのある空間や多様な人が安心して利用できるといったコンセプトの南口駅前の計画に期待しています。</p> <p>今までより、より多くの方が森下公園や周辺のお店に足を運ぶごことを考えたら、その動線にある道路の安全確保についてもぜひ検討していただきたいと思います。よろしくお願いたします。</p>	<p>・いただいたご意見等を参考にしながら、今後、整備計画作成にあたり、皆様にご理解いただけるよう、渋滞、生活道路の通り抜け対策について関係者と協議をしていきます。</p>
66	148	<p>①駅に大きな屋根の設置を希望します。南口にあったらしい施設で第一位にもかかわらず、イメージパースにはロータリーの乗降口にしかならず、駅からそこまでは濡れていかなければならず市民の声が届いていないと感じます。ロータリーまで届く大きな屋根ができれば1番良いですが、少なくとも駅からロータリーに行くまでの道に屋根は必要不可欠かと思えます。(参考にしている姫路駅にも駅からロータリーまでの屋根は繋がっています。)また、個人的な意見として身内に車椅子のものがいるので車を停める所の上まで屋根が伸びていると乗降中も雨に濡れずありがたいです。</p> <p>大きな屋根を設置する場合は、北口のような上が透明で日光が入るような形の屋根が、明るさや開放感を感じるのの良いと思います。しかし、地震で壊れる危険があるので割れる恐れがあるガラスは避けたいです。大きな屋根があれば、交通障害で新幹線の改札前が混んだ時でも人が外に流れることができます。直射日光も防げるので、夏の暑い時にも良いのではないかと考えます。</p> <p>②駐車場をわかりやすくする</p> <p>個人的な意見なのですが、静岡駅南の駐車場は一つ一つが小さく、空き状況もわかりにくいと感じます。静岡に住む多くの方は自家用車で移動する人が多いです。アプリなどで駐車場の空き状況がわかったり、渋滞が緩和されたらもっと駅の中の魅力的なお店や駅周辺のお店にアクセスしやすいのではないかと思います。駅は混んでるし車を停めるのが大変と感じて敬遠する人がいると思いました。</p>	<p>・基本計画（案）P10「広場機能の配置の考え方」にも記載しているとおり、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向けて、いただいたご意見等を参考に、歩行者が雨に濡れずに移動するためのシェルターや広場を覆う大屋根について検討していきます。シェルター、屋根等の他都市事例については基本計画 P22 「参考：広場の機能(他都市事例：屋根・シェルター)」に記載します。</p> <p>・駐車場への案内方法については、いただいたご意見等について、関係者と情報共有を図っていきます。</p>
67	149	<p>基本計画（案）19ページ 障害者乗降場について、各障害者団体から頂いたご意見に付け加えてほしいこととして、障害者乗降場の広さはスロープも出せることを想定して作ってほしい。また、雨に濡れずに乗り降りができるような屋根を設置してほしいが、障害者スペースだけでなく、自家用車ロータリーすべてに設置してほしい。駅まで濡れないように屋根を配置してほしい。</p> <p>基本計画（案）9ページ 広場の機能に屋内型施設を作る際には、寝台型車いすでもゆったり入れるエレベーターも設置して、JRの駅に直接入れるようにしてほしい。</p> <p>静岡市の公共施設は障害者には使いにくい施設ばかりと感じている。例えば、日本平夢回廊のエレベーターや障害者乗降場など。作ってからは変更はできないし、観光客にも優しい観光地をめざすなら、しっかりと考えてほしい。</p>	<p>・今後、引き続き各障害者団体から意見をいただきながら、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、検討していきます。</p>
68	150	<p>イメージパースを拝見しますと日陰が少なく、夏はかなり暑いのではないかと推測します。そこで、歩道部分に「フラクタル日よけ」を設置することをご検討いただけないかと思います。</p> <p>フラクタル日よけとは、樹木の形状を模した日よけで、夏の正午ごろの太陽光に対しては高い遮光率を持ちますが、風が通るため日よけ自体が熱くならず、そこからの赤外線放射を防ぎます。結果として、木陰のような環境を作り出します。（冬は50%程度、日射を通します）</p> <p>また、路面を保水性の素材で舗装することで、さらに効果は高くなります。直射日光が当たる路面を保水性にしてもすぐに乾いてしましますが、日陰になれば雨水だけでかなり長期間効果が持続し、路面温度を低く保ちます（照り返しが解消します）。</p> <p>日本工業大学で行った実験の様子をYouTube でご覧ください。 https://youtu.be/GWHfEEjA-0</p>	<p>・広場の施設・デザイン・使い方については、いただいたご意見等を参考にしながら、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、検討していきます。</p>
69	151	<p>本編11ページ「③地域連携軸」について 泉町豊原線の歩道設置と車道2車線化の案が出ていますが、現在の幅員より拡張することが前提で、当方が居住する場所(八幡1丁目1番地や2番地等)も立ち退きや区画整理の対象となる可能性があるかと推察します。現時点ではその点の住民向けの説明がなく、将来の生活設計や土地補償も関わるため、事業を進めるにあたり具体的な説明をお願いしたいです。</p>	<p>・現在、南口駅前広場と県道高松日出線（久能街道）とをつなぐ市道泉町豊原町線の一方通行部分の拡幅整備を検討しています。これにより、南口駅前広場から県道高松日出町線（久能街道）を経由した、国道1号及び南幹線とのアクセス強化を図ります。また、車流データを分析した結果、現在の南口駅前広場周辺を通行する車両の内、駅周辺に用事のない通過交通車両が全体の約半数を占めています。今回の整備案により、この通過交通車両が南口駅前広場周辺を通るルートから、久能街道等の幹線道路を通るルートへとシフトすることを目指しています。今後、検討の進捗に応じて、説明会等の開催を検討していきます。</p>
69	152	<p>本編12ページ「まちのロビー空間」について 上空に民間活力を導入した建物の配置は新幹線下りホームが拡張に対応できる設計にしてほしいです。リニア中央新幹線開業後に想定される新幹線の停車本数増加に向けて、下りホームの南側に1線停車するスペースをつくり、こだま号とひかり号の対面乗換を可能や短時間で次々に交互発着させることが可能になると想定しています。静岡駅が交通の拠点として選ばれるためには、列車の発着機能の向上も大事な視点と考えます。</p>	<p>・JR東海静岡駅鉄道施設はJR東海の所有となるため、いただいたご意見等について、JR東海と情報共有を図っていきます。</p>
70	153	<p>サウスポット静岡ビルに勤務している者です。 本編12～13ページ 南口駅前広場の将来の姿について、ペDESTリアンデッキは残してほしいです。雨に濡れずにビルまで移動できなくなると今までより不便になります。</p>	<p>・既存ペDESTリアンデッキについては、今後、いただいたご意見等を参考に、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、道路管理者、交通管理者、ペDESTリアンデッキが接続している建物所有者等と協議していきます。</p>
70	154	<p>また、雨の日は屋根がある所に人が集まるため混雑しています。バスロータリー等も含め、もっと広い屋根を設置してほしいと思います。</p>	<p>・基本計画（案）P10「広場機能の配置の考え方」にも記載しているとおり、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向けて、いただいたご意見等を参考に、歩行者が雨に濡れずに移動するためのシェルターや広場を覆う大屋根について検討していきます。シェルター、屋根等の他都市事例については基本計画 P22 「参考：広場の機能(他都市事例：屋根・シェルター)」に記載します。</p>

市民参画手続「静岡駅南口駅前広場再整備基本計画（案）」（令和7年2月7日（金）～3月10日（月）実施） 意見募集結果（回答者数：83人 意見数：173人）

回答者 No.	意見 No.	意見内容	回答
71	155	<p>【概要版2ページの④"まちのロビー空間"について】憩いの場として空間を確保し、明るく使いやすい場所になるのは、静岡の南の顔としてとても素晴らしいことだと思います。●トイレの設置</p> <p>●現在貸切バスの乗降場所となっている水の森ビルとエスパティオですが、エスパティオには、一階にトイレがあります。その場を貸切バスのお客さんが利用しているのを見かけます。そこは、あくまでもエスパティオを利用する方のトイレです。貸切バスの利用者も子ども連れ親子も、タクシーの運転手さんも、"まちのロビー空間"を利用する人みんなが安心して使える場所に設置したい機能として、トイレの設置を提案したいです。【概要版3ページの⑤設備案について】●貸切バス乗降場●貸切バス乗降場の設置を、現在と同様、水の森ビルとエスパティオ、駿河スカイタワーの目の前となっていますが、ここには、住んでいる人や働いている人がいます。現状、エスパティオ内に入る際、貸切バス利用者が入り口を塞いでいたり、歩道まで広がってバスを待っていたりと、あの辺りが利用し辛い状況となっています。そして、4車線を2車線にしてしまうのは、駅北へ流れる道(駅北から流れる道)を減らしてしまうと考えます。そのため、バス・タクシーロータリーを広くし、雨風が凌げるバス待合室と貸切バスの乗降場をロータリー内に設けることを提案します。</p>	<p>・広場の施設・デザイン・使い方については、いただいたご意見等を参考にしながら、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、検討していきます。</p>
72	156	<p>概要版 広場整備5つのポイント中、ポイント1「広場面積を2倍にする」 本編 p.6目指す方向性のコンセプト 「地域にひらかれた“未来につながるまちのロビーへ」</p> <p>広さが確保されたことから、人が集まり、静岡市が全国から認知されるように、未来へつながる象徴的な造作物の建立が必要。</p> <p>かつて、静岡駅北口が再整備された際に、テレビにインタビューされた人が浜松駅みたいだと感想を述べていた。静岡市の玄関口なのに個性がないのだ。金沢駅には「鼓門」があり、ニュース・テレビ番組などで金沢市が紹介されるときは必ず映される。</p> <p>視聴者も金沢市と認識する。静岡市には何がある？無個性の田舎町になってしまっている。</p> <p>静岡駅周辺のルノワール彫刻にも設置に関し、いろいろな解釈が提起されている。</p> <p>市議会でも、ガンダム象誘致の提言があった。</p> <p>しかし、静岡市は、歴史をたどれば、「徳川家康」である。既に北口に像があるがインパクトがない。ほとんど素通りである。</p> <p>南口には静岡市の象徴となる徳川家康像を設置してほしい。ガンダム象は、高さ18メートルだという。18メートルの徳川家康像を建立すべきである。</p> <p>ドラスティックな表現力がなければ衆目を集めることができない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高知市桂浜の坂本龍馬象は台座を含め13.5m（昭和3年建立） ・奈良の大仏 台座を含め18m（752年建立） ・牛久大仏 地上高120m（平成4年建立） <p>折しも、テレビドラマ「SHOGUN」のエミー賞及びゴールデングローブ賞受賞により全世界の人々が徳川家康を認知するところとなった。</p> <p>インバウンド、クルーズ船客の興味を引くこともできるだろう。</p> <p>とにかく、政令市の玄関口であり、徳川家康が「厭離穢土欣求浄土」の思想を育んだ静岡市を体現するものを設置してもらいたい。</p>	<p>・広場の施設・デザイン・使い方については、いただいたご意見等を参考にしながら、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、検討していきます。</p>
73	157	<p>概要版4ページ、まちのロビー空間について、ゆとりをもった広場を新たに設置することは賛成ですが、その空間の活用ルールを決めることが重要だと思います。静岡駅北口のように、ただ単に広い空間があるだけでは間延びするだけです、空間に飲食店などが出展してもごちゃごちゃした印象で駅前空間には適切ではないと思います。</p> <p>単純にイベントスペースにするのではなく、産学官民など幅広い業種の方々を交え、意見を集約し、その他の駅南エリアの状況を踏まえ、議論を進めてほしいです。</p>	<p>・広場の施設・デザイン・使い方については、いただいたご意見等を参考にしながら、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、検討していきます。</p>
74	158	<p>計画全般について</p> <p>1) 静岡駅自体が他都市の主要駅（浜松駅や沼津駅）と比べても規模の大きな駅でない（乗降人員ではなく乗り入れ路線数や構内の線路の本数、駅前広場の面積など物理的な規模）ため南北両方で一体的な整備を図るのが有効ではないかと考える。</p>	<p>・南北の交通機能の配置について、第3回検討委員会において議論した結果、静岡駅の南北両方に市街地が広がっていることや、新幹線駅であること、現在の北口の状況、利用者の利便性等を考慮し、南口再整備時には現状の交通機能を確保していく方針としました。しかし、長期的に北口駅前広場の再整備及び駅周辺の再編が実現可能となった場合は、いただいたご意見等を参考にしながら、交通機能の再編の検討を行う可能性があります。</p>
74	159	<p>2) 今回の再整備で駅南口が東に広がることは理解できたが、南北方向が狭くその中に、広場機能、公共交通乗降場、自家用車乗降場のすべてを盛り込むことには無理があるように感じる。</p>	<p>・今回の整備案は広場前面道路を広場に取り込むことで、南北方向の狭さを可能な限り解消し、必要な機能を広場内に配置する案となっています。整備案では広場面積を約2倍とする計画のため、広場機能、公共交通乗降場、自家用車乗降場に必要面積は十分に確保できると考えています。</p>
74	160	<p>3) 現在の駅南口の状況を見ると、送迎車のうち迎え待ちの自動車の滞留が多く、バスの運行に支障をきたしていると感じる。自家用車乗降場は滞留しないで送り迎えの利用者をさばくシステムが望ましいと思う。</p>	<p>・基本計画（案）P19 「参考：交通機能」の記載を分かりやすい形に変更します。現ロータリーは、乗車利用車が混雑時に停車できないことを避けるため、早めに迎えに来る結果、長時間駐車となり混雑が発生しています。また、降車利用車が二重に停車し、利用していることでさらに混雑が悪化しています。そこで、乗車スペースを増設し、ある程度のゆとりを持たせ、長時間駐車を抑制するとともに、降車専用スペースを設けることで利用の回転数を上げ、効率的な利用ができるロータリーを計画しました。乗車スペースについては、今後、いただいたご意見等を参考に検討を進め、可能な限りさらに台数を確保したいと考えています。</p>
74	161	<p>4) 広場機能がセールスポイントになることは想像できたもののその広場に広い面積を取れるとは思えず、出来上がっても住宅地の中にある児童公園程度の広さになるような気がする。静岡駅の北口にも同様の広場があり、南北で同じ機能を持つ設備を設けることは二重投資ではないだろうか。北口の広場を芝生にすることなどで十分であると感じる。</p>	<p>・今回の整備案は広場前面道路を広場に取り込むこと等により、広場機能の面積は十分にとれると考えています。また、南口駅前広場は本市新幹線口であり、新幹線で本市に来街する方にとって最初に目にする「静岡市の顔」です。そのため、南口駅前広場を「静岡市の新幹線口として、また静岡駅南口エリアの中心地として、本来広場に必要交通機能を十分に発揮するとともに、市民や来街者といった多様な人々が安心して利用でき、街の賑わいを感じることのできる“まちのロビー空間”となる様な駅前広場」とするため、再整備を行う必要があると考えています。</p>
75	162	<p>修学旅行など新幹線で静岡へきて そこからバスに乗ってという人たちがたまれる場所があるのでしょうか 静岡の第一印象はそこで決まってしまうんですね 専用ではなくなんとなく人がたまれる場所で 団体の人達にも対応できる憩いの空間が欲しいですね そこからバスに乗り込む導線にも楽しさがあふれているとおもてなし感があって 素敵だと思います 駅から森下公園にぬける人の道も同じくですよ 東側の民間活用施設はかなり厳しんじゃないかなと感じます 一般乗降車両スペースは田舎の駅並みであふれた車両が周辺を占領してしまいうす 結果規制規制でうるおいなんでない駅前になるのではないかと危惧しております</p>	<p>・広場の施設・デザイン・使い方については、いただいたご意見等を参考にしながら、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、検討していきます。</p>
76	163	<p>基本計画（案）の12「将来の姿について」 整備案平面図の「自家用車ロータリー」についてですが、そこへの動線が難しいと思います。南町大坪町線、泉町豊原町線、南安倍町曲金一丁目線は週末の夕方は渋滞しています。南町大坪町線は国道1号を右折する車が多くと流れが悪いです。ロータリーができるると渋滞がひどくなるのでは？ また、静岡下島線を北上する自家用車は遠回りとなり、駅に降りた客は遠くまで歩かされることになり不便を感じるのではないかと再考願います。</p>	<p>・車流データを分析した結果、現在の南口駅前広場周辺を通行する車両の内、駅周辺に用事のない通過交通車両が全体の約半数を占めています。泉町豊原町線の分断について、交通シミュレーションを実施した結果、この通過交通車両が南口駅前広場周辺を通るルートから、久能街道等の幹線道路を通るルートへとシフトするため、大きく渋滞が悪化する箇所は確認できませんでしたが、道路形態が大きく変更になることにより、不案内な車両が原因の交通渋滞が発生する可能性があります。いただいたご意見等を参考にしながら、今後、整備計画作成にあたり、皆様にご理解いただけるよう、渋滞対策について関係者と協議をしていきます。</p> <p>・現在、南口駅前広場と県道高松日出線（久能街道）とをつなぐ市道泉町豊原町線の一方通行部分の拡幅整備を検討しています。これにより、南口駅前広場から県道高松日出町線（久能街道）を経由した、国道1号及び南幹線とのアクセス強化を図ることを図り、通過交通車両が南口駅前広場周辺を通るルートから、久能街道等の幹線道路を通るルートへとシフトすることを目指しています。</p> <p>・公共交通ロータリーと自家用車ロータリーの配置については、第3回検討委員会において議論しました。南口駅前広場利用者のうち、公共交通利用者は自家用車利用者に比べて多く、平日2.7倍、休日1.2倍なっており、利用者、特に駅と車両を往来する歩行者の満足度の向上の観点から、利用者数が多い公共交通ロータリーをコンコース前に配置するほうが優位であると考えました。また、基本計画（案）P17「参考：公共交通ロータリーと自家用車ロータリーの配置について」に記載しているとおり、再整備後の自家用車の駿河区西部（28.3%）からのアクセス性は低下するものの、葵区（26.4%）、駿河区東部（16.9%）、清水区（10.5%）からのアクセスは向上する可能性があるため、総合的にみて再整備後のアクセス性は向上すると考えています。</p>

市民参画手続「静岡駅南口駅前広場再整備基本計画（案）」（令和7年2月7日（金）～3月10日（月）実施） 意見募集結果（回答者数：83人 意見数：173人）

回答者 No.	意見 No.	意見内容	回答
77	164	<p>・障害者用駐車場は駅南口からなるべく近いところにあって欲しいです。障害者用駐車場については、屋根付きで幅広く複数台分設置してほしい。</p> <p>・単独歩行の視覚障害者も安全に安心して歩けるように、頭の中に地図が描きやすいようにシンプルにしてほしい。歩道と車道の間、歩道とロータリーとの段差については足元で確認してわかるようにしてほしい。境目に気づかず、うっかりロータリーに迷い込んでしまうと大変危険。</p> <p>・バスが到着した時、どこで行きですと運転手さんが言ってくれるが、カートやキャリアケースの音が周りで響いていて聞き取れない時がある。路面の素材などを工夫して、そういう音が響かないようにしてほしい</p> <p>●今や必須事項となった合理的配慮を前提とした南口開発</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 人と車の交差を避け、ピロティ（杭構造）1階を車両専用ロータリー、2階を道路兼交流広場（大規模災害時の一時待避所）とします。 2. 駅ビルバルシェの2階とピロティ2階を空中通路で結び、障害者や高齢者が容易に駅南のショッピングエリア、観光スポット、および宿泊施設へのアクセスが可能となるようにします。 3. 道路のフラット構造、エレベーター、エスカレーター、スロープは、合理的配慮義務として事前に計画に盛り込むようにします。 4. 自動運転車の走行も考えられ、単純なロータリー構造が望ましいと思われれます。 <p>（提案理由）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建物をピロティ構造とし、バスタクシーおよび送迎用乗用車用の2面ロータリーを計画するようですが、歩行者（特に障害者、高齢者）の安全、安心のための合理的配慮義務を当初から考慮すべきです。 ・障害のある方、さらに進む高齢化による、高齢の方たちが、危険を感じることなく、安全に駅と駅南エリアでの交流が可能となることでしょう。 ・ピロティスペースは、車両専用で観光バスも隣接利用を可能としておくべきです。高齢者の観光客への配慮。 ・静岡駅周辺には、憩いの広場が不足しています。 <p>●大規模災害（巨大地震、風水害、洪水等）発生時の事前対策</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 駅南口隣接予定の商業施設2階を交流広場、歩行者通路、一時退避場所として整備します（鉄道災害時の一時避難場所としても活用します）。 2. 商業施設2階は、ドーム構造（耐震）→地震に強いドーム構造を採用し、多目的利用を想定します。 3. ドーム構造であれば、災害対応電話、飲料水、非常食品、毛布等の常備補充が容易となります。 <p>（提案理由）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・静岡駅は、大規模災害時の帰宅困難者の一時待避所が未整備です。 ・コンコースは、救急対応や浸水の可能性もあり一自体扶助になりません。 ・南口1階ロータリーは救急搬送車や災害関係車両で混乱の可能性が高く、人との交差を日常的に避けておくべきです。 ・ピロティの欠陥は吹きさらしで、寒冷期、暑熱気は一時待避所には不向きと考えます。 	<p>・JR静岡駅は、橋上駅舎の構造となっていないことから、改札階、コンコースが1階となっています。また、駅南銀座や森下公園などの駅南エリアのコンテナツ、オフィスの多い石田街道や久能街道へのアクセスは地上となっています。また、バスや自家用車での駅利用者も車両を降りれば歩行者となることから、駅前広場整備にあたり歩行者が地上を自由に往来できる形を目指し検討を進めてきました。また、広場の立体化については、多額の整備費用が必要になるとともに、社会情勢の変化等に合わせた、持続可能で柔軟な広場の改変が難しくなります。現在の整備案であれば、すべての利用者が地上を効率よく使うことができ、社会情勢の変化に応じて、比較的柔軟に対応できると考えています。この方針については、基本計画に記載します。今後、引き続き各障害者団体から意見をいただきながら、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、検討していきます。</p>
78	165	<p>⑧交通機能 自家用車の現在の必要施設量15台</p> <p>昨年、駅にて担当者の話しによるとGPS を使った測定であり信用出来る。ほとんど駅近くを通る車は、駅に用はなく通り抜ける。と説明を受けました。全く納得行きません。混雑事だけでなく、石田街道や、エスパティオとグランヒルズの間の道、時々には送迎バス停車場に、多くの迎えの車が停車しています。駅前に入って行っても停車出来ないから、最初から外に止まるのでしょう。その状況を見ると15台とは思えません。</p> <p>グランヒルズ前の道路を通り抜け出来ないようにする計画のようですが、朝、晩、週末は周辺道路が大混雑すると予想されます。ビル裏には大規模駐車場が2つ、子供を預かる施設が3つの送迎、グランヒルズビルへ物資の搬入等の車、しかし車線は1車線。駅前ばかりではなく、周辺の事も考えて下さい。</p>	<p>・基本計画（案）P19 「参考：交通機能」の記載を分かりやすい形に変更します。現ロータリーは、乗車利用車が混雑時に停車できないことを避けるため、早めに迎えに来る結果、長時間駐車となり混雑が発生しています。また、降車利用車が二重に停車し、利用していることでさらに混雑が悪化しています。そこで、乗車スペースを増設し、ある程度のゆとりを持たせ、長時間駐車を抑制するとともに、降車専用スペースを設けることで利用の回転数を上げ、効率的な利用ができるロータリーを計画しました。乗車スペースについては、今後、いただいたご意見等を参考に検討を進め、可能な限りさらに台数を確保したいと考えています。</p> <p>・車流データを分析した結果、現在の南口駅前広場周辺を通行する車両の内、駅周辺に用事のない通過交通車両が全体の約半数を占めています。泉町豊原町線の分断について、交通シミュレーションを実施した結果、この通過交通車両が南口駅前広場周辺を通るルートから、久能街道等の幹線道路を通るルートへとシフトするため、大きく渋滞が悪化する箇所は確認できませんでしたが、道路形態が大きく変更になることにより、不案内な車両が原因の交通渋滞が発生する可能性があります。いただいたご意見等を参考にしながら、今後、整備計画作成にあたり、皆様にご理解いただけるよう、渋滞対策について関係者と協議をしていきます。</p> <p>・現在、南口駅前広場と県道高松日出線（久能街道）とをつなぐ市道泉町豊原町線の一方通行部分の拡幅整備を検討しています。これにより、南口駅前広場から県道高松日出町線（久能街道）を経由した、国道1号及び南幹線とのアクセス強化を図ることを図り、通過交通車両が南口駅前広場周辺を通るルートから、久能街道等の幹線道路を通るルートへとシフトすることを目指しています。</p>
78	166	<p>⑨広場の機能 アンケートをした時にたまたま通りかかった方々の意見が思いと思われ、駅前広場をイベントや遊びの場にする必要性が理解出来ません。</p>	<p>・今回の広場整備により、南口駅前広場を「静岡市の新幹線口として、また静岡駅南口エリアの中心地として、本来広場に必要交通機能を十分に発揮するとともに、市民や来街者といった多様な人々が安心して利用でき、街の賑わいを感じることのできる”まちのロビー空間”となる様な駅前広場」とすることを目的としています。そのため交通機能の拡充についても計画しています。それと合わせ歩行者のための空間を確保するとともに、確保した空間で様々な活動を行うことを検討しています。</p>
79	167	<p>交通結節機能（本編1ページおよび4ページ） および路線バス乗降場（本編8ページおよび資料編18ページ）について</p> <p>・駅南すべてのバスの南口乗り入れと、南北直通運転のできる構造に 本編1ページ目で「交通結節点としてのアクセス機能の不足」、4ページ目で交通結節機能について「バリアフリーかつスムーズに各種交通を結節・収容する」との記述があります。しかし、本編8ページおよび資料編18ページには、現状のまま、みなみ線と石田街道線の発着しか記載がありません。それ以外の駅南の路線を南口に乗り入れさせる検討はされたのでしょうか。</p> <p>他所から静岡に来た人、市民であってもバスを使い慣れていない人にとって、駅南に向かうのに北口へ回るとはイメージしづらく、不親切です。同じ方面に向かう複数路線（曲金・小鹿方面のみなみ線と美和大谷線、大谷方面の美和大谷線と石田街道線、登呂・高松方面のコープタウン行と石田街道線、中田本町方面のみなみ線と大浜行など）の乗り場が南口と北口に分かれていますが、同じや隣の乗り場（例えば、大浜街道東側の中田本町に行きたいとき、1番乗り場みなみ線、2番のりば大浜行）であれば、実質的に多くの本数が使えるようになります。</p> <p>大浜麻機線と中原池ヶ谷線の北行は北口ロータリーにすら乗り入れておらず、JR改札まで大変速く不便です。</p> <p>現在、駅南路線にも関わらず北口に回っている路線は国1の渋滞にはまることも多く、比較的流れている南幹線経由に経路変更した方が良いと考えます。</p>	<p>・南北の交通機能の配置について、第3回検討委員会において議論した結果、静岡駅の南北両方に市街地が広がっていることや、新幹線駅であること、現在の北口の状況、利用者の利便性等を考慮し、南口再整備時には現状の交通機能を確保していく方針としました。しかし、長期的に北口駅前広場の再整備及び駅周辺の再編が実現可能となった場合は、いただいたご意見等を参考にしながら、交通機能の再編の検討を行う可能性があります。</p> <p>・バス運行ルートについては、いただいたご意見等について、バス事業者と情報共有を図っていきます。</p>

市民参画手続「静岡駅南口駅前広場再整備基本計画（案）」（令和7年2月7日（金）～3月10日（月）実施） 意見募集結果（回答者数：83人 意見数：173人）

回答者 No.	意見 No.	意見内容	回答
		<p>駅南すべてのバスの南口乗り入れは、バスと新幹線・東海道線の乗り継ぎ改善のみならず、南口周辺の活性化にも資すると考えます。</p> <p>南北直通運転は、この再整備で発展が期待される駅南⇄ おまち・駅北の交流促進に資すると考えます。 高架化された新湯駅に、南北直通高架下バスターミナルが完成しました。 静岡駅において今から高架下バスターミナルを造ることは無理だと思いますが、バスロータリーと自家用車ロータリーの間をバスのみ通り抜け可とし、南口ロータリー⇄ 自家用車ロータリー⇄ 黒金町石田線ガード⇄ ホテルアソシア裏⇄ 北口ロータリーの経路とすれば良いと考えます。 バスロータリーと自家用車ロータリー間のバス通り抜けは2車線にして、横断歩道（必要であれば信号設置。原則、横断歩道が青信号、バス接近時に感応する信号）を設ければ、広場のサウスポット寄りと行き来できます。 セノバのけやき通り口のように、問題なく運用できると考えます。</p>	
79	168	<p>貸切バス乗降場について （本編8ページおよび資料編18ページ） ・石田街道東西の使い分け、予約制や使用登録申請・許可、使用料の必要性検討 本編12～14ページの「将来の姿」では石田街道東側に5台分、西側に3台分ようですが、予め、乗客自身が乗るべき貸切バスが石田街道の東西どちらかに停車するか知っていないと迷ってしまいます。 貸切バスの秩序ある乗降のため、乗車時のみでも予約制を検討したら良いと考えます。 三島駅北口や町田駅バスターミナル等で実施しているようです。</p>	<p>・貸し切りバス乗降場について、いただいたご意見の通り、予約システム等の導入により、時間を区切った運営をしていき、効率的で使いやすい乗降場を目指します。</p>
79	169	<p>自家用車について （本編8ページおよび資料編19ページ） ・自家用車ロータリー（降車場）は斜め駐車厳禁に 斜め駐車をすると、結局現状のロータリーと同じくバック発車で接触事故の危険が解消されません。 北口ロータリーでも斜め駐車禁止の啓発がされましたが、結局、現状追認状態で白線の引き直しがされましたので、北口の轍を踏まないようにお願いしたいです。</p> <p>・自家用車乗車場兼短時間駐車場は、コインパーキング方式に 一定の短時間は無料、一定時間超過は有料として、長時間駐車を防止してください。 三島駅がその方式です。 静岡駅南口の立地と予定台数のキャパシティから、15分まで無料が適当と考えます。</p> <p>・自家用車（一般車）ロータリーへの導線と、標識の整備について （本編7ページおよび12ページ、資料編17ページ） 石田街道と南幹線、久能街道など（森下小西、南町静銀前、稲川、八幡一丁目、八幡二丁目。将来的には八幡一丁目NHK前にも）の交差点手前に、一般車をロータリーへ誘導できる「静岡駅南口」と大書きした標識を設置してください。 石田街道の南町静銀前交差点手前は、赤字白抜きで「↑バス・タクシー」、青字白抜きで静岡駅南口一般車ロータリー→」といった標識が良いと考えます。 （例：「いわき駅 一般車乗降場」で画像検索） 北口では一般車（特に他県ナンバー）がバスロータリーに侵入したり、セノバ方面から国1へ右折（とくに浜松ナンバー）することを目撃したことがあります。標識の不備が原因ではないでしょうか。 他都市では、分かりやすく自立つ標識を設置しています。</p>	<p>・自家用車の乗車場については、短時間は無料それ以降有料となるような仕組みについて検討していきます。また、ロータリー内の形状や案内について、いただいたご意見等を参考にしながら、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、検討していきます。</p>
80	170	<p>○静岡駅は新幹線に乗る時や観光バスの乗り継ぎに使われるため、修学旅行の学生や海外の人たちが雨の日でも安心して集まれるスペースがあるといいと思います。通勤通学者の邪魔にならないスペースの確保が必要だと思います。 ○観光バスのスペースが確保され、乗用車とレーンが分かれているのがいいと思いました。観光バスの場所へペDESTリアンデッキでつながっているといいです。 ○駅前に目玉となる商業施設を出入口の直ぐ上に作れるといいと思います。そのために、乗用車の乗り入れ口を商業施設の場所の方にしてもいいと思いました。 ○アリーナや日本平の商業施設との接続バスがスムーズに行き来できるようになればいいです。 ○自動運転のバスの道もあるといいと思います。 ○自転車スペースもあるといいと思います。</p>	<p>・広場の施設・デザイン・使い方については、いただいたご意見等を参考にしながら、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、検討していきます。</p>
81	171	<p>スケジュール案の所15ページ「電線共同溝」 電柱や電線類が無くなると道路の見通しが良くなり、信号機や道路標識が見やすくなるなど、交通の安全性が向上します。また、台風や地震等の災害時に、電柱の倒壊、電線類が垂れ下がるといった危険がなくなります。「もっと知恵を働かせて根本的な対策を」今後も積極的に無電柱化を進めていきましょう。</p>	<p>・広場周辺の無電柱化については、いただいたご意見等を参考にしながら、今後、再整備基本計画で示す方向性実現に向け、検討していきます。</p>
82	172	<p>自家用車を止めて待つスペースを大きくしてほしい。計画の2倍以上あって良い。まちのロビー空間はもっとせまくていい。ムダなスペースだと思う。</p>	<p>・基本計画（案）P19 「参考：交通機能」の記載を分かりやすい形に変更します。現ロータリーは、乗車利用車が混雑時に停車できないことを避けるため、早めに迎えに来る結果、長時間駐車となり混雑が発生しています。また、降車利用車が二重に停車し、利用していることでさらに混雑が悪化しています。そこで、乗車スペースを増設し、ある程度のゆとりを持たせ、長時間駐車を抑制するとともに、降車専用スペースを設けることで利用の回転数を上げ、効率的な利用ができるロータリーを計画しました。乗車スペースについては、今後、いただいたご意見等を参考に検討を進め、可能な限りさらに台数を確保したいと考えています。</p>
83	173	<p>・バス・タクシー、自家用車の待機・乗降エリアを3区分にしてスムーズな流れができるように。 ・広場空間上空部分においてJRと話し合い、現況の新幹線1別々ホームを利用して、鳥形ホームに改築して、ひかりの増便・のぞみ乗入ができれば、東京・名古屋等への通勤・通学、旅行者の往来が増え、リニア開業後、静岡が陸の孤島にならないように。</p>	<p>・JR東海静岡駅鉄道施設はJR東海の所有となるため、いただいたご意見等について、JR東海と情報共有を図っていきます。</p>