

静岡駅南口駅前広場再整備基本計画



1 はじめに

「静岡駅南口駅前広場再整備基本計画」は、今後の再整備に向け、多くの方々とあるべき将来像を共有し、その実現に向けて官民共創で取り組むための方向性を示したものです。

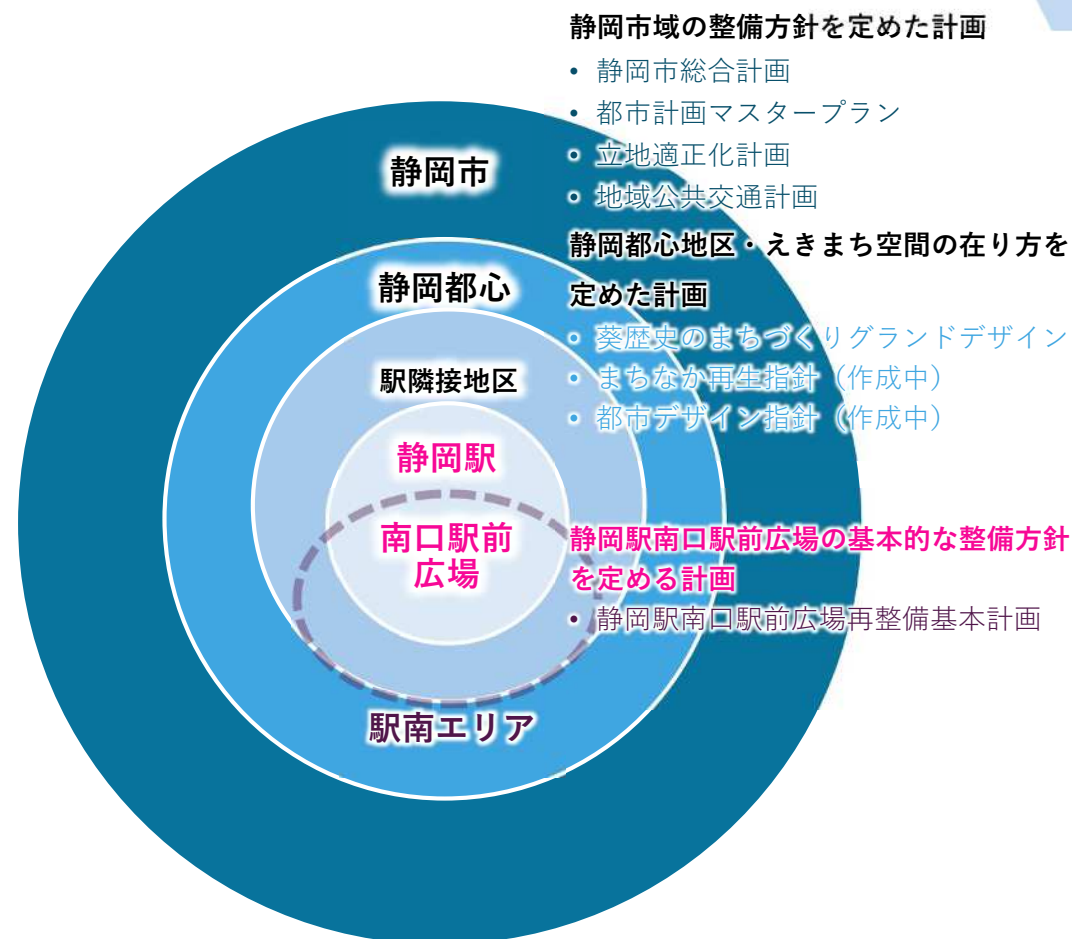
JR静岡駅周辺地区は、静岡市及び周辺市町における「中心商業核」を形成しており、JR静岡駅は、**県内最多の約10万人/日（令和4年）が乗降する交通の一大結節点**となっています。

JR静岡駅南口駅前広場は、**交通結節点としてのアクセス機能の不足や、広場機能の不足**といった課題を抱えています。

静岡駅以南の市街地は、駿河区役所開所による行政サービスの向上、市街地再開発事業等によるホテル、業務床、住宅の供給、幹線道路整備による交通利便性の向上など、都市機能の充実がみられます。大谷・小鹿地区においては、日本平久能山インターチェンジ開通による交通の利便性を活かした物流拠点や交流施設等の複合的な土地利用を図るため、大規模な区画整理事業が進められており、今後、エリアの発展が期待されています。また、将来的にはリニア中央新幹線の開通による在来新幹線の役割の見直しも想定されています。

こうした状況下で、**静岡駅の新幹線口にふさわしい南口駅前広場を整備**し、整備後の南口駅前広場を核として、駅南エリアの発展を実現するため、**市民、事業者、行政が将来像を共有し、その実現に向けて協働で取り組む道標**となる『静岡駅南口駅前広場再整備基本計画』を策定しました。

■「静岡駅南口駅前広場再整備基本計画」の位置づけ



■静岡駅南口駅前広場再整備検討委員会

計画策定にあたり、学術的な意見や関係者および市民から意見を多角的に取り入れるため、有識者・交通事業者・交通管理者・関係団体・市民委員の15名で構成される「静岡駅南口駅前広場再整備検討委員会」を設置し、令和5年10月の第1回から令和7年3月の第6回まで開催し、「基本計画（案）」の内容について議論しました。

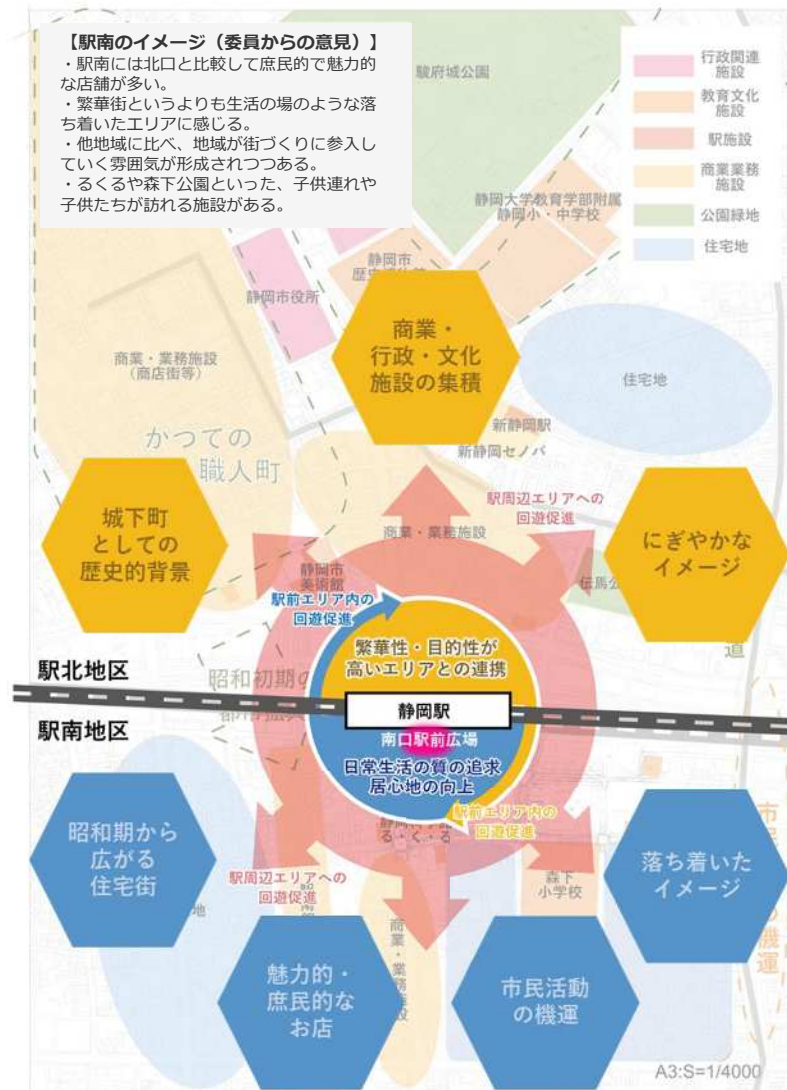
2 JR静岡駅周辺を取り巻く状況

静岡駅周辺は駅を中心に、性格の異なる【駅北エリア】と【駅南エリア】が広がっています。
南口駅前広場は、南北エリア相互の回遊性を促進させるための核となることを目指します。

■静岡駅周辺の現況分析



■エリアのイメージと南口駅前広場のあり方

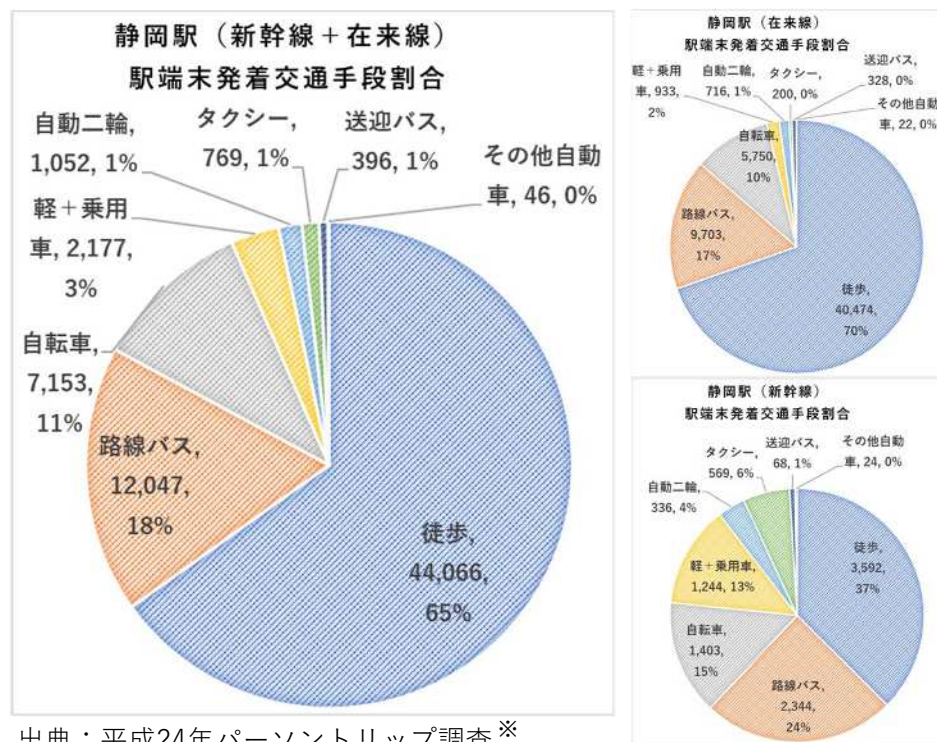


3 静岡駅南口を取り巻く状況

静岡駅から周辺地区へは、徒歩の利用者が多く、改札階及びコンコースは1階であるため、駅と周辺地区をグランドレベルでつなぎ※、歩行者に優しい空間をつくることが望ましいと考えます。 ※ グランドレベルでつなぐ：地上を平面的につなぐこと

新幹線利用者においては、バスや、自動車での送迎が多く、その便利さを確保することも必要です。

■JR静岡駅発着の交通手段利用割合



出典：平成24年パーソントリップ調査※

※パーソントリップ調査：一定の地域における人の動きを調べ、交通機関の実態を把握する調査

- ・ 静岡駅利用者の約7割が徒歩により移動しており、次点は路線バスとなっています。
- ・ 新幹線利用者の約4割が徒歩により移動しています。
- ・ 自家用車で静岡駅を利用する人は、在来線利用者では2%程度、新幹線利用者では13%程度となっています。

■静岡駅南口周辺の歩行者交通量 (7時～19時 単位:人)



ピンク色の数字：広場利用者
 $2,600 + 24,500 + 5,900 + 1,700$
 $= 34,700$ 人/12時間

青色の数字：車両利用者
 $700 + 1,000 + 2,200 + 700 + 2,100$
 $= 6,700$ 人/12時間

広場利用者－車両利用者
 $=$ 徒歩による広場利用者
 $34,700 - 6,700 = 28,000$ 人/12時間

出典：令和3年度 市実施交通量調査

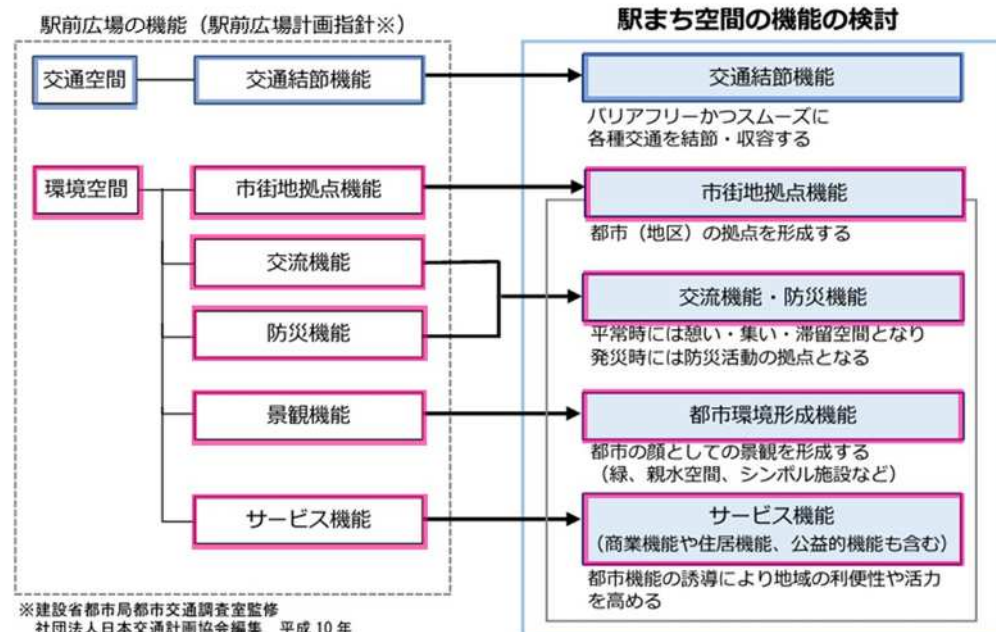
- ・ 南口駅前広場は12時間で34,700人が利用しています。
- ・ JR静岡駅の改札階及びコンコースは1階となっています。
- ・ 6,700人（約2割）の人がバス、タクシー、自家用車を利用しています。
- ・ 28,000人（約8割）の人が徒歩で駅とまちを往来しています。
- ・ ペDESTリアンデッキの下の道路を地上で横断する人はペDESTリアンデッキ利用者より多いことがわかりました。

4 駅前広場に求められる機能

交通結節機能、まちなかの交流を促す場、交流を支援するサービス機能などを確保していくことが重要です。
官民連携により、駅・駅前広場・まちが一体となる空間を実現することが大切です。

駅前広場には、鉄道と鉄道以外の交通手段（主に公共交通や自動車）を結ぶための交通空間と都市の拠点として人々が集う環境空間があり、広場内にはそれぞれに必要な空間・機能を配置する必要があります。近年では、官民連携によるまちづくりの推進等を踏まえ、駅前広場やその周辺道路、民間施設を含めた空間全体で、駅周辺に必要な機能を確保していくことが大切だと考えられています。

■駅前広場の機能



□：車両のための機能

□：人のための機能

■他都市の駅前広場事例

人中心の駅前広場イメージ



人が滞留できる空間イメージ



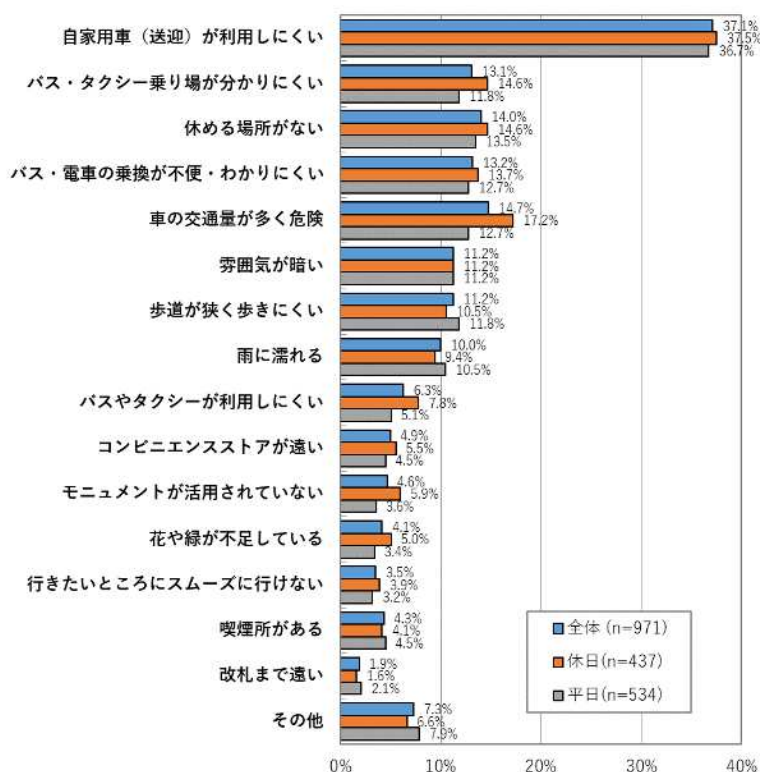
5 南口駅前広場の課題

南口は自動車が使いにくい、車の交通量が多く危険など、自動車の問題点が多い状況です。

また、休める場所がない、歩道が狭く歩きにくいという歩行者空間への問題点もあり、これらを改善していく必要があります。

■南口駅前広場利用者アンケート結果（令和5年10月～11月実施）

○静岡駅南口駅前について、課題があると思うところを教えてください。（複数選択可）



■アンケート調査日と調査方法

10月22日（日） 対面聞き取り 8：00～18：00
 11月12日（日） QRコード配布 スマートフォンにて回答
 10月23日（月） 対面聞き取り 8：00～18：00
 10月31日（火） QRコード配布 スマートフォンにて回答

■静岡駅南口駅前広場再整備検討委員会での 委員からの意見（令和5年度・令和6年度実施）

- 公共交通利用者と歩行者のためのゆとりあるスペースが必要である。
- 自家用車と公共交通の両者が使いやすいロータリーが必要である。
- 多様な利用者に配慮した空間が必要である。
- 歩行者の空間、南口が目的となるようなスペース、人のための空間が必要である。
- 森下公園や駅南銀座、久能街道など、魅力ある場所と駅前広場が徒歩で繋がるよう、将来を見据えたまちとの相互作用を考える必要がある。

■現南口駅前広場の課題

利用者アンケートと検討委員会での意見を取りまとめ、課題を整理しました。



6 目指す方向性

南口駅前広場は、人にも車にも使いやすい、安全な広場を目指します。静岡駅南口再整備検討委員会では、新しい南口駅前広場が「地域にひらかれた“未来につながるまちのロビー”」となることを目指し検討を進めました。

■解決すべき課題

1. 空間の不足と交通の混在



自家用車・バス・タクシーがロータリー内で混在しており、特に自家用車が著しく混雑しています。

2. 歩行者の快適性欠如



歩行者空間が狭く、バス・タクシーの待機列と混在しています。
また、安心して待ち合わせや休憩できるような空間がありません。

3. 駅とまちとの分断



駅とまちがロータリーや道路で分断されており、駅から街に向かう歩行者動線が十分に確保されていません。

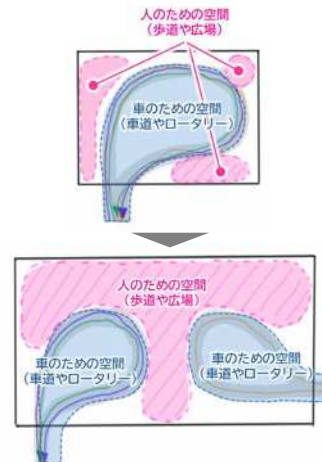
■静岡駅南口駅前広場再整備検討委員会で掲げたコンセプト

地域にひらかれた“未来につながるまちのロビー”へ

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、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、街のにぎ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を目指します。

■目指す方向性

1 人と車、両方が使いやすい駅前広場をつくります



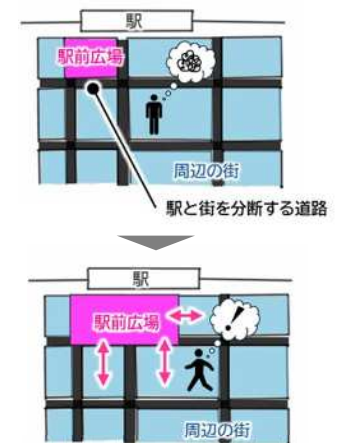
駅前広場を拡張し、人のための空間を確保するとともに、公共交通と自家用車を分け、安全なロータリーへ改善を目指します。

2 多様な人々が安心して利用できる広場をつくります



駅南北の動線の一部として、市民や来街者など多様な人々が安心して快適に利用できる広場を目指します。

3 駅と周辺の街が一体となった空間をつくります



駅と周辺の街を歩行者が自由に往来できる空間をつくり、駅周辺が一体となって機能する、活力あるエリアを目指します。

7 ゾーニング・公共交通と自家用車の配置方針

現在の南口駅前広場前を通過している道路を廃止し、歩行者がグランドレベルで、安全・快適に駅とまちとを移動できる空間を確保します。

車両ロータリーはバス・タクシー用と自家用車用の2つに分離・拡張し、車両が安全・快適に使えるようにします。

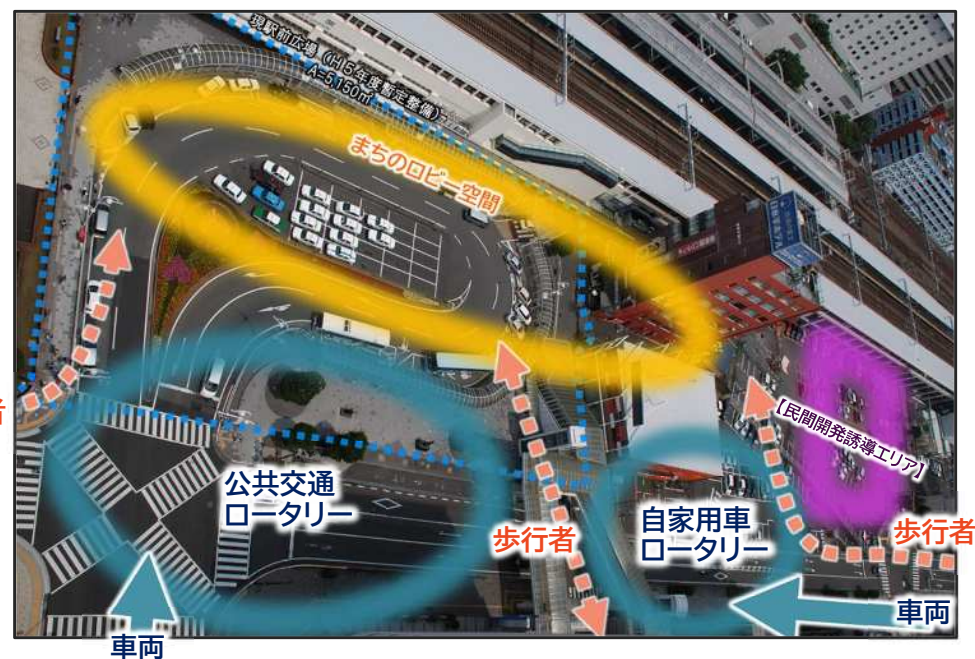
※ロータリーの配置の根拠については資料編参照

■ 南口駅前広場ゾーニング図 ※

※ゾーニング図：機能によりエリアを分けた図



■ 南口駅前広場ゾーニング図と現況との比較



- ・ 既存道路空間を広場に取り込み、歩行者動線を歩きやすいグランドレベルに確保するとともに、ゆとりある駅前広場を実現します。
- ・ 公共交通ロータリーと自家用車ロータリーを進入路から分離することで、混雑しにくい駅前広場を実現します。
- ・ 交通機能については、コンコース前に公共交通ロータリー、広場東側に自家用車ロータリーを配置します。

8 交通機能

将来の南口駅前広場には、下記の交通機能の整備を検討します。※各交通機能の詳細については資料編をご覧ください。

■路線バス乗降場



交通機能		現況	→	将来
路線バス	乗車場	2台		3台程度
	降車場			1台程度

■貸切バス乗降場



交通機能		現況	→	将来
貸切バス	駅前広場内	1台		-
	道路区域内	-		7台程度

■タクシー乗降場・タクシープール



交通機能		現況	→	将来
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
	プール	25台		15台程度

■自家用車及び障害者乗降場



交通機能		現況	→	将来	
自家用車	乗降スペース	7台		乗車スペース	15台以上
	障害者用	1台		降車スペース	3台程度
				1台程度	

■自家用車の混雑対策

対策1 利用スペースにゆとりを持たせ、長時間駐車を抑制します。
 現在の利用ピーク台数 222台/時間 ※現地調査より
 現在の平均利用時間 2.7分 ※車流データより
 利用台数を1.5倍した場合の必要台数
 $222台 \times 1.5 = 333台$
 $333台/時 \times 2.7分 \div 60分 = 15台$
 ※可能な限り15台よりもさらに確保します。

対策2 乗車スペースの増設に加え、降車専用スペース3台を確保します。

現在の降車利用ピーク台数122台/時間 ※現地調査より
 現在の想定降車利用時間 0.58分 ※車流データより
 3台の降車スペースで1時間に処理できる降車台数
 $3台 \times 60分 \div 0.58分 = 310台/1時間$

※障害者用乗降場の配置については、今後も引き続き各障害者団体と協議・検討していきます。

広場の機能（「まちのロビー空間」を構成する機能）

アンケート結果などを踏まえ、南口駅前広場の再整備において、「まちのロビー空間」を構成する機能を、「気軽に立ち寄れる憩いの機能」・「お出迎えの機能」・「人と文化の交流機能」としました。

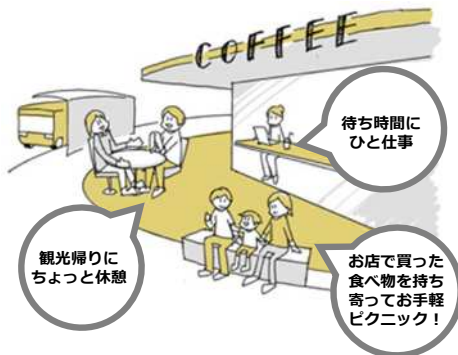
※利用者アンケートから分かる広場機能の需要については資料編をご覧ください。

- ・ 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。

お出迎えの機能



- ・ 広場利用者を地域のコンテンツでお出迎えする。
- ・ 地域の最新情報に気軽に触れられることで、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、まちなかへの回遊のきっかけとなる。

人と文化の交流機能

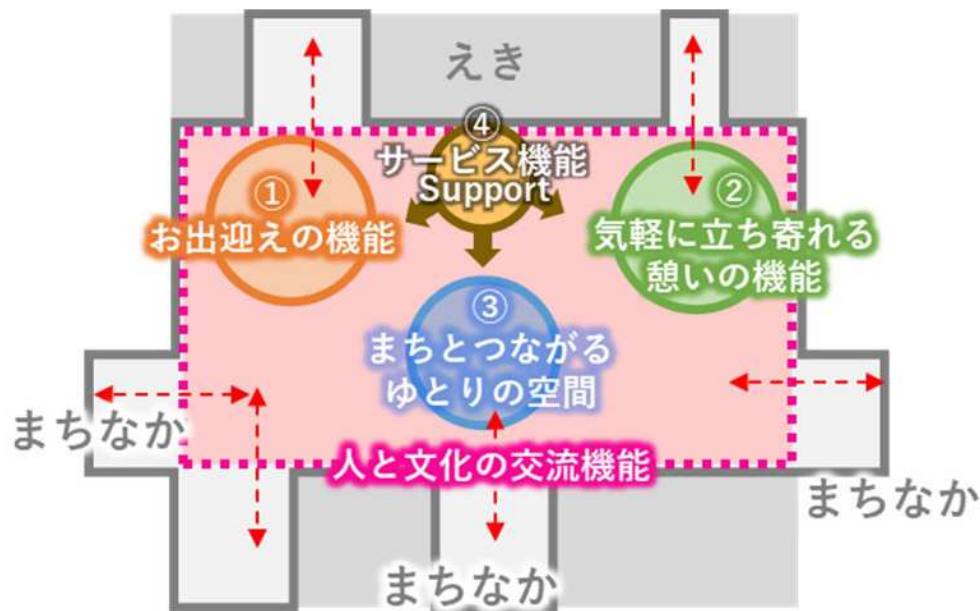


- ・ 広場利用者が自由に交流できる。
- ・ 地元の商店街や学校、企業等と連携し、多様な内容や規模のアクティビティが広場内で展開でき、広場利用者が地域により深く関わりたくなる。

10 広場機能の配置の考え方

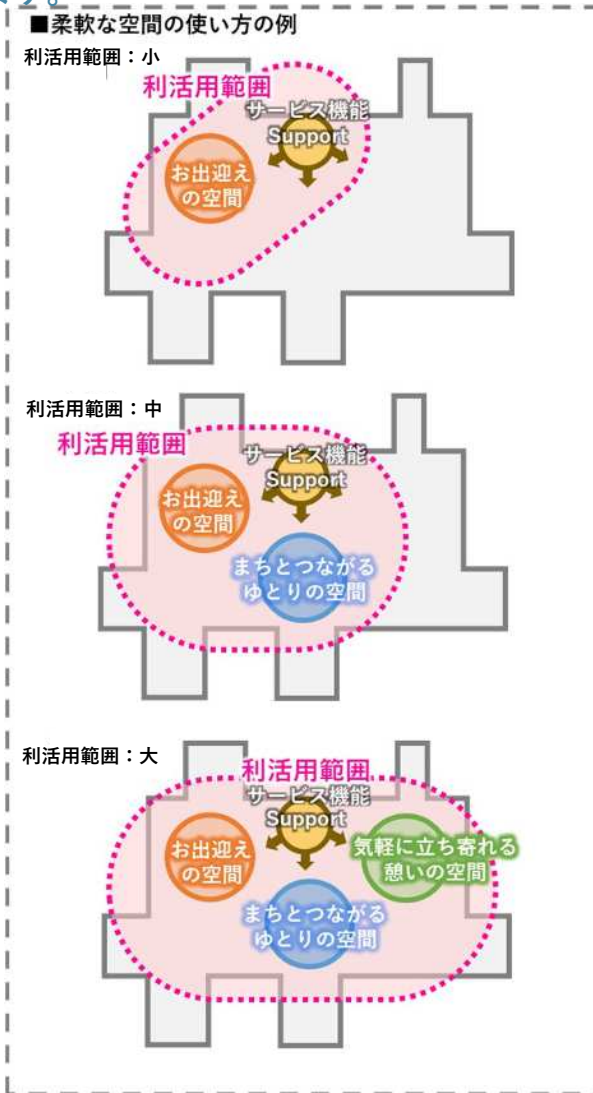
「お出迎えの場」、「気軽に立ち寄れる憩いの場」、「まちとつながるゆとりの空間」や、それぞれの場でのアクティビティを支援するサービス機能を配置し、これら全体で「人と文化の交流機能」を確保します。

また、人のための空間をグランドレベルに確保することで、利用しやすい空間とします。



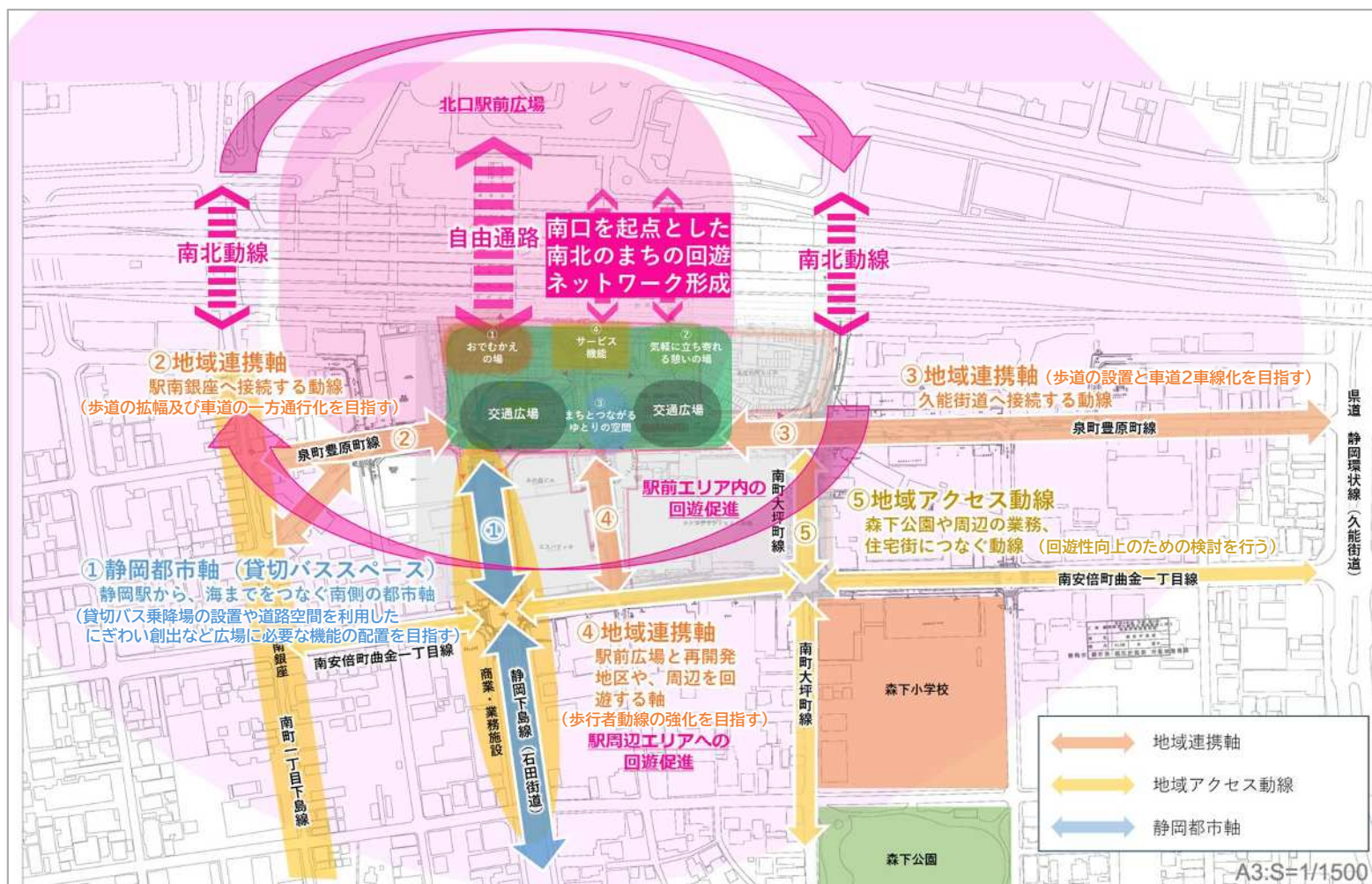
- ・ 予想される歩行者通行量や駅舎出入口との関係性から、開放感のある「お出迎えの機能」を駅コンコース前（①）に、「気軽に立ち寄れる憩いの機能」をASTY出入口前（②）に配置します。
- ・ 2つの広場の間に、駅前広場とまちなかをつなぎ、イベントや休憩等多様な使い方を可能とする「まちとつながるゆとりの空間」を配置します。（③）
- ・ 各空間における利活用をサポートするサービス機能（④）を導入します。
- ・ 「人と文化の交流機能」については、アクティビティの規模や内容によって多様な空間の使い方ができるよう、駅前広場全体で機能を担うものとします。
- ・ 雨に濡れずに歩いて行ける歩行者動線・乗換動線や滞留空間の屋根を検討していきます。
- ・ 持続可能でフレキシブルな駅前広場※を目指し、グランドレベルは可能な限り広場空間とします。また、その上空部分は立体利用による屋内施設の配置を検討していきます。

※持続可能でフレキシブルな駅前広場：堅牢な構造物等を極力減らし、社会情勢の変化に合わせ容易に形を変えられる駅前広場



11 周辺とのつながり

「人と文化の交流機能」をさらに高めるため、周辺地区とのつながりに配慮した計画を検討します。



- ・ 南口駅前広場整備を、駅南エリアの空間整備における基幹プロジェクトとします。
- ・ 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ます。
- ・ 駅前広場と街をつなぐ回遊動線の構築を目指します。

12 静岡駅南口駅前広場の将来の姿

※あくまで現時点での再整備案であり、実際の整備内容を確定するものではありません



■現況平面図

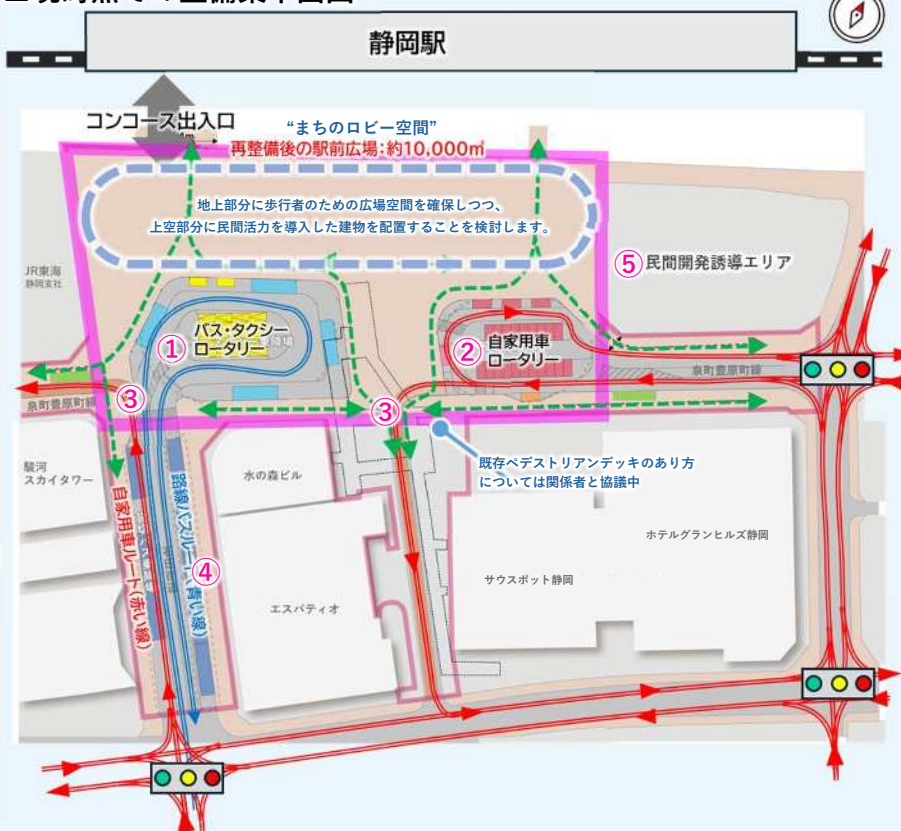


広場面積
約2倍

■現状の課題

- ① 自家用車・バス・タクシーがロータリー内で混在しており、特に自家用車が著しく混雑しています。
- ② 歩行者空間が狭く、バス・タクシーの待機列と混在しています。また、安心して待ち合わせや休憩できるような空間がありません。
- ③ 駅とまちがロータリーや道路で分断されており、駅から街に向かう歩行者動線が十分に確保されていません。

■現時点での整備案平面図



■再整備時の機能配置の考え方

- ① 公共交通（バス・タクシー）ロータリーをコンコース前に配置します。バス乗降場を増やすなどし、公共交通を使いやすくします。
- ② 自家用車専用ロータリーを新たに設置します。広場東側からのアクセスとし、降車場と乗車場を分離するとともに、利用可能台数を増やします。
- ③ 歩行者が駅からまちへと地上を自由に移動できる形とします。
- ④ 石田街道における自家用車の通行が減少するため、余剰となった道路空間を活用し、貸切バス乗降場やにぎわい創出などの広場に必要機能の配置を検討します。
- ⑤ 区画整理等の基盤整備により広場隣接地に民間開発を誘導します。

12 静岡駅南口駅前広場の将来の姿

※あくまで現時点での再整備案であり、実際の整備内容を確定するものではありません

イメージパースについて、
右の二次元コードより
動画がご覧になれます。



■イメージパース（広場上空より）



■イメージパース（広場南西上空より）



■イメージパース（広場北上空より）



■イメージパース（駅コンコース出入口より）



13 将来の姿の5つのポイント

ポイント1

広場の面積を現在の約2倍に広げます。
人と車がゆとりをもって
広場を利用できるようにします。

ポイント2

歩行者のための空間をつくります。
建物を配置するなどして、居心地が良く、にぎわいが
生まれる場所をつくります。

ポイント5

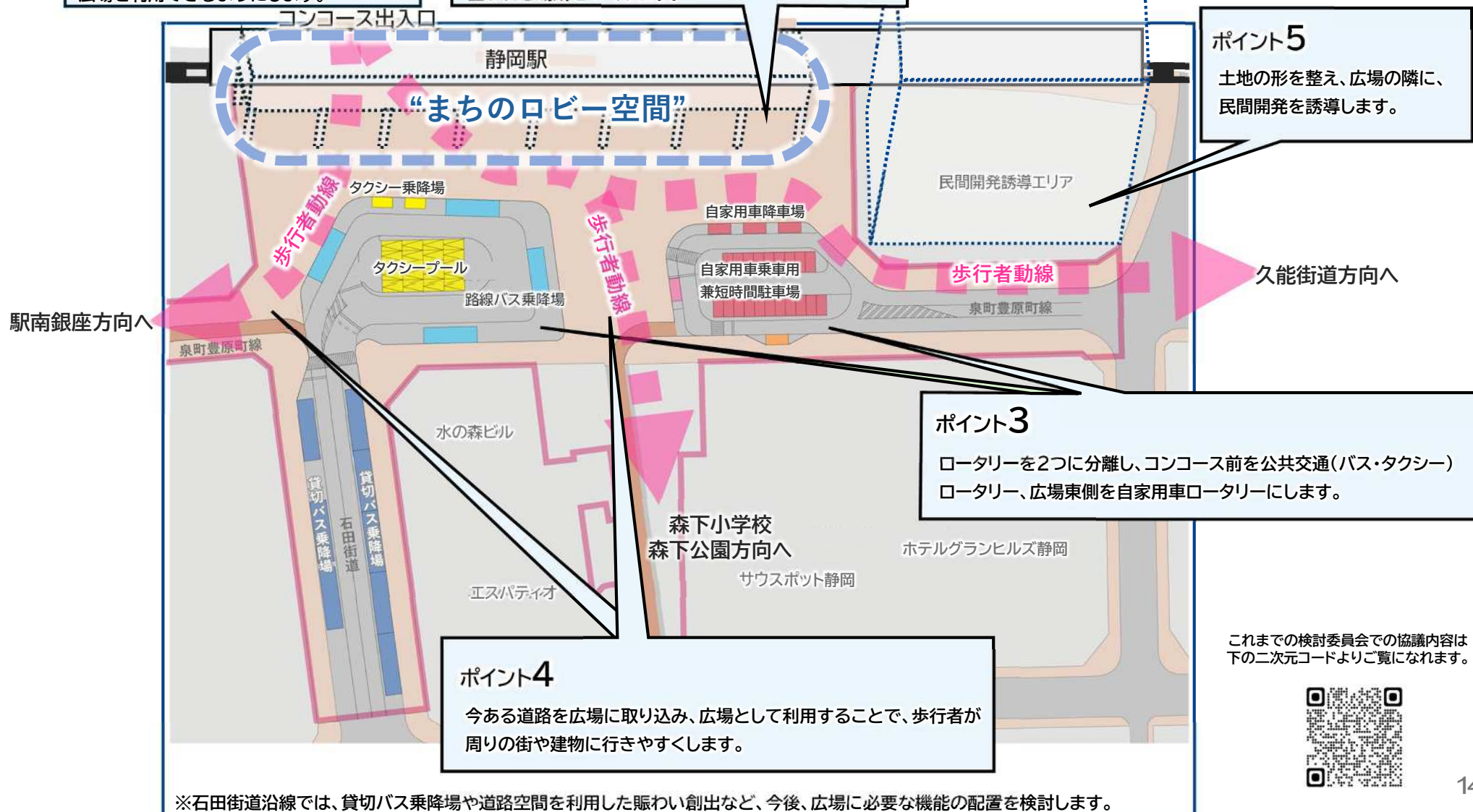
土地の形を整え、広場の隣に、
民間開発を誘導します。

ポイント3

ロータリーを2つに分離し、コンコース前を公共交通（バス・タクシー）
ロータリー、広場東側を自家用車ロータリーにします。

ポイント4

今ある道路を広場に取り込み、広場として利用することで、歩行者が
周りの街や建物に行きやすくなります。



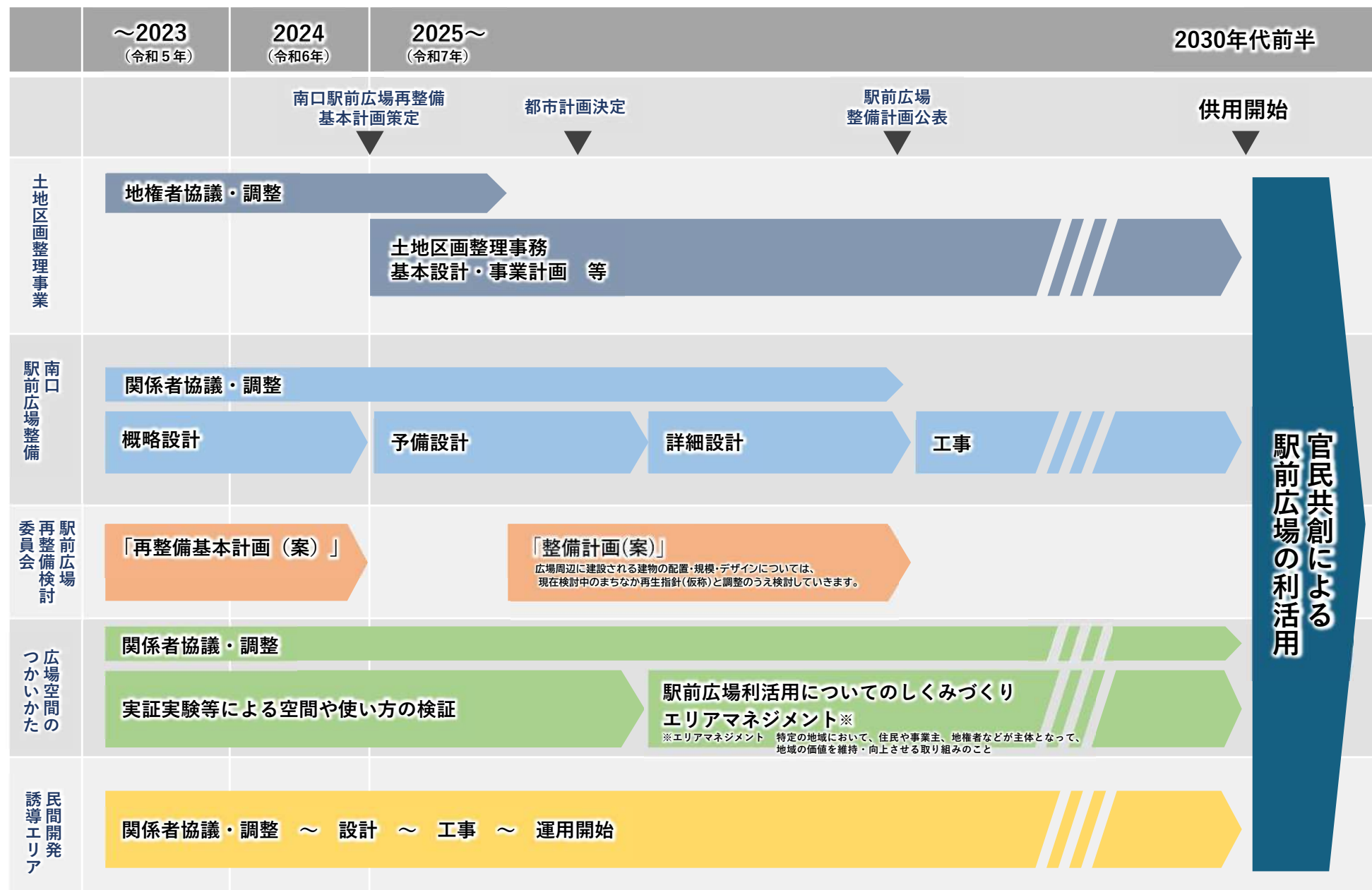
※石田街道沿線では、貸切バス乗降場や道路空間を利用した賑わい創出など、今後、広場に必要機能の配置を検討します。

これまでの検討委員会での協議内容は
下の二次元コードよりご覧になれます。



14 駅前広場整備のスケジュール案

※現時点でのスケジュール案であり、今後の検討や状況変化により変更することがあります。



静岡駅南口駅前広場再整備基本計画

資料編



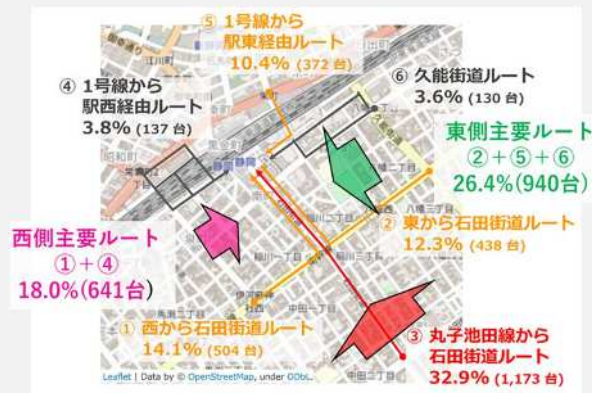
7 参考：公共交通ロータリーと 自家用車ロータリーの配置について

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られます。

■自家用車利用者の推定居住地



■自家用車のルート分布



出典：令和5年度 静岡駅周辺の交通実態分析より

- 南口駅前広場における自家用車利用者の推定居住地は駿河区西部が最も多くなっていますが、一方で駿河区東部、葵区、清水区といった東方面からの流入が50%以上あります。
- 自家用車ルート分布において、【丸子池田線から石田街道ルート】の利用が最も多いことがわかりましたが、【東西から石田街道ルート】や【1号線から駅東経由ルート】の利用者も多く、利用者の動線が、ある程度分散していることがわかります。

西側ロータリーの特徴

- ・駅コンコース出入口に近い。
- ・現在と同様、石田街道からアクセスできる。
- ・駿河区西部（石街道より西側）からのアクセス性が高い。
- ・道路空間を貸切バスの乗降に使用した場合、貸切バスが方向転換のためロータリーに進入する。

東側ロータリーの特徴

- ・駅コンコース出入口から遠い。
- ・高度利用想定エリアに近い。
- ・現在とは異なり（都）黒金石田線からのアクセスとなる。
- ・葵区からのアクセス性が高い。

交通機能配置についてコンコース前に公共交通、広場東側に自家用車を配置します。

- 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多く、公共交通ロータリーをコンコース前に配置することで、利用者の利便性が総合的に向上すると考えられます。
- 自家用車利用者の出発点は比較的分散しており、どちらのロータリーでも総合的な利便性に差がないと考えられます。

整備後の車両の流れについて、交通シミュレーションを実施しています。静岡市公式ホームページの静岡駅南口駅前広場再整備検討委員会ページ内第4回会議配布資料よりご覧いただけます。これまでの検討委員会での協議内容は右の二次元コードよりご覧になれます。



■公共交通と自家用車の利用人数・利用台数

	公共交通（バス・タクシー）	自家用車
利用人数	【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	【平日】2,402人 【休日】2,456人
利用台数	【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	【平日】2,068台 【休日】1,953台

出典：令和3年度 市実施交通量調査

8 参考：交通機能

■自家用車乗降場

自家用車乗降場の現況

- 右図の赤点線で囲われた、駅前広場内のロータリー東側、JR東海静岡支社前及び、周辺道路上で乗降が見られ、非常に混雑しています。

ロータリーの内外で送迎している車両の台数調査

- 乗車数ピークは19時台 121人/時間、100台/時間
- 降車数ピークは7時台 146人/時間、122台/時間
- 乗車と降車のピークが同時に発生した場合、**1時間に267人、222台の車**がロータリーを利用すると考えられます。

車流データ分析による自家用車の平均停車時間

- 車流データ分析によると利用者の平均停車時間は**2.7分**でした。

現在の利用量から導く計算上の乗降場の必要台数

- 222台/時×2.7分÷60分=10台

「10台確保したとしても、現状を見ると、混雑してしまうのではないかと」

→現在は、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。

対策1

- 利用スペースにゆとりを持たせ、長時間駐車を抑制します。
例：50%のゆとりを持たせた場合
222台×1.5=333台
333台/時×2.7分÷60分=15台以上 ※可能な限りさらに確保します。

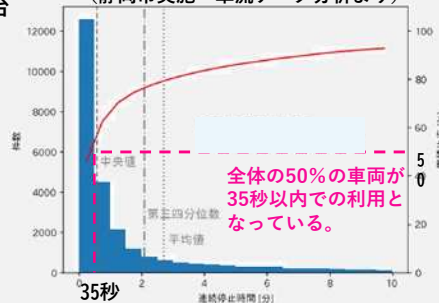
対策2

- 乗車スペースの増設に加え、**降車専用スペース3台**を確保します。
3台のスペースで1時間に処理できる降車台数
3台×60分÷0.58分=310台/1時間

参考：車流データ分析による送迎車両の停車時間

- 利用者の50%は停車利用35秒（0.58分）以内で利用しており、降車利用と想定されます。

静岡駅周辺での送迎車両の停車時間の分布図
(静岡市実施 車流データ分析より)



◎自家用車の利用状況



現在の自家用車乗降場



JR東海静岡支社前

交通機能		現況	計画指針による計算	将来	
自家用車	乗降スペース	7台	12台	乗車スペース	15台以上
	障害者用	1台	1台	降車スペース	3台程度
				1台程度	

※「計画指針」とは：「駅前広場計画指針」を指す。鉄道駅の駅前広場を対象として、広場の計画に必要な機能や施設量の算定方法などを示すガイドライン。
各交通機能の利用者数等から必要な乗降場の台数を算定することができる。

8 参考：交通機能

■路線バス乗降場

路線バス乗降場の現況

- 乗降場 2 台 【みなみ線（内回り/外回り）・石田街道線】
- 2 路線 3 方面の路線バスが 2 台の乗降場で発着しています。

路線バス乗降場の利用上の課題

- 待合スペースが混雑しています。
- 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。
- バス事業者からは降車場や待機スペースがないため、定時性の確保が難しいといった意見があります。



交通機能		現況	計画指針 による計算	→	将来
路線 バス	乗車場	2台	3台		3台程度
	降車場		1台		1台程度

路線バスの将来必要台数の設定

- 南口駅前広場を利用している路線バスは、2路線3方面であり、分りやすさや利便性向上の観点から広場再整備時には乗車場3台程度の確保を目指します。
- 路線バスの定時性確保のため、広場再整備時には降車場1台程度の確保を目指します。

■貸切バス乗降場

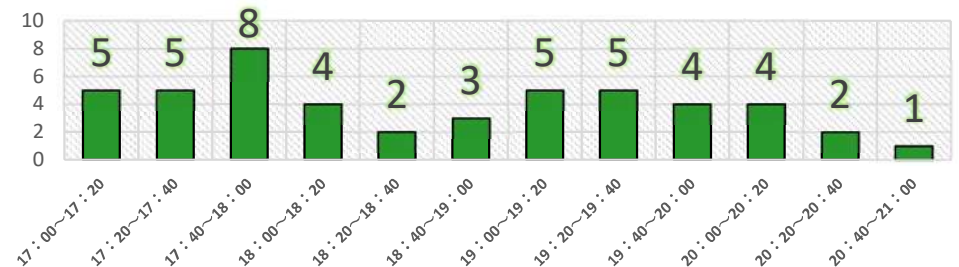
貸切バス乗降場の現況

- 臨時バス乗降場が北口に 1 台、南口に 1 台しかありません。
- 北口ではロータリー内及び国道 1 号沿いで高速バスの乗降が行われています。
- 南口は石田街道沿いで、観光バスを中心に乗降が行われています。
- 実態調査によると、1 日あたり 70 台以上のバスが利用しており、夕方が最も利用されています。



交通機能		現況	計画指針 による計算	→	将来
貸切 バス	駅前 広場内	1台	- (算定式なし)		-
	道路 区域内	-	- (算定式なし)		7 台程度

17:00～21:00における20分毎の停車台数 ■ 停車台数：当該時間内に停車した延べ台数（別時間と重複あり）



貸切バス乗降場の利用上の課題

- 道路上を無秩序に利用しているため、場所取りにより長時間駐車が常態化しています。
- 利用者がどこで乗車待ちしていいかわからないといった声があります。
- バス利用者が沿線建物内のトイレ等を利用してしまう。といった意見があります。

貸切バスの将来必要台数の設定

- 再整備後の広場面積には限りがあることに加え、貸切バスは利用者が限定されるため、駅前広場内に乗降機能を設けるのではなく、道路空間の有効活用による機能確保を目指します。
- 貸切バスについては、実態調査のピーク時の停車台数を参考にしますが、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、設置台数を可能な限り少なくしていくため、広場整備時にはまず乗降場7台程度の確保を目指します

8 参考：交通機能

■タクシー乗降場・タクシープール

タクシー乗降場・タクシープールの現況

- ・駅コンコースに最も近い場所に、タクシー乗降スペースがあります。
- ・ロータリー中央部分に25台のタクシープールがあります。

タクシーの将来必要台数の設定

- ・駅前広場計画指針による計算では、利用者人数からタクシー乗車場1台、降車場1台、タクシープール15台となります。
- ・タクシープールについて、利用状況調査での最大利用台数は15台です。
- ・広場再整備時は乗車場1台程度、降車場1台程度、タクシープール15台程度の確保を目指します。



交通機能		現況	計画指針 による計算	→	将来
タクシー	乗車場	1台 (待機2台)	1台		1台程度
	降車場	2台	1台		1台程度
	プール	25台	15台		15台程度

■障害者乗降場

障害者用乗降場の現況

- ・平日22台/日、休日34台/日が利用しており、時間最大利用台数は休日19時～20時の6台です。
- ・自家用車乗降場が隣接しているため、障害者乗降場を自家用車が利用している可能性があります。

各障害者団体から頂いたご意見（抜粋） 静岡市障害者協会・静岡市ろうあ協会・株式会社まな視覚サポートなごみ・特定非営利活動法人静岡光の家・特定非営利活動法人静岡県補助犬支援センター・みんなのセンター

- ・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たい。
- ・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を重要としてほしい。
- ・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を設置してほしい。
- ・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してほしい。

利便性向上のための方策の例

- ・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ります。
- ・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ります。
- ・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ります。
- ・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になります。

※障害者用乗降場の配置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、今後も引き続き検討を実施していきます。

■駐輪場

- ・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、南口駅前広場整備の際の駐輪場新設は想定していません。

※5箇所のピーク時余力率：19.8%（約692台）令和5年度データ

今後、分りやすい案内など、効率的に駐輪場を使えるような検討を進めていきます。



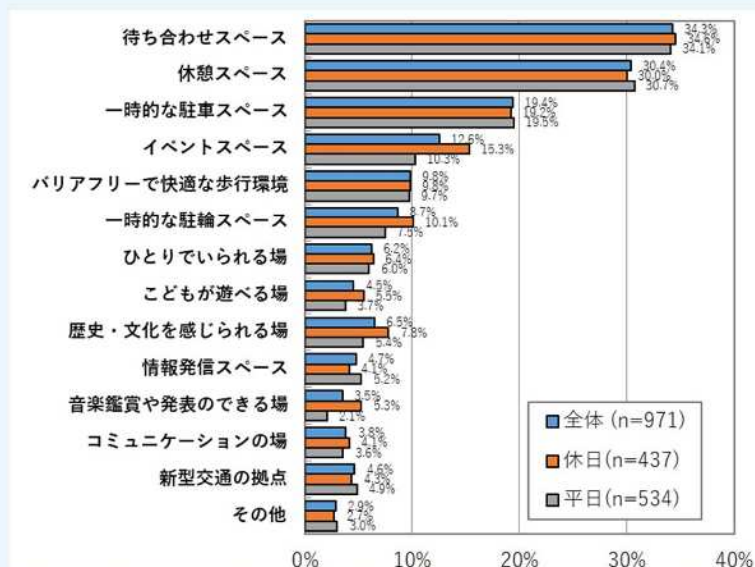
9 参考：広場の機能(南口駅前広場利用者の声)

南口駅前広場利用者の声を聴きました。機能として、待ち合わせスペース・休憩スペース・一時的な駐車スペースが、施設として、屋根、ベンチ、オープンカフェなどが欲しいとする回答が多くありました。

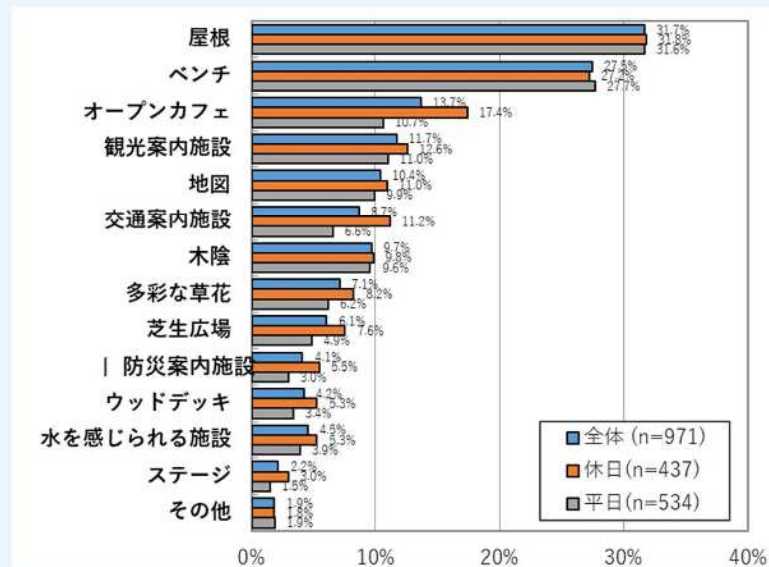
■求められる広場機能について(南口駅前広場利用者の声)

令和5年に実施した南口駅前広場利用者アンケートでの「広場にあつたらいいと思う機能・施設」等のアンケートを実施しました。機能として、待ち合わせスペース、休憩スペース、一時的な駐車スペースが、施設として、屋根、ベンチ、オープンカフェなどの回答が多くありました。

○静岡駅南口駅前について、あつたらい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、あつたらい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)

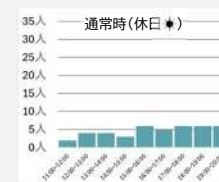
- ・ 休憩スペースを設け、散歩中に休憩したい
- ・ ギターの弾き語りができるスペース
- ・ 地域活性のためのイベント広場を広く設けてほしい(発表の場)
- ・ お祭りに参加したい
- ・ チョットしたイベントとか出来れば良い
- ・ コンサート鑑賞などできたら良いと思う
- ・ フリーマーケットに参加したい
- ・ スマホを使ったスタンプラリーイベントをやってほしい
- ・ プロジェクションマッピング
- ・ コミュニティーの場所を設け、運動や話し合いをしたい
- ・ エスパルス、ベルテックスを応援する活動
- ・ 海鮮系のイベント
- ・ イルミネーション
- ・ お子さんと一緒に遊べ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

9 参考：広場の機能 (現駅前広場の利活用社会実験「えきなんトライアル」)

将来できるロビー空間の利活用に向け、広場の使い方の可能性を探っています。

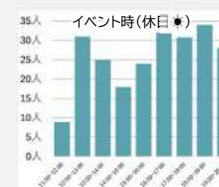


■広場利用人数の変化



令和4年6月24日~28日に実施した広場利用調査

約6倍



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 (一部)

- ・非日常感があっていい！
- ・駅南が盛り上がっているのが嬉しい！
- ・外でお酒が飲めるのが新鮮だった！
- ・今度は飲み会とかで利用したい！
- ・芝生が敷いてあってオシャレ！
- ・駅南銀座と一体で盛り上がれると嬉しい！

- ・日差しが強いから日影が欲しい
- ・イスや机がもっと欲しい
- ・芝生を複数力所に設置するのはどうか

令和6年度に5回実施しており
今後も継続的に実施していく

10 参考：屋根の他都市事例 (移動・乗換の動線の屋根、滞留空間の屋根)

移動・乗換の動線の屋根



滞留空間の屋根

