

## 第 3 回 静岡駅南口再整備検討委員会

---

令和 6 年 3 月 28 日

市街地整備課 静岡駅周辺整備係



## 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年度 第4回議題 ・必要な広場機能と使い方・広場と周辺街区との連携



R6年度 第5回議題 ・今後の駅前広場での取り組み  
・再整備基本計画まとめ

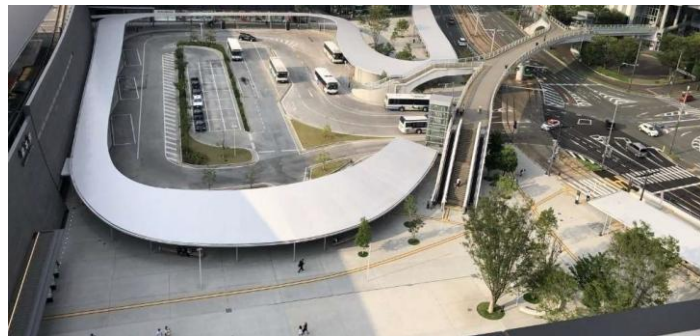
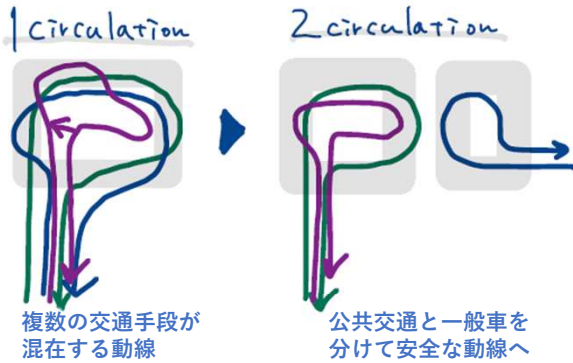
# 前回の振り返り

## 目指す方向性

### 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

公共交通の利便性向上や駅へのタッチポイントのスムーズな確保を目指し、広場空間の拡張により、交通機能を結びなおし、新たな歩車共存空間を創出します。

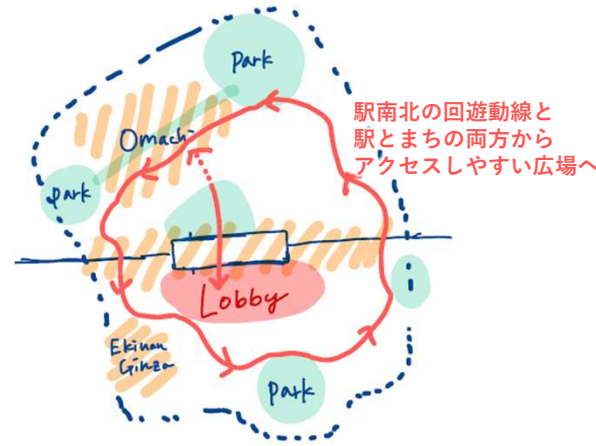
- 交通機能の分離と再配置
- 将来モビリティや社会変化等へ柔軟に対応できる空間の確保
- 駅前ロータリーから駅前広場への再編



### 2. 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

駅周辺に普段から訪れる市民の居場所となり、鉄道での来街者をおもてなしできるロビー空間を創出します。

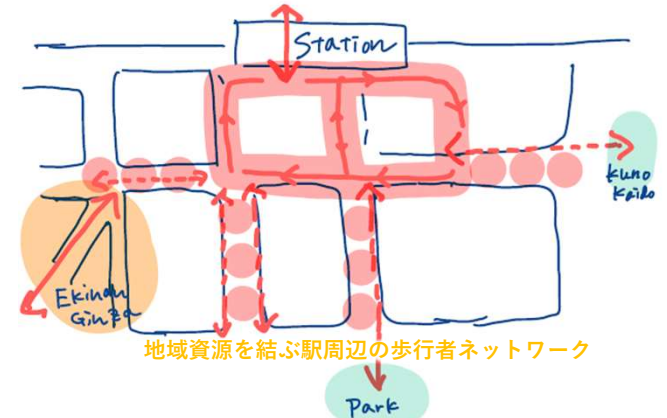
- まちの顔として、静岡の地域性を感じられる明るい設え
- 気軽に立ち寄れる多目的な滞留空間の整備
- 市民含む多様な主体が気軽に参加できる広場利活用の仕組みづくり



### 3. 駅と周辺街区をつなぎ、「歩行者に優しい、えきまち空間」へ

駅前からまちへつながる広場内の歩行者動線をつくり、周辺街路と連携した面的ネットワークの形成を目指します。

- 周辺施設と地上レベルでシームレスにつながるわかりやすく、歩きやすい歩行者動線の確保
- 駅前広場に接続する道路の歩行者空間の充実化

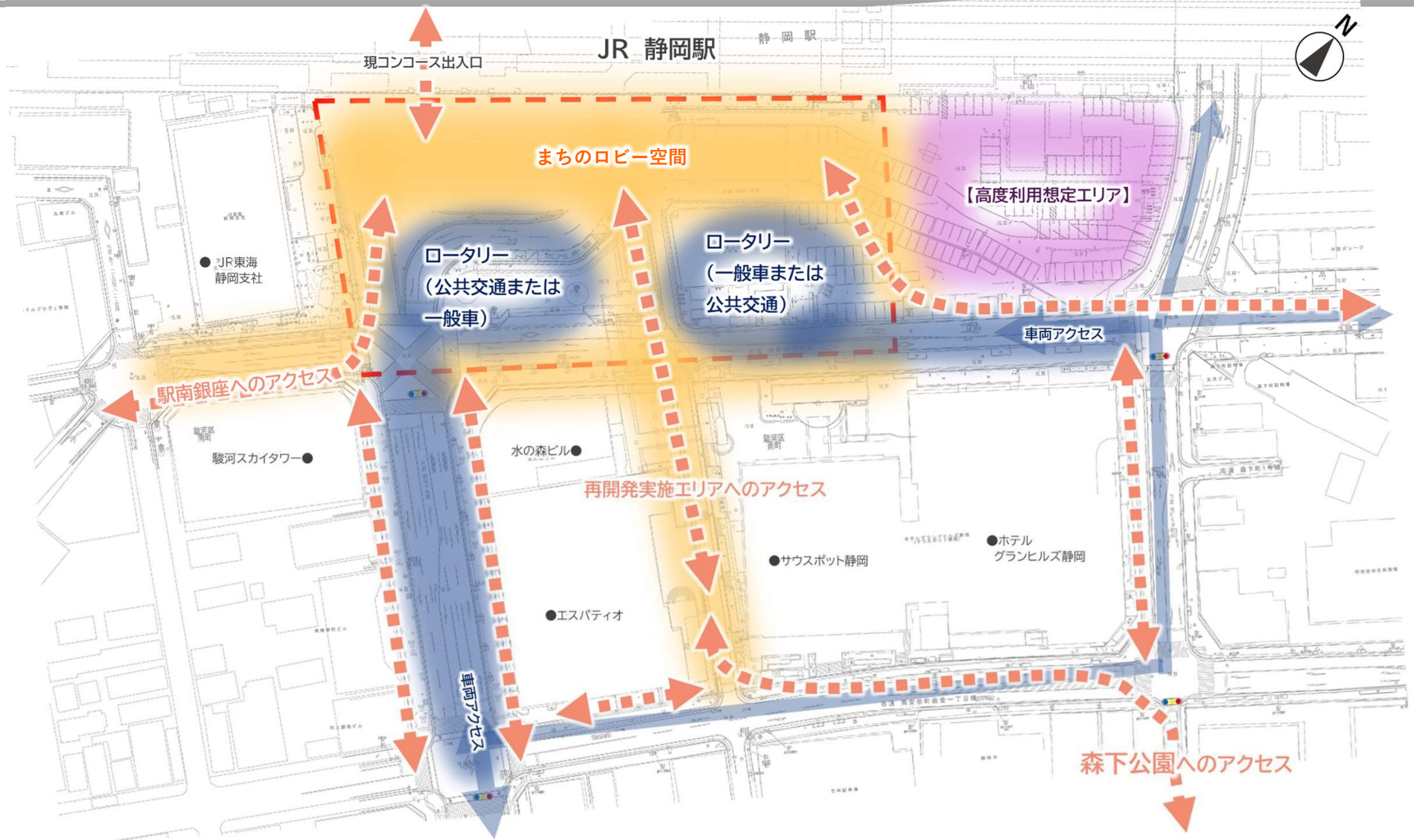


## コンセプト (案)

地域にひらかれ、誰もがまちあえる、“未来につながるまちのロビー”へ



# 前回の振り返り



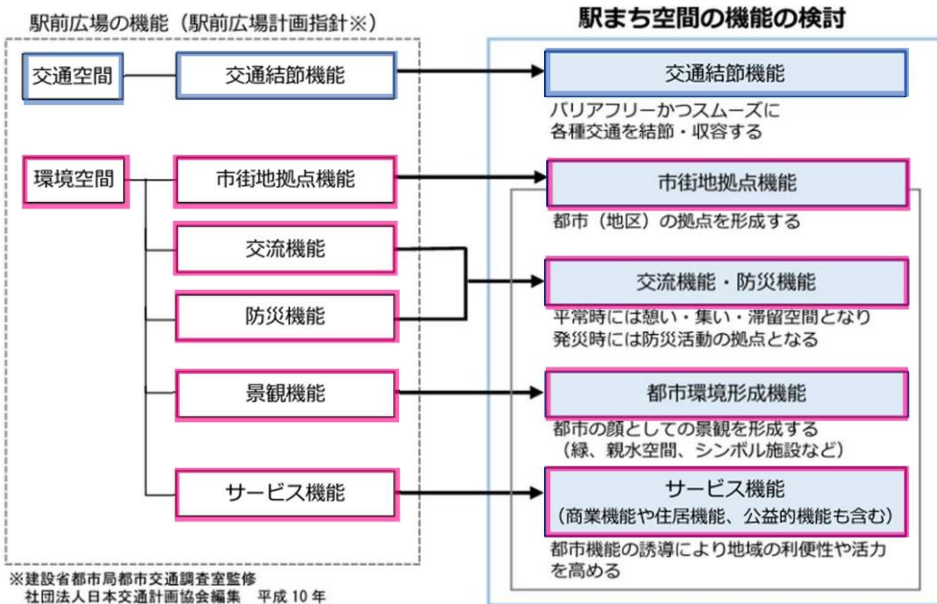
既存道路空間を活用しながら、ダブルロータリーとすることで、歩行者、自動車のための空間を確保し、目指す方向性実現につなげる



# 駅前広場に必要機能の整理と検討フロー

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る。

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を“**駅まち空間**”と称し、“**駅まち空間**”全体でまちなかの必要な機能を確保していくことが重要と考えられている。



(出典：駅まち再構築事例集)

## ■駅まち空間における一体的なアセットのイメージ



(出典：駅まちデザインの手引き)

## 静岡駅南口駅前広場周辺に想定される交通機能

- バス乗降機能
- 貸切バスの乗降機能
- タクシー乗降・待機機能
- 一般車送迎機能
- 次世代交通の乗降機能
- 歩行者導線



コンパクトなロータリー



プールの別の場所に設けたタクシー乗り場

## 静岡駅南口駅前広場周辺に想定される広場機能

- 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



駅前に拡がる歩行者空間

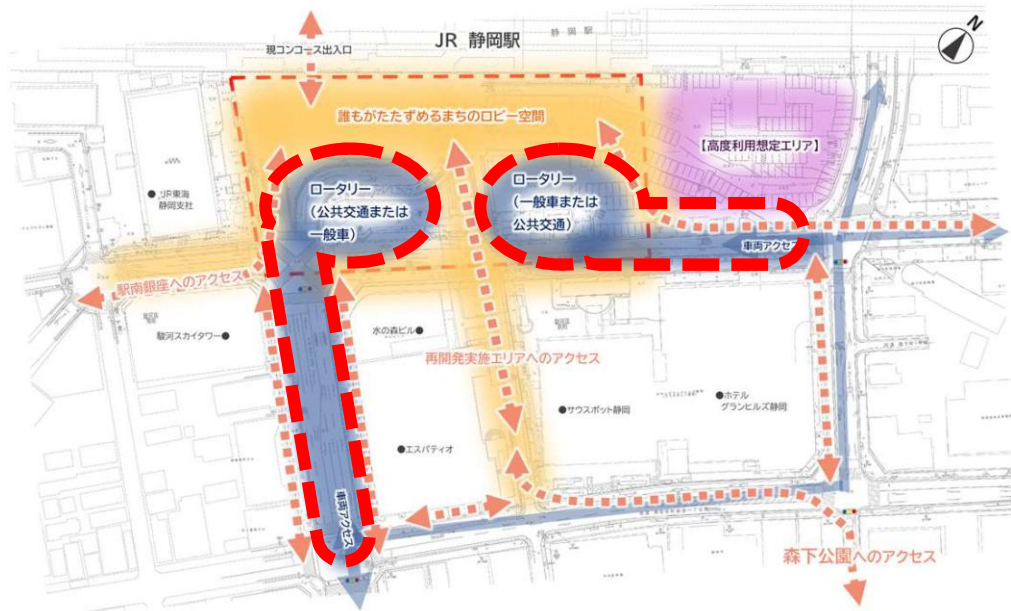


賑わい空間として利活用される駅前広場

【本日の論点】

論点① 将来の南口駅前広場の交通機能の考え方

論点③ 東西ロータリーの交通機能配置



論点①

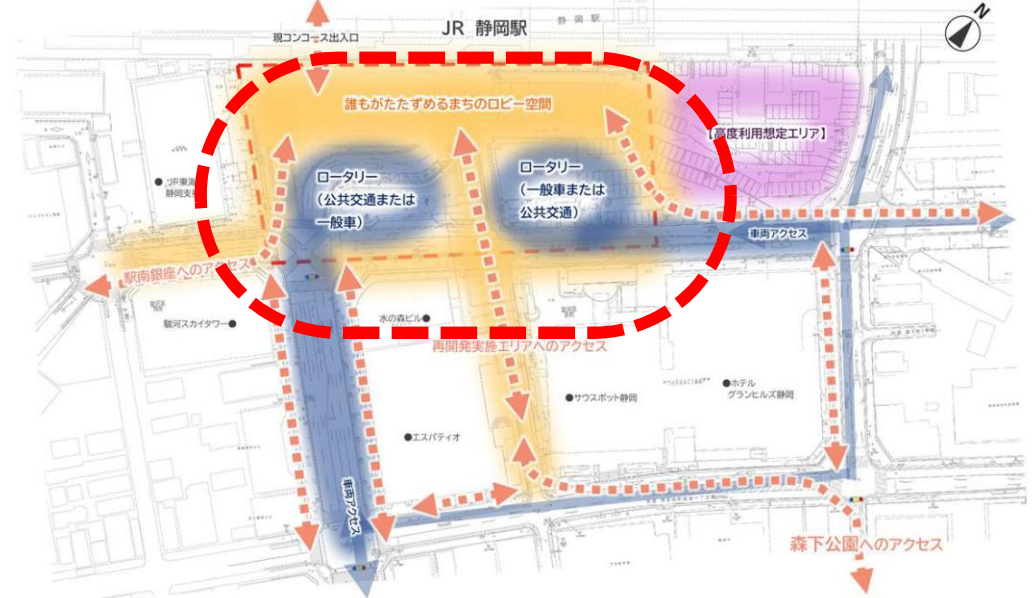
静岡駅南口の駅前広場の交通機能について整理し、各交通手段として必要な施設規模を算出した。それをもとに、南口の交通施設の考え方について、議論を行う。

論点③

東西の交通ロータリーにおいて、公共交通と一般車の配置を比較し、議論を行う。

論点② 駅前広場の空間構成方針

参考 「駅南地区」の交通の在り方



論点②

将来の駅前広場の空間構成方針について、今回は交通機能の配置と歩行者動線の確保、広場空間のゾーニングについて議論を行う。

※ 広場機能、広場の使い方については、第4回で改めて意見交換を行う。

参考

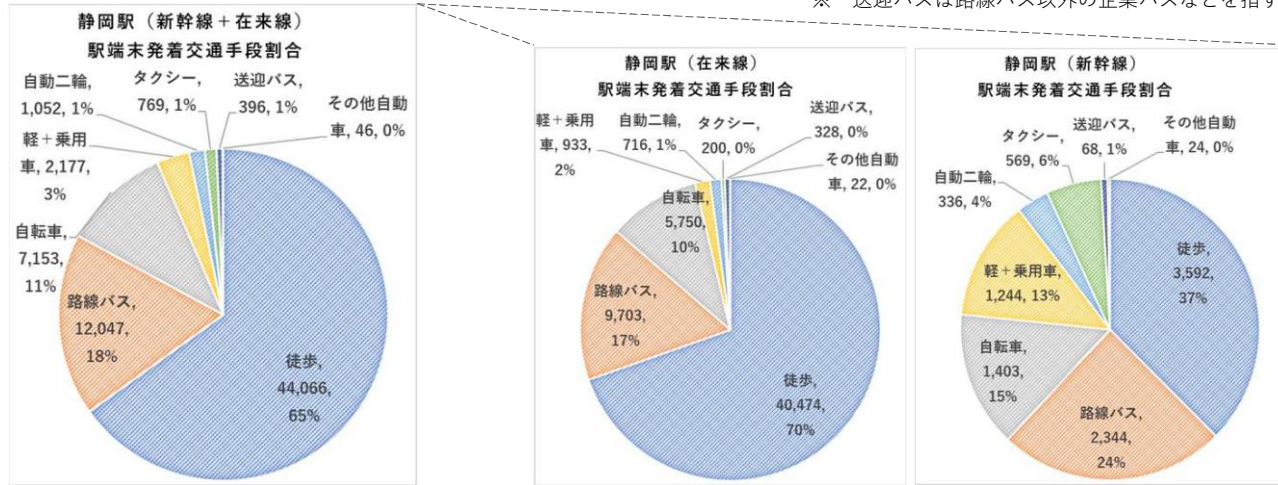
論点①～③を踏まえ、南口駅前広場再整備後の「駅南地区」の交通の在り方について意見交換を行う。



# 論点① 静岡駅南口における各交通手段の利用状況

## ●静岡駅利用者の駅⇄まちを移動する際の交通手段の割合

※ 送迎バスは路線バス以外の企業バスなどを指す

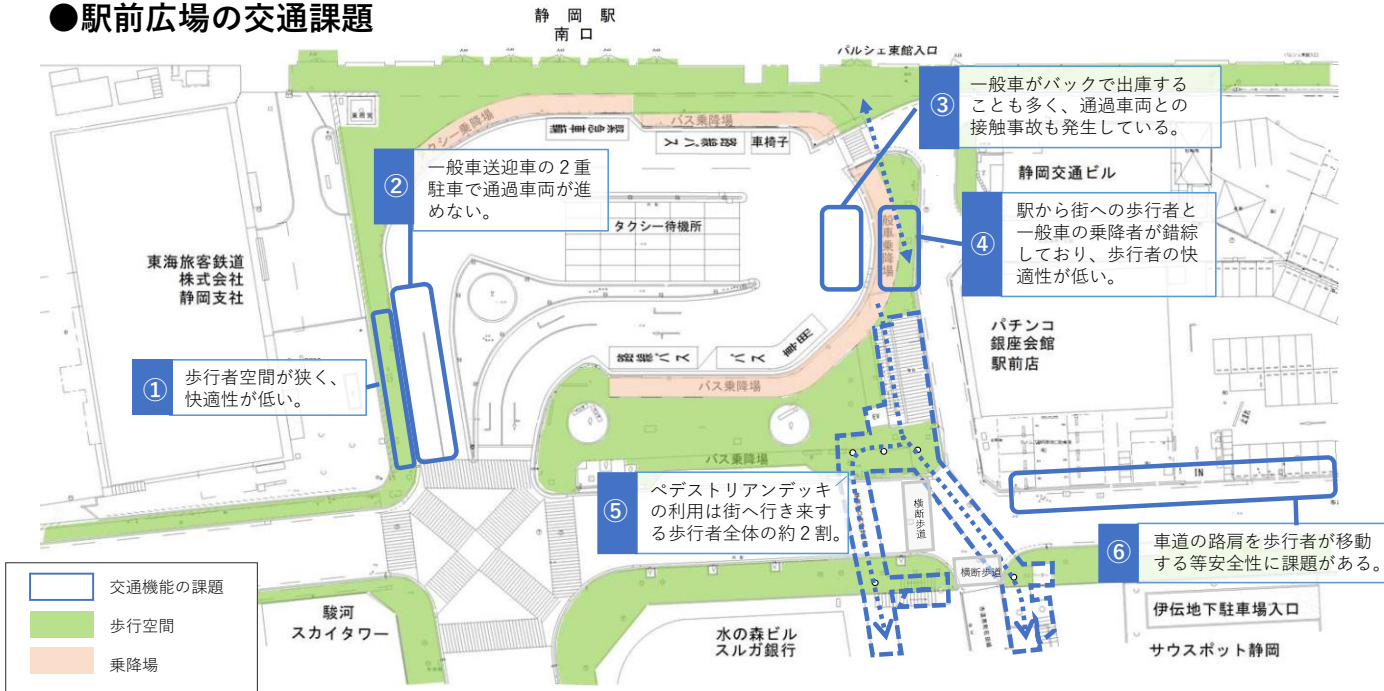


出典：H24パーソントリップ調査

## ●南口交通量調査結果 令和3年11月 6時～23時（17時間）

		利用人数	利用台数	一台当たり利用者
平日	バス	5,030人	181台	27.8人/台
	タクシー	1,345人	996台	1.4人/台
	一般車	2,402人	2,068台	1.2人/台
休日	バス	2,114人	112台	18.9人/台
	タクシー	910人	664台	1.4人/台
	一般車	2,456人	1,953台	1.1人/台

## ●駅前広場の交通課題



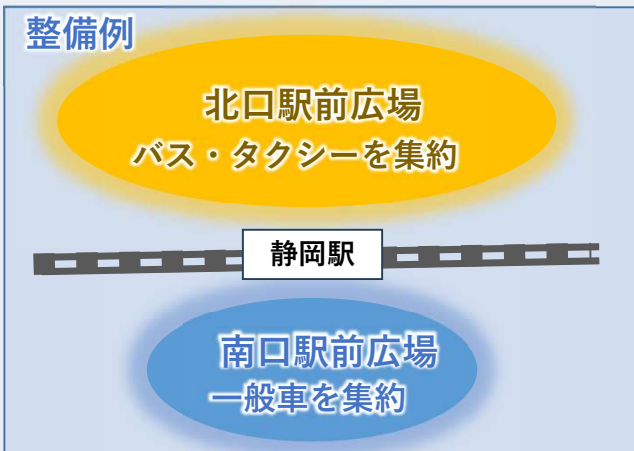
## 南口駅前広場の交通課題のまとめ

- 南口駅前広場利用者の多くが徒歩で移動しているにもかかわらず、歩行空間が狭いため、歩行者の快適性が低く、バス乗車待ちの列との錯綜が起こっている。
- 一般車乗降場が混雑し、バックでの出庫や二重駐車等により、一般車同士の輻輳だけでなく、公共交通の運行の支障となっている。



完全集約型

整備例



【考察】

来街者には分かりやすい配置であり、効率的に広場空間を利用できる可能性がある反面、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などを考慮すると、**タクシーや一般車の送迎機能は北口、南口の両方で確保**したほうが利用者の利便性が高いと考えられる。

超長期的に見て社会構造が大きく変化した場合、有効な整備となる可能性は否定しないが、**現時点で、有効な交通機能配分とは言い難い**と考えられる。

【現時点での評価】 ×

部分集約型

整備例



【考察】

バスを利用する来街者には分かりやすい配置であり、南口駅前広場において広場空間をより広く取れる可能性がある反面、すべてのバス路線を北口に集約すると、**駿河区から駅へのアクセスに時間を要するため、駅周辺の南北交通軸の整備が必要**と考えられる。また、**北口のバスロータリーは既存路線で飽和**しているため、北口駅前広場の再整備が必要となる。

長期的に北口駅前広場の再整備及び周辺の再編を考慮すると、**一定の評価ができる整備手法**と考えられる。

【現時点での評価】 △

機能分散型（現況ベース）

整備例



【考察】

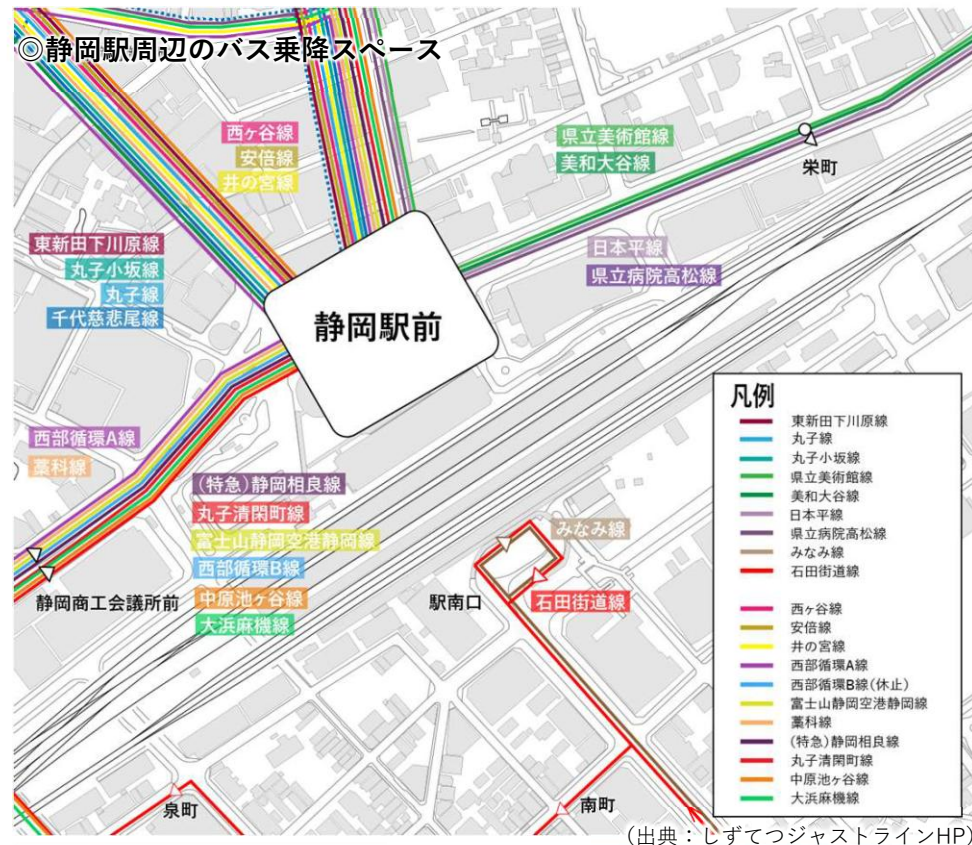
静岡駅の南北両方に市街地が広がっていることや、新幹線駅であること、現在の北口の状況等を考慮すると、現在の交通機能を**北口、南口の両方で確保**していくほうが利用者の利便性が高いと考えられる。

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、部分集約型について検討していく。

【現時点での評価】 ○

# 論点① 静岡駅南口の将来の交通機能【路線バス】

## ■静岡駅周辺のバスの発着状況について ※運行時間6時台～22時台



## ●北口駅前広場現況

乗降場 15台 広場外乗降場 1台 待機場所6台

- 大浜麻機線
- 中原池ヶ谷線
- 丸子清閑町線
- 藁科線
- 石田街道線 ※土日1本
- こども病院線
- 唐瀬線
- 上足洗線
- 北街道線
- 東部団地線
- 水梨東高線
- 竜爪山線
- 中部国道線
- 丸子小坂線
- 丸子線
- 東新田下川原線
- 牧ヶ谷線
- 用宗線
- 井の宮線
- 美和大谷線
- 西部循環線
- 千代慈悲尾線
- 安倍線
- 西ヶ谷線
- 県立病院高松線
- 中原池ヶ谷線
- 日本平線
- 県立美術館線
- 富士山静岡空港静岡線
- 特急静岡相良線
- 駿府浪漫バス

## ●南口駅前広場現況

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る。

### 路線バス利用上の課題

- 待合スペースが混雑している。
- みなみ線の内回り/外回りが乗車時に分りにくい。
- 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。

## 将来の必要施設量

- 駅前広場計画指針※ による計算では、利用者数等からバス乗車場3台、降車場1台となる。

※ 駅前広場計画指針 鉄道駅の駅前広場を対象として、広場の計画上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。

- 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す。

施設項目		現況施設量	計画指針による計算		将来の施設数
路線バス	乗車場	2台	3台	→	3台程度
	降車場		1台		1台程度



# 論点① 静岡駅南口の将来の交通機能【貸切バス】

## ■ 静岡駅周辺の貸切バスの発着状況について



### ● 現況

- ・北口側、南口側の両方で路線バス以外の高速バスや観光バスの乗降が行われている。
- ・南口側は石田街道沿いにて、観光バスや送迎バスを中心に乗降が行われている
- ・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る。

### ● 実態調査の結果

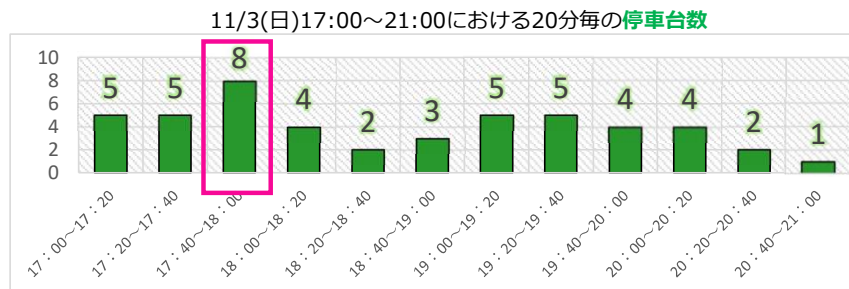
【貸切バス停車台数調査日時】 ※ 調査は10分間隔で実施

- ・令和元年11月1日(金) 17:00 ~ 令和元年11月2日(土) 10:00
- ・令和元年11月2日(土) 17:00 ~ 令和元年11月3日(日) 10:00
- ・令和元年11月3日(日) 17:00 ~ 令和元年11月4日(月) 10:00



### < 南口駅前広場における貸切バスの停車状況 >

調査期間のうち、最も利用台数が多い日は11/3(日) 【11/1(金): 41台/日 11/2(土): 70台/日 11/3(日): 73台/日 ※全地点合計値】



■ 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)  
※ A・B・Cの全地点合計値

## 将来の必要施設量

- ・ 貸切バスについて、実態調査のピーク時の停車台数を参考に、広場再整備時にまずは乗降場8台程度の確保を目指す。
- ・ 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す。

施設項目		現況施設量	計画指針による計算	→	将来の施設数
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)		8台程度



# 論点① 静岡駅南口の将来の交通機能【タクシー】

## ◎タクシーの利用状況



## ●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る。
- ・ 交通島部分に25台のタクシープールがある。

## ●実態調査の結果

### 乗降場の利用状況

- ・ 利用者調査によると、休日より平日の方が利用者が多い。
- ・ 乗車数ピークは22時台／108人（平日）
- ・ 降車数ピークは17時台／71人（平日）  
（平均乗車人数1.4人/台）
- ※ 利用者のピーク時間とタクシー供給量の差等から、タクシー待ちの発生と利用状況のピークは異なる。

### タクシープールの利用状況

- ・ R4年12月28日～R5年1月5日及びR6年3月8日～R6年3月12日の調査において、現タクシープール内の15分ごとのピーク駐車台数を調査した。
- ・ **瞬間最大利用台数は15台**

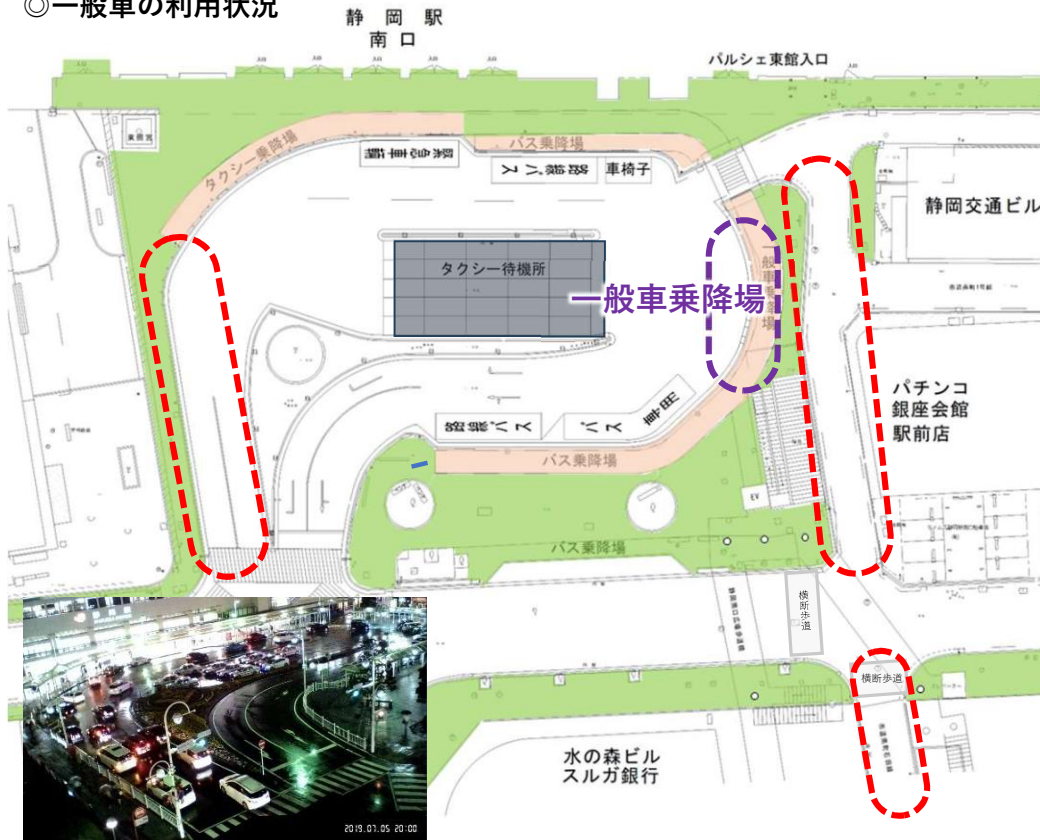
## 将来の必要施設量

- ・ 駅前広場計画指針による計算では、利用者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台である。
- ・ 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台である。
- ・ 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す。

施設項目		現況施設量	計画指針による計算	→	将来の施設数
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

# 論点① 静岡駅南口の将来の交通機能【一般車】

## ◎一般車の利用状況



## ●現況

- 左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、非常に混雑している。

## ●実態調査の結果

### 乗降場の利用状況

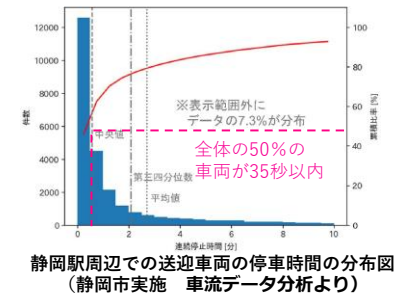
- 利用者調査によると、平日と休日は利用者がほぼ同数である。
- 乗車数ピークは19時台/121人 降車数ピークは7時台/146人（平日）  
（平均乗車人数1.2人/台）

### 一般車乗降場の駐停車時間の考え方

- 送迎利用者の駐停車時間は利用者ごとに異なり、短時間で済む降車利用とお迎えなど、長時間待機する乗車利用がある。

### 車流データ分析による送迎車両の停車時間

- 利用者の50%は停車時間35秒以内で利用しており、降車利用と想定される。
- 利用者の平均停車時間は2.7分である。



### 一般車乗降場の在り方

- 一般車は、比較的短時間で済む降車利用と長時間待つことがある乗車利用を分けて施設数の確保・配置を行うことが望ましい。

## 将来の必要施設量

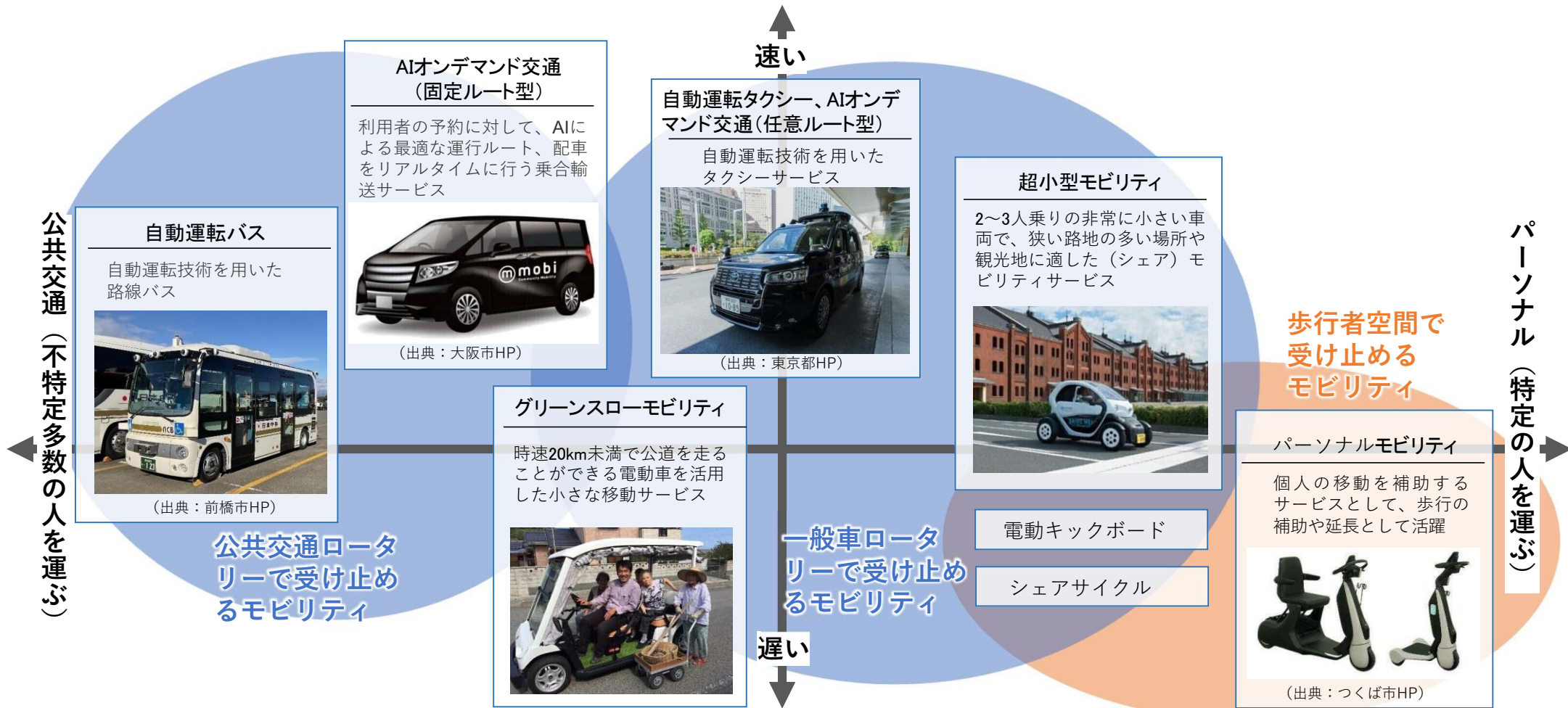
- 駅前広場計画指針による計算では、利用者数から一般車の乗降場は12台となる。（平均停車時間2分）
- 現在の混雑している利用実態を踏まえて、降車利用者と乗車利用者を分けて計算を行い、必要施設数を計算した。
  - 降車利用者 35秒/1台あたりとして、すべての利用者が降車利用とすると、3台必要となる。
  - 乗車利用者 2.7分/1台あたりとして、すべての利用者が乗車利用とすると、15台必要となる。
- 上記の計算を踏まえて、広場再整備時は下表の施設数の確保を目指す。身障者用乗降場は現行どおり1台程度の確保を目指す。

施設項目	現況施設量(台)	計画指針による計算	➡	将来の施設数
一般車	降車スペース(短時間)	7台	12台	3台程度
	乗車スペース(長時間)	-		15台程度
	身障者用	1台	1台	1台程度



## 論点① 静岡駅南口の将来の交通機能【次世代モビリティ】

- 現在、様々な新しいモビリティが実証実験の段階を迎え、普及に向け始動している段階である。現時点で想定される次世代モビリティについて、速度と公共性の観点から分類し、現在検討している駅前広場のどこで受け止めていくべきか整理した。



### 次世代モビリティへの対応

- 次世代モビリティには、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、実装時期が見えていないサービスも多いため、**平面を基本とした可変性の高い広場空間をマルチに利用し、次世代モビリティを受け止める計画とする。**
- 公共交通の性格が強い（大人数を運ぶ、決まったルートで運ぶ）ものは、公共交通ロータリーの中で受け止め、パーソナルな利用が想定される自動運転タクシー等は、将来の一般車ロータリーで受け止めることを検討する。
- 歩行速度に近いものや電動キックボードなどの歩行者と親和性が高いパーソナルモビリティは歩行者空間で受け止めるため、パーソナルモビリティ用のポートを検討する。



# 論点① 将来の駅前広場における各機能の設定

## ● 駅前広場の施設規模のまとめ

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）	-
	身障者用	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
	身障者用	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
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>待合スペースが混雑している。</li> <li>来訪者にとって分かりやすい乗降場が必要である。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在の路線が将来的にも南口で発着されると考え、<b>乗車場は現在の路線を方面別に分けた施設規模を目指す。</b>（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、<b>降車場を設けることで、バスの定時性向上を目指す。</b></li> </ul>
貸切バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>石田街道沿いで貸切バスの乗降が行われている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、<b>道路空間の有効活用により、必要な乗降場の確保</b>を目指す。</li> </ul>
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>タクシーは、静岡市に不慣れな来街者や、歩行に不安のある身障者の方なども利用している。</li> <li>タクシープールは、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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通として、バスとの共存が可能である。</li> <li>利用実態を踏まえて、<b>乗降場及びタクシープールの施設数を見直し、効率的なロータリー内での運用</b>を目指す。</li> </ul>
一般車	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅前広場内で乗車待ちで長時間駐車している車両により混雑しており、本来の乗降場でない箇所での乗降が常態化している。</li> <li>降車利用者は、比較的短時間で広場外に出ていくが、乗車利用者は、長時間待つ傾向があり、利用方法にばらつきがある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般車乗降場は、乗車と降車で利用時間が異なることから、<b>降車場と乗車場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</b>を目指す。</li> </ul>
次世代モビリティ	<ul style="list-style-type: none"> <li>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ある。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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<b>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”</b>を目指す。</li> </ul>

## 論点② 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

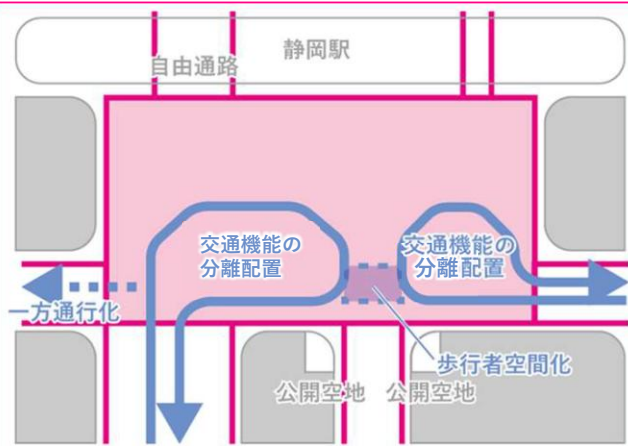
1. 広場空間の**拡張**・交通機能の**再配置**による、新たな**歩車共存**の駅前広場へ

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

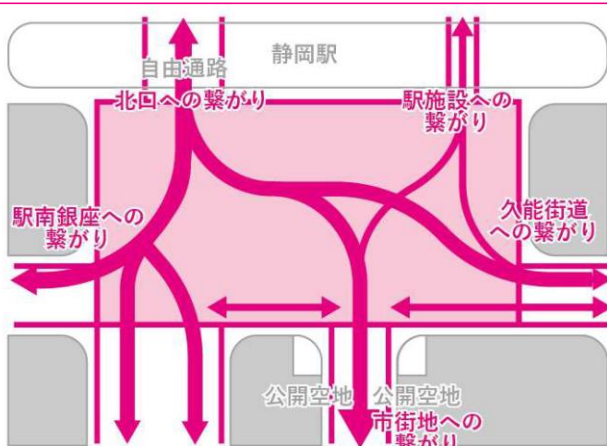
南口駅前広場の空間構成方針

#### 1. 歩車の空間配分の見直し・交通機能の再配置



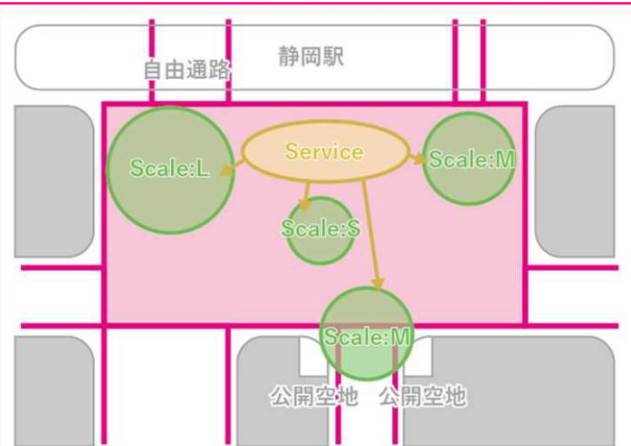
- 公共交通（バス・タクシー）ロータリーと一般車ロータリーを分離し、ロータリー間の歩行者空間化を目指す。
- 駅南銀座までの市道を一方通行化し、歩車共存道路としての整備を目指す。

#### 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につなぐ。
- 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な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

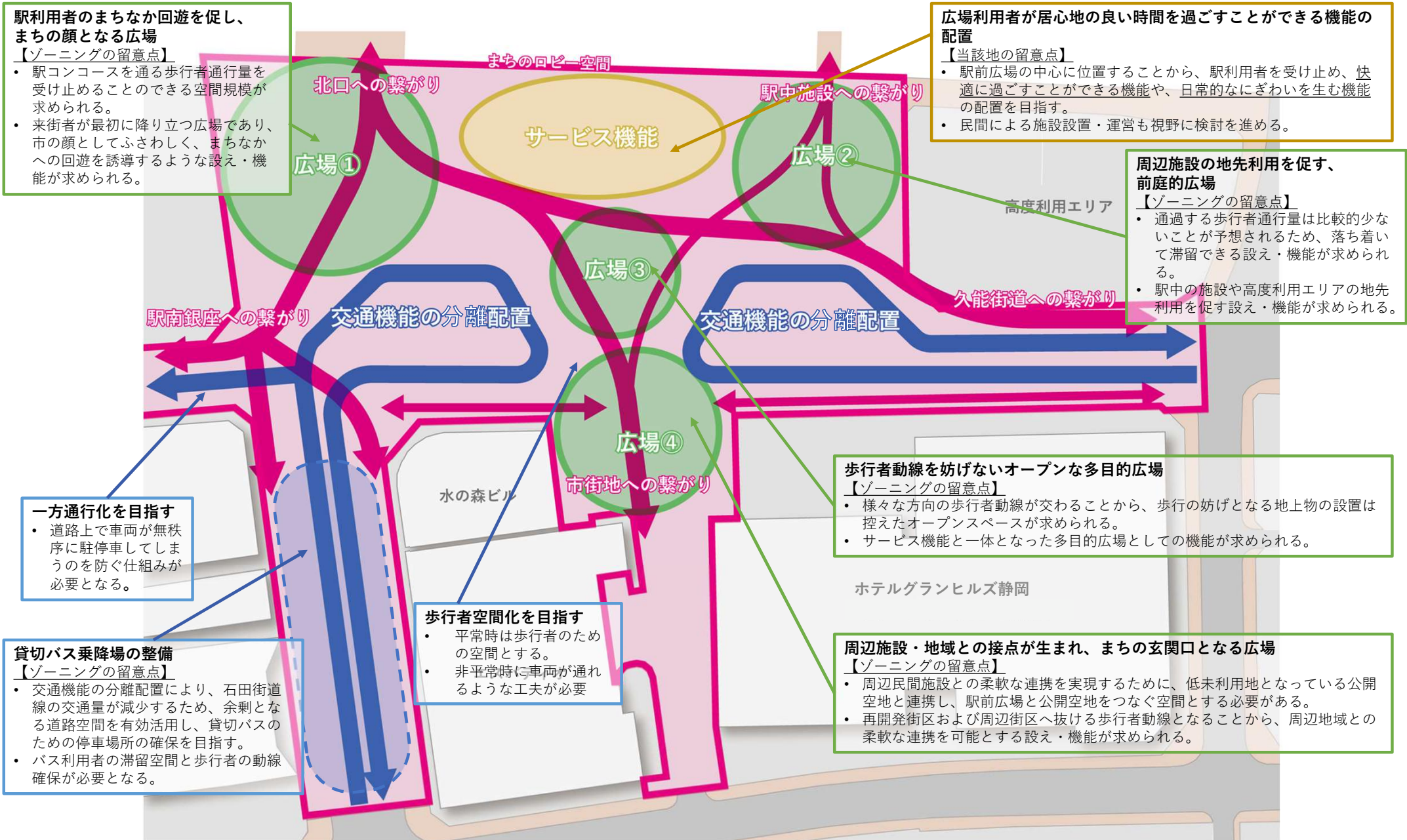


- 多様な利用形態を想定し、利用者数や周辺環境に応じて利用しやすい規模の広場に分節する。
- 駅利用者が状況に応じて気軽に立ち寄れるよう、歩行者動線に近接した位置に広場空間を配置する。
- 広場利用者が居心地の良い時間を過ごすことができる機能の配置を目指す。

## 論点② 駅前広場の空間構成方針

### ●ゾーニング案

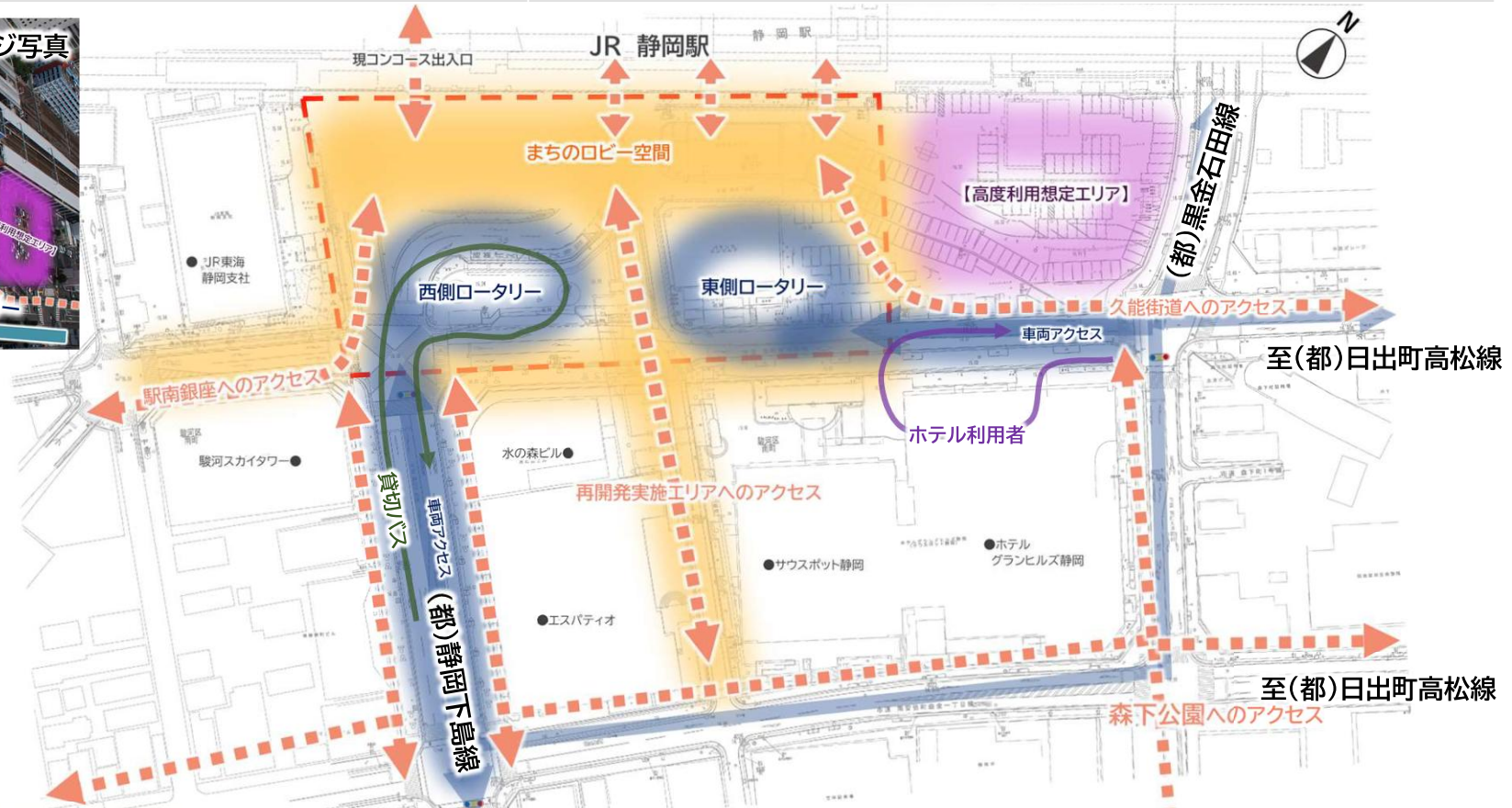
空間構成方針に基づきゾーニング案を作成し、各広場の規模感や空間イメージを示す。具体的な広場機能については次回議論する。





### 論点③ 東西ロータリーにおける交通機能配置

西側ロータリーの特徴	東側ロータリーの特徴
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅コンコース出入口に近い。</li> <li>・ 現在と同様に（都）静岡下島線（石田街道）からアクセスできる。</li> <li>・ 駿河区西部（静岡下島線より西側）からのアクセス性が良い。</li> <li>・ 静岡下島線の路上で乗降させている貸切バスが方向転換のため進入する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅コンコース出入口から遠い。</li> <li>・ 高度利用想定エリアに近い。</li> <li>・ 現在とは異なり（都）黒金石田線からのアクセスとなる。</li> <li>・ 葵区からのアクセス性が良い。</li> <li>・ ホテル利用者がロータリー手前で出入りする。</li> </ul>



### 東西ロータリーにおける交通機能

- ・ 西側ロータリーには、貸切バスが出入りするため、同じ車両規格の路線バスを西側ロータリーに配置することが望ましい。
- ・ 駅の利用者は一般車利用者よりバス・タクシー利用者が多く、バス・タクシー乗降場がコンコースに近いことで、駅利用者の利便性が総合的に向上する。
- ・ 一般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る。（次ページ参照）

# 論点③ 東西ロータリーにおける交通機能配置 : 一般車の利用ルートへの分析

## ●一般車利用実態分析結果

令和5年3月1日 9:00~令和5年4月1日 9:00 (31日間)  
 ※ナビゲーションシステムから収集された車流データ

### 【対象車両】

分析期間内に右図赤で示したエリアで送迎  
 または駐停車した車両

### 【送迎】

停止中に、運転席以外のドアが1秒以上  
 開いた車両

### 【駐停車】

車速0km/hの状態、もしくはエンジンオフ  
 状態が10分以上続いた車両



## 南口駅前広場周辺での送迎・駐停車車両とそのルート分布

南口広場エリアで送迎・駐停車した車両について、駅前にアクセスする主要ルート①~⑥を設定し、通行車両数とその推定居住地について調査した。

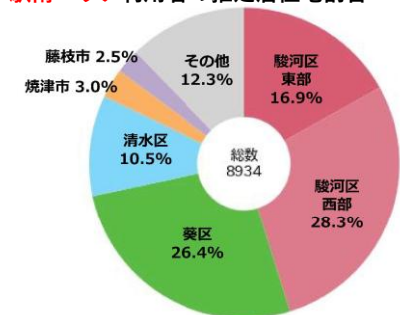
ルート①~⑥	台数	割合
ルート①~⑥	2,754台	77.2%
その他ルート	812台	22.8%
総台数	3,566台	



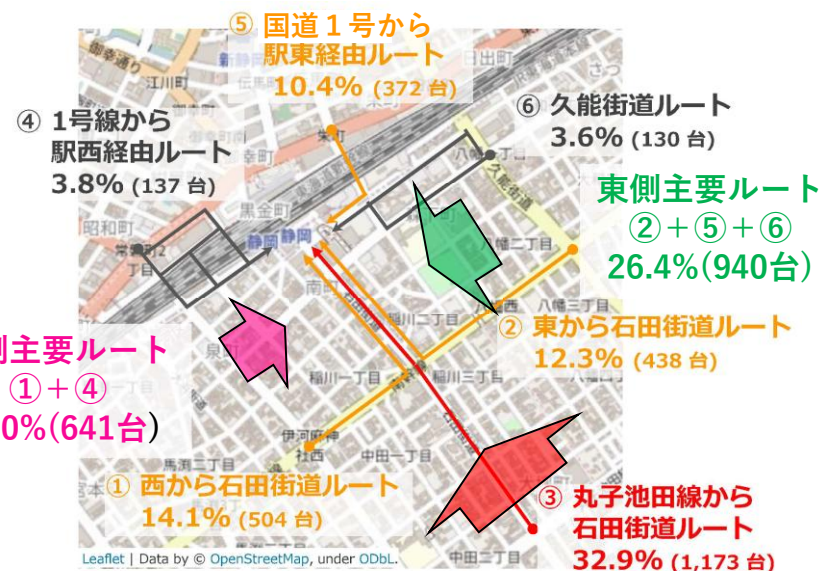
## 各エリアでの送迎・駐停車車両と推定居住地

	駅南エリア	南口広場エリア ※駅南エリアの内、 南口駅前広場周辺	駅北エリア	北口広場エリア ※駅北エリアの内、 北口駅前広場周辺
送迎・駐停車車両数	8,934台	3,566台	4,373台	2,301台

### 駅南エリア利用者の推定居住地割合



### 推定居住地区分図





## 一般車利用者のルート

- 南口エリアの送迎・駐停車利用者の居住地分布をみると、駿河区西部が最も多くなっている。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%以上ある。
- 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**ことがわかる。



### 論点③ 東西ロータリーにおける交通機能配置の比較表

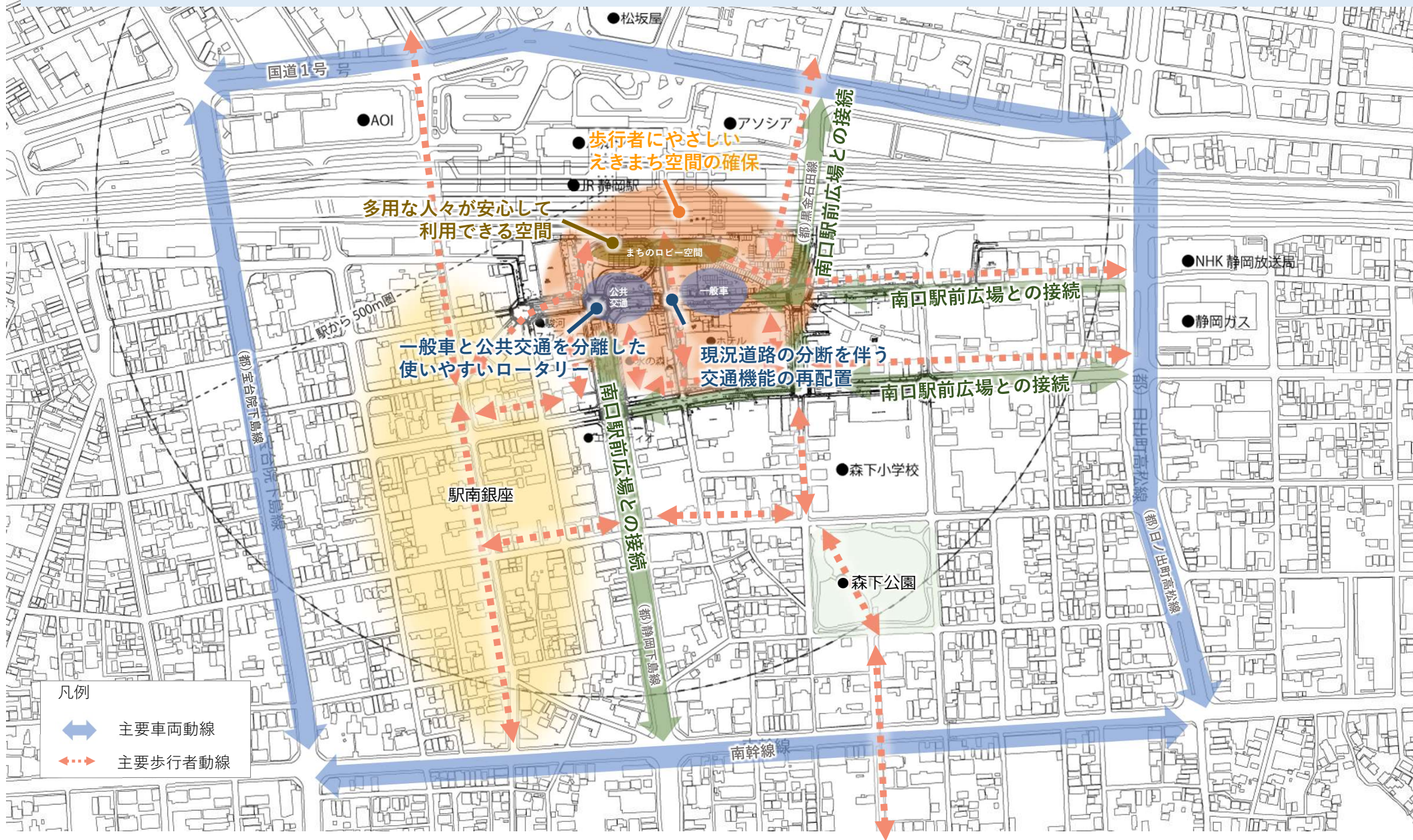
	1案 西側ロータリー【公共交通】 東側ロータリー【一般車】	2案 西側ロータリー【一般車】 東側ロータリー【公共交通】
イメージ		
利用者数	公共交通 【平日】 バス5,030人+タクシー1,345人=6,375人 【休日】 バス2,114人+タクシー 910人=3,024人	一般車 【平日】 2,402人 【休日】 2,456人
	公共交通利用者は一般車利用者に比べ多く、平日2.7倍、休日1.2倍となっており、利用者、特に駅と車両を往来する歩行者の満足度の向上の観点から、利用者数が多い公共交通ロータリーをコンコース前に配置する <b>1案のほうが優位である</b> と考えられる。	
利用台数	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
	一般車の台数は公共交通の台数に比べ、平日1.8倍、休日2.5倍となっているため、広場への車両動線や周辺道路への交通負荷の観点から、利用台数が多い一般車を、これまで通り(都)静岡下島線(石田街道)からアクセスさせる <b>2案のほうが優位である</b> と考えられる。ただし、1案、2案について交通シミュレーションを実施した結果、周辺道路の交通混雑度について、1案と2案には、ほぼ差異がないことが確認できた。	
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)
	1案は、一般車の主アクセスの一つが(都)黒金石田線となるため、(都)黒金石田線を主要ルートとして利用する葵区居住者のアクセシビリティが向上する一方で、(都)静岡下島線を主要ルートとして利用する駿河区西部居住者のアクセシビリティが低下する可能性がある。2案は、一般車について現在の利用状況を踏襲する案のため、アクセシビリティについてそれほど変化がない利用者が大半であるが、(都)黒金石田線を主要ルートとして利用する葵区居住者のアクセシビリティが低下する可能性がある。以上のことから、 <b>一般車のアクセシビリティについて1案と2案に明確な優位性はない。</b>	
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。
	路線バスのアクセシビリティについて、現在の運行ルートを変えずに、直進でアクセスできる <b>1案のほうが優位である</b> と考えられる。	
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 <b>1案のほうが優位である</b> と考えられる。	



# 意見交換 南口駅前広場再整備後の「駅南地区」のまちとしての交通の在り方

駅前広場の交通結節機能を強化しつつ、えきまち空間がひとが自由に「まち」と出会う空間とするため以下を目指す。

- ・人が安心して利用できる歩行者動線の確保と空間づくり
- ・通過交通車両の迂回によるエリア内交通量の減少
- ・自家用車から公共交通への転換





## 参考 通過交通車両の分析

一般車利用実態分析結果 令和5年3月1日 9:00~令和5年4月1日 9:00 (31日間) ※ナビゲーションシステムから収集された車両データ

### 南口広場エリアでの送迎・駐停車車両と通過交通車両の割合

南口駅前広場にアクセスする主要ルートを5ルート選定し、そのルートを通行した車両のうち、南口駅前広場付近のエリア（南口広場エリア）で送迎・駐停車した車両を抽出することで、全車両における広場利用者の割合を計算した。

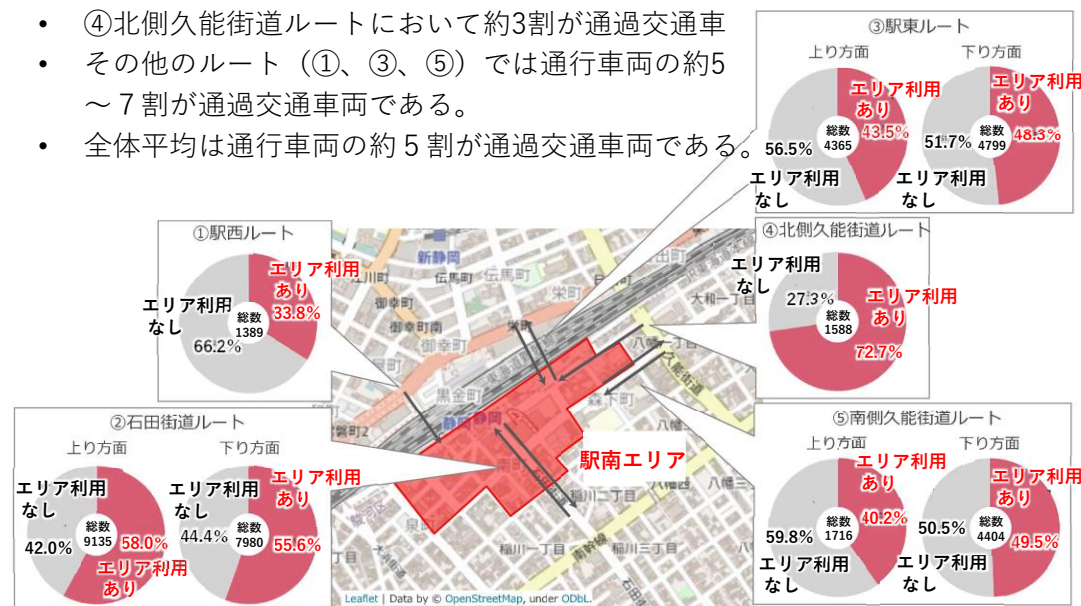
- ②石田街道ルートと④北側久能街道ルートは通行車両の約3割が広場利用者である。
- その他のルート（①、③、⑤）では通行車両の約1割が広場利用者である。
- 全体平均は通行車両の約2割が広場利用者である。



### 駅南エリアでの送迎・駐停車車両と通過交通車両の割合

南口駅前広場にアクセスする主要ルートを5ルート選定し、そのルートを通行した車両のうち、南口駅前周辺エリア（駅南エリア）で送迎・駐停車した車両を抽出することで、南口駅前周辺エリアに用事がある車両と通過交通車両の割合を計算した。

- ②石田街道ルートにおいて約4割が通過交通車両
- ④北側久能街道ルートにおいて約3割が通過交通車両
- その他のルート（①、③、⑤）では通行車両の約5～7割が通過交通車両である。
- 全体平均は通行車両の約5割が通過交通車両である。



## 一般車の通過交通について

- 周辺道路を通行する車両のうち、駅前広場を利用する車両は約2割
- 駅前広場とその周辺街区までエリアを広げても、エリア利用者は約5割、残りの5割は、このエリアに用事のない通過交通である。
- 通過交通車両については、周辺の幹線道路に移動ルートの変更が可能と考えられる。