

## 7. 将来の整備方針の提示

## (1) 整備方針

今回の検討では、北口駅前広場の整備方針を

- ・ 竣工時 ⇒ 「交通に関する方針」
- ・ 大規模改修時 ⇒ 「広場の再生と顔づくりの方針」

南口広場の整備方針を

- ・ 改良時 ⇒ 「交通に関する方針」
- ・ 大規模改修時 ⇒ 「自動車交通の円滑化とユニバーサルデザイン対応」

と捉えました。

これらの方針の継承、修正については、中心市街地をとりまく社会情勢等の変化から「新たに必要となった機能」を抽出し、そして、駅前広場の課題として整理し、整備方針の転換の方向性を確認しました。

将来の整備方針を以下に提示します。

## ■ 駅前広場全体の方針

## 都心のにぎわいの創出・維持を支える「駅前広場」と「まち」の連続性の向上

- 都市軸と駅前広場の機能及び施設配置を整合させます。
- 南北広場を一体的に捉え、適切な機能分担を進めます。
- 駅前広場を経由して、周辺街区や区域、さらに「まち」へと繋がる一体的で快適な、ユニバーサルデザインに対応した歩行空間を確保します。
- 公共交通への乗り換え機能を維持・更新しつつ、南北の駅前広場内または周辺街区での適正な乗降場の再配置により歩行空間を創出します。
- 都市の玄関口としてのイメージを高めるシンボル性を向上させます。

## ■ 北口駅前広場の方針

## 歩行空間の拡大

- 駅前広場及び周辺において創出されているにぎわいの周辺街区や区域への拡大を図ります。

⇒ 歩行者動線は他の機能に優先して確保、拡大

⇒ 駅前広場及び周辺の「にぎわいを維持する施設」の改良

- にぎわいを創出している交流空間（キタラ、ソラモ）と周辺街区との連続性の強化
- 歩行者動線同士、及び自転車動線の交錯の改善（キタラ、ソラモ、送迎レーン周辺）
- バスターミナルと周辺街区をつなぐ地下通路及び地下広場の魅力向上
- 広場内外における公共交通の乗降場の再配置の必要性を検討
- 都市の玄関口にふさわしい魅力ある市街地景観の形成

## ■ 南口駅前広場の方針

## 自動車交通混雑の緩和

- 砂山菅原線、砂山17号線、送迎レーンの自動車交通流を整流化し、混雑緩和を図ります。

⇒ 路上送迎から送迎レーン及び駅南地下駐車場への誘導

⇒ 駅南地下駐車場を使いやすく、そして送迎機能を付加するための施設改良

- 砂山菅原線、砂山17号線、及び曳馬中田島線、飯田鴨江線の自動車交通を整流化
- 送迎レーン、タクシープールの再配置の必要性を検討
- 駅南地下駐車場において機械式駐車装置から自走式へ改良する等、使いやすさを向上

(2) 機能配置

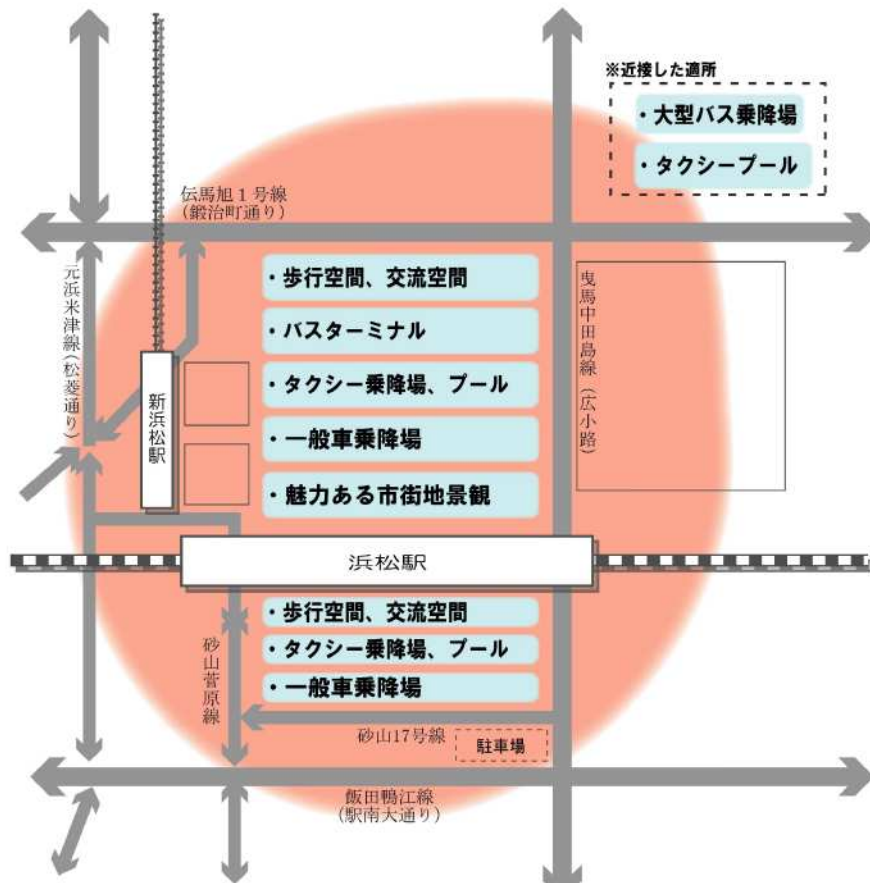
以下に、「将来に向けて必要となる機能の配置」及び「各機能の役割や姿」について示します。

【将来に向けて必要となる機能の配置】



基本構想

【イメージ】



## 【各機能の役割や姿】

## ①歩行空間、交流空間

都市の中心としての都心、この都心の核としての駅前広場においては、歩行者優先の歩行空間や交流空間は、駅前広場の機能として最も優先する機能と考えます。また、歩行空間は、都心内の各機能や施設とを連絡する都市軸を形成するものと考えます。

このため、周辺街区や地域へ円滑に移動・回遊ができ、様々な交流活動・イベントが開催できる施設形態を維持し、または必要な改良を行う等、歩行空間や交流空間の面的な確保及び質的な向上を図ることにより、周辺施設と一体的な空間づくりを進めます。

## ②バスターミナル

現在、バスターミナルは、北口広場に位置し、多くの路線バス発着と利用者のバス乗降が行われています。また、利用者は、駅、周辺街区や区域への移動の際には地下通路及び地下広場を経由するため、自動車を気にせず歩いて移動・回遊ができます。このように、交通計画においては非常に効率的な施設となっています。

しかしながら、地下通路及び地下広場は、地上の歩行空間や交流空間と比べて、にぎやかさ及び使い勝手、ユニバーサルデザイン対応において十分とは言えない空間となっています。

これらのことから、多くの路線バスの運行及び利用者のバス乗降が可能な位置としては、北口とします。ただし、利用者の移動の安全性や利便性を確保することについては、現在の地下通路及び地下広場のにぎわい創出やユニバーサルデザイン対応の方法を検証する中で、地上の歩行空間と路線バス乗降場、周辺街区とのつながりのあり方について検討していく必要があります。

## ③タクシー乗降場、プール

現在、北口及び南口に位置するタクシー乗降場は、概ね北方面の運行または南方面の運行に対応し、そして、JR 東海の東海道本線または新幹線の乗降客の利便性を考慮して配置しています。

このため、タクシー乗降場は北口及び南口に配置していくことが望ましいと考えます。

ただし、プール機能については、浜松駅周辺の自動車交通流の円滑化を検証していく中で、北口及び南口の供給台数の適正配分や駅前広場区域外の近接した適所での配置のあり方等プールの効率的な運用について検討していく必要があります。

## ④一般車乗降場、駐車場

現在、北口及び南口に位置する一般車乗降場（送迎レーン）は、タクシーと同様に概ね北方面の利用または南方面の利用に対応し、そして、鉄道高架線を境界とした南北の通過交通抑制を考慮して配置しています。

このため、一般車乗降場は北口及び南口に配置していくことが望ましいと考えます。

ただし、北口及び南口共にピーク時では、乗降場の供給以上の需要があります。また、北口から南口へ至る砂山菅原線では、路上の送迎車に加えて商業施設から発生集中する自動車交通があ

り、さらに砂山17号線では、南口広場へ進入したものの砂山菅原線へ円滑に合流できず、路上に駐停車する自動車交通があることから、南口広場では、道路混雑が発生しています。

これらのことから、短期的には乗降場の供給を増加させることが必要であるとともに、併せて砂山菅原線、砂山17号線及び曳馬中田島線、飯田鴨江線の交差点処理能力の向上により円滑な自動車交通流へ改善していく必要があります。

この「短期的な供給の増加方法」としては、駅南地下駐車場の機械式駐車装置の撤去等により、送迎でも使いやすい駐車場へと改良し、短時間の駐車料金を無料化することで、送迎利用の機能を付加していくこととします。これにより、特に「迎え」目的の路上駐車車両に対し駅南地下駐車場の利用を誘導します。併せて、南口周辺の幹線道路沿線に立地する路外駐車場の長時間駐車機能を十分に活用することで、駅南地下駐車場への長時間駐車車両の入庫及び南口広場への進入の抑制を図り、地上部の自動車交通混雑の緩和を図ります。

長期的には、浜松駅周辺の自動車交通流の円滑化を検証していく中で、一般車乗降場の再配置、タクシープールの効率的な運用、砂山菅原線及び砂山17号線の混雑を緩和させる自動車交通流の整流化等について検討していく必要があります。

### ⑤魅力ある市街地景観

都市の玄関口は、都市のイメージを表し、シンボルとなり、さらに来訪者をもてなす空間として機能する必要があります。

このため、現在においても文化施設、商業施設、歴史・観光資源等が存在し、多くの来訪者が往来している北口に「都心にふさわしい風格のある市街地景観」を配置し、人々が集い、憩い、にぎわい、音楽や歴史が薫る景観を形成していくことが望ましいと考えます。

ただし、南口においても、都市景観の維持は必要なため、一定レベルの都市景観を確保します。

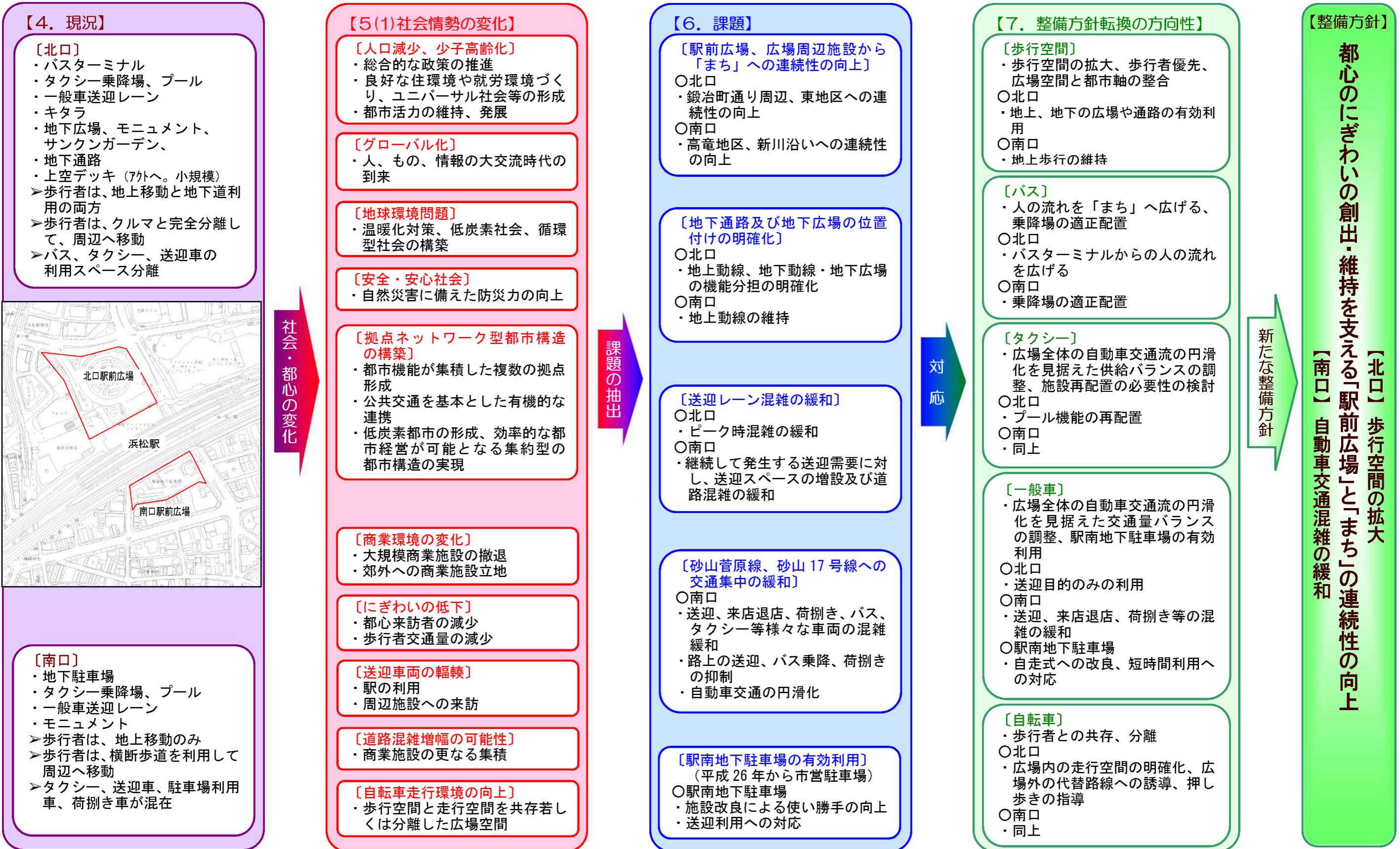
### ⑥大型バス乗降場

現在、観光バス、高速路線バス、高速ツアーバス、スクールバス、施設送迎バスの乗降は、一部の定められた乗降場を除き、駅前広場区域外の路上に駐停車して行われており、乗降客の安全確保が十分でない上に、他の交通の安全性への影響が大きい状況となっています。特に高速ツアーバスについては、路上乗降が全国的に発生していることから、国では、交通事業者に対し高速ツアーバス乗降場の設置を制度化する動きがあります。

このため、浜松駅周辺においても、高速ツアーバス等の「大型バス」の乗降場について、大型バスと他交通手段との乗り替えの利便性を確保するよう効率的に配置する必要があると考えています。

ただし、浜松駅周辺の自動車交通流の円滑化を検証していく中で、駅前広場内における他機能の配置や、バス、タクシー及び一般車の交通流への影響を考慮の上、駅前広場区域外の近接した適所での適正な配置のあり方について検討していく必要があります。

●JR浜松駅の駅前広場の「現況」、「社会情勢、都心構造の変化」、「課題」、「整備方針転換の方向性」、「新たな整備方針」の一覧





8. 整備方針を実践していく上での課題の抽出、解決方法の整理

(1) 課題の抽出

整備方針を実現していく上で、来訪者、事業者に対し発生する課題や影響を想定し、この解決方法について示します。

想定する課題や影響については、来訪者、事業者のみに限らず、住民、周辺施設所有者及び管理者等の様々な方々との協議を通じて、駅前広場の「将来の姿」、「あるべき姿」、「望ましい姿」について共有の認識を得ていく中で、相互の理解と協力の元、解決していくことが最も重要と認識しています。

関連する主体に及ぼす影響（○：良くなる、●：課題・影響がある、△：現在と同等）

【様々な方々】		【課題、影響の内容】
来訪者	徒歩で来訪する人	○地上動線の維持や強化、そして、上下移動のバリア解消により、歩行空間が拡大され、まちへ行きやすくなります。 ●地下道動線では交錯しなかった自動車に対し、注意する必要があります。
	自転車で来訪する人	△駅前広場内を走行する際には、特に歩行者保護に留意し、スピードの抑制、押し歩き等の必要があります。 ●駅前広場外を迂回する場合、経路が延びたり、自動車交通と併走したりする必要があります。 ○走行ルートや空間の設定により、安全で、円滑な走行が可能となります。
	鉄道・バスで来訪する人	○都心での歩行がしやすくなることにより、鉄道・バスで来訪する意欲の向上が期待できます。 ○駅南地下駐車場の改良により、送迎がしやすくなるため、自動車との乗り継ぎがしやすくなります。
	タクシーで来訪する人	●プール機能の一部移転の場合、需要のピーク時においてタクシー供給量が不足すると乗車待ち時間が増える可能性があります。
	自動車で来訪する人	○駅南地下駐車場の改良により、送迎レーン及び周辺道路の混雑が緩和されるため、来訪しやすくなります。 ●横断歩道を多くの歩行者が横断することにより、交差点における自動車通過可能量が少なくなるため、円滑な走行に支障を来す可能性があります。
事業者	路線バス事業者	○バスターミナルが歩行空間、交流・滞在空間、駅、周辺施設と平面で接続する場合、バス利用の増加につながる可能性があります。 ●バスターミナルの形状を改良する場合、バス乗降場が減少する可能性があります。
	大型バス事業者	○バス乗降場を確保することにより、安全性が向上した運行が可能となります。 ●バス乗降場の確保が必要となります。 ●バス乗降場の位置によっては、他交通手段への乗り継ぎ機能が低下する可能性があります。
	タクシー事業者	○プール機能を民間施設や繁華街に併設することにより、利用客の増加が期待できます。また、駅前広場へのアクセスが減ることにより、道路混雑を緩和します。 ●プール機能の再配置によりプール台数が減少した場合、安定したタクシー供給が困難になる可能性があります。
	周辺駐車場事業者	○駅南地下駐車場の台数減少により、駐車需要拡大の可能性があります。 ●駅南地下駐車場の短時間無料化などにより、短時間駐車需要が減少する可能性があります。
	商業者	○来訪者の増加により、商業機会の増加が期待できます。
	物流事業者	○送迎レーン及び周辺道路の混雑緩和により、移動時間が短縮する可能性があります。

(2) 解決方法の提示

交差点全体での安全性の向上

- ・歩行者の歩行空間の拡大のみならず、自動車や自転車の安全性を含めて交差点全体の安全性の向上を検討
- ⇒安全性、利便性を総合的に向上させる平面交差点の検討

自転車利用の安全性の向上

- ・駅前広場内外の自転車走行空間の確保及び駐輪ルールを検討
- ⇒自転車利用時の安全性の向上、都心へのアクセス性の向上

プール機能の分散による自動車交通流の整流化

- ・プール機能を駅前広場外の民間施設等に分散して確保することによる利便性及び浜松駅周辺における自動車交通流の円滑化を検討
- ⇒タクシーの利便性の維持・向上、自動車交通流の円滑化促進

交通手段転換の誘導

- ・郊外の駅やバス停付近に自動車を駐車する P&R、都心部周辺の駐車場に駐車するフリンジパーキング等により、交通手段転換の誘導
- ⇒都心通過の自動車交通を減少させ、交差点負荷を緩和

バス路線の再編の検討

- ・乗降場の減少に併せて、使いやすい「バスネットワークの構築」に向けて、バス路線の再編を検討
- ⇒バス路線の機能強化及び維持し、周辺駐車場との連携を向上

大型バス乗降場の確保

- ・利用者の利便性、他交通への安全性、道路混雑の緩和を考慮の上、乗降場の確保を検討
- ⇒駅前広場周辺の民有地等への確保により、利便性を維持

駅南地下駐車場の適正な駐車台数を確保

- ・現況の時間ピーク台数と送迎台数を考慮の上、機械式駐車装置の撤去を検討
- ⇒駐車場の需要と供給のバランスを維持

(全体) 民間活力および知識、経験の活用

- ・様々な対策を効果的に進めていくため、主に交流や集客といった商業的要素の内、可能のものについては民間の活力・知識等を活用していくことを検討
- ⇒にぎわいの創出、コスト意識の高い施設運営手法の採用





## 9. 浜松駅周辺改良基本構想の策定

本章における検討をまとめ、浜松駅周辺改良基本構想を示します。

### 2. 駅前広場整備当時及びその後の改良時の「整備方針」の確認

#### 北口駅前広場

##### ■昭和58年 竣工時の整備方針

###### 駅前広場計画の基本方針

- 交通結節機能を主体
- 環境空間をできる限り確保し、シンボル化した空間を創出(面積比率を1:1)
- 周辺道路に散在しているバス停の集約化
- 駅前広場を起終点とし乗り継ぎ動線を短絡化
- 歩行者動線は平面を主体
- 車動線との交差点は立体交差(地下化)
- タクシー、送迎車は、乗降場と若干のプール設置
- 待機場所の主体は他に設置
- 駅前広場内外の交通は、円滑、安全な処理

###### 自動車交通処理の基本方針

- 人・車は立体処理
- 交通手段ごとにゾーン区分し、出入口と広場内の動線を分離独立
- 出入口3箇所の交差点の信号処理により、円滑な交通の流れを確保
- 自家用車の利用は、抑制(自家用車駐車場はつくりません)

交通計画の継承(交通に関する方針の継承)  
既存施設の活用(新しい機能、魅力づくり)

##### ■平成13~15年度 改良時の整備方針

#### 広場の再生と顔づくり

(快適で魅力ある駅前広場へ)

###### 機能的な視点—行動拠点

- ユニバーサルデザイン化
- 空間の連続性
- 空間構造の明確化
- 案内サインの再統合

###### 景観的な視点—都市拠点

- 広場全体の場づくり
- シンボル性の再生
- 新たな広場の核づくり

#### 南口駅前広場

##### ■平成5年度 改良時の整備方針

###### 駅前広場計画の基本方針

- 自動車交通の増大と将来の交通量増加に伴う駐車需要への対応
- 歩行者および通行車両の安全かつ円滑な交通を確保

###### 自動車交通処理の基本方針

- 駐車機能を地上から地下へ転換
- 送迎レーンの新設
- 砂山17号線の中央分離帯による車線分離

###### 歩行者交通処理の基本方針

- 噴水広場からモニュメント広場への転換による歩行者空間の拡大

交通計画の変更(交通に関する方針の変更)  
既存施設の活用(新しい機能、魅力づくり)

##### ■平成15年度 改良時の整備方針

#### 「自動車交通の円滑化とユニバーサルデザイン対応」

###### 機能的な視点

- 一般送迎レーンの使いやすさ(わかりやすさ)、機能の拡充
- 駅周辺に目的のない交通、通過交通への対応
- 地下駐車場の使いやすさ(わかりやすさ)の向上、出口部づまりの解消と共に行き先コース選択の容易性
- タクシープールへの入りやすさ、出やすさの向上

###### 顔づくりとしての視点

- ユニバーサルデザインへの対応や景感性の高い駅前広場空間の構成
- 周辺店舗へのアプローチ向上、荷捌きの容易性

### 3. 駅前広場の現況整理

整備方針に基づいた施設、機能を配置

### 4. 社会情勢、都心構造の変化の整理

#### ■社会情勢

人口減少、少子高齢化が招く社会経済全般への影響

経済・文化・学術活動におけるグローバル化への対応

地球環境問題への取り組み

安全・安心社会の構築

#### ■都心構造

都心地区での大規模商業施設の撤退、郊外への商業施設進出による商業環境の変化

歩行者交通量の減少と商業集積地区のにぎわいの低下

広場及び周辺施設へのアクセス時の送迎車両の輻輳

商業施設へのアクセス車両集中による道路混雑増幅の可能性

自転車走行のルールづくりと走行環境の向上

### 5. 駅前広場の課題整理

#### ■北口及び南口の駅前広場を一体的にとらえた課題

駅前広場、広場周辺施設から「まち」へ連続性の向上

地下通路及び地下広場の位置付けの明確化

送迎レーンの混雑の緩和

砂山菅原線、砂山17号線への交通集中の緩和

駅南地下駐車場の有効活用

### 6. 整備方針転換の方向性の確認

#### ■北口及び南口の駅前広場を一体的にとらえた整備の方向性

**空間歩行** 駅前広場、広場周辺での歩行者動線を円滑に「まち」へとさらに広げていく歩行者空間の拡大の方針が必要になっています。

**バス** バスターミナルを経由して「まち」へと人の流れをさらに広げていく方針、バス乗降場の適正配置の必要性の検討についての方針が必要となっています。

**タクシー** 浜松駅周辺の自動車交通流の円滑化を見据えた供給バランスの調整、施設再配置の必要性の検討についての方針が必要となっています。

**一般車** 浜松駅周辺の自動車交通流の円滑化を見据えた交通量バランスの調整による送迎レーンの混雑緩和に向けた検討についての方針が必要となっています。また、駅南地下駐車場の有効活用として、送迎車両の誘導による地上送迎の抑制、自動車交通集中の緩和についての方針が必要となっています。

**自転車** 駅前広場では歩行者の安全性を確保するため、歩行者と自転車の共存等を図る方針が必要となっています。

### 7. 将来の整備方針の提示

北口と南口は、相互に機能を活かし、補完し合い、浜松駅周辺の魅力を向上させます。

#### ■全体

#### 都心の賑わいの創出・維持を支える「駅前広場」と「まち」の連続性の向上

#### ■北口

#### 歩行空間の拡大

■駅前広場及び周辺において創出されている賑わいの周辺街区や区域への拡大を図ります。

⇒歩行者動線は他の機能に優先して確保、拡大

⇒駅前広場及び周辺の「にぎわいを維持する施設」の改良

#### ■南口

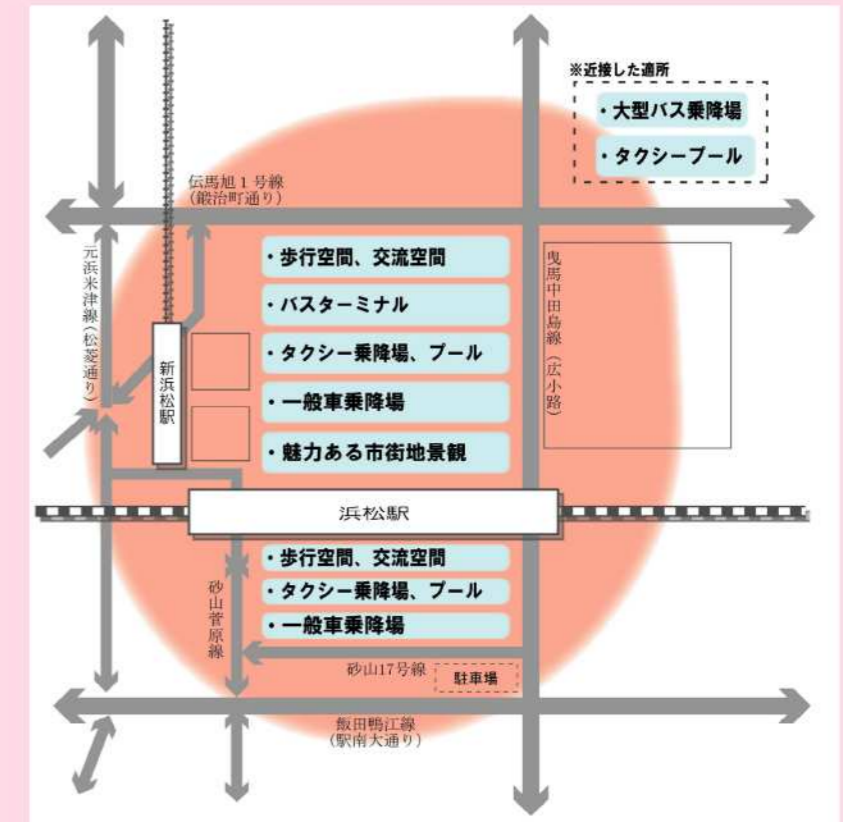
#### 自動車交通混雑の緩和

■砂山菅原線、砂山17号線、送迎レーンの自動車交通流を整流化し、混雑緩和を図ります。

⇒路上送迎から送迎レーン及び駅南地下駐車場への誘導

⇒駅南地下駐車場を使いやすく、そして送迎機能を付加するための施設改良

#### ■機能配置



9. 浜松駅周辺改良基本構想の策定

本構想の実現に向けて、浜松駅周辺の将来像や整備方針、各施設の改良の方向性などを広く市民の方々へ公表し、以下の取り組みを進めます。

それぞれの取り組みは、

- ・短期的に実施する必要がある取り組み
- ・中長期的に市民や関係者の意見を集約し、協議、調整がまとまったものから順次実施していく取り組み

とします。

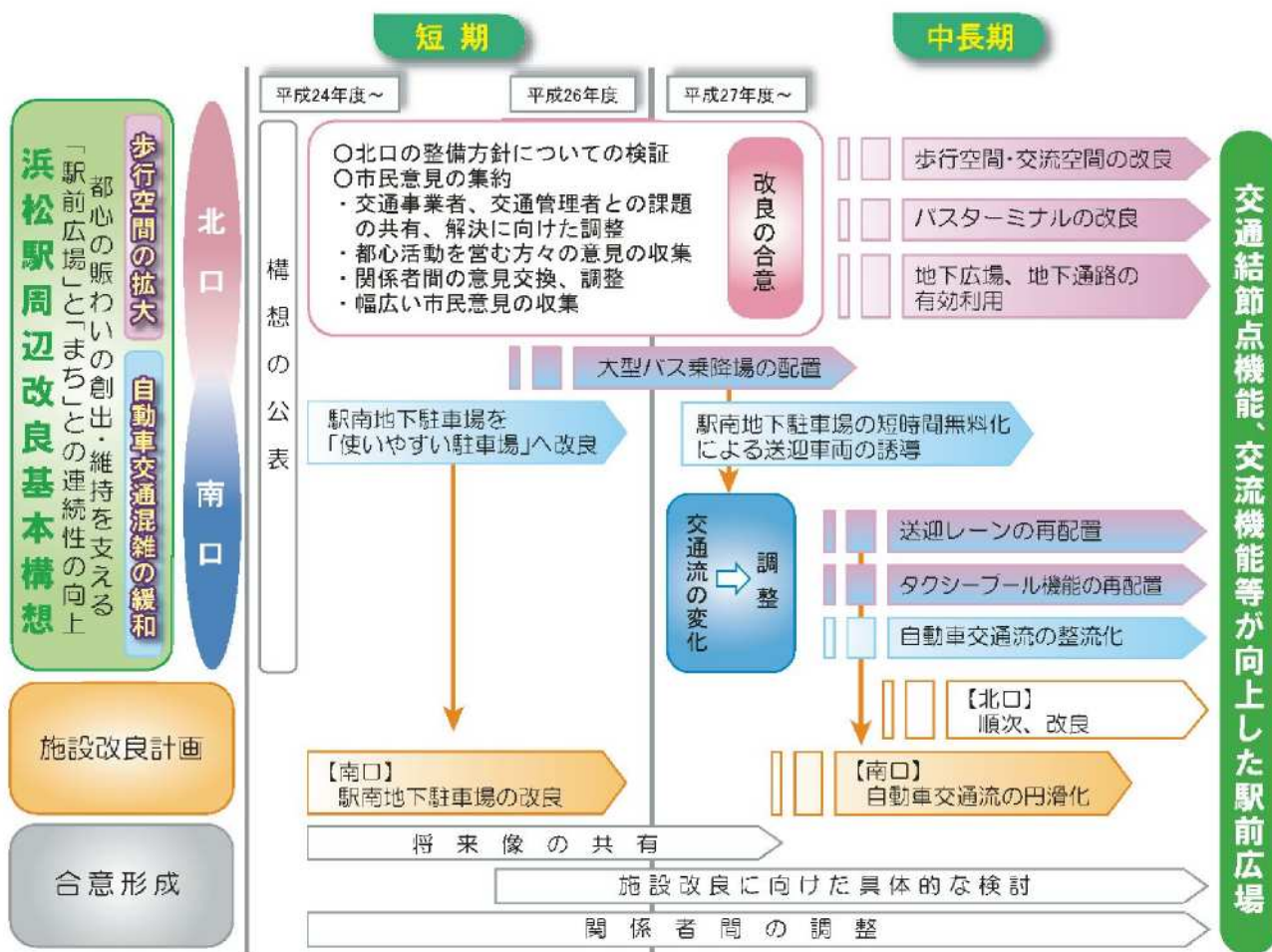
北口駅前広場における取り組みは、整備方針についての検証とともに、市民意見の集約を行い、北口の改良について合意した後に施設改良に向けた具体的な検討へと移行します。

南口駅前広場においては、「自動車交通混雑の緩和」が必要となっています。

このため、短期の取り組みは、平成 26 年度までに駅南地下駐車場を「使いやすい駐車場」へ改良し、平成 27 年度からは短時間駐車を無料化することで駅南地下駐車場へ路上の送迎車両を誘導します。

そして、中長期には、短期の取り組みによる自動車交通流の変化を確認しながら、送迎レーン、タクシープール機能の再配置、自動車交通流の整流化等について関係者の方々と協議し、「自動車交通混雑の緩和」を図ります。

以上の取り組みを円滑に進めていくためには、駅前広場の関係者の方々と将来像について協議し、合意形成を進めていくことが必要と考えています。



基本構想