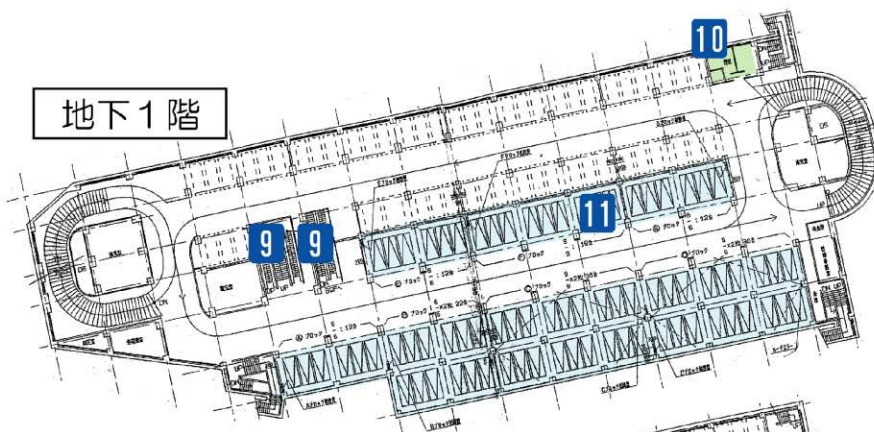


## 浜松駅南口駅前広場（地下）の問題点

### 浜松駅南地下駐車場

地下1階



地下2階



**南9** 地上から地下二階までエスカレーターを設置している。ただし、エレベーターを設置していないため、バリアフリーとなっていない。



**南10** 地下1階にのみ、男女別のトイレを設置しており、身障者用トイレも併設している。ただし案内情報が不足している。



**南11** 全体の約7割が機械式駐車スペースであり、駐車手順の煩雑さにより使い勝手が低い。



**南12** 「最初の30分まで300円」のため、短時間の送迎利用に適した料金体系となっていない。なお、料金設定については、周辺民間駐車場の料金設定とのバランスをとる必要がある。



## (2) 課題整理

現況の問題点の抽出を元に駅前広場の課題を整理します。

<アンケートについて>

- ・浜松駅周辺改良基本構想の策定に関する市民アンケート  
(10月下旬配布、11月上旬回収)
- ・来街者調査アンケート (11月27日実施)
- ・利用状況調査アンケート (11月25日、27日実施)
- ・浜松駅南地下駐車場の改良に関する市民アンケート (2月中旬配布、2月下旬回収)

### 駅前広場、広場周辺施設から「まち」へ連続性の向上

○北口、南口とあわせた歩行者の回遊を増加させるため、「まち」への連続性を向上させる必要があります。

#### 〔北口〕

駅前広場など広場周辺施設の歩行者交通量は、ほとんど横ばいであるのに対し、商店街や飲食店が集積する鍛冶町通り沿道や千歳町周辺では、特に休日の歩行者交通量の減少が著しい状況となっています。

このため、駅前広場を中心とした広場周辺の歩行者の回遊を、より広く、鍛冶町通り方面の商店街、そしてアクトシティ、東地区、駅南地区などへ回遊させ、駅前広場及び広場周辺施設と商業等集積地区との連続性の向上を図る必要があります。

アンケートにおいても、商店街、東地区、駅南地区への道順が見えず、広場周辺施設への広がりや「まち」への見通しの低下について多くの意見が有ることから、連続性の向上は必要性が高いものと考えます。

なお、日常、駅前広場内及び歩道上において、歩行者と自転車の交錯が生じており、歩行者の安全な歩行空間が十分に確保されていない状況にあります。このため、歩行者と自転車の共存若しくは分離を可能とする自転車走行のルールづくり、走行レーン及び駐輪場の整備などを進める必要があります。

#### 〔南口〕

砂山菅原線の自動車交通集中による混雑、それに連動した砂山17号線の混雑、路肩での送迎乗降、荷捌き等によって、「自動車の壁」が発生し、南口駅前広場および駅周辺施設から「まち」への連続性が低下しています。

北口駅前広場と同様に、駅前広場を中心とした広場周辺の歩行者の回遊を、より広く、高竜地区、新川沿い、駅北地区などへ回遊させ、駅前広場及び広場周辺施設と駅北の商業等集積地区との連続性の向上を図る必要があります。

アンケートにおいても、地上を歩いてまちに行くことができる点は南口駅前広場の良いところとして多くの意見が有ることから、自動車混雑が招いている広場周辺施設への広がりや「まち」への見通しの低下の改善を図っていくことは必要性が高いものと考えます。

### 地下通路及び地下広場の位置付けの明確化

○駅前広場から、広場周辺施設、さらには「まち」への連絡動線の強化を考える際、広場周辺施設へ接続している現在の地下通路や地下広場の機能及び役割等を明確にする必要があります。

#### 〔北口〕

地下通路は、広場周辺施設とバスターミナルの中央に位置する地下広場を結び、この地下広場は、憩いの場としてモニュメント、植栽等で修景されています。

しかしながら、地上に比べてにぎわいの創出が少なく、一部の階段においてユニバーサルデザイン対応が十分でない、また、地上と地下の移動経路がわかりにくい等の状況となっています。

一方で、キタラおよびソラモの地上広場は、週末を中心に多種多様なイベントが開催され、多くの集客、賑わいを創出しています。

これらのことから、地下通路及び地下広場のみでにぎわいや憩いの場を創出するのではなく、地上広場との連携を図る等により、駅前広場全体の魅力や一体感が向上すると考えています。

このため、地下通路および地下広場の位置付けは、地上広場と関連させて、明確にする必要があります。

アンケートにおいても、地下通路を経由したバスターミナルや施設周辺施設等の施設配置によって、自動車を気にせず安全に歩行できるという点は、北口駅前広場の良いところとして多くの意見が有ります。一方で不足している点としては、地下通路および地下広場のにぎわい不足について、多くの意見が有ることから、魅力の向上は必要性が高いものと考えます。

#### 〔南口〕

広場から広場周辺施設へは、地上通路により接続していることから、今後も継続して、地上動線による「まち」への広がりを持続する必要があります。

### 送迎レーン混雑の緩和

○北口と南口の需要と供給の配分を基に、施設や機能を再配置する必要があります。

#### 〔北口〕

ピーク時における送迎レーンの混雑は、一般車のアクセス時の使い勝手を低下させています。

このため、送迎レーンの混雑を緩和し、駅前広場及び広場周辺施設、さらに都心へのアクセスを容易にする必要があります。

アンケートにおいても、駅前広場の劣る点として多くの意見が有ることから、送迎スペースの拡大や北口と南口の機能の再配置・分散、需要調整等、様々な手法を検討した上で対策を施す必要性が高いものと考えます。

#### 〔南口〕

送迎レーンが狭く容量以上の需要が発生しているため、広場へのアクセス道路の混雑や広場内の道路上での送迎乗降を誘発しており、自動車交通の錯綜や交通安全の低下を招いています。

このため、送迎需要に対する送迎スペースの増設を見込み、確保していく必要があります。

アンケートにおいても、北口と同様に多くの意見が有ることから、様々な手法を検討した上で対策を施す必要性が高いものと考えます。

### 砂山菅原線、砂山 17 号線への交通集中の緩和

○北口と南口のアクセス需要の配分を基に、広場内の施設や機能を再配置し、交通集中を緩和する必要があります。

また、都心への来訪においては自動車の分散駐車誘導（フリンジパーキング）及び公共交通利用促進の取り組みを、より一層、行う必要があります。

そして、その効果は単に自動車混雑の緩和に留まらず、駅前広場や「まち」を歩く来客を分散・増加させ、さらには都心全体のにぎわいを創出していくことに繋がっていくと考えます。

#### 〔北口〕

砂山菅原線は、送迎車両や同線沿線の商業施設からの来店退店車両、荷捌き車両、大型バス（観光バス、大学スクールバス等）、タクシーが集中し、交通のピーク時間帯には、砂山菅原線と飯田鴨江線（駅南大通り）が接する交差点（以降、「砂山西交差点」と称する）からの混雑が JR 高架下まで発生しています。また、今後、商業施設の販売促進、ソラモ等のイベント開催時には、自動車交通集中の可能性がります。

このため、送迎機能の再配置、駐車需要の分散、公共交通への乗降方法の改善等により砂山菅原線への自動車交通の集中を緩和し、スムーズに通行できる自動車交通流へと改善していく必要があります。

#### 〔南口〕

南口広場へ進入するほぼ全ての車両が、砂山 17 号線を経由し、砂山菅原線へ合流することから、砂山西交差点における朝夕の混雑を増幅させる一因となっています。

また、砂山 17 号線上では、送迎レーンへ進入できない車両が止む無く路上で送迎している状況となっています。また、観光バスの乗降場所にもなっており、朝夕の時間帯は、雑然とした状況となっています。

このため、砂山菅原線へ合流する車両の抑制、送迎機能の再配置、観光バスへの乗降方法の改善等により砂山菅原線及び砂山 17 号線への自動車交通の集中を緩和し、円滑に通行できる自動車交通流へと改善していく必要があります。

### 駅南地下駐車場の有効活用

○平成 26 年度から市営駐車場になることを見据えて、有効利用を図る必要があります。

#### 〔駅南地下駐車場〕

駅南地下駐車場は、機械式駐車スペースが約 7 割もあるため、入出庫には、誘導員を配置し、駐車枠への慎重な入庫及び出庫等の多くの手間がかかっています。また、駐車料金は、通常どおり入庫時から課金され、短時間の送迎利用にも駐車料金が発生することから、送迎利用は敬遠され、少数に留まっています。そして、多くの送迎は地上の送迎レーンまたは道路上で行われ、この地上送迎が道路混雑を増幅させています。以上のように、当駐車場は、駅前立地のメリット及び機能を十分に活用していない状況となっています。

このため、駐車方式を使いやすい方式へ改善するとともに、駐車料金については短時間の迎え利用に対応することにより、駅前に立地する駐車場の本来の機能を発揮させるとともに、利用効率を向上させる必要があります。

## 6. 整備方針転換の方向性の確認

### (1) 交通手段別の方向性

北口及び南口駅前広場について、竣工当時や大規模改修時に想定していなかった社会情勢や都心構造の変化、市民アンケート等から、「課題」を抽出しました。

ここでは、駅前広場の施設ごとに必要とされている整備の方向性を交通手段別に抽出し、新しい「将来の整備方針」についての設定の必要性を整理します。

#### 歩 行 空 間

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空間の拡大の方針が必要となっています。

#### 〔北口〕

駅前広場、広場周辺施設から「まち」への連続性の向上という課題に対し、駅前広場及び周辺での歩行者動線を円滑に「まち」へ広げていく歩行空間の拡大の方針が必要となっています。

また、地上及び地下広場の位置付けの明確化という課題に対して、「まち」への連続性を向上させる空間の確保についての方針が必要となっています。

多くの他都市の主要な駅においては、中心市街地活性化を意識した、「まち」の玄関口としてのシンボル性向上や、駅前広場、「まち」のシームレスな空間形成として「歩行者を優先とする歩行空間」により「まち」をつなぎ、「広場空間を駅正面に配置する都市軸」を意識した空間構成を採用しています。

#### 〔南口〕

北口と同様に、歩行者動線を円滑に「まち」へ広げていく歩行空間を維持する方針が必要となっています。

また、現在においても平面で「まち」と連続しているものの、駅前広場内の自動車混雑により、平面横断の安全性が低下していることから、自動車混雑の緩和が必要となっています。

#### 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。

#### 〔北口〕

駅前広場、広場周辺施設から「まち」への連続性の向上という課題に対し、北口駅前広場において中心的な施設となっているバスターミナルを経由して、「まち」へと「人の流れが広がる空間」を確保する方針が必要となっています。

また、市民の日常の足としての機能を持つ路線バスは駅前広場内に維持し、需要が拡大しつつある観光バスや高速路線バス、高速ツアーバス、ピーク時の集中率が大きいスクールバスなどは、この各機能を効率的に運用していくよう乗降場を駅前広場内または周辺に集約する等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。

#### 〔南口〕

砂山菅原線への交通集中の緩和という課題に対して、同線の北口部分に設置されている営業用バス及びタクシー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  
シ

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。

## 〔北口〕

送迎レーンの混雑緩和という課題に対し、南北の駅前広場をあわせた全体での自動車交通流の円滑化のため、南北の供給バランスを調整することにより、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。

## 〔南口〕

北口と同様に、送迎レーン、砂山菅原線及び砂山 17 号線の混雑緩和という課題に対して、南北駅前広場をあわせた全体での自動車交通流の円滑化のため、南北の供給バランスを調整することにより、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。

## 〔北口〕

送迎レーンの混雑緩和という課題に対し、南北の駅前広場をあわせた全体での自動車交通流の円滑化のため、広場周辺の交通量バランスを調整することにより、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。

## 〔南口〕

送迎レーンの混雑緩和、砂山菅原線及び砂山 17 号線への交通集中の緩和という課題に対して、駅南地下駐車場を送迎利用に適するよう自走式駐車方式へ改良し、料金や場内誘導方法など管理運営体制を改善する方針が必要となっています。

また、駐車需要については広場周辺駐車場への利用促進等により、地上送迎の抑制、砂山菅原線及び砂山 17 号線への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。

## 〔北口〕

近年、環境意識の高まり等から自転車利用が多くなっている一方で、自転車に関連する事故も多くなっています。

このため、特に様々な方向の交通が交錯する駅前広場においては、歩行者の安全性の確保を最優先とする中で、歩行者と自転車の共存を図ることとします。

また、広場外の代替路線への誘導、広場内では降りて押し歩きすることの指導徹底や自転車走行ルートの明示等といったハード・ソフト施策の連携についての方針が必要となっています。

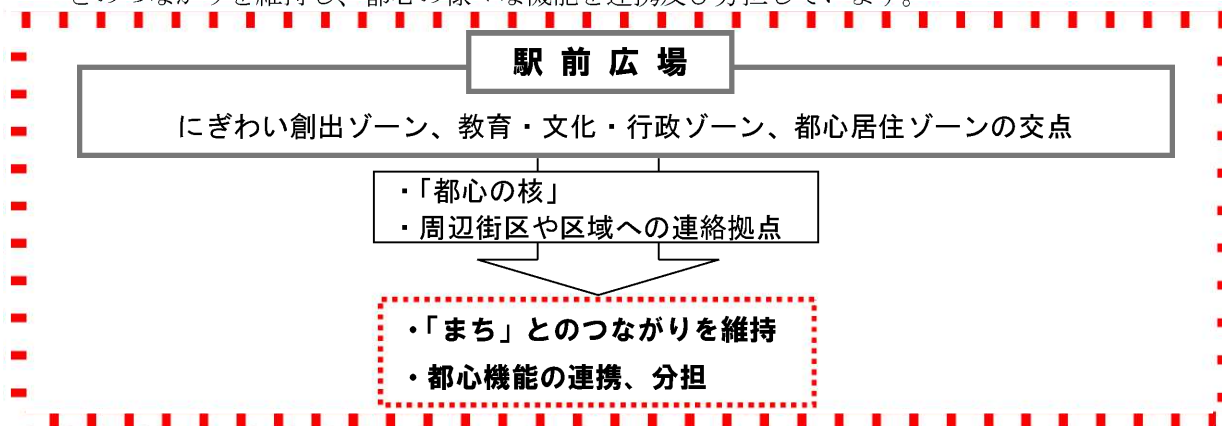
## 〔南口〕

北口と同様に、ハード・ソフト施策の連携についての方針が必要となっています。

(2) 都心、まち、駅前広場の位置づけの方向性

①都心部における駅前広場の機能

都心部における「都心の核、道路網、空間構成、ゾーン配置」等の観点から、駅前広場は「まち」とのつながりを維持し、都心の様々な機能を連携及び分担しています。



基本構想

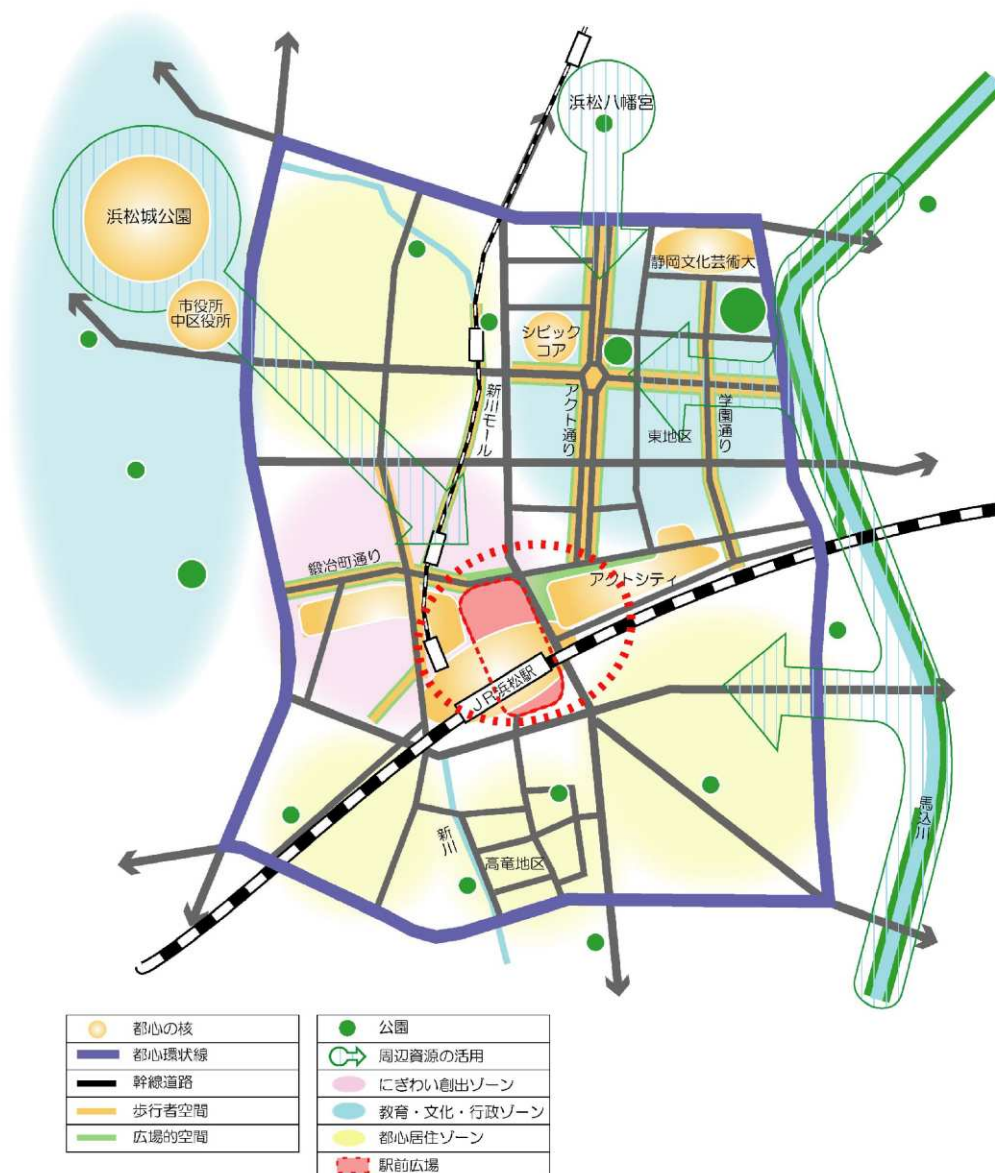


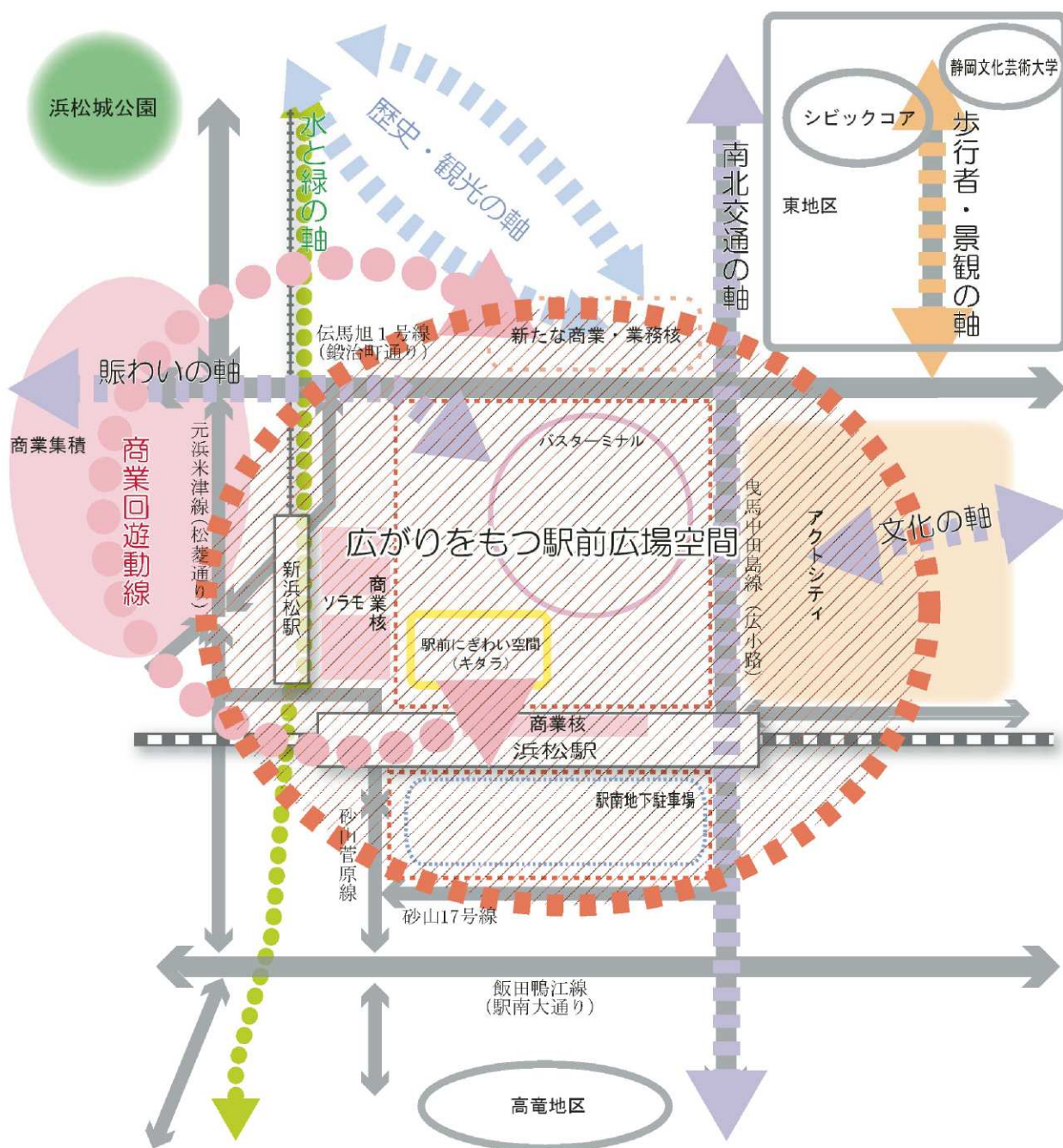
図 都心の機能配置図

②周辺街区や区域との連携における駅前広場の機能

隣接する周辺街区や区域との連携により、交通、にぎわい、歴史・観光、文化の軸及び商業空間が結節しています。

そして、駅前広場空間が周辺街区や区域まで広がり、一体となった機能配置となることにより、広い駅前広場空間を創出しています。

- ・ 交通、にぎわい、歴史・観光、文化の軸及び商業回遊動線の結節点
- ・ 既存の駅前広場空間だけでなく、周辺街区や区域まで広がり、一体となった機能配置





(3) 整備方針転換の方向性

(1) の北口及び南口駅前広場における交通手段別の整備の方向性のまとめ、(2) の都心、周辺街区や区域との関連から導き出した駅前広場の機能を基に、整備方針の転換の方向性として以下のとおり「歩行者の対応」、「自動車の対応」の2つを抽出しました。

基本構想

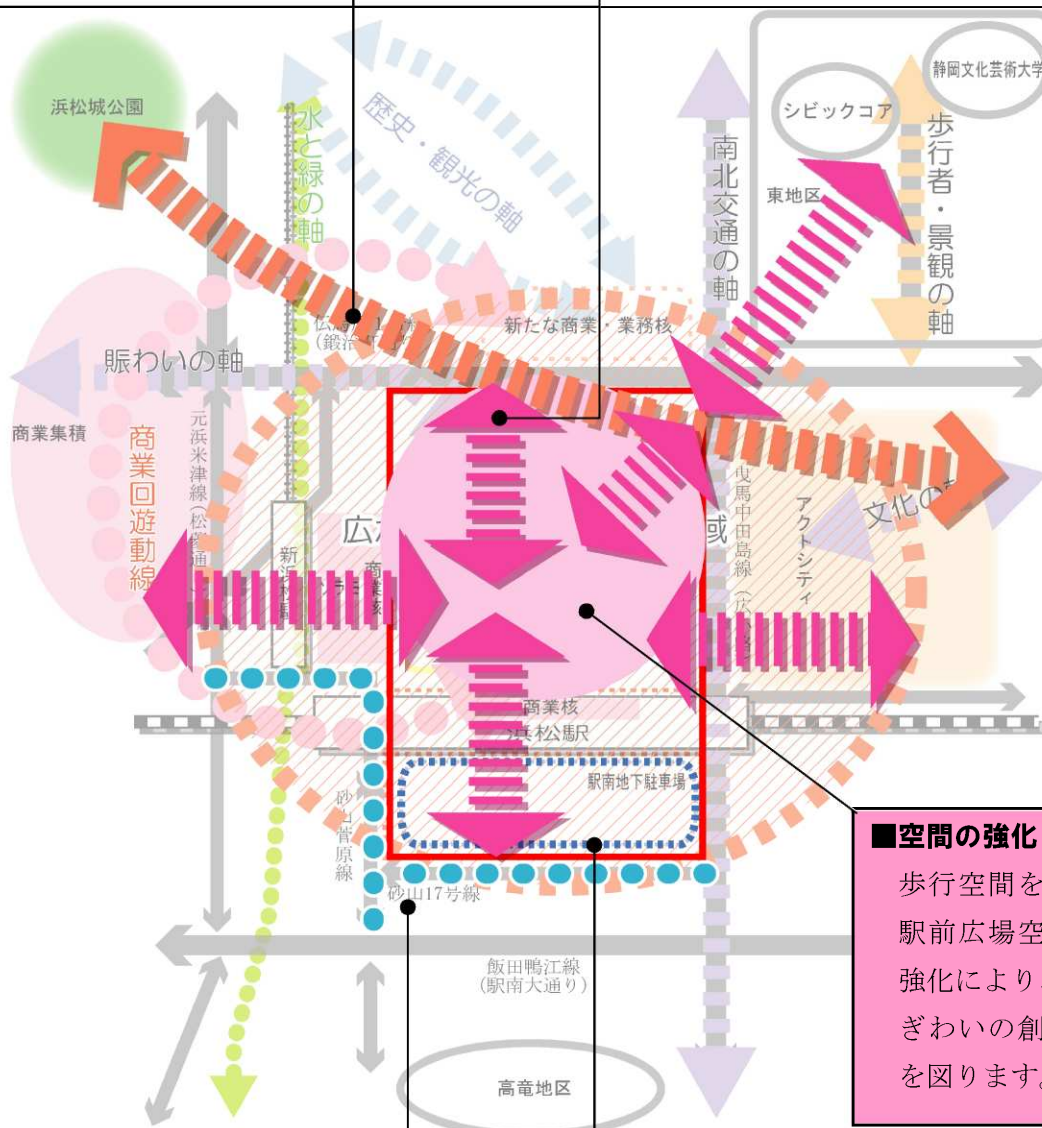
【主に歩行者の対応を進める】

■軸の強化

駅前広場と周辺街区や区域との連携により、既存の都市軸への広がりをもたらし、都市軸の強化を図ります。

■周辺街区との連携

駅前広場の区域にとどまらず、周辺街区や区域との連携により、「まち」とのつながりの強化及び駅前広場機能の適正配置を図ります。



■空間の強化

歩行空間を優先した駅前広場空間の機能強化により、都心のにぎわいの創出と維持を図ります。

【主に自動車の対応を進める】

■交通流の混雑緩和、円滑化

駅前広場内道路の混雑要因となっている駅前広場への進入車両の迂回誘導や滞留・駐停車車両の抑制により、自動車交通流の混雑を緩和し、円滑な交通処理を図ります。

■駅南地下駐車場の有効利用

短時間の送迎利用に適した「使いやすい」構造へ改良することにより、地上部の送迎目的の駐停車車両を駅南地下駐車場へ誘導し、自動車交通流の混雑緩和を図ります。