

ご提出頂いた該当箇所と意見については、住所、氏名などの個人情報を除き、全文をそのまま転記したものを掲載しています。

意見 No.	該当箇所	意見の内容	市の考え方	反映結果
1	「三島駅南口駅前広場整備計画」6ページ 16～18	ムクドリ糞害対策 ムクドリは夕方になると飛来し、木に止まる。糞や鳴き声の騒音を撒き散らす。落ち葉の片付けや枝の伐採もある。木は植えずに、あずまや風の屋根とその下にベンチを設置するほうが良い。	三島市は、街中に流れる湧水や駅前にある楽寿園などの豊かな水と緑が象徴的な街であり、現在の三島駅南口駅前広場も水と緑を活かした広場として整備し、これまでに高い評価をいただきました。今回の整備計画案の策定にあたってのアンケート調査においても、「緑地・水辺空間の維持・改善(野鳥対策)」として現在の趣を残したいとのご意見も多いことから、適切な植栽の配置を考えております。また、ムクドリ対策としまして、景観・植栽の専門家の助言を取り入れながら、現在の高木を気象条件や害虫に強い中低木の樹種に選定する考えです。 ベンチは、公共交通利便性の観点からバスやタクシー乗車場周辺、また交流・憩いの場創出の観点から滞留空間を中心に、歩行者空間を阻害しないことを確認した上で適正に配置する考えです。	反映できないもの
2	「三島駅南口駅前広場整備計画」3ページ 22行目	8. 基本レイアウト(3)一般車両とタクシー走行レーンの分離との記載と、P7の一般車両タクシーロータリーの(1)走行レーンを可能な限り分離すると記載がありますが分離する必要性を感じない。 タクシーの走行台数は多くなく(現在の状況を見ても少ない)一般車両との共用で良いと思います。また分離する事により一般車両走行レーンがあり、ロータリー内の土地の有効活用が出来ていない。分離ではなく共用にすれば一般車両走行レーンと、その隣のゼブラゾーンが削減出来、タクシー待機車両も現在少ない状況でタクシー待機ゾーンが、こんな広さが必要なのか疑問です。一般車両乗車ゾーンが全くない計画ですが、ロータリー内に一般車両乗車ゾーンを設置するとロータリー内の渋滞の発生が予想されるので一般車両乗車ゾーンではなく、その代わりに三島駅北口にあるような時間駐車場を設置してもらいたい。その土地は一般車両走行レーンと、その隣のゼブラゾーンとタクシー待機ゾーンの削減で発生する土地で十分に対応出来ると思います。駐車場は10台以上くらいは止められると思います。それを一般の乗車に使用してもらおう。タクシー待機ゾーンは計画の西側半分くらいに北向きに待機してもらおう。時間駐車場の仕様は三島駅北口の時間駐車場みたいなゲート式ではなく熱海駅前の時間駐車場みたいなフラップ式にして駐車場の道を駐車場待ちや一般車両降車ゾーンから溢れた車両を循環出来るようにする。あと一般車両走行レーンがあるため、タクシー一般車両ロータリー東側の屋根がある側の有効活用が出来ていない。共用にすれば東側ロータリー屋根がある側を有効活用出来て、計画では一般車両降車ゾーンが4～5台と、かなり少ないですが共用にすれば、東側ロータリー屋根がある側を有効活用出来て一般車両降車ゾーンに8～9台くらいは止められると思います。 土地の有効活用で一般車両の降車ゾーンの増加と一般の乗車に対応出来る時間駐車場の設置を求めます。	現在の広場内の一般車の利用につきましては、「降車場」としてタクシーと兼用で2～3台分のスペースが配置されておりますが、整備計画案では、交通の安全性を第一に考え、タクシーと分離した上で、一般車4～5台分を確保するものです。 タクシー待機場につきましては、南口ロータリー内に乗り入れできるタクシーの台数を広場の土地所有者であるJR東海とタクシー会社が契約しており、各会社ごと契約台数(面積)が異なっております。台数(面積)を減らすと営業機会に大きな影響があることから、市とタクシー組合と協議の結果、現時点ではタクシー台数を維持する案となっております。ただし、限られた広場空間を有効に活用するため、可能な限りデッドスペースをなくす案としております。 なお、再開発事業区域の東側に建築予定の立体駐車場においては、従来同様の無料時間を設定するなど、駅への送迎用にご利用しやすい運用を検討しております。	反映できないもの
3	「三島駅南口駅前広場整備計画」8ページ 12行目	貸切バスのゾーンが1～2台の計画ですが、現在の観光需要だと、もう少し増やした方が良くと思います。3台くらい。計画の貸切バスの縦列駐車ゾーンを広げて駐車台数を増やす。または、路線バスのロータリーにも時間帯や待機ゾーン等の運用で貸切バスの需要に応えられるようにする。	現状や将来の観光需要を鑑み、貸切バス乗降場を設けたいと考え、検討した結果、1～2台分新たに設ける案を策定いたしました。可能な限り多くの乗降場を設置したいのですが、広場面積に限りがあることから、これ以上の台数の設置は難しい状況です。 バスロータリー内の路線バスにおける1乗り場あたりの発着本数は、近隣の鉄道駅と比較すると約1.4倍から2.5倍となっており、また、バス降車場もないことから、現在、混雑した状況です。今回、混雑解消として路線バス降車場を2箇所、新たに設ける案を策定しましたが、バスロータリー内に貸切バスを進入させることは、新たな混雑・混在を招き、安全性確保、定時制確保の観点から難しいと考えております。なお、バス事業者からも安全性の観点から貸切バスとの混在は避けたいとの意見をいただいております。	反映できないもの
4	「三島駅南口駅前広場整備計画」3ページ 25—30	一般車の乗降場を減らして、優先車両の乗降場をもう2枠くらい増やしては。一般車の乗降場が増え、一般車の待機も増える懸念がある。 優先車両の乗降をメインとし、一般車を待機させない配置が必要では。	優先車両乗降場を1台分設ける案となっておりますが、今年度実施予定の詳細設計において、さらなる面積の確保について検討してまいります。 一般車降車場を4～5台分設ける案ですが、ご指摘のとおり長時間停車されますと渋滞の要因となりますので、速やかな降車を促す対策を検討してまいります。	今後の参考とするもの
5	「三島駅南口駅前広場整備計画」	三島駅南口整備計画について、次のような提案を差し上げます。ご検討ください ・バスを利用するエリアと、タクシーを利用するエリアを逆にする案に対して、賛成できません 入れ替えただけでは、解決にならないように思えます ・私の提案 現在、バスとタクシー乗り場を分けている歩道部分を撤去し、バス乗り場を拡張する。 タクシー乗り場は、開発中の東街区の中に新設する 現在のバス乗り場の一部(一般車降り場と書いてある部分)にする タクシーの待機場を最小限とする。また、一般車の進入を禁止する バス乗り場を拡張することにより、三島駅を利用する方が増え、三島に住む人口も増加する ・タクシー乗り場は、2つの提案をします。 1.東街区の中にタクシー乗り場を新設する 2.現在のバス乗り場の中で、道路沿いをタクシー乗り場と降り場を新設する タクシー待機場は最小限にする または、1項 2項共にご検討いただくといいと思います ・バス乗り場について 現在のバス乗り場とタクシー乗り場すべてを利用する 長距離バスや近隣の市町への向かうバスを拡張する 利用者に便宜を図る 函南町、清水町、長泉町、沼津市方面に向かうバスを拡張する 三島市だけでなく近隣に方々にバスを利用し、JR三島駅とバスを結びつける ・歩行者について 現在は、3方向(東側、西側、中央部)に流れています。 将来は、歩行者の2階部分を通り 東側、西側、楽寿園側、本町方面の東側・西側などに階段を作り流れを作ることにより、効率の良い人の流れが出来ます。大きな予算を必要とすることから将来構想として提案させていただきます。それまでに間は、歩行者を東側・西側の歩道のみとする。 ※三島の住民を増やすには、交通機関の利便を考慮しないと増加しません。三島市本町付近の商店街が寂れていきます。昔のような賑わいを取り戻すために周辺の市町の住民と行き交いできる三島駅周辺に改善できるようご検討ください	東西ロータリーの機能を入れ替えた場合、ウォークアブルなまちづくりの観点で歩行空間を拡大できること、貸切バス乗降場の新設が可能となること、バス及びタクシー事業者としても、運行上のメリットがあると考えております。 タクシー乗り場を東街区再開発事業区域内に設けることにつきましては、令和2年11月に都市計画決定及び変更を行っており、事業の計画が既に進んでいることから、一体で行うことは難しい状況です。 バス乗り場の再編につきましては、利用者にとって、分かりやすく、また、バスを待つ人が快適であることを目指し、バス事業者と協議していく予定です。 歩行者動線を広場上部に立体的に設ける「ペDESTリアンデッキ」は、交通処理及び歩行者動線確保といった主に機能面からはメリットがある一方で、デッキ下が日陰となり圧迫感を感じる、周辺の駅周辺から富士山と三嶋大社の社をイメージした歴史ある三島駅舎の屋根形状との調和が難しいといった景観の面で影響を及ぼす恐れがあることから、平面的に歩行空間を広げる案としております。	反映できないもの

意見 No.	該当箇所	意見の内容	市の考え方	反映結果
6	「三島駅南口駅前広場整備計画」	・計画案全体が良く検討され整理されていると思います。 ・5～6ページ(2)連続する屋根、庇の張り出しについては必要であり、是非実現をお願いします。	雨天時に濡れずに移動できるよう、ユニバーサルデザインの観点で景観に配慮した連続する屋根(乗降部は張り出した構造)を設置したいと考えております。	既に盛り込み済のもの
7	「三島駅南口駅前広場整備計画」	・8ページ(14)貸切バス乗降場 バス ツアーでの利用をしています。駅に近くなり高齢者には有難いです。	現在、貸切バスの乗降場がないため、市道に停車して乗降し交通に支障をきたしている状況です。そこで今回、レイアウトを検討することにより、貸切バス専用の乗降場を確保することができましたので、安全で利用しやすい運用を目指したいと考えております。	既に盛り込み済のもの
8	「三島駅南口駅前広場整備計画」	・9ページ(15)スクランブル交差点の縮小 これも足の弱った高齢者には有難い配慮です。	市民、利用者等に対し実施したヒアリング等で、横断歩道が長く青信号の時間内に渡り切れないというご意見を多くいただいたことから、交差点を縮小し横断歩道の長さを現在より短くしたいと考えております。	既に盛り込み済のもの
9	「三島駅南口駅前広場整備計画」	・4ページ(4)森の玄関口 この場所は、伊豆各地主催のイベント(見所紹介、特産物展示販売など)で不定期に利用できるようにしたらどうでしょうか？	「森の玄関口」は、イベントの会場としても利用される楽寿園や西街区につながる連続性を意識した、市民や観光客が一息つける空間を創出したいと考えております。	今後の参考とするもの
10	「三島駅南口駅前広場整備計画」2ページ 南口と北口の通路	南口と北口を改札を通らずとも通れるようにしてもらいたい。改札内の移動時もエレベーターを設置するなどしてほしい。スーツケースやベビーカーを持っての移動が大変すぎるし危険。夜遅い新幹線で帰ってきたときに外を通ることはできないのにエレベーターもなくて困っている。	南北自由通路の実現は三島駅周辺の活性化を考える上で、非常に重要な事業であると認識しており、平成15年から鉄道事業者や関係者と様々な手法について協議して参りました。その中で、新幹線横断部は既存の引込線トンネルを活用し、在来線横断部では橋を新設し跨ぐ案が唯一の検討可能なルートとされましたが、十分な整備効果が見込めずこのルート案での事業推進については白紙化を決定しています。 以降も市民の皆様が望む南北自由通路の実現に向け、整備の可能性を模索しておりますが、残念ながら実現可能性のある新たな計画案がないのが現状です。今後も駅前環境を整備しつつ、南北自由通路の実現に向け継続して模索して参りますので、ご理解をいただきますようお願いいたします。	反映できないもの
11	「三島駅南口駅前広場整備計画」3ページ 8基本レイアウト	基本レイアウトに交番横 駐車場の件に、全く触れていないのは、不自然。計画とは無関係とのスタンスは、一部理解できるが、交番横に駐車場が、あることは事実。レイアウトでは、完成後、バス専用レーンになるため、駐車場は、いつか、閉鎖されると思うが、駐車場について、記入すべき。再開発の関係で、発表されているのは、仮の駐車場(送迎者用)その後、令和9年頃新しい立体駐車場ができれば、機能を移管する。つまり、令和10年までのどこかで廃止されるのは、再開発と今回の整備計画を合わせると明らか。では、いつ、廃止していくのか、今、送迎で利用している人のためにも項目として、記入は必要。	今回の整備計画は、三島駅南口駅前広場をメインにお示したところで、また、ご指摘のとおり三島駅南口駅前広場東側にありました市営三島駅南口駐車場は、三島駅南口東街区再開発事業の着手に伴い、令和6年1月31日に閉鎖したところで、今後、再開発事業で立体駐車場を建築し、駐車場台数はこれまでより50台程度多い、418台が駐車可能となる予定です。 再開発事業は、令和9年度末の完成を予定しておりますが、駅前を利用者の皆様への影響を少しでも抑えるため、立体駐車場を再開発事業区域内で最初に完成させ、先行して運用できるように進めております。詳細は、三島市ホームページに現時点の説明資料(市民説明会時に使用)を掲載しておりますので、よろしければご覧ください。	反映できないもの
12	「三島駅南口駅前広場整備計画」5ページ (2)連続する屋根	計画案と模型を見たが、屋根多すぎ。利用者から屋根多くしてと言われて、屋根増やすのは、わかるが、さすがにやりすぎ。全国的に新しい駅のロータリーが屋根が多いのか？再整備で、屋根増やすのが成功するのかは、再考したほうがよい。屋根も明るさ、構造、素材など、考慮するとは、思うが、三島駅降りました、景色をみて、三島に、来たなって思える環境も必要。見上げたら、屋根ばかりだと、え？ってなる。風景が見えるのも、重要。模型を上からみると、こんなに屋根で、埋めつくす必要あるのか疑問。屋根少ないから増やす、これは、誰も反対しないと思うが、屋根率が高いのが、先進的なのかは、考慮が必要。	車いすや杖を使用される方、乳幼児連れの方などは、雨天時に傘をさして移動することが困難であるとの声があることから、バリアフリー法に基づき定められた「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」の考えと景観にも配慮した連続する屋根を設ける予定です。 屋根の仕様等につきましては、景観の専門家のご助言を踏まえ、「JR三島駅改札口を出た位置からの各方面の見え方」、「広場中央部から三島駅の駅舎方面の見え方」等、各視点場からの見え方を十分に確認した上で、3種類の異なる高さの屋根を配置し、屋根の間から、心地よい光や風を取り入れることが出来るような整備を考えております。 令和6年度に詳細設計を行います。頂いた意見を踏まえ検討してまいります。	今後の参考とするもの
13	「三島駅南口駅前広場整備計画」3ページ 8基本レイアウト	この基本レイアウトだとバスロータリーへの一般車両の誤進入と、タクシーレーンへの一般車両の誤進入が想定される。専用スタッフを配置して注意喚起しても、限界がある。誤進入防止対策をしっかりすること。どれだけ防止対策をしても、バスロータリーへの入口まで一般車両が誤進入してくることが想定される。その場合の対応マニュアルを作成すべき。Uターンさせるスペースはないため、バスロータリーを回らせて排除するのが、一般的対応かもしれないが、一般車両がバスロータリーを回る行為が、道路交通法違反になるのか。おそらく、1ヶ月スタッフを毎日配置させても、誤進入は、減らないと思われる。それは、長年の習慣、慣れが原因。逆にするには、いち早く説明会を。	現在のバスロータリーとタクシーロータリーの位置を入れ替えることで、一般車が誤って進入しないよう、利用者の視認性の高い標識や路面標示を設置する予定です。 今後、ロータリーの位置を入れ替えることにつきましては、詳細が決定次第、広報みしまや市ホームページ等で速やかに広報周知してまいります。	今後の参考とするもの
14	「三島駅南口駅前広場整備計画」3ページ 8基本レイアウト	基本レイアウトにある場所は、誰の所有権がある場所か、最初に明示すべき。三島市が南口広場整備と言っているが、ロータリー全体が、JRの敷地ではないか？JRの敷地であることをハッキリさせないと、整備費用の分担や決定権にも影響する。三島市が主導するのか、費用負担など、明確にさせる必要がある。南口広場を整備するのは、三島市の仕事？JRの仕事？共同作業？しっかりと最初に説明するべき。	広場の大部分はJR東海が所有しておりますが、今回予定している整備は、市の計画のなかで最上位に位置づけられている「第5次三島市総合計画」や、市全域に係る都市計画の基本的な方針を示す「第3次三島市都市計画マスタープラン」等に位置付けられた交通結節点・にぎわいの拠点として整備するものでありますので、同社からの負担は予定しておりません。 なお、広場の管理運営につきましては、JR東海と協定を締結しております。	その他(質問など)
15	「三島駅南口駅前広場整備計画」3ページ 8基本レイアウト	広場でのイベント開催を想定しているのか？再開発地域との連携、一体感の説明は、ほしい。	イベントの開催につきましては、土地所有者であるJR東海と調整していきたいと考えておりますが、可能な限り広い広場空間を確保した整備を検討してまいります。また、三島駅南口東街区再開発事業、西街区及び楽寿園などの周辺施設と連動した、まちなみの連続性や回遊性を考慮した交通結節点・にぎわいの拠点として整備することを考えております。	その他(質問など)
16	「三島駅南口駅前広場整備計画」10ページ 18の パブリックコメント	パブリックコメント実施するなら、同じ期間で説明会を実施すべき。	パブリックコメント実施期間前においては、「三島駅南口東街区再開発事業に関する市民説明会(令和6年2月13日開催)」にて、また実施期間中には、広場整備に先立ち実施したヒアリングにご協力いただいた学校関係者や民間事業者等から、ご意見をいただきました。	その他(質問など)
17	「三島駅南口駅前広場整備計画」3ページ 8基本レイアウト	基本レイアウト(1)東西ロータリーの機能入れ替えてあるが、長年の習慣を入れ替えるのは想像以上に混乱する。なぜ、機能を入れ替えるのか、理由を説明会で明確に示すべき。	東西ロータリーの機能を入れ替えた場合、ウォークアブルなまちづくりの観点で歩行空間を拡大できること、貸切バス乗降場の新設が可能となること、バス及びタクシーの乗降スペースを増やすことができること、信号制御により車両通行の安全性が高まることなど、市民や駅・広場の利用者にとって現状よりメリットが大きくなると思われました。また、この内容につきましては、「三島駅南口東街区再開発事業に関する市民説明会(令和6年2月13日開催)」や、三島市地域公共交通網形成協議会などの協議会において説明させていただいております。	その他(質問など)

意見 No.	該当箇所	意見の内容	市の考え方	反映結果
18	「三島駅南口駅前広場整備計画」3ページ 8基本レイアウト	機能入れ替えは、安全性を高めるため、貸切バス乗降場を確保するため、公共交通の利用促進を図るためだと思われるが、なぜ、このレイアウトで今より安全性が高まるのか？公共交通利用促進が図れるのか、わかりやすい説明がほしい。機能入れ替えて、バスやタクシーの利用客が増えるとは思えない。	<p>「安全性」に関するメリットは次のとおりです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスに関する安全性 現在、バス待機場及び乗降場数が不足しているため、駅に到着したバスがすぐに待機場や乗降場に配置できない場合、配置できるまで信号機のない出口から一旦、市道に出て再度ロータリーに進入するという道路を使った周回(多い時で3～4周)の運用をしており、接触事故を引き起こす原因となっています。整備計画案では、バス降車場を2箇所増設する共に、市道に出ない状態で、周回が可能となることから安全性が向上すると考えております。 また、運転手から死角となる危険な横断歩道をなくすと共に、バスの出口は信号機による制御となるという点においても安全性が向上すると考えております。 ・一般車及びタクシーの安全性 現在はタクシーと一般車の走行レーンや降車場が共用となっていることから、一般車とタクシーが混在して利用している状況です。そのため事故やトラブルが発生していることから、走行レーンを可能な限り分離するとともに、それぞれの降車場を整備することで安全性が向上すると考えております。 ・歩行者の安全性 現在、広場中央部の歩行空間の最も狭い部分の有効幅は1m未満のところもあり、また、オブジェや植栽による段差もあることから、すれ違いが困難な状況です。オブジェなどの配置を変えることで、現況の形状のまま歩行空間を広げることも可能ですが、再配置のスペースを確保することも難しく、大きく広げることもできません。これらのことから、入れ替えにより交差点を一つ減らすことにより、歩行空間を大きく広げることができるようになることから安全性が向上すると考えております。 また、現在のスクランブル交差点を縮小することにより、歩行者が短い時間で横断可能となります。 ・周辺市道の安全性 現在、市道上に頻繁に停車している貸切バスが、市道の混雑、視認性、自転車走行レーン、歩行空間に影響を及ぼしておりますが、新たに貸切バス乗降場を設けることによりこれらの問題が軽減されると考えております。 	その他(質問など)
19	「三島駅南口駅前広場整備計画」3ページ 8基本レイアウト	タクシーと優先車両が同じレーンなのは、気になる。他の事例で、専用レーンがタクシーと優先車両のみのレーンは、あるのか？この優先車両とは、何を指すのか？道路交通法などの規制で優先車両とは、何を指すのか？例えば、身体障害者が車にステッカーがあり、利用する場合は、わかりやすいが、障害者手帳のある障害者を送迎した一般車両は、優先車両にあたるのか？あたらぬのか？周囲から一般車両の誤進入か、どうか、どうやって見分けるのか？道路交通法違反にならないならば、豪雨、暴風などの時は優先車両該当しない一般車両が優先車両として、侵入してくると予想できる。道路交通法違反に、なるか、モラルの問題かは、明示が必要。	<p>優先車両乗降場は、身体の不自由な方、妊婦、高齢者、けがをした方などを対象に考えており、ビクトグラムによる路面標示及び標識を設置する整備を予定しております。</p> <p>なお、交通安全及び良好な治安の確保のため、整備完了後も現在と同様の規制となる、一般車降車場における長時間待機防止を目的としたロータリー内の「駐車禁止(タクシーを除く)」の規制、車両の逆走防止を目的とした走行車線での「一方通行規制」を警察に対し要望しております。</p>	その他(質問など)
20	「三島駅南口駅前広場整備計画」9ページ 16完成までの流れ	工事期間が3年間は、理解できるが、その工事の時期ごとの工事内容がどこにも記入されていない。部分的に工事すると思うが、工事中に住民、利用者が配慮すべき事項は、まとめるべき。例えばAという時期にはタクシーは、仮の場所に移動になるとか、この時期から新しい機能が使えるとか。そもそも、機能入れ替えが令和10年にいきなり、発生するのか、工事完成部分から、機能入れ替えが徐々に発生するのが、全く明示されていない。	令和6年度に実施予定の詳細設計の中で施工計画を立案し、今後、市ホームページ等を活用して工事の流れについて広報周知してまいります。	今後の参考とするもの
21		現状の南口の駅前スペースの狭さから、いろいろな問題が解決できないことは、理解できました。南口の再開発に対して、南口の駅前スペースの拡大が計画に十分織り込めていないことが、問題であることが良くわかりました。以前は、南口の駐車場スペースでの20分の無料サービスを利用することにより、南口での一般車の送迎や駅の緑の窓口利用などが効率的に出来たと考えています。南口の再開発による立体駐車場は、駅から遠く、立体駐車場に車を入庫、出庫する時間や駅までの徒歩の時間を考慮すると、20分の時間で、一般車が送迎することは不可能だと思います。従って、南口での迎車待ちは困難となり、北口に集中することとなり、北口での大渋滞がますますひどくなるのが予想されます。今から、南口の駅前スペースの拡大を計画することが無理だとすると、歩行者の交流スペースを再開発区域のデッキスペースを利用することにして、南口の駅前スペースの歩行者の交流スペースを縮小する案もあると思いました。また、一般車の送迎や駅の緑の窓口利用などに立体駐車場を利用することを推奨するのであれば、立体駐車場に車を入庫、出庫する時間や駅までの徒歩の時間を考慮して、最低1時間の無料サービスに拡大する必要があると思います。以上、検討のほどよろしくお願ひします。	<p>整備計画案は、検討に先立ち実施した広場内における一般車の利用状況調査結果を踏まえ、一般車降車場の現在の状況である「一般車・タクシー兼用2～3台分」から、一般車とタクシーをそれぞれ分離し、新たに「一般車4～5台分」を整備するものです。</p> <p>歩行空間は、道路構造の一般的な技術基準を定めてある「道路構造令」等の考えに基づき、必要な幅員を確保した上で、人が滞留するスペースと分離するとともに、まちなかの湧水、溶岩といったストーリー性を感じる三島ならではの景観を創出したいと考えております。</p> <p>なお、迎車等の比較的長時間の利用につきましては、従来同様に再開発事業区域内に新設される市営駐車場をご利用いただけるように無料時間の設定を検討する予定ですが、無料時間の長さについても併せて検討してまいります。</p>	今後の参考とするもの
22	「三島駅南口駅前広場整備計画」3ページ 7--	駅利用者のアンケート取得方法に問題があると思われる。たった2日間しかアンケートを求めている。実際に通勤通学で使われている方、送迎に来た方には曜日や時間帯を変えてアンケート収集を取る事が必要と思う。今の時代皆さんスマホをお持ち。バスやタクシーの乗り場、出来れば駅のホーム等にもQRコードを表示して、実際に利用しているもっと多くの人から回答を得るべき。資料に関しては、企業向けにアンケートは実施内容にはやったと書いてあるが、企業別(タクシーやバス運転手など)の回答も載せると親切かと思われる。	<p>「三島市地域公共交通網形成計画(平成30年度策定)」の策定に先立ち、市民アンケートや市民、外国人を含む駅前広場利用者、交通事業者等に対し実施したヒアリングの中で、広場に関する改善点等の課題整理を行いました。</p> <p>その後、令和3年度にアンケート調査を行い課題を整理したものが、記載した「5 駅利用者のアンケート結果」となります。</p> <p>なお、令和4年度以降も広場を利用するバス等の民間事業者、高齢者団体、身体障がい者団体等(計17団体)に対してヒアリングを行いました。改善点としての課題は、アンケート調査と同様の意見を多く頂きました。</p>	反映できないもの
23	「三島駅南口駅前広場整備計画」6ページ 13--	環境をアピールするのであれば、屋根の一部をソーラーパネルにしてはどうか。駅周辺高いビルも無く、日当たりに問題は無いと思われる。	屋根の上部にソーラーパネルを設置することを検討しましたが、屋根の構造や維持管理の観点から設置が難しいと判断しました。なお、引き続き屋根以外のソーラーシステムの設置については、検討を行ってまいります。	今後の参考とするもの

意見 No.	該当箇所	意見の内容	市の考え方	反映結果
24	「三島駅南口駅前広場整備計画」3ページ 23-	新幹線(特に東京方面からくるひかり号)が着いた際の北口や南口の状況を市の職員や今回来られた教授陣は確認していますか。一般車レーンは、コインパーキングに入れないクルマで溢れかえっています。北口と同じくバスとタクシー、マイカーの2つにロータリーを分ける、ロータリーの真ん中に一般車の待機スペースを作るのが妙案かと思えます。今の案ですと一般車のコインパーキングへの導線が無くなり、一般車が路上駐車する事が予想されます。また、出口で右折するクルマで混雑する事も予想されるので、出口は2つの方が良いと思えます。バス定時制も大切ですが、ドライバーはプロです。一般の方が出入り口でまごまごして事故が起きても大変なので、こちらの件は慎重に判断をお願いします。	学識者の方々は以前から三島市の事業に携わっており、現地調査に同席していただく等、現地の状況を十分把握していただいております。整備計画案の検討に先立ち実施した利用状況調査結果から、「バス降車場の増設など、現在不足している機能の改善」、「バス・タクシー・一般車の動線の分離」、「安全な歩行空間と動線の確保」という前提条件で検討しており、ご提案のとおりロータリーを区分した場合、「バス・タクシーロータリー」の面積が「一般車ロータリー」の面積に比べ著しく大きくなるため、中央の歩行空間が狭くなると同時に東西どちらかに大きく移動せざるを得なくなることから、白滝公園(市街地)方面への歩行動線を大きく迂回させなければなりません。よって、ご提案のロータリーの区分けは、本整備計画案を検討にあたり、ウォーカブルなまちづくりを進めている市の考えから困難であると判断しました。また、現在、広場の出入口が近接で3箇所存在することから渋滞が発生しておりますので、バス出入口を現在の2箇所から1箇所にまとめた上で信号機による制御に変更することで、渋滞を軽減したいと考えております。	反映できないもの
25	「三島駅南口駅前広場整備計画」8ページ 12-	貸切バスレーンは、利用者に予約制とし、それ以外は一般車の乗降レーンとして開放するという方法も考えられます。(時間の読めないツアーバス等の対応は中々難しそうですが。)	貸切バス乗降場の運用は、ご提案の内容も方法の一つと考えられます。また、他市町の事例等も参考にしながら検討し、安全で利用しやすい運用を目指してまいります。	今後の参考とするもの
26	「三島駅南口駅前広場整備計画」3ページ 項目8	三島市初音台にて高齢の母を抱える者です。母を送迎する際に利用させていただいております。計画案を拝見し感想を投稿させていただきます。 ・基本レイアウトにて提示いただいた現状と整備計画の比較を拝見いたしました。現状に対し、より項目が細分化され各々に専用の降車場が設定されており表をみただけでも使い勝手向上に期待ができる。また、対応台数もトータルで向上しており混雑解消にも貢献できそうと感じる。	整備計画案は、検討に先立ち実施した広場内における一般車の利用状況調査結果を踏まえ、一般車降車場の現在の状況である「一般車・タクシー兼用2～3台分」から、一般車とタクシーをそれぞれ分離し、新たに「一般車4～5台分」を整備することにより、安全性及び利便性を向上させるとともに車両の混雑を解消したいと考えております。	既に盛り込み済のもの
27	「三島駅南口駅前広場整備計画」7ページ 項目11(1)～(3)	・優先車両乗降場が現状に対し”より”改札に近く設置されており利便性向上を期待できる。 また一般と明確にレーンが分かれており、急がされずに乗降できそうで配置に好感がもてる。 ・タクシー/優先車と一般車が明確にレーン分けされ、走行車が整理されているため安全な送迎に配慮されており好感が持てる。 ・降車場を屋根で覆っていただいたことで雨や想定される糞害、また夏場の日よけなど活用できそうでかなり期待が持てる。 安全や各立場の使い勝手に配慮されたよい計画と感じます。	優先車両乗降場は、身体の不自由な方、妊婦、高齢者、けがをした方などに配慮し、2つの駅改札口から近い位置に配置する考えです。 一般車とタクシーの走行レーンを可能な限り分離するとともに、それぞれに専用降車場を整理することで安全性を向上させたいと考えております。 一般車降車場は、身体の不自由な方、妊婦、高齢者、けがをした方などの利用が想定されるため、ユニバーサルデザインの観点で、景観に配慮した連続する屋根を設置する考えとしております。	既に盛り込み済のもの
28	「三島駅南口駅前広場整備計画」9ページ 項目15	スクランブル交差点の縮小化については安全に対し非常に好感が持てます。交通弱者に配慮した良い計画と感じました。総じて:安全や各立場の使い勝手に配慮されたよい計画と感じます。引き続き安全/利便性に配慮いただき推進いただければと思います。	市民、利用者等に対し実施したヒアリング等で横断歩道が長く、青信号の時間内に渡り切れないというご意見を多くいただいたことから、交差点を縮小し、横断歩道の長さを現在より短くしたいと考えております。	既に盛り込み済のもの
29	「三島駅南口駅前広場整備計画」2ページ 4現在の駅前広場 5アンケート結果	アンケート結果で4、6番目に多い「送迎車両」に関して、特に一般車の「乗車」場所について、どう考えているのか。現況として「乗車場」はない。ので不要とするのであれば、現況として降車場がどのように使われることが多いか、調査は行っているのか。 ロータリーが混雑、混乱するのは、一般車が迎えに来て乗せるときに待っている車が一因だと思うが、今回の案では、一般車がロータリーを周回することもできず(もちろん20分無料の駐車場が無くなることの影響が大きい)、タクシーと重なってロータリーが詰まるのではないかと考えるところ。 迎え時間の1分、5分、10分前に着いてしまった場合、雨の日の車両の量、どういう形で車が待つことになるのか検討してもらえればと思います。	現在、一般車は、広場面積の制約から降車のみ限定していますが、今後も面積を拡大することができないことから、引き続き同様の運用を考えております。 整備計画案は、検討に先立ち実施した広場内における一般車の利用状況調査結果を踏まえ、一般車降車場の現在の状況である「一般車・タクシー兼用2～3台分」から、一般車とタクシーをそれぞれ分離し、新たに「一般車4～5台分」を整備するものです。 迎車等の比較的長時間の利用につきましては、従来同様に市営駐車場をご利用いただけるように無料時間の設定を検討する予定です。	反映できないもの
30	「三島駅南口駅前広場整備計画」7ページ 11～終わりまで	【一般車降り場】は乗場(迎え)と併用ですか?実際は乗降場となり混雑が予想され、更に乗車(迎え)待機場所がないことから降り場付近に待機してしまうのではないのでしょうか?それによりロータリー入口から一般車走行レーン、降り場が混雑して、県道の渋滞にもつながってしまうと思います。北口のような駐車場があると緩和されると思うのですが。(東街区再開発の駐車場までは距離があり、乗り場としての使用は希少だと思います)乗車用スペースの確保を希望します。	現在、一般車は、広場面積の制約から降車のみ限定していますが、今後も面積を拡大することができないことから、引き続き同様の降車のみ運用を考えております。 整備計画案は、検討に先立ち実施した広場内における一般車の利用状況調査結果を踏まえ、一般車降車場の現在の状況である「一般車・タクシー兼用2～3台分」から、一般車とタクシーをそれぞれ分離し、新たに「一般車4～5台分」を整備するものです。 迎車等の比較的長時間の利用につきましては、従来同様に市営駐車場をご利用いただけるように無料時間の設定等を検討する予定です。	反映できないもの
31	「三島駅南口駅前広場整備計画」8ページ ページ全体	【バスロータリー】において、路線バス使用終了～明日営業開始までの時間帯に貸切(観光)バスの駐車場として使用できないでしょうか? 開放することで三島駅周辺の宿泊施設の利便性の向上、観光客の滞在時間の延長が見込め観光振興に繋がると思えます。	駅利用者、交通事業者及び周辺住民等が安心して利用でき、また、交通安全及び良好な治安の確保のため、整備完了後も現在と同様に路線バス運行時間外での一般車進入防止を目的にした規制について、警察に対し要望しております。 現時点では、路線バス以外の車両がバスロータリー内に進入することを想定しておりませんが、引き続き検討してまいります。	今後の参考とするもの
32	「三島駅南口駅前広場整備計画」8ページ ページ全体から9ページ15スクランブル交差点の縮小	写真で分かりにくいための意見です。 バスが東からバスロータリーへ進入する信号待ちの際に、現在の道路幅で、バスレーン(信号待ち)と一般車レーンの2車線は十分確保できているのでしょうか?バス及び一般車両併用で1車線の場合は交通渋滞や事故が誘発されてしまうと思います。当該道路の幅、バスは北進でバスロータリーへ進入等、規制が必要になると思えます。	交通量調査からピーク時の信号サイクルを検討し、スムーズに車両を捌くことができるものとして公安委員会と協議しておりますが、東街区の再開発事業も含め新たな市街地が形成されることから、想定外の動きがあることも考えられるため、引き続き、道路状況を確認し必要に応じ対策を検討してまいります。 ※信号機の色が青→黄→赤と一巡する時間を「信号サイクル」といいます。	今後の参考とするもの
33	「三島駅南口駅前広場整備計画」3ページ 23～24行目	「現況と整備計画との比較表」現況に対して計画の確保数が全ての点で向上して改善されている。 伊豆箱根鉄道、JR在来線、JR新幹線の乗客が集中して一般降車場を利用するため、現在、交番東側にある屋根なし駐車場の様に無料時間を設定した駐車場が必要であると思う。 一般車走行レーンは交差点の右左折直後であるため、タクシー専用レーンへの誤進入が心配される。	再開発事業区域の東側に建築予定の立体駐車場においては、従来と同様に無料時間を設定するなど駅への送迎用にご利用しやすい運用を検討しております。 また一般車両がタクシー走行レーンに誤進入しないように、路面標示や標識による案内を適切に配置したいと考えております。	今後の参考とするもの

意見 No.	該当箇所	意見の内容	市の考え方	反映結果
34	「三島駅南口駅前広場整備計画」8ページ 6～7行目	東西ロータリーの機能を入れ替えて、バスロータリーの出口を直接スクランブル交差点に接続させている点を大いに評価したい。 これにより1信号現示で駅前広場から主たるバス路線方向(楽寿園前～本町方面)に直進することが出来るようになり、従来遅れがちだった路線バスの駅前発車時における定時性の大幅な向上が期待出来る。	東西ロータリーの機能を入れ替えて、バス出入口を現在の2つから1つにまとめ信号機による制御に変更することで、安全性及び定時性を向上させたいと考えております。	既に盛り込み済のもの
35	「三島駅南口駅前広場整備計画」7ページ 12～13行目	一般車と、タクシー・優先車両の走行レーンを分離したことは、安全性の向上と交通整序に寄与するもので大いに評価したい。 なお、一般車走行レーンの走行レイアウト(軌跡)については、180度以上の回転となるため、より円滑かつ安全な経路となるよう、タクシープールの容量設定及びタクシー・優先車両レーンとの合流部における安全性との兼ね合いも含め、実施設計段階で再検証と工夫の余地はあるようにも(一見したのみでは)感じられた。	円滑かつ安全に一般車とタクシーが合流できるように、今年度実施予定の詳細設計において、走行レーンの線形、路面標示、車線を分離するためのポールの配置等を検討してまいります。	今後の参考とするもの
36	「三島駅南口駅前広場整備計画」5ページ 14～15行目	連続した屋根を設置することにより、鉄道とバス・タクシー間の接続はもとより、JRと伊豆箱根鉄道相互の改札外を経由した乗り換えにおいても、従来と異なり、雨天時に傘なしで移動出来るようになる点を評価したい。	景観に配慮した連続する屋根を設けることにより、車いすや杖を使用される方、大きな旅行鞆を持った方、乳幼児連れの方なども雨天時に傘をささずに安全かつ快適に移動できるような広場整備を考えております。	既に盛り込み済のもの
37	「三島駅南口駅前広場整備計画」9ページ 2行目	駅前広場の再整備のみならず、これにあわせてスクランブル交差点の縮小を行うことは、交通安全性の向上にも寄与するもので大いに評価したい。	市民、利用者等に対し実施したヒアリング等で横断歩道が長く、青信号の時間内に渡り切れないというご意見を多くいただいたことから、交差点を縮小し横断歩道の長さを現在より短くしたいと考えております。	既に盛り込み済のもの
38	「三島駅南口駅前広場整備計画」4ページ 7行目、及び19～20行目	愛染院、白滝公園、楽寿園といった三島市街地内のスポット(言わば「近景」)への連続性を意識したコンセプトを大いに評価したい。 さらに言えば、三島駅が富士山、伊豆、さらには箱根西麓への玄関口であることに鑑み、これら(言わば「遠景」)も来訪者にどこか匂わせる・感じさせるデザインあるいはコンセプトを、実施設計段階でさりげなく盛り込めればなお良いのではないかと感じた。 (例えばそれぞれの乗り場が 富士急バス:富士山、伊豆箱根鉄道:伊豆、東海バス:箱根 をそれぞれ連想させるようにするなど。)	整備に伴い、バス乗車場を方面別に再編するためにバス事業者と調整を予定していることから、いただいたご意見を参考に、富士山、伊豆、箱根西麓等を連想させるような乗り場整備についても検討してまいります。	今後の参考とするもの
39	「三島駅南口駅前広場整備計画」4ページ 2～5、10～20行目	「おもてなし広場」「のんびり広場」「森の玄関口」といったコンセプトには賛同しますが、実際には屋根のせいでイメージ図以上の圧迫感があると思います。10ページの【整備計画案の模型】からも圧迫感を覚えました。意見としては以下のとおりです。よろしく願いいたします。 (1)「おもてなし広場」と「のんびり広場」に一体感が生じるように、間の屋根を無くすことはできないか。 (2)「おもてなし広場」と「のんびり広場」をもっと広げることができないか。「タクシー待機場」「バス待機場」が広すぎるように感じます。「おもてなし広場」は現在でも狭さを感じるのに、そこに屋根が付くと駅から出たときの開放感がなおさら阻害されると思います。一方で、ムクドリの糞害対策や雨避けのための屋根の必要性は理解していますので、バランスをとっていただきたいとも思います。	連続する屋根による圧迫感を感じさせないように、屋根の素材については、太陽光を透過する「膜」タイプを採用する予定です。 また連続する屋根を検討するにあたり、6箇所の視点場からの見え方を確認するなど、景観に配慮した3種類の高さの異なる屋根を配置させることにより、屋根の隙間から心地よい光や風を取り入れることが可能になります。 なお今年度実施予定の詳細設計において、屋根による圧迫感の有無等について再度確認した上で、配置を確定していきたいと考えております。 タクシー待機場につきましては、南口ロータリー内に乗り入れできるタクシーの台数を広場の土地所有者であるJR東海とタクシー会社が契約しており、各会社ごと契約台数(面積)が異なっております。この台数(面積)を減らすと営業機会に大きな影響があることから、市とタクシー組合と協議の結果、現時点ではタクシー台数を維持する案となっております。 またバス待機場につきましては、三島駅南口の路線バスの1乗り場あたりの発着本数が、近隣の鉄道駅と比較すると約1.4倍から2.5倍と発着台数の多い駅であり、待機場は定時制確保のためには必要なスペースであることから、待機場台数及び多方面への運行状況を調査した結果から現状と同等の面積が必要とされています。 ただし、限られた広場空間を有効に活用するため、可能な限りデッドスペースをなくすよう考えてまいります。	今後の参考とするもの
40	「三島駅南口駅前広場整備計画」	7ページ、8ページ、11番(一般車、タクシーロータリー)12番(バスロータリー)について意見を述べたい 具体的な乗り場は決まっていないと思うが、コミュニティバス(せせらぎ号・きたうえ号)は一般車タクシーレーンでも良いと思う。特にきたうえ号はジャンボタクシー(おそらく定員14人が最高)であれば、無理にバスレーンに入れなくても良いと思う また、せせらぎ号も7m位のバスかと思うので、清水町の循環バスと協力し、三島駅乗り入れやサントムーンへの乗り入れで利便性を上げると良いのではないか 12番のバスロータリーについて意見を述べたい 近年多くの利用者が多いのは三島～河口湖の高速バス、スカイウォーク、山中、元箱根港へ行く路線は特に多い。 また、新宿・横浜・羽田、新木場への高速線も好調だ。高速車は12mの大きな車体のため無理のない動線を確保して欲しい 降車場が出来るのは今まで無かったので大きいのと安全性が向上すると考えられる。 バスの発着も今と同じでよいと思うが、方向別等で分かりやすい乗り場にして頂きたい。 周辺の駅(沼津、熱海、裾野、御殿場)の中で最後に整備となるが、利用者、バス運転者に優しい設計になることが持続可能な三島市作りになると思う	整備に伴い、利用者の利便性向上を目的に、バス乗車場を方面別への再編についても、バス事業者と検討してまいります。 また、タクシーロータリー内の運用においても、タクシー事業者と引き続き協議調整を進めてまいります	今後の参考とするもの
41	「三島駅南口駅前広場整備計画」3・9ページ	・三島駅南口について ロータリーについては賛成。計画案の図にしてしまうと、南口のイメージと違って来る。景観は残すべきである。 →ロータリーは変わっていても、すえおきに残して欲しい ・分かりやすいような案内図や指導標があれば良い ・利用客を考えて図にするのは良い	まちなかの湧水、溶岩といったストーリー性を感じる三島ならではの景観を創出したいと考えております。 また、新しいものを作りながらも、過去の記憶や資産を受け継ぎ、より良い環境を将来の世代に引き継ぐデザインを考えております。 現在のせせらぎ水路は、安全性確保や、整備から20年以上経過しており施設の維持管理の面で存続が難しいこと理由から、水を流さず、舗装や照明による演出に変更します。	反映できないもの

意見 No.	該当箇所	意見の内容	市の考え方	反映結果
42	「三島駅南口駅前広場整備計画」3・9ページ	<p>9ページ 三島駅南口座れる場所がある。景観を残しながら、利用がしやすいように整備してほしい 何故、景観をすえおきに残して欲しい？ 理由・三島駅には、他の駅にはない配置がある。 ・すえおきな配置をすれば、ロータリーが変わっていても分かりやすいから →変わってしまうと、混乱が起きてしまうから ・バスのりばは今までどおりしてほしい ・南口の駐車場を残してほしい →南口の駐車場がないと不便になるから ・南口の前にある道路に自転車レーンを設けてほしい →人や車にぶつからないように分かるようにレーンを設ければ、通りやすい 南口を整備 上記の意見をするには、安心と安全性が必要である。 公衆トイレがあれば設けて欲しい →今、公衆トイレがなくて不便である。 三島駅南口の現状 ・公衆トイレがなくなっている ・駐車場がない→近い将来は不便になる 残して欲しいのは・・ ・溝とベンチ→かつて昔が小浜山だったから ・ジオパークのかんばん ・南口の周辺の案内図のかんばん ・バスのけいじ板 など、南口にあるものや景観をすえおきに残しながら、利用がしやすいと思う</p>	<p>まちなかの湧水、溶岩といったストーリー性を感じる三島ならではの景観を創出したいと考えております。 また、新しいものを作りながらも、過去の記憶や資産を受け継ぎ、より良い環境を将来の世代に引き継ぐデザインを考えております。 現在のせせらぎ水路は、安全性確保や、整備から20年以上経過しており施設の維持管理の面で存続が難しいことから、水を流さず、舗装や照明による演出に変更します。 バス乗降場は、高齢者や障がい者など誰もがバスにスムーズに乗り降りできるように、乗降部の歩道とバスの隙間を小さくするとともに歩道の高さを改善する予定です。 再開発事業では、立体駐車場を建築し、これまでより50台程度増となる418台が駐車可能となる予定です。 広場南側の市道小山三軒家線においても今後、自転車通行空間の整備として、矢羽根型路面標示を設置する予定です。 公衆トイレの設置につきましては、三島駅南口周辺エリアにおける景観や利用のしやすさに加え、高齢者や障がい者、乳幼児をお連れの方などに配慮したバリアフリー機能などの利用特性を想定・勘案する中で、トイレの配置場所や利用できる時間帯について検討しているところです。 なお、誘導サイン、案内サイン等の高さ、文字、色は、バリアフリー対応するとともに、ピクトグラム(図記号)を使用することにより、幅広い年齢層や外国人来訪者にも直感的に施設や機能の意味を伝えることができるよう整備することを予定しております。</p>	今後の参考とするもの
43	「三島駅南口駅前広場整備計画」3ページ 22～33行目	<p>「(1)東西ロータリーを入れ替えて、バス出入口を現在の2つから1つにまとめた上で信号機による制御に変更」とあるが、一番町交差点方面から西進する車の流れを、同方向からバスロータリーに右折するバスがせき止め、渋滞を引き起こすことは明白なため、スクランブル交差点に接続する道路の拡幅等、周辺の交通のスムーズな流れも含め、東部の玄関口としてふさわしい計画にすべきではないか。</p>	<p>現道における右折車線に相当する幅員は1.5mであることから、これまでの現況で三島駅南口広場の改修を実施した場合、交差点でバスが待機する状況では、後続の乗用車の直進通行に支障を及ぼすことが予想されます。 その対策としまして、現在行っている無電柱化事業の中で、歩道改修工事を予定していますので、既存の道路幅員の中で、可能な限り車道部の右折のための幅員を広げる対策を実施していく計画を考えております。</p>	今後の参考とするもの
44	「三島駅南口駅前広場整備計画」8ページ 3～4行目	<p>「高齢者や障がい者など誰もがバスにスムーズに乗り降りできるように、昇降部の歩道とバスの隙間や段差を小さくします。」とあるが、バスロータリー東側の2つのバス乗車場は、南側に下ル傾斜が急なため、平面図では確認できない安全上の配慮・措置が必要ではないか。</p>	<p>バス乗り場等の勾配は、平たんを基本とし、物理的に難しい場合は、極力、勾配が小さくなるよう配慮した計画に努めたいと考えます。</p>	今後の参考とするもの
45	「三島駅南口駅前広場整備計画」3ページ 25～26行目	<p>「(3)一般車とタクシー走行レーンを分離しそれぞれの降り場を整備、」とあるが、電車等で到着した人をピックアップする一般車の乗り場も必要ではないか。</p>	<p>再開発事業区域の東側に立体駐車場を建築する予定であり、従来と同様、無料時間を設定して駅への送迎用にご利用しやすい運用を検討しております。</p>	反映できないもの
46	「三島駅南口駅前広場整備計画」9ページ 1行目	<p>再開発のうち東街区への出入り口と今回のロータリー入れ替えで発生する交差点の縮小化で交通の流れは変わりますか？ 東街区から出てくる車両と混雑にならないための対策はあらかじめ予測していますか？</p>	<p>交通量調査及び三島駅南口駐車場の利用状況調査のデータを活用し、最も混雑する平日の午前7～8時の交通量を基に、整備完了後の信号サイクル(※)についてシミュレーションを実施したところ、大きな渋滞が発生しない結果となりました。 ※信号機の色が青→黄→赤と一巡する時間を「信号サイクル」といいます。</p>	その他(質問など)
47	「三島駅南口駅前広場整備計画」	<p>3月9日静岡新聞掲載で市長がトイレ・喫煙所について言及があります。 特に多目的トイレについての必要性和需要については急務だと思います。 「広場周辺へのトイレ再設置について検討をすすめる」とありますが、具体的にどの程度議論が進んでいますか？モデルがすでにできている中で再設置検討となると予算も追加にならざるを得ないと思いますが、市民への説明はありますか？ 南口駐車場併設のトイレは2000万円とされていましたが、今回の予算変更した場合にどの程度の算段になりますか？</p>	<p>三島駅南口周辺エリアは、市民生活の足としての人口カバー率の高い公共交通や、新幹線通勤通学、広域観光の交通結節機能を有する県東部のフロントゾーンとして、多くの市民及び観光客が集い、滞留する場所であることから、そのエリアにおいて誰もが、気兼ねなく利用できるトイレを確保する重要性は高いものと認識しております。 トイレの設置については、三島駅南口周辺エリアにおける景観や利用のしやすさに加え、高齢者や障がい者、乳幼児をお連れの方などに配慮したバリアフリー機能などの利用特性を想定・勘案する中で、トイレの配置場所や利用できる時間帯について検討しているところです。 配置箇所や詳細な内容が決まり次第、広報みしまや市ホームページ等で広報周知してまいります。</p>	その他(質問など)
48	「三島駅南口駅前広場整備計画」1ページ 11から13	<p>観光交流拠点機能の導入により.....にぎわいの創出と回遊性や市民の利便性が高まる施設...拠点整備が進んでいます。と記載されています。ここで言う「回遊性」と「市民の利便性が高まる」に関するこれまでの実績を教えてください。具体的に、どういう回遊性のことなのか？どんな利便性が高まったのか？</p>	<p>回遊性についてですが、富士山、箱根、伊豆のフロントである三島駅南口は、人が集い、人と街をつなぐゲート機能を備えた東街区再開発事業の整備により、観光回遊のハブ拠点としての西街区や三島のセントラルパークである楽寿園と連携する中で、新たなイノベーション(付加価値)やにぎわいの広がりが期待されます。そのエリア内の魅力的なコンテンツに誘われてエリアの中で回遊していただくことを想定としています。実績としましては、三島市の統計の観光部門で調査されている各施設利用者数等が伸びております。市民の利便性につきましては、現在行われている三島駅南口東街区再開発事業の中で、市民の皆様にとって利便性のある施設を呼び込む計画となっておりますが、現在事業中となりますので実績はございません。</p>	その他(質問など)
49	「三島駅南口駅前広場整備計画」6ページ 2行目	<p>市民や来訪者が交流する伊豆の玄関口として使いやすいおもてなし空間の創出、と記載されています。そのためには、快適なトイレも必須だと思いますがトイレ設置に関する情報が無いように見えます。トイレはどうなっているのでしょうか？</p>	<p>三島駅南口周辺エリアは、市民生活の足としての人口カバー率の高い公共交通や、新幹線通勤通学、広域観光の交通結節機能を有する県東部のフロントゾーンとして、多くの市民及び観光客が集い、滞留する場所であることから、そのエリアにおいて誰もが、気兼ねなく利用できるトイレを確保する重要性は高いものと認識しております。 トイレの設置については、三島駅南口周辺エリアにおける景観や利用のしやすさに加え、高齢者や障がい者、乳幼児をお連れの方などに配慮したバリアフリー機能などの利用特性を想定・勘案する中で、トイレの配置場所や利用できる時間帯について検討しているところです。 配置箇所や詳細な内容が決まり次第、広報みしまや市ホームページ等で広報周知してまいります。</p>	その他(質問など)

意見 No.	該当箇所	意見の内容	市の考え方	反映結果
50	「三島駅南口駅前広場整備計画」	本計画に関する予算規模の情報がありませんが、予算はいくらと考えているのでしょうか？	予算につきましては、整備内容や仮設費用、近年の資材高騰も踏まえ、約10億円程度を見込んでおります。引き続き行います詳細設計において経費節減できるよう努め、国の補助金制度の活用を検討しながら事業を進めてまいります。	その他(質問など)
51	「三島駅南口駅前広場整備計画」4ページ 1～20行目	三島駅舎前の大きく育ったケヤキを伐採してしまうことをとても残念に思います。楽寿園駅前口や白滝公園への連続性、「木陰ができるさわやかな小道」を謳うのであれば、ケヤキは残してほしいです。大木を伐採したうえで中低木を配置し、「森の玄関口」を名乗るのは疑問です。	現在の駅前広場は、20年前に街中がせせらぎ事業の一環として、水と緑を活かした広場として整備し、景観の観点で高い評価をいただいておりますが、利用者に対するヒアリングやアンケートでは、「ケヤキなどが大きく育ちムクドリが集団でとまるようになり糞害や悪臭を引き起こしている」という声を多くいただいております。 今まで、鳥が寄り付かないように音声による対策等を実施してきましたが、解決できないことから、各視点場からの景観や見通しにおいて、歩行者空間を阻害していることから撤去せざるを得ない状況です。なお、ケヤキにつきましては、樹木医などの専門家の意見も聞きながら、広場以外への移設等についても検討してまいります。	反映できないもの
52	「三島駅南口駅前広場整備計画」5ページ 7行目	ムクドリ対策としてケヤキの大木を伐採するのはやめてほしいです。鷹を使った追い払い方法があるので、それを検討していただき、ケヤキを残してほしいです。	ケヤキの撤去はムクドリ対策だけではなく、駅前広場の景観、各視点場からの駅の見え方を検討した結果、見通しを阻害していることや、現在の植栽の配置が歩行者空間を狭くし、バリアフリー対応の幅員を確保できていないため撤去せざるを得ない判断となりました。今後、樹木医などの専門家の意見も聞きながら、広場以外への移設等を含めて検討してまいります。	反映できないもの
53	「三島駅南口駅前広場整備計画」4ページ 1～最後	のんびりできるスペースなど今の三島駅の状況では不十分に感じていたため整備には賛成である。ぜひ予定通りすすめてほしい。 家族など、駅に迎えにいくのにゆっくり待たれるよう、もう少し雰囲気合うベンチなどを使用し座れるところを今より増やしてほかったため計画のように進めてほしい。 三島ならではの良さをのこしつつ先進的な空間にしていきたいため、駅全体の色合い等も雰囲気あるようにしてほしい。	市民や来訪者が交流する伊豆の玄関口として使いやすく、また、三島らしさを感じられるガーデンシティにふさわしい空間整備を心がけて計画を進めてまいります。また、駅全体の色合いについても、引き続き行う詳細設計において、カラーコーディネーターや照明コーディネーターなどの専門家も入れ検討し、三島の玄関口としてふさわしい広場を整備してまいります。	既に盛り込み済のもの
54	「三島駅南口駅前広場整備計画」3ページ 19～	駅前の制約がある空間のなかで、バスプールとタクシープールの入替という一見、単純なことで乗降スペースが多くとれる、歩行者の居場所をうみだせる等、多くの効果を生み出しており素晴らしいと思います。 特に良いなと思ったのは、こういった取組は敷地内だけで終わることが多いと思われそうですが、敷地外の渋滞にまで目を向け、観光など貸切バスの乗降場まで追加している点です。 実現には、様々な関係者との調整で大変だったと思います。 良い計画を見せていただき、ありがとうございました。	楽寿園やまちなかの交流空間などの周辺施設とも運動する中で、まちなみの連続性や回遊性を高められる交通結節点・にぎわいの拠点として、市民利用者の利便性向上を第一に県東部の玄関口としての整備を進めてまいります。	既に盛り込み済のもの
55	「三島駅南口駅前広場整備計画」10ページ 全体的に	予算的な数字が一切書かれていない。市民目線の節約をお願いしたい。	市民や利用者等のご意見を伺い、その改善策として駅前広場の改修案を検討しました。利用環境の大幅な変更案となりましたが、今後、国の補助金制度の活用を検討し、引き続き行います詳細設計において経費節減できるよう努めてまいります。	今後の参考とするもの
56	「三島駅南口駅前広場整備計画」3ページ 8基本レイアウト	優先車両乗降場とあるが、ここで乗車時の待機はできるのか。また一般車両の乗車ができるのか。できないのであれば大変不便。	優先車両乗降場では、駐車場で無料時間を設定している20分程度の乗車に対する待機は可能と考えておりますが、それ以上の待機は他の利用者様にも影響が出てきますので、時間の連絡を取り合っていたりしながら、利用していただければと思います。また、広場面積の制約から現況の運用と同様の降車みの計画としていますが、今後も面積を拡大することができないことから、引き続き同様の運用を考えております。 整備計画案は、検討に先立ち実施した広場内における一般車の利用状況調査結果を踏まえ、一般車降車場の現在の状況である「一般車・タクシー兼用2～3台分」から、一般車とタクシーをそれぞれ分離し、新たに「一般車4～5台分」を整備するものです。迎車等の比較的長時間の利用につきましては、従来と同様に市営駐車場をご利用いただけるように無料時間の設定を検討する予定です。	反映できないもの
57	「三島駅南口駅前広場整備計画」全体的に	トイレの案内がないが、どこに新設されるのか。前回多額の費用を投じて新設したトイレを壊した無駄遣いもどうかと思うが、身障者にとっては障害者用のトイレは必須。健常者にとってもそれは同じ。	三島駅南口周辺エリアは、市民生活の足としての人口カバー率の高い公共交通や、新幹線通勤通学、広域観光の交通結節機能を有する県東部のフロントゾーンとして、多くの市民及び観光客が集い、滞留する場所であることから、そのエリアにおいて誰もが、気兼ねなく利用できるトイレを確保する重要性は高いものと認識しております。 トイレの設置については、三島駅南口周辺エリアにおける景観や利用のしやすさに加え、高齢者や障がい者、乳幼児をお連れの方などに配慮したバリアフリー機能などの利用特性を想定・勘案する中で、トイレの配置場所や利用できる時間帯について検討しているところです。 配置箇所や詳細な内容が決まり次第、広報みしまや市ホームページ等で広報周知してまいります。	今後の参考とするもの
58	「三島駅南口駅前広場整備計画」3ページ 8基本レイアウト	バス待機場と一般車両・タクシー待機場を入れ替えたが、現在バスが待機場から道路に出にくい状況をよく見る。それが一般車両にも起こると思うがそれはどうするのか。	整備計画案では、ロータリー出口の2箇所とも信号制御によって運用されます。この運用に対し、過年度に調査しました交通量調査の結果をもとに信号サイクルを検討したところ交通が流れることを確認しております。	その他(質問など)

意見 No.	該当箇所	意見の内容	市の考え方	反映結果
59	「三島駅南口駅前広場整備計画」4ページ 9交流・憩いの場	新しく通路を作るならもっとお金をかけずにできる方法を考えるべき 北口と南口の連絡を良くすることも考えてほしい	現在の広場の歩行空間はオブジェや植栽により歩行空間が狭いところで約1.0mしかなく、歩行者や待合者にとって環境が悪い状況でありました。限られたスペースではありますが、歩行空間は歩行者の多い駅舎周辺や広場中央部は3.5m以上とし、狭いところでもバリアフリーに対応した2.0m以上確保するようにしております。広場につきましても待合環境を改善するためには必要なスペースと考えております。 市民や利用者等のご意見を伺い、その改善策として駅前広場の改修案を検討した結果、利用環境の大幅な変更案となりましたが、今後、引き続き行います詳細設計において、経費節減できるよう努めてまいります。 また、南北自由通路の実現は三島駅周辺の活性化を考えるうえで、非常に重要な事業であると認識しており、平成15年に鉄道事業者との協議を開始し、様々な手法について協議を行って参りました。その中で、新幹線横断部は既存の引込線トンネルを活用し、在来線横断部では橋を新設し跨ぐ案が、唯一検討可能なルートとされましたが、十分な整備効果が見込めず、当該ルートでの事業推進については白紙化を決定しています。 以降も市民の皆様が望む南北自由通路の実現に向け、整備の可能性を模索しておりますが、残念ながら実現可能性のある新たな計画案がないのが現状です。今後も駅前環境を整備しつつ、南北自由通路の実現に向け継続して模索して参りますので、ご理解をいただきますようお願いいたします。	今後の参考とするもの
60	「三島駅南口駅前広場整備計画」3ページ 21～26	貸切バス、高速バスの待機所が少ないので、路線バス乗場を時間帯に寄っては開放しますとしたらどうでしょうか。	駅利用者、交通事業者及び周辺住民等が安心して利用でき、また、交通安全及び良好な治安の確保のため、整備完了後も現在と同様に、路線バス運行時間外での一般車進入防止を目的にした規制について、警察に対し要望しております。 現時点では、路線バス以外の車両がバスロータリー内に進入することを想定しておりませんが、引き続き検討してまいります。	今後の参考とするもの
61	「三島駅南口駅前広場整備計画」7ページ 11～16	一般車乗降場で車が溢れてしまった場合の第二駐車場明記必要では	一般車は、広場面積の制約から降車のみ限定していますが、今後も面積を拡大することができないことから、引き続き同様の運用を考えております。今回の整備計画案は、検討に先立ち実施した広場内における一般車の利用状況調査結果を踏まえ、一般車降車場の現在の状況である「一般車・タクシー兼用2～3台分」から、一般車とタクシーをそれぞれ分離し、新たに「一般車4～5台分」を整備するものでありますが、万一、車が溢れてしまった場合や迎車等の比較的長時間の利用につきましては、従来同様、東街区再開発事業で建設されます市営駐車場をご利用いただけるように無料時間の設定を検討する予定です。ご指摘の通り、利用につきましては、広報みしまやホームページ等で広報周知してまいります。	今後の参考とするもの
62	「三島駅南口駅前広場整備計画」5ページ 14～	通路部の柱が多すぎて、走行車両の視界を悪くするのでは無いかと思います。	「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」の考えに基づき、景観に配慮した連続する屋根を設ける考え、景観の専門家の助言も踏まえ、六つの視点場からの見え方を十分に確認した上で、3種類の異なる高さの屋根を配置し、屋根の隙間から心地よい光や風を取り入れることが可能となるような整備を考えております。 ご指摘の通り、現時点では、支柱が多い案となっておりますが、屋根の構造は、三島駅北口広場と同様に、太陽光の透過性や夜間照明の反射により明るさを演出でき、丈夫で、雨により自然洗浄されメンテナンスが最小限となる「膜」タイプを採用し、材質についても演出と併せて経年劣化を十分検証しうえで採用してまいります。支柱については歩行空間を圧迫しないよう、可能な限り片持ち（一本持ち）の構造での設置として考えております。 以上の設計デザインの内容については、引き続き詳細設計において検討してまいります。	今後の参考とするもの
63	「三島駅南口駅前広場整備計画」7ページ 7～10	現在、池付近は段差も多くまた夜暗く、年配者、酔っ払い等の利用者のケガが多いと思います。間接照明は綺麗ですが、利用者の安全確保お願い致します。	ご指摘の通り、けがにつながる段差が生じないように、利用者等の安全確保を第一に配置の検討を行いたいと思います。 夜間の暗さについては、引き続き行う予定の詳細設計時に照明の専門家の助言を頂き、安全確保のための明るさを求めるとともに景観への配慮も兼ねて検討してまいります。	今後の参考とするもの
64	「三島駅南口駅前広場整備計画」3ページ 1行目	市民・観光客が使いやすく、安全できれいな駅ロータリーになるように期待している	整備計画案の策定に当たっては、多くの利用者や交通事業者など関係者からアンケートやヒアリングを行い改善点を洗い出し、また、交通の専門家にも助言を頂き検討してきました。引き続き行う詳細設計においても使いやすく安全できれいなロータリーを目指し検討してまいります。	既に盛り込み済のもの
65	「三島駅南口駅前広場整備計画」4ページ (3)	以前より駅前ロータリーでの待機場所に困ったことがある。是非この計画で推進したい。	市民、利用者等に対し実施したヒアリング等においても、休憩スペース(待合環境)の拡充、改善を求めるご意見も多く寄せられておりました。今回の整備計画案においても、空間の創出にも重きをおいて整備案を検討してまいりました。 引き続き待合環境の改善を年頭におき、計画を進めてまいります。	既に盛り込み済のもの
66	「三島駅南口駅前広場整備計画」5ページ 9.交流憩いの場	通勤で三島駅南口を利用してます。 今まで喫煙所がありました、工事の為なくなりました。とても困ってます。レイアウトにも喫煙所の場所がありません。喫煙する人にも配慮して下さい。	喫煙所の設置につきましては、楽寿園事務所東側に喫煙所を新たに設置いたしました。駅前広場内への設置は、学生などの歩行者も多く、受動喫煙に対する健康被害の問題や匂いに関する苦情も多いことから設置については難しいと考えております。	反映できないもの
67	「三島駅南口駅前広場整備計画」	1)4ページ19行目から23行目「8 基本レイアウト」 ・東西ロータリーに分けるのではなく、全体で1つのロータリーにしてはどうか ・車への乗降場をロータリー周囲の歩道だけでなく、島式にしてはどうか ・交流の場が道路(三島停車場線?)に近いのは危険 ⇒ 北側のみ、楽寿園駅前口に設置してはどうか ・一般車は「降り場」しかない ⇒ 「乗降場」にすべき ・南口ロータリーが、南側に傾斜して下がっている(特に南東側) ⇒ フラットにしてはどうか	三島駅は、県内第3位の利用者数であり、また南口は、周辺の駅に比べ約1.4～2.5倍のバスの発着数となっており、タクシーの乗り入れ台数も多い駅です。このことから、一つのロータリーとした場合でも利用状況による棲み分けは必要となり、また、様々な車両が走行レーンに混在することから安全性に問題があると判断しております。	反映できないもの

意見 No.	該当箇所	意見の内容	市の考え方	反映結果
68	「三島駅南口駅前広場整備計画」	2)8ページ11行目から16行目「11 一般車・タクシーロータリー」 ・タクシー・優先車と一般車が交差する箇所が発生する ⇒ レイアウトを変えてはどうか ・一般車走行レーンのポールは運転者に圧迫感がある ⇒ 花壇などにしてはどうか ・一般車の乗降場のポールは、先頭車が発進しないと次車が身動きが取れない ⇒ ポールはやめる、三島駅北口ロータリーのように路面舗装のみとする	東西ロータリーの機能を入れ替えた場合、ウォークアブルなまちづくりの観点で歩行空間を拡大できること、貸切バス乗降場の新設が可能となること、バス及びタクシーの乗降スペースを増やすことができること、信号制御により運行の安全性が高まることなど、市民や駅・広場利用者にとって現状よりメリットが大きいと考えております。 走行レーンはみだし防止のポールや一般車の降車場の斜め駐車を抑止するためのポールについては、引き続き、公安委員会等と安全・抑止対策について協議・検討していきたいと考えております。特に降車場のポールはご意見の内容のとおり、身動きがとれずかえって渋滞を招きますので、対策を検討してまいります。	今後の参考とするもの
69	「三島駅南口駅前広場整備計画」	3)9ページ目：12行目から14行目「14 貸切バス乗降場」 ・貸切バスの乗降場が交差点に近すぎる（道路に出るときに通行の邪魔になる。特に貸切バスが交差点を南下したい場合は東向きの車の直進、南下したい車の右折の妨げになる） ⇒ 貸切バス乗降場を楽寿園駅前口に設置してはどうか	貸切バスの現状は、市道沿いで停車し乗降させ、通行の混雑や視認性などの安全性に影響を及ぼしていることから、その状況を少しでも改善し将来の観光需要を鑑み、広場整備において貸切バス乗降場を設けたいと考えております。このことから、様々なレイアウトを検討した結果、進行方向に制限がありますが現在の計画位置に1～2台分新たに設ける案となりました。交差点部に近い状況ですが、静岡県公安委員会と交差点部における協議を行いながら計画を策定してまいります。 楽寿園駅前口は、開園時間中は施設利用者の車両（大型バス含む）、閉園時間中は市内に宿泊する車両（大型バス含む）の駐車場として市内施設を利用する方に開放しているため、乗降のみなど不特定多数の貸切バスに対する対応は難しいと考えます。	反映できないもの
70	「三島駅南口駅前広場整備計画」6ページ 配置図	南口に喫煙所があったが、配置図に見られない。喫煙所がなくなれば路上喫煙やポイ捨てが増えたり、近隣のコンビニ喫煙所に喫煙者が集中する懸念がある。無くすのは問題があるのではないのでしょうか？地方たばこ税の恩恵もあるのに喫煙者だけを排除し、多様性を認めず共存を目指す姿勢には疑問を感じる。	喫煙所の設置につきましては、楽寿園事務所東側に喫煙所を新たに設置いたしました。駅前広場内への設置は、学生などの歩行者も多く、受動喫煙に対する健康被害の問題や匂いに関する苦情も多いことから設置については難しいと考えております。	反映できないもの
71	「三島駅南口駅前広場整備計画」6ページ 配置図	配置図に公衆トイレが無いが作らないのでしょうか？南口は特にJRの改札内にしかトイレがない（JRの姿勢にも疑問を感じる）が、観光の玄関口を謳いながら公衆トイレが無いのは如何なものかと思う。また、通学や通勤利用も多い駅なのできちんとした公衆トイレが必要と考える。少なくとも、沼津駅北口の公衆トイレよりは大きなものが必要。	三島駅南口周辺エリアは、市民生活の足としての人口カバー率の高い公共交通や、新幹線通勤通学、広域観光の交通結節機能を有する県東部のフロントゾーンとして、多くの市民及び観光客が集い、滞留する場所であることから、そのエリアにおいて誰もが、気兼ねなく利用できるトイレを確保する重要性は高いものと認識しております。 トイレの設置については、三島駅南口周辺エリアにおける景観や利用のしやすさに加え、高齢者や障がい者、乳幼児をお連れの方などに配慮したバリアフリー機能などの利用特性を想定・勘案する中で、トイレの配置場所や利用できる時間帯について検討しているところです。 配置箇所や詳細な内容が決まり次第、広報みしまや市ホームページ等で広報周知してまいります。	今後の参考とするもの
72	「三島駅南口駅前広場整備計画」6ページ 配置図	貸切バスの発着場は道路側に必要なのでしょうか？ロータリー内を路線バスだけの占有にしなければ良いのではないのか？駅前ロータリーは特定の運行会社の持ち物ではないと思うのだが？	広場内の路線バスの1乗り場あたりの発着本数は、近隣の鉄道駅と比較すると約1.4倍から2.5倍となっており、また、降車場もないことから、現在、特に混雑した状況です。今回、混雑解消のため、路線バス降車場を2箇所、新たに設ける案を策定しましたが、バスロータリー内に貸切バスを進入させることは、新たな混雑・混在を招き、安全性確保、定時制確保の観点から難しいと考えております。また、バス事業者としても安全性の観点から貸切バスとの混在は避けてほしいとの意見をいただいております。	その他（質問など）
73	「三島駅南口駅前広場整備計画」3ページ 8 基本レイアウトの1行目	東西ロータリー機能を入れ替え、バス出入口を一か所にまとめて信号機による制御に変更することに賛成する。三島駅発のバスを週3日程度利用するが、現在は信号制御がないため、ロータリーを時刻通りにバスが発着しても道路になかなか進入できずに時間を要し、更にスクランブル交差点が赤信号の場合には、ロータリー内で出発する複数のバスが渋滞を引き起こしているのを、解消することを願っている。なお、東西入れ替えて混乱を招く恐れもあるため、交通標識の設置だけでなく、バスロータリー、タクシー・一般車ロータリーとで道路舗装のカラーリングを変え、視覚的に誘導することも是非ご検討頂きたい。	東西ロータリーの入れ替えは、バス走行の安全性や定時性向上を期待した計画案です。ご指摘のとおり入れ替えによる混乱は予想されますので、引き続き、交通標識や路面標示、舗装のカラーリングなどの視覚的に誘導する方法を検討しながら進めてまいりたいと考えております。	今後の参考とするもの
74	「三島駅南口駅前広場整備計画」7ページ (3)花、緑、水による空間創出の6行目	現在のせせらぎ水路が無くなって舗装や照明による演出に変更されるが、既存のせせらぎ水路は歩道とタクシー・一般車ロータリーとの区画の役割を果たしていた。この区画がなくなると、朝晩に急いでいる歩行者がタクシー・一般車ロータリーを無理に横断してショートカットすることが続出し、交通事故を引き起こす恐れがある。そのため、路線バスロータリーや貸し切りバス乗降場付近も含め、乗降場以外の歩道とロータリーや道路との境界には柵を設置し、歩行者が物理的に行き来できないようにして交通事故防止を図った方がよいのではないかと考える。平日朝晩に三島駅南口を利用すると、小山三軒家線のスクランブル交差点の横断歩道を通らずにロータリーと向かい側のローソンを無理に道路を横断して行き来するルール違反の歩行者は非常に多く、啓蒙活動での交通事故対策では限界があると考えます。	ご指摘の通り、車両の通行帯と歩行空間との間に物理的な仕切りが無くなると、無謀な歩行者の進入による交通事故を引き起こす恐れがありますので、引き続き、乗降場以外の場所における安全対策を検討してまいります。	今後の参考とするもの
75	「三島駅南口駅前広場整備計画」5ページ (3)連続する屋根	歩行者の主動線上に幅3.0m以上の屋根を設けるとのことだが、整備計画案の模型を見ると非常に圧迫感を受ける。駅前には長時間滞在する場所ではなく、あくまでも一時的な通過地点であり、三島駅北口のロータリーと同様の仕様やデザインに統一し、空がよく見えるようにした方が三島市の玄関口としてふさわしいのではないかと考える。屋根の面積を増やして快適性を向上させると、夜に酔客が集団で地面に寝転んだり、深夜に声掛けや楽器演奏、集会をはじめめる懸念があり、ただでさえ夜に酔客が多く、できるだけ早くに通り返したい一番町の治安が更に悪化することを非常に心配している。	車いすや杖を使用される方、乳幼児連れの方などは、雨天時に傘をさして移動することが困難であるとの声があることから、バリアフリー法に基づき定められた「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」と景観にも配慮した連続する屋根を設ける予定です。 景観の専門家の助言も踏まえ、「JR三島駅改札口を出た位置からの各方面の見え方」、「広場中央部から同駅の駅舎方面の見え方」など各視点場からの見え方を十分に確認した上で、3種類の異なる高さの屋根を配置し、屋根の隙間から心地よい光や風を取り入れることが可能となるような整備を考えております。 令和6年度に詳細設計を行う予定ですが、ご指摘の圧迫感を改善できるように検討してまいります。	今後の参考とするもの
76	「三島駅南口駅前広場整備計画」6ページ 1行目以降	駅への送迎で利用することが多く、東側の駐車場利用車と送迎車がバッティングし渋滞することがあったので、今回の計画では送迎車と駐車場利用車が別れるのでありがたいです。交差点から道路上での詰まり解消が期待されると思います。また、バスと送迎車をロータリーで分けた事により、事故防止も図れるのではと思います。屋根の広範囲化もありがたいです。歩道や駅舎内に雨宿りする人が減ることで、歩行者の往来もより安全かつ便利になると思います。	東西ロータリーを入れ替えることで、新たなスペースを生むことができたことから、一般車両、タクシー、バスの動線を分離することができ、安全性の高まりや渋滞緩和を期待しているところです。また、車いすや杖を使用される方、乳幼児連れの方などは、雨天時に傘をさして移動することが困難であるとの声があることから、バリアフリー法に基づき定められた「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」の考えと景観にも配慮した連続する屋根を設ける予定です。 引き続きより安全性を高めた、利用しやすい広場となるよう計画を進めてまいります。	既に盛り込み済のもの

意見 No.	該当箇所	意見の内容	市の考え方	反映結果
77	「三島駅南口駅前広場整備計画」3ページ 20行目から21行目	東西ロータリーの機能の入れ替えについて。 バスロータリーを東側に移すことにより、バス券売所が離別してしまう。特に、不案内な観光客が長距離バスの乗車券を購入しバス乗り場へは、非常に困難になる。また、これによる人の動線が輻輳し、	ロータリー機能を入れ替えるとバスロータリーが東側となり、バス券売所とは離れてしまい不便になってしまいますが、入れ替えについては、バス停留所やバス待機所の不足解消柵やバス待機所の使い方の危険性を考え、バス事業者からも強い要望があります。他の駅の状態と比べ、大きく離れるわけではないことから当面は現状のままの運用となりますが、改善策があれば、バス事業者と共に検討してまいります。	今後の参考とするもの
78	「三島駅南口駅前広場整備計画」	4ページ 9.交流憩いの場 広場の整備計画は、東西二つのロータリーの整備計画であり、広場を利用する「人」に対する整備は何も見られない。全体として、「人」が利用するための空間が狭すぎる。広場に来る「人」は全て動いていることを前提に計画されているが、いくつかのグループが滞留している場面が多くみられる。これが理由として、駅舎全面の「おもてなし広場」は不要である。この施設により広場の歩行者空間を狭めている。	歩行空間は、ウォーカブルなまちづくりのエントランスにふさわしい歩行空間の整備をコンセプトに楽寿園や愛染院や白滝公園につながる連続性を意識した景観を意識し、既存の樹木やせせらぎのオブジェの配置を見直すことで歩くスペースを広げるとともに、雨天時に濡れずに移動できるようユニバーサルデザインの観点で整備を計画しております。 溜まり空間は、楽寿園や愛染院や白滝公園につながる連続性を意識した景観とし、市民や観光客が周りの目をあまり気にせず一息つける空間であったり、イベント開催ができるような広さを創出したいと考え設定しております。 ご意見をいただいた内容についても、専門家の助言をいただきながら、植栽やオブジェの配置を検討し進めてまいります。	今後の参考とするもの
79	「三島駅南口駅前広場整備計画」	9ページ 15スクランブル交差点の縮小 交差点の縮小により、隅角部における最小回転半径が大型化する車両に対応できるのか、疑問に思う。特に、「ちょこつと待場」の隅角部。西側から来た大型車両がバスロータリーに侵入する際。	交差点の縮小については通行する車両の軌跡を描き、回転半径など道路構造の一般的な技術基準を定めてある「道路構造令」に沿って設計いたします。	今後の参考とするもの
80	「三島駅南口駅前広場整備計画」	8ページ 14貸し切りバス乗降場 交差点の直前にバス停を設ける計画は、到底考えられない。特に、東街区の再開発による駐車場の出入りが「左折」のみに限定されるため、当該交差点の東西方向の通行量の増加が予想される。このことを考慮すべきである。したがって、貸し切りバスの乗降所はロータリーの中に入れるべきだ。	貸切バスの現状は、市道沿いで停車し乗降させ、通行の混雑や視認性などの安全性に影響を及ぼしていることから、その状況を少しでも改善し、将来の観光需要を鑑み、広場整備において、貸切バス乗降場を新設したいと考えております。このことから、様々なレイアウトを検討した結果、進行方向に制限がありますが、現在の計画位置に1～2台分を設ける案となりました。交差点部に近い状況ですが、静岡県公安委員会と交差点部における協議を行いながら計画を策定してまいります。 広場内の路線バスの1乗り場あたりの発着本数は、近隣の鉄道駅と比較すると約1.4倍から2.5倍となっており、また降車場もないことから、現在、混雑した状況です。今回、混雑解消のため、路線バス降車場を2箇所、新たに設ける案を策定しましたが、バスロータリー内に貸切バスを進入させることは、新たな混雑・混在を招き、安全性確保、定時制確保の観点から難しいと考えております。また、バス事業者としても安全性の観点から貸切バスとの混在は避けてほしいとの意見をいただいております。	反映できないもの
81	「三島駅南口駅前広場整備計画」1ページ 1～20	資料1ページの『背景』から、駅前広場を全面的に新しく整備する必要性が理解できません。駅利用者が困っている問題点は理解できますが、改修工事に対応できるものばかりです。	市民や利用者等のご意見を伺い、その改善策として駅前広場の改修を検討しました。利用環境の大幅な変更案となりましたが、今後、引き続き行います詳細設計において経費節減できるよう努めてまいります。	今後の参考とするもの
82	「三島駅南口駅前広場整備計画」	今、多くの市民は物価高騰や増税、社会保障費の削減など、現在や将来の生活に不安を抱えている方が増えていると思います。 そんな中、三島市は国民健康保険税、下水道料金の値上げを決めました。新庁舎の整備計画もあります。三島駅南口東街区の再開発に多額の補助金を支出し、さらにそれに伴って駅前広場の整備を計画するというのは、市民に更なる負担を押し付けるものです。この整備計画は『市民の幸せ ウェルビーイングを目指す』とは思えません。即刻一から見直しをしていただきたい。 また今回の整備計画とは関係ありませんが、三島駅南口の公衆トイレを撤去しコンビニを使用させてもらうという現状は情けない。今すぐ改めていただきたいと思います。	市民や利用者等のご意見を伺い、その改善策として駅前広場の改修案を検討しました。利用環境の大幅な変更案となりましたが、今後、引き続き行います詳細設計において経費節減できるよう努めてまいります。 また三島駅南口周辺エリアは、市民生活の足としての人口カバー率の高い公共交通や、新幹線通勤通学、広域観光の交通結節機能を有する県東部のフロントゾーンとして、多くの市民及び観光客が集い滞留する場所であることから、そのエリアにおいて誰もが気兼ねなく利用できるトイレを確保する重要性は高いものと認識しております。 トイレの設置については、三島駅南口周辺エリアにおける景観や利用のしやすさに加え、高齢者や障がい者、乳幼児をお連れの方などに配慮したバリアフリー機能などの利用特性を想定・勘案する中で、トイレの配置場所や利用できる時間帯について検討しているところです。	今後の参考とするもの
83	「三島駅南口駅前広場整備計画」	P7の8行目「7 整備方針 (1)玄関口としての顔と親しみやすい空間の創出」について 地域資源を活かす三島ならではの改修整備・修景を目指してほしい。 三島など静岡県東部の人たちにとって富士山が見えるのは当たり前であり、どこか心の拠り所になっている面があります。その一方で、三島駅の周りでは、ここ15年間でホテルや教育施設など高層の建物が複数建ち、これまで気持ちよく見えていた富士山が見づらくなっている状況があります。本計画で屋根が多かかるとその状況に拍車がかかるため、雨天利用には配慮しつつも、晴れる日は富士山が見えるということを意識して計画してもらえないかと思います。 もう一点、三島というエリアでくると、やはり水というのはこの地域の大事な資源です。前回整備から20年で役目を終えたかもしれないが、この駅の前で泉が湧き上がり、三島の街に導くように流れている水路は地域に愛でられた要素の1つだと思われ、今ある良い要素をなにか少しでも残せないでしょうか？様々な利用者の話を聞いても、今ある泉や流れが「三島に来た実感をくれる」ということをよく聞くので、良いものを無くすのではなく、20年前の整備の良かった痕跡としても少しでも残せる改修にできるとよいかと思います。 ただ1つの敷地改修として奇をてらうものをつくるのではなく、周囲の町並み景観と馴染ませることを大切に、自然や歴史などこの場所が積み上げてきた時間を感じられる改修になってほしいと思います。 現計画案では主に下記2点が機能や意匠上大きなポイントとなると、慎重な検証・再検討をお願いできないかと思います。	まちなかの湧水、溶岩といったストーリー性を感じる三島ならではの景観を創出したいと考えております。 現在のせせらぎ水路は、安全性確保や、整備から20年以上経過しており施設の維持管理の面で存続が難しいこと理由から、水を流さず、舗装や照明による演出に変更します。 そのような中でも、新しいものを作りながらも、過去の記憶や資産を受け継ぎ、より良い環境を将来の世代に引き継ぐデザインを考えていきたいと思っております。	今後の参考とするもの

意見 No.	該当箇所	意見の内容	市の考え方	反映結果
84	「三島駅南口駅前広場整備計画」	<p>P10 歩行空間の「連続する屋根」について</p> <p>1. 屋根を動線および乗車エリア全面に架ける必要があるでしょうか？(P5の13行目) 屋根面積がロータリー部分を除く敷地面積の50%程というのは大きすぎませんか。日常的な利用の他、富士山や楽寿園の森への眺望、夏祭り利用など考慮し、晴れている日の利用しやすさや心地よさも大事にしてみたいと考えます。優先度を設けて、必要な箇所・不要な箇所を整理してはどうでしょうか。※下記、現状案に対する代案に記載</p> <p>2. モチーフの検証は適正でしょうか？(P5の4行目) 屋根の曲面形状は「周辺施設に馴染むよう「雲」がモチーフ」とありますが、周囲にない要素が馴染むと言えるでしょうか。馴染むということは、形状や色彩の相性がよいということだと思つくと、町並みのレベル・人の視点レベルにない、「雲」という要素が周囲の建物と馴染む要素とは考えにくいと思います。 場所がら、今後の三島のイメージにも繋がってくるため、様々な視点やシークエンス・周囲の建物景観との調和など検証と、今後の駅南口周辺開発へのデザイン展開など総合的に考慮しての慎重なご判断をお願いします。</p> <p>1.屋根を掛ける範囲を最小限にする。 屋根をこれだけ設けても、通路幅が大きくなく、高さの異なる庇による雨の吹き込みを考慮すると、雨天時に全く濡れずに通行することは難しいのではないのでしょうか。という側面からも、主動線と車両乗降箇所全てに屋根を架ける必要はないと考えます。バス・タクシー・一般車両・外からの歩行者といった交通手段ごとに優先順位を設け、屋根の配置を整理してはどうでしょうか。 例えば、三島駅と伊豆箱根鉄道の行き来+公共交通であるバスの乗車場に関わる動線部は全面架けるものとし、タクシー・一般車両部は30%程度にすると、屋根の面積を抑える等 こうすることで、屋根の面積を現計画案の50%程度に抑えることができ、雨天時の円滑利用と地域が大事にしたい富士山や楽寿園の森の眺望や晴天時利用もある程度確保できる両立案が形成できると考えます。 また、雨を凌ぐための屋根はあまり目立つ意味がないので、存在感を抑えたシンプルな形状にしてはどうでしょうか？</p>	<p>車いすや杖を使用される方、乳幼児連れの方などは、雨天時に傘をさして移動することが困難であるとの声があることから、バリアフリー法に基づき定められた「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」の考えに基づき、歩行者の手動線や乗降場に景観に配慮した連続する屋根を設ける考えです。</p> <p>地上にある視点場からは、富士山を模した特徴ある駅舎の眺望を、建物の上階にある視点場からは、駅舎が雲に浮かぶ「雲海」となるような見え方を意識し、専門家の助言も踏まえ検討を行った結果、現時点では3種類の高さの異なる屋根(約3.5m、4.5m、5.0m)の配置を計画しております。これらの異なる高さの屋根を配置させることは、屋根の隙間から心地よい光や風を取り入れることも可能となるものであります。</p> <p>引き続き詳細な設計を予定しておりますので、いただいたご意見につきましても専門家とともに再度検討してまいります。</p>	今後の参考とするもの
85	「三島駅南口駅前広場整備計画」	<p>2.人の滞在できる範囲を拡張する。 三島や伊豆の玄関口考えると、人が滞在できる部分を今よりも大きく取れた方がよいのではないのでしょうか。 例えば、屋根を少なくするのに加えて、タクシーの待機場を車両1台分ほど小さくし、ロータリー車線1車線分ほど内側にセツバックして交流・憩いの場を大きく取る等 こうすることで、駅入り口から交差点にかけての歩く人・腰掛ける人が多い範囲や緑地をいくらか広く取れると思います。 ※この範囲を広く取ること、水利用のスペースなど改めて検討可能ではないでしょうか。 車利用者以外の利用者も心地よく利用・滞在できる駅前広場空間になればと考えます。 再開発で大きく変わる三島駅周辺の第1事業なので、今後の開発との調和も見据えて、施設配置や意匠をじっくり検証した上で進めて頂きたいと思つきます。また、市民の意見を聞き取れる集会やワークショップなどの機会を設け、地域の思いを反映できるような取り組みを実施して頂ければと思つています。よろしくをお願いします。</p>	溜まり空間は、楽寿園や愛染院跡や白滝公園につながる連続性を意識した景観とし、市民や観光客が周りの目をあまり気にせず一息つける空間であったり、イベント開催ができるような広さを創出したいと考え設定しております。おもてなし広場は改札口をですすぐの広場で、現在の広場のシンボルである池を中心に待合環境を整理した賑わいの空間、のんびり広場は「のんびり」、ゆったり、長く、時を過ごせる空間としてイメージしております。いただいたご意見も参考にしながら、引き続き専門家の助言をいただき計画を進めていきたいと考えております。	今後の参考とするもの
86	「三島駅南口駅前広場整備計画」	<p>その他、計画プランの気になる箇所</p> <ul style="list-style-type: none"> ・屋根をかけることによって、現状よりも人の滞り場所が小さくなっている。主動線を二重にする必要がないのでは。 ・憩いの場が庇に追いやられて窮屈に感じられ、車両交通と歩行者の優先バランスが偏っているように感じる。 ・交通の機能がほとんどを占めている。町の中心の場として様々な活用のための自由度高い場であってよいのか？ ・既設水路が光の道に変わるとされているが、自然の水と電気の光では(特に三島においては)重みが異なると思うと、水という要素を活用できないか。細かいことだが、足下の連続照明はまぶしく感じられることが予想される。 ・三島駅と共にあった樹木をいきなり切る判断とするのではなく、糞害対策として追い払い対策など試せないか？ ・屋根が多くかかるため、今までより影が多く落ち、今と比べ全体的に暗くなる。(透過する材を使用するとしても)雨をしのげる、夏の日射を遮るといったメリットこそあるものの、天気の良い日に気持ちよくこの場所を使うことに配慮して、全面に屋根を架ける必要はないのでは？地域への入り口としてできる限り明るい空間とすべきでは。 ・通行帯の幅とベンチなど休憩施設に離隔(余裕)がなく、通行・滞在しづらいか。 など 	今後、本整備計画案を基に詳細な設計を行ってまいります。設計を行うにあたり、交通、景観、建築の専門家、更にはカラーコーディネーターや照明コーディネーターの助言もいただきながら、いただいたご意見の内容についても検証し、三島の玄関口としてふさわしい広場となりますよう計画を進めてまいります。	今後の参考とするもの
87	「三島駅南口駅前広場整備計画」5ページ 13行目以降	連続する屋根についてですが、バス乗降場や各再開発街区に濡れることなく移動できるようになるのはたいへん有難いです。また、屋根を付けるとどうしても全体的に下が暗くなりがちですが、その対策として構造を「膜」タイプとするのは良いアイデアだと思つきます。	<p>車いすや杖を使用される方、乳幼児連れの方などは、雨天時に傘をさして移動することが困難であるとの声があることから、バリアフリー法に基づき定められた「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」の考えと景観にも配慮した連続する屋根を設ける予定です。</p> <p>景観の専門家の助言も踏まえ、「JR三島駅改札口を出た位置からの各方面の見え方」、「広場中央部から同駅の駅舎方面の見え方」など各視点場からの見え方を十分に確認した上で、3種類の異なる高さの屋根を配置し、屋根の隙間から心地よい光や風を取り入れることが可能となるような整備を考えております。</p> <p>引き続き、評価いただいているコンセプトを守りながら進めていきたいと考えております。</p>	既に盛り込み済のもの
88	「三島駅南口駅前広場整備計画」7ページ 11行目以降	一般車・タクシーロータリーについてですが、乗降場が同じだと後ろを待たせないようにしなければ、どうしても乗り降りが忙しくなると危ないと思うので、分離するのは良いと思つきます。	現在のロータリーの運用におきましては、一般車とタクシーが走行レーンと降車場を兼用で運用してまいりました。このことから、お互いの車両が混在して事故を誘発する原因となっていたことや、降車場でのトラブルがありましたので、それらを改善するために一般車とタクシーを分離することを検討し、現在の案となりました。ご評価いただいた内容を守りながら、計画を進めてまいります。	既に盛り込み済のもの
89	「三島駅南口駅前広場整備計画」2ページ 背景認識 および 関連して p 4記載 コンセプトについて	<p>・全体として、これまで三島市が取り組んでこられた施策との接続、現在寄せられている改善への対策としては、背景認識/コンセプトは十分に込えている内容と感じられました。</p> <p>・一方で気になる点は、将来的なまちづくりの一步となる背景認識・コンセプトになっているかという点です。後述する内容にも関連しますが、重要テーマである“交流する”“ウォークアブル”という観点に特にフォーカスして考えると、やや空間が狭く意図する営みが発生しづらいのではないかと懸念します。(一方で現実的な交通との取り合い、利便性やユニバーサルデザインであることとのバランスもあると思うので優先順位付けとしてやむを得ないということは理解いたします。)</p> <p>可能であれば、三島駅についた瞬間にわくわくする、三島駅南口自体が目的地になる、思い切った場の使い方ができると、非常に良いなと感じました。</p>	歩行空間は、ウォークアブルなまちづくりのエントランスにふさわしい歩行空間の整備をコンセプトに楽寿園や愛染院や白滝公園につながる連続性を意識した景観を意識し、既存の樹木やせせらぎのオブジェの配置を見直すことで歩くスペースを広げるとともに、雨天時に濡れずに移動できるようユニバーサルデザインの観点で整備を計画しております。コンセプト等をご理解いただきありがとうございます。交流・憩いの場として整備予定の広場と歩行空間は一体のものでありますので、いただいたご意見も念頭に入れ計画を進めてまいります。	今後の参考とするもの

意見 No.	該当箇所	意見の内容	市の考え方	反映結果
90	「三島駅南口駅前広場整備計画」4ページ p4～7 全体	・東街区の広場との接続・在り方・駅前全体の空間としての一体感が気になります。ウォークアブルというテーマにフォーカスすると、現状のデザイン案は屋根が多く利便性は高まっている一方で、視界がどうしても遮られるという弊害もあるように感じられ、西街区 / 東街区 駅前全体の一体感が損なわれるのではないのでしょうか。(人の視線の高さになれば少し見え方が違うかもしれませんが…)	車いすや杖を使用される方、乳幼児連れの方などは、雨天時に傘をさして移動することが困難であるとの声があることから、バリアフリー法に基づき定められた「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」の考えと景観にも配慮した連続する屋根を設ける予定です。 景観の専門家の助言も踏まえ、「JR三島駅改札口を出た位置からの各方面の見え方」、「広場中央部から同駅の駅舎方面の見え方」など各視点からの見え方を十分に確認した上で、3種類の異なる高さの屋根を配置し、屋根の隙間から心地よい光や風を取り入れることが可能となるような整備を考えております。 令和6年度に詳細設計を行います。ご指摘にもあります見え方にも再度、検討しながら進めてまいります。	今後の参考とするもの
91	「三島駅南口駅前広場整備計画」4ページ p4 全体	・1つ目の意見にも記載したとおり、「交流する」「ウォークアブル」などのテーマを考えると、広場空間はもう少しゆとり・ひらけた状態が欲しいように感じます。直近の国内事例でいうと、大阪・なんば広場のような駅前広場化ほど思い切った計画は周辺の交通状況を考えて難しいかもしれませんが、自然に人が滞留する・小さなイベントなどがしやすく目的の地になっていく場所になったらいいなと感じます。 ・それを踏まえると、常設物が多く広場自体の使い勝手に可変性がないことも気になります。小さな屋台・テントなどが設置できるような、場所の使い方に柔軟性が持たせられる場所が全てではなくともあると良いと感じます。 * 東街区がそのような役割を果たす側面はあると思うのですが、交通が目的の方にとってはそのままロータリーで乗車される流れになると思うので、何か「引っ掛かり」のある空間であると感じます。	溜まり空間は、楽寿園や愛染院跡、白滝公園につながる連続性を意識した景観とし、市民や観光客が一息つける空間であったり、イベントを開催できるような広さを創出したいと考え設定しております。ご意見にもありますようにできるだけ大きな空間の創出、使い方に柔軟性を持たせられればと思っております。引き続き専門家の助言をいただきながら、植栽やオブジェの配置を検討し、詳細設計を進めてまいります。	今後の参考とするもの
92	「三島駅南口駅前広場整備計画」3ページ 13～15 行目	複数の交通手段の乗り継ぎ拠点整備に、三島市が取り組んでいるシェアサイクルとの連携がないのは不便ではないか？	駅前広場は、限られた面積の中で現在の交通利便性の向上を掲げ、整備計画案を策定しました。シェアサイクルとの連携は、広場周辺のエリアとともに引き続き検討していきたいと考えております。	今後の参考とするもの
93	「三島駅南口駅前広場整備計画」4ページ	1)のおもてなし広場と3)ののんびり広場の違いが不明確。おもてなし広場では、まちの人が発表や活動できるステージなどがあるといいのでは。一方で、のんびり広場の中心に時計台がある必要があるのか。1)のエリアを待ち合わせに活用できるように、時計台やベンチにし、3)のエリアをおもてなしエリアにして、ステージやワークショップ出店などいろいろな活用ができる用途にした方がいいのでは。	溜まり空間は、楽寿園や愛染院跡、白滝公園につながる連続性を意識した景観とし、市民や観光客が一息つける空間であったり、イベントを開催できるような広さを創出したいと考え設定しております。おもてなし広場は改札口をでてすぐの広場で、現在の広場のシンボルである池を中心に待合環境を整備した賑わいの空間、のんびり広場は「のんびり」、ゆったり、長く、時を過ごせる空間としてイメージしております。いただいたご意見も参考にしながら、引き続き専門家の助言をいただき計画を進めてまいります。	今後の参考とするもの
94	「三島駅南口駅前広場整備計画」5ページ 5行目	雲をモチーフにして上下で立体感を生み出すのではなく、高さは一定にして左右で曲線を活用してはどうでしょうか？圧迫感の低減につながる。	地上にある視点場からは、富士山を模した特徴ある駅舎の眺望を、建物の上階にある視点場からは、駅舎が雲に浮かぶ「雲海」となるような見え方を意識して検討を行った結果、現時点では3種類の異なる高さの屋根(約3.5m、4.5m、5.0m)の配置を計画しております。これらの異なる高さの屋根を配置させることは、屋根の隙間から心地よい光や風を取り入れることも可能となるものであります。 引き続き詳細な設計を予定しておりますので、いただいたご意見につきましても、専門家とともに再度検討して進めてまいります。	今後の参考とするもの
95	「三島駅南口駅前広場整備計画」	表紙にあるパースの第一印象は「狭いな」でした。屋根や憩いの場のデザインがとても意欲的なことは伝わるが、南口西街区が完成し東街区の計画が進む中、三島駅の今後あるべき姿とは何か違うような感覚を覚えました。どういったところがそうした違和感につながったのか、いくつかの視点で意見を述べます。 1) 地区計画上の歩行者空間との整合性 駅周辺の古写真を見ると、当初はのどかな雰囲気だったものがモータリゼーションとともに市街地化も進み手狭になってきたのがわかる。計画案 p1～2 において今回の再整備計画の背景や整備方針などが記載されており、各々の要望を満遍なく取り込むという姿勢自体は理解できるものの、歩行者空間に対する配慮が足りないと思う。p5 上段に歩行者空間の最小幅は 2.0m以上確保すれば大丈夫といった説明があるが、駅前広場に隣接している三島駅南口周辺地区計画では A 地区 B 地区を横断するかたちで最大幅員 6mの歩行者通路が地区施設として定められている。都市計画の整合性を考えるならば、駅改札前付近の主要動線は同等以上の幅員が確保されるべきである。また、p4 パースをみても林立した柱が歩行を妨げ、さらに狭く非常に歩きづらく、歩行者に「やさしくない」計画案となっていると思う。	三島駅南口再開発事業と一体で三島駅南口駅前広場の整備について検討がなされることが可能であればご意見をいただいている内容について整備計画へ反映することができたかもしれませんが、駅前広場と別事業として先行して東街区の再開発、定期借地事業を進めておりますので、現在の限られた広さの中で、歩行空間は、ウォークアブルなまちづくりのエントランスにふさわしい歩行空間の整備をコンセプトに楽寿園や愛染院や白滝公園につながる連続性を意識した景観を意識し、既存の樹木やせせらぎのオブジェの配置を見直すことで歩くスペースを広げるとともに、雨天時に濡れずに移動できるようユニバーサルデザインの観点で整備を計画しております。 現況の広場との接続、連続性と比べ、改善はなされていると考えておりますので、引き続きご協力をお願いします。	反映できないもの
96	「三島駅南口駅前広場整備計画」	2) アンケートによる意見の集約方法について p2 駅利用者アンケートの結果は読み取り方ひとつで大きく印象が変わるので注意が必要だと思う。たとえば「歩行者空間の改善 23.1%」とあり実は大きな数字の項目であるにも関わらずあまり焦点が当てられていない。また「バリアフリー対策 16.6%」と合わせて考えるべき項目でもあり、仮に合算すれば最上位に近い項目となる。歩行者空間に着目して本計画案をみたとき、現状よりも改善されるのではアンケートの結果にも反するのではないだろうか。	歩行空間への要望を取り上げて検討しており、現在、オブジェや植栽などで歩行空間が狭いところ(有効幅員約1m)があり、歩行者の通行に支障をきたしていることから、関係者や管理者と協議し、オブジェや植栽の必要性、再配置を検討し、歩行者の最大有効幅員が約7mまで広げる計画となっております。	反映できないもの
97	「三島駅南口駅前広場整備計画」	3) 手狭な空間を広く使う方法はないのか？ 駅前広場にはいつも不思議な空間がある。待機車両がほとんどいないタクシープールだ。「p4」にある平面計画図には 20 台分ほどの待機スペースが確保されており、本当にその台数が必要なのかどうか？別の場所に待機場所を設けることはできないのか？といった疑問が残る。自動運転の未来も見えつつある今、貴重な駅前空間の有効活用方法を再検討してほしい。仮に特徴的な外観駅舎前にこの広さのオープンスペースを設けることができれば、市を象徴するような風景となる可能性があるだろう。	タクシー待機場場につきましては、南口ロータリー内に乗り入れできるタクシーの台数を広場の土地所有者であるJR東海とタクシー会社が契約しており、各会社ごと契約台数(面積)が異なっております。この台数(面積)を減らすと営業機会に大きな影響があることから、市とタクシー組合と協議の結果、現時点ではタクシー台数を維持する案となっております。 別の場所に待機場所を設け、ショットガン方式での運用など専門家も交え検討してまいりましたが、近隣に適地がありませんので現時点では難しい状況です。 将来の自動運転など、公共交通の運用の情勢に応じ、変更対応できるよう考えております。	反映できないもの

意見 No.	該当箇所	意見の内容	市の考え方	反映結果
98	「三島駅南口駅前広場整備計画」	4)興味深い事例 <多くの人が集まることができる広場としての機能> 熱海駅、湯河原駅は共に数年前に駅前を再整備し、3)で挙げたような広くてゆとりのある歩行者にやさしい広場空間を確保している。街に繰り出す人々の流れを阻害することなく、団体客の集合場所にも利用できる屋根付きの大きな空間は、近年注目が高まる三島駅にも‘あってほしい’空間だと思う。個人的にこじんまりしたスケールの駅はとても好きなのだが、静岡県第三位の利用者数のある三島駅としては、もう少しスケールアップした空間の再構築が必要な段階にきているのではなかろうか。 <大人数が押し掛ける災害時、イベント時の対策> 広場を確保した駅前空間は災害対策やイベント時にも役立つものだが、今回の計画案では帰宅困難者対策は考慮されているだろうか？熊本地震(平成28年)の経験を踏まえて作成された令和3年熊本駅周辺地域エリア防災計画(熊本駅周辺地域帰宅困難者対策協議会)ではオープンスペースや公衆トイレなどの防災施設が考えられている。利用者数の近い三島駅においても同様の機能を求めたい。 <車両のさばき方> 富山駅南口は印象的なC字型のシェルターに囲まれた楕円形の交通広場に、路線バスとタクシー乗り場をぐるりと配置し、一般車は別の駐車場と一体整備した機能的で明快な計画である。バスとタクシーを一つにまとめることでできた余裕を広場空間に生かし、案内所などの施設も併設している。‘バスを乗り遅れてタクシーに変える’ことも日常よくあること。現在のタクシーとバスが分離した計画を継承しているが、富山駅のような一体的な計画の方が便利なのではないだろうか。	三島駅は、県内第3位の利用者数であり、また南口は、周辺の駅に比べ約1.4～2.5倍のバスの発着数となっており、タクシーの乗り入れ台数も多い駅です。このことから、一つのロータリーとした場合でも利用状況による棲み分けは必要となり、また様々な車両が走行レーンに混在することから、安全性に問題があると判断しております。	反映できないもの
99	「三島駅南口駅前広場整備計画」2ページ	①2ページの項目5 駅利用者のアンケート結果で、トイレや照明等の設備改善について回答した割合が30.1%と高い結果であるが、トイレに関しては、改善案が盛り込まれていないように思いました。トイレは駅の規模に対して小さく、昨今のインバウンドにも対応できていないと思います。改札の内側にトイレがある状況ですので、現状大変不便です。	三島駅南口周辺エリアは、市民生活の足としての人口カバー率の高い公共交通や、新幹線通勤通学、広域観光の交通結節機能を有する県東部のフロントゾーンとして、多くの市民及び観光客が集い、滞留する場所であることから、そのエリアにおいて誰もが、気兼ねなく利用できるトイレを確保する重要性は高いものと認識しております。 トイレの設置については、三島駅南口周辺エリアにおける景観や利用のしやすさに加え、高齢者や障がい者、乳幼児をお連れの方などに配慮したバリアフリー機能などの利用特性を想定・勘案する中で、トイレの配置場所や利用できる時間帯について検討しているところです。 配置箇所や詳細な内容が決まり次第、広報みしまや市ホームページ等で広報周知してまいります。	今後の参考とするもの
100	「三島駅南口駅前広場整備計画」	②7ページの下半分のロータリー図に関して、タクシー・優先者車両走行レーンを一般車と優先車両 走行レーンとし、一般車走行レーンをタクシー走行レーンへ変更し、一般車とタクシーの降車場・乗車場を入れ替える事で流れがスムーズになるかと思いましたが。三島駅北口は、パーキングを設置している状況でも、迎えの車で降車場が渋滞しており、一般車レーンのキャパが不足しているように思います。昨今のタクシー不足で、タクシーのエリアを増やしても埋まらないように思います。	タクシーは公共交通として、駅利用者の多くの方が利用する交通機関となりますので、タクシーロータリーを駅改札口側とさせていただきます。	反映できないもの
101	「三島駅南口駅前広場整備計画」3ページ コンセプト	歴史ある三島駅舎と、数々の賞を受賞し、来街者に高評価の現駅広のコンセプトを引き継ぎ、より利便性、快適性に優れた駅広となることを期待しています。	まちなかの湧水、溶岩といったストーリー性を感じる三島ならではの景観を創出したいと考えております。 現在のせせらぎ水路は、安全性確保や、整備から20年以上経過しており施設の維持管理の面で存続が難しいこと理由から、水を流さず、舗装や照明による演出に変更します。 そのような中でも、新しいものを作りながらも、過去の記憶や資産を受け継ぎ、より良い環境を将来の世代に引き継ぐデザインを考えてまいります。	既に盛り込み済のもの
102	「三島駅南口駅前広場整備計画」4ページ おもてなし広場	三島駅を訪れた人が駅前の木々と湧水に対して好印象を抱いているようです。(例： https://openwifi.jp/mishima/article/27)せせらぎの水路の再活用が書かれていますが、せせらぎよりも列車を降りて駅を出てまず初めに人々を歓迎してしてくれる「湧水」の印象が三島駅、あるいは三島市のイメージを良いものとして思われます。 ですので、湧水の演出を今の駅前広場の遺産の継承として残すことができたならば、三島駅の印象向上と既存ストックの活用による歴史の継承ができるのではないのでしょうか。 また、ケヤキの大木が駅広の良いイメージに役立っていると思いますが、ムクドリ対策として高木の設置が難しいことは理解できますので、書かれているような中高木(できれば大きめのもの)での演出や、場合によってはシェルターの柱を木々に見立てるような演出で、森のイメージを継承してもらいたいと思います。 新しい駅広が、歴史や森とせせらぎのイメージを残しながら現代的かつ居心地のよい空間となることを願っています。	まちなかの湧水、溶岩といったストーリー性を感じる三島ならではの景観を創出したいと考えております。 現在のせせらぎ水路は、安全性確保や、整備から20年以上経過しており施設の維持管理の面で存続が難しいこと理由から、水を流さず、舗装や照明による演出に変更します。 そのような中でも、新しいものを作りながらも、過去の記憶や資産を受け継ぎ、より良い環境を将来の世代に引き継ぐデザインを考えてまいります。	今後の参考とするもの
103	「三島駅南口駅前広場整備計画」4ページ ちよこつと待ち場	コロナ前まで、河口湖行きや箱根行きのバス停周辺で多くの外国人含む観光客がバス待ちをしている姿を日常的に見ていました。 観光客が駅広のベンチで三島の街の雰囲気味わいながら、場合によっては街中まで足を延ばそうかと思ってもらえるような快適な駅広空間とまちとの連続性が生み出されることを期待しています。 また、隣接地で再開発事業も行われているので、バス待ちの観光客が再開発側の室内や広場でゆっくと時間を待てるような連携、待合所やカフェの設置などが出来るとよいと思います。	溜まり空間は、楽寿園や愛楽院跡、白滝公園につながる連続性を意識した景観とし、市民や観光客が一息つける空間であったり、イベントを開催できるような広さを創出したいと考え設定しております。ご意見にもありますようにできるだけ大きな空間の創出、使い方に柔軟性を持たせられればと思っております。引き続き専門家の助言をいただきながら、植栽やオブジェの配置を検討し、詳細設計を進めてまいります。	今後の参考とするもの
104	「三島駅南口駅前広場整備計画」	バスと一般車のロータリーを入れ替える素晴らしいアイデアだと思います。 居心地の良さを継承しながら新しさを取り入れ、快適かつ機能的で利便性に優れた駅広となることを願っています。	東西ロータリーを入れ替えることで、新たなスペースを生むことができたことから、一般車両、タクシー、バスの動線を分離することができ、安全性の高まりや渋滞緩和を期待しているところです。 引き続きより安全性を高めた、利用しやすい広場となるよう計画を進めてまいります。	既に盛り込み済のもの
105	「三島駅南口駅前広場整備計画」3ページ	駅前広場での待合空間を退屈なものとしせず、むしろ楽しい時間にするために、最近公園でよく行われているパークPFIのような運営と維持管理を両立させる仕組みが作れないでしょうか？	駅前広場は、乗り換え拠点である交通結節点であることから、現時点でパークPFIの考え方は難しいと判断しております。	反映できないもの

意見 No.	該当 箇所	意見の内容	市の考え方	反映結果
106	「三島駅南口駅前広場整備計画」5ページ 1行目から20行目	10(2)連続する屋根として歩行者の主動線上に庇の幅3m以上、高さ3.5m、4.5m、5.0mの屋根を設置とあるが、三島駅北口や他の駅にも同様の屋根が設置されている例があるが、多少の風や豪雨の際には屋根の中央にいても雨が吹き込んで来るため、雨よけとしての機能は限定的。特に高さの異なる屋根とする本案の場合は段差部分からの吹き込みも想定される。 雨よけを主眼にするのであれば、ガラス壁面の設置(ex.静岡市街の一部バス停)や連続・一体的な屋根への変更が必要と考えます。	地上にある視点場からは、富士山を模した特徴ある駅舎の眺望を、建物の上階にある視点場からは、駅舎が雲に浮かぶ「雲海」となるような見え方を意識して検討を行った結果、現時点では3種類の高さの異なる屋根(約3.5m、4.5m、5.0m)の配置を計画しております。これらの異なる高さの屋根を配置させることは、屋根の隙間から心地よい光や風を取り入れることも可能となるものであります。 引き続き詳細な設計を予定しておりますので、いただいたご意見につきましても、専門家とともに再度検討して進めてまいります。	今後の参考とするもの
107	「三島駅南口駅前広場整備計画」5ページ 27行目から31行目	10(2)オに屋根構造は膜構造とするとありますが、JR新山口駅などで実物を見ているが、当然、従来の木材、金属製等の屋根と比較すれば採光が一定程度確保できず、狭い空間に6ページ図の様に多数設置されれば、圧迫感が高まる。現在の三島駅南口についてはその開放感とせせらぎの仕掛けが市外からの来客に大変好評である。駅前広場は到着した人にこの街の第一印象を与える重要なポイントであり、オリジナリティと居心地の良さを感じてもらえる空間であるべきと考えます。 屋根を設置するのであれば、強化ガラスとしてその上に水を流す等の工夫により圧迫感の解消と三島らしさの演出が必要と考えます。 (三島市が今後観光誘客を重要施策と考えるのであれば、直接的な管理費の増加を観光客の増加による市内の消費額の増加などトップラインの増加で回収する考え方も一考かと思えます。 高山市、富山市等地方都市でも観光誘客等に力点を置いている市町村は、一定程度経費をかけても特徴的で美しい景観を確保しています。)	屋根の構造は、三島駅北口広場と同様に、太陽光の透過性や夜間照明の反射により明るさを演出でき、丈夫で、雨により自然洗浄されメンテナンスが最小限となる「膜」タイプを採用するほか、材質についても演出と併せて経年劣化を十分検証しうえで採用しております。 引き続き詳細な設計を予定しておりますので、いただいたご意見につきましても、専門家とともに再度検討して進めてまいります。	今後の参考とするもの
108	「三島駅南口駅前広場整備計画」7、8ページ 両ページのロータリー図面	待機場がバスは7台ほど、タクシーは16台以上あるように見えますが、今後の需給を想定して、必要な台数なのか。駅周辺や市街地の再開発の最近の世界的なトレンドは歩行者スペースやイベントスペースの拡大であるかと思えます。また、三島市街地の特徴も歩いて様々な店舗や観光スポットを回れるウォークアブルシティなところだと思いますが、本案はその視点が薄いと思えます。 三島駅北口のロータリーと同様にタクシーとバスを一つのロータリーとし、待機台数は少し減らす。その上で西側のロータリーは自家用車専用(降車+障害者等の乗車のみ)とし最小限のスペースとすることで、歩行者のエリアを拡大できるのではないのでしょうか？ 参考:JR日向市駅、延岡駅、多治見駅(虎渓用水広場)、国立駅(計画中)、伊東駅(計画中) 本来は再開発事業と一体化して検討すべきだった内容かと思えますが、既に再開発事業は着工済みであり、そちらの変更はできないので、せめて、サイン、色彩の統一などできる範囲で連携し、一体感のある駅前になることを祈っております。	ご意見をいただいているように駅周辺や市街地の再開発の最近の世界的なトレンドは歩行者スペースやイベントスペースの拡大であると考えており、可能な限りスペースの確保を検討し、現在の案を作成いたしました。 タクシー待機場につきましては、南口ロータリー内に乗り入れできるタクシーの台数が、広場の土地所有者であるJR東海とタクシー会社で契約しており、各会社ごと契約台数(面積)が異なっております。この台数(面積)を減らすと営業機会に大きな影響があることから、市とタクシー組合と協議の結果、現時点では、台数を維持する案となっております。 また、バス待機場につきましては、三島駅南口の路線バス1のりばあたりの発着本数が、近隣の鉄道駅と比較すると約1.4倍から2.5倍と発着台数の多い駅であり、待機場は定時制確保のためには必要なスペースであることから、待機台数及び多方面への運行状況を調査した結果で、現状と同等の面積が必要とされています。 限られた広場空間を有効に活用するため、可能な限りデッドスペースをなくすよう考えていきたいと考えております。 また、本整備計画案作成にあたり、東街区再開発事業とは色彩やサインなども含め連動できるものは合わせるように調整しながら計画しております。	反映できないもの