

第5回 姫路駅北駅前広場整備推進会議 議事概要

No.	項目	意見の概要 (※ 意見の概要に↓があるのは委員相互の応答)	市の考え方
1	レイアウト全般		各種団体からの提案を基にレイアウト案を5案提示し、この案を比較検討しながら、案を絞り込んでいきたい。各種団体からの提案には共通点があり、今後それを踏まえてレイアウトを検討したい。共通点は、『①中央コンコース前から姫路城への眺望を確保する②バス乗降場を西側に配置する③主要な歩行者動線は概ね共通している』である。
			12街区については、所有者の同意が得られれば、一般車の乗降場などとして利用することを前提に検討の対象としたい。
		異議なし。	← 旧市バスターミナルについては、跡地利用が決まっていないことや、駅前交番の最有力候補であることなどから、検討の対象から外したい。
		異議なし。大手前通りをバスやタクシーだけに限定すると、一般車と歩行者との交差がなくなり、歩行者は安全に移動できる。	← 各種団体から出されている案の多くは、十二所前線以南の大手前通りにおいて、一般車の通行を制限し、公共交通を優先することを提案されており、市としてその方向で検討したい。
		本日の会議で、次の事項について大きく前進した。 ①12街区をレイアウトの検討の対象区域とする。12街区を使うことで、バス乗降場をなだらかに東西に配置できる。 ②大手前通りにおいて公共交通を優先することで、中央コンコースから大手前通りまでの間で歩行者と一般車の交差が無くなる。 ③検討の対象として、十二所前線以南の大手前通りを含めることで、大手前通りを公園広場とすることができる。	
		姫路市商店街連合会の案では、大手前通りの東側を公園広場としているが、大手前通りの両側の沿道にはビルの地権者がいるので、中央に公園広場を配置するのが良いのではないか。	→ 大手前通りを担当する部署などとも調整し、駅前広場計画との整合を図っていきたい。

No.	項目	意見の概要 (※ 意見の概要に↓があるのは委員相互の応答)	市の考え方
2	バス乗降場	バスの乗降場として、必要なバース数を確認したい。	→ バス事業者から、乗車19バースと降車6バースが必要であると聞いている。今後、バス事業者には、路線の再編を検討する際に、バス乗降場がコンパクトになるよう、バースの配置を考えていただきたい。
		バス乗降場が大きいために、広場を設置するスペースが無いとの指摘があるが、サンクンガーデンはもとより、バス乗降場の交通島についても、エレベーターやエスカレーターを設置することで、デッキや地下からのアクセスが可能となり、広場として利用できるのではないか。	→ バス事業者とは別途協議をしたい。
3	駅南広場との連携	駅南広場との連携を図った上で、乗車19バースと降車6バースが必要なのか。 ↓ 駅北広場だけで乗車19バースと降車6バースが必要である。今後駅南広場との連携を検討する必要はある。	→ 駅南広場との役割分担を整理する際には、バス路線の再編や長距離・観光バスの配置などが大きく関わる。12街区をレイアウト検討の対象区域として、バスバースの配置を考えていきたい。
		駅南広場との役割分担を考えなければ、駅北広場のレイアウトを決めることができないと思うが、いつ駅南広場の検討をおこなうのか。	→ 駅南広場と駅北広場の適正な機能配置は重要であると考えているが、まず、駅北広場に必要な条件を整理したい。
4	デザイン	施設のゾーニングと平行して、景観やデザインについても検討する必要がある。例えば、水や潤いの空間などの環境空間の配置や、水の使い方、モニュメントのデザインなど。	→ 景観やデザインについては、まず、レイアウトを確定してから検討を進めたい。
		景観やデザインを基本設計に反映させるために、6～7月頃から推進会議と平行して、景観について議論を始める必要がある。	→
5	歩行者デッキ	2Fレベルを使って、駅からバス乗降場などへ行くことができるのか。 ↓ 駅からバス乗降場へ行くには、地下レベルか歩行者デッキを使うことになる。	→ 山陽電車の改札口が 2F レベルにあるので、駅からキャスパ方面への動線を確保するために歩行者デッキは必要であると考えている。

No.	項目	意見の概要 (※ 意見の概要に↓があるのは委員相互の応答)	市の考え方
5	歩行者デッキ	<p>城から駅への眺望を確保する意味で、歩行者デッキを高架に沿って計画した方が良いのではないかと。</p> <p>歩行者デッキについては通勤や通学で多くの人が使うことになるので、機能面を考慮して、最短距離で結ぶ計画としていただきたい。</p>	<p>→ 市の案では交通結節機能の強化のために歩行者デッキを最短距離で結んでいるが、デッキのルートについては、今後検討していきたい。</p> <p>→</p>
6	1 2 街区	<p>都市の構造として、歩行者動線が立体交差する景観も必要ではないかと。まちの力として人が広い範囲で面的に動くことが駅前には求められ、駅西方面への誘導方策として12街区では高度利用を活かした魅力的な施設を誘致することが必要である。</p>	<p>→ 12街区については、高度利用を視野に入れ、1Fレベルを一般車・バス乗降場の交通広場として計画することを検討していきたい。</p>
7	その他	<p>駅前広場の供用開始時に、内々環状西線と十二所前線の一方通行は解除されるのか。</p> <p>交通機関の乗換えや、駅から商店街の移動の際に、傘を差さなくても移動ができるように、全天候型の計画を考えてもらいたい。</p> <p>地下レベルや2Fレベルの歩行者動線について、周辺の施設を含めた詳細な検討をしていただきたい。</p> <p>駅西方面への誘導方策について検討すべき。機能性と景観面を考慮し、デッキ下を利用することによって、雨に濡れない工夫をすることも考えられるのではないかと。</p> <p>山陽電車の乗降客は一日あたり25,000人と多いため、乗降客の利便性を十分に配慮した計画としていただきたい。</p> <p>駅南広場では一般車とタクシーの動線が交差しているので、動線を分離してもらいたい。</p> <p>山陽百貨店前と駅北広場のタクシー待機場を一箇所に集約できないのか。大手前通りの景観を良くするためにも、大手前通りの待機スペースを無くした方が良いのではないかと。</p>	<p>→ 駅前広場の供用開始時に、十二所前線の一方通行を解除することは難しいと考えている。内々環状西線は平成22年度末には暫定整備が完了する予定であるが、対面通行の道路としての供用開始時期は今後関係機関と協議をしたい。</p> <p>→ 2Fレベルでは歩行者デッキに屋根を設置することで、また、地下レベルではサンクンガーデンから既存の地下通路を使うことで、傘を差さなくても移動できると考えている。</p> <p>→ 地下レベルや2Fレベルの歩行者動線については、1Fレベルのレイアウトが確定した後に検討に入っていきたい。</p> <p>→ 市の案では、駅西方面への動線として、1Fレベルだけでなく、歩行者デッキや地下の動線も確保した案となっている。</p> <p>→ 山陽電車の乗降客の利便性を考慮するためには、山陽百貨店前のタクシー乗場を残す必要があると考えている。</p> <p>→ 駅北広場のタクシー待機場を高架下に確保する計画であるが、山陽百貨店前のタクシー待機場についても高架下に確保できるかどうか今後検討したい。</p>