

歩行者デッキのルートおよび

大手前通りの一般車の通行制限などについて

平成21年12月9日

第1章

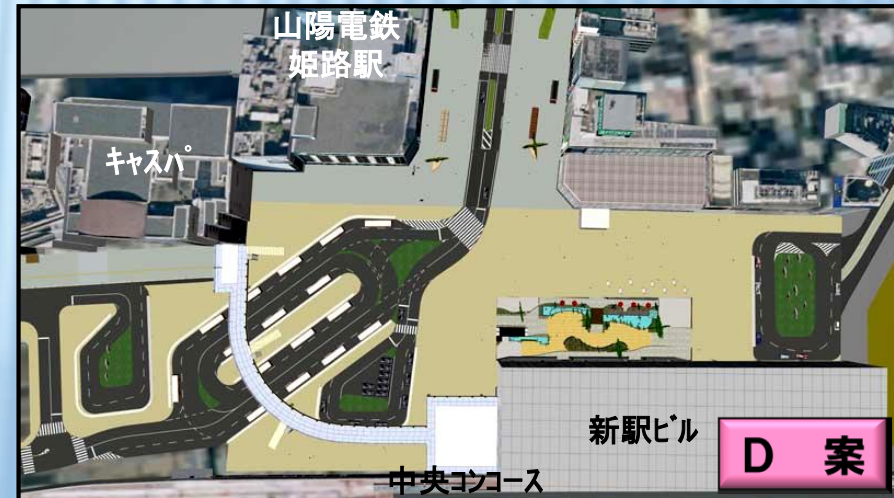
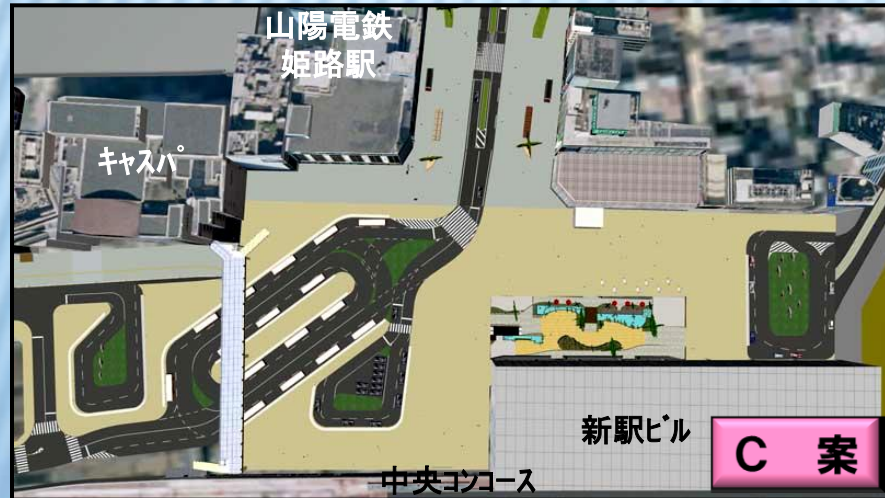
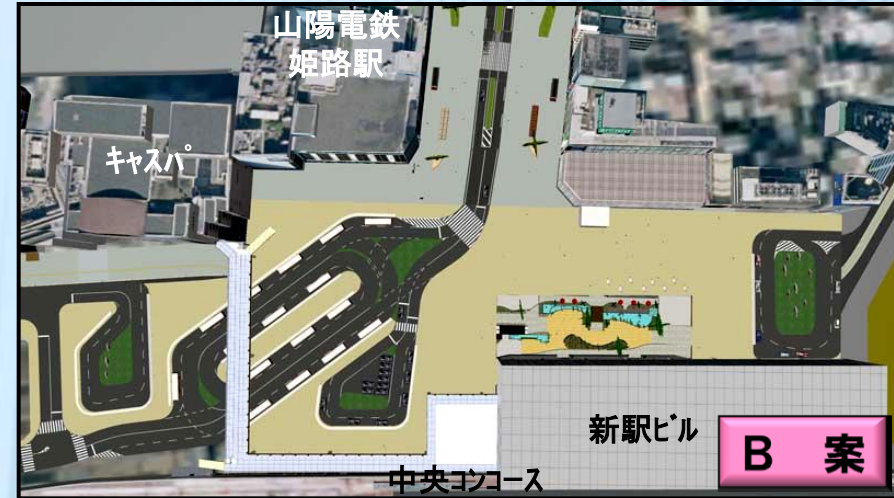
歩行者デッキのルートについて

歩行者デッキの検討

基本コンセプト：
城を望み、時を感じ人が交流するおもてなし広場

◆北駅前広場上空から

画像は、施設のレイアウトを決めるために、イメージしやすいように作成したものです。



歩行者デッキの検討

基本コンセプト：
城を望み、時を感じ人が交流するおもてなし広場

北駅前広場上空から

画像は、施設のレイアウトを決めるために、イメージしやすいように作成したものです。



山陽電鉄
姫路駅

前回意見の反映

キャスパ

12街区の
高度利用を考慮

バスの交通島への
接続を考慮

タクシー乗降場へ
雨に濡れずに行ける

階段・エスカレーターで上がった場合
後戻りしなくてよい

新駅ビル

D 案

中央コンコース

歩道の広い部分に
昇降施設を設置

歩行者デッキの検討

基本コンセプト：
城を望み、時を感じ人が交流するおもてなし広場

◆キャスパ南上空から東方向

画像は、施設のレイアウトを決めるために、イメージしやすいように作成したものです。

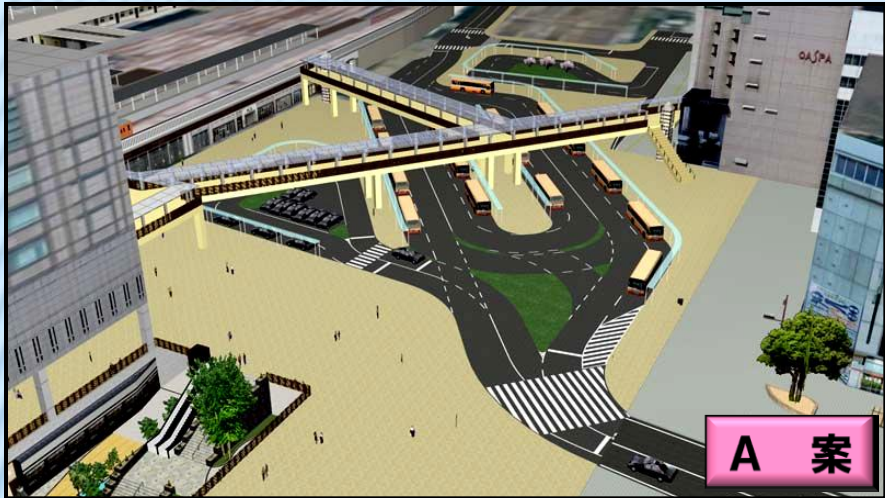


歩行者デッキの検討

基本コンセプト：
城を望み、時を感じ人が交流するおもてなし広場

◆市バスターミナルビル上空から南西方向

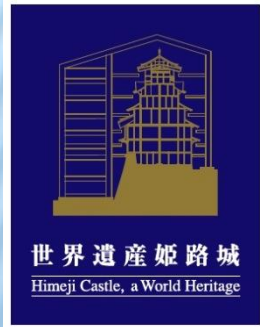
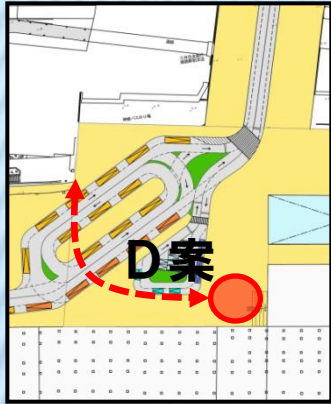
画像は、施設のレイアウトを決めるために、イメージしやすいように作成したものです。



歩行者デッキの検討

基本コンセプト：
城を望み、時を感じ人が交流するおもてなし広場

D 案



この図面は、施設のレイアウトを決めるために、イメージしやすいように作成したものです。今後、交通事業者や公安委員会など関係機関との協議により、変更になる場合があります。

第2章

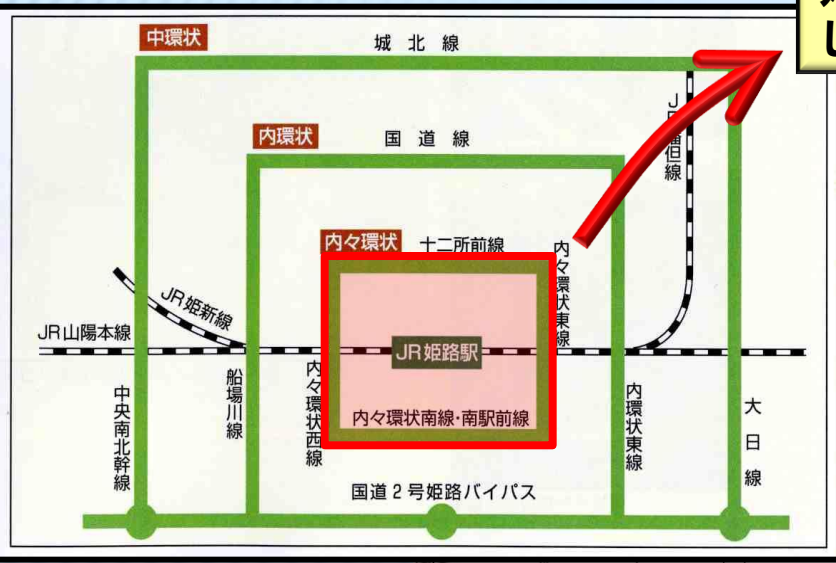
大手前通りの一般車通行制限について

大手前通り（十二所前線以南）の 自動車交通に関する基本的な方向について

■大手前通りの自動車交通に関する基本的な方向

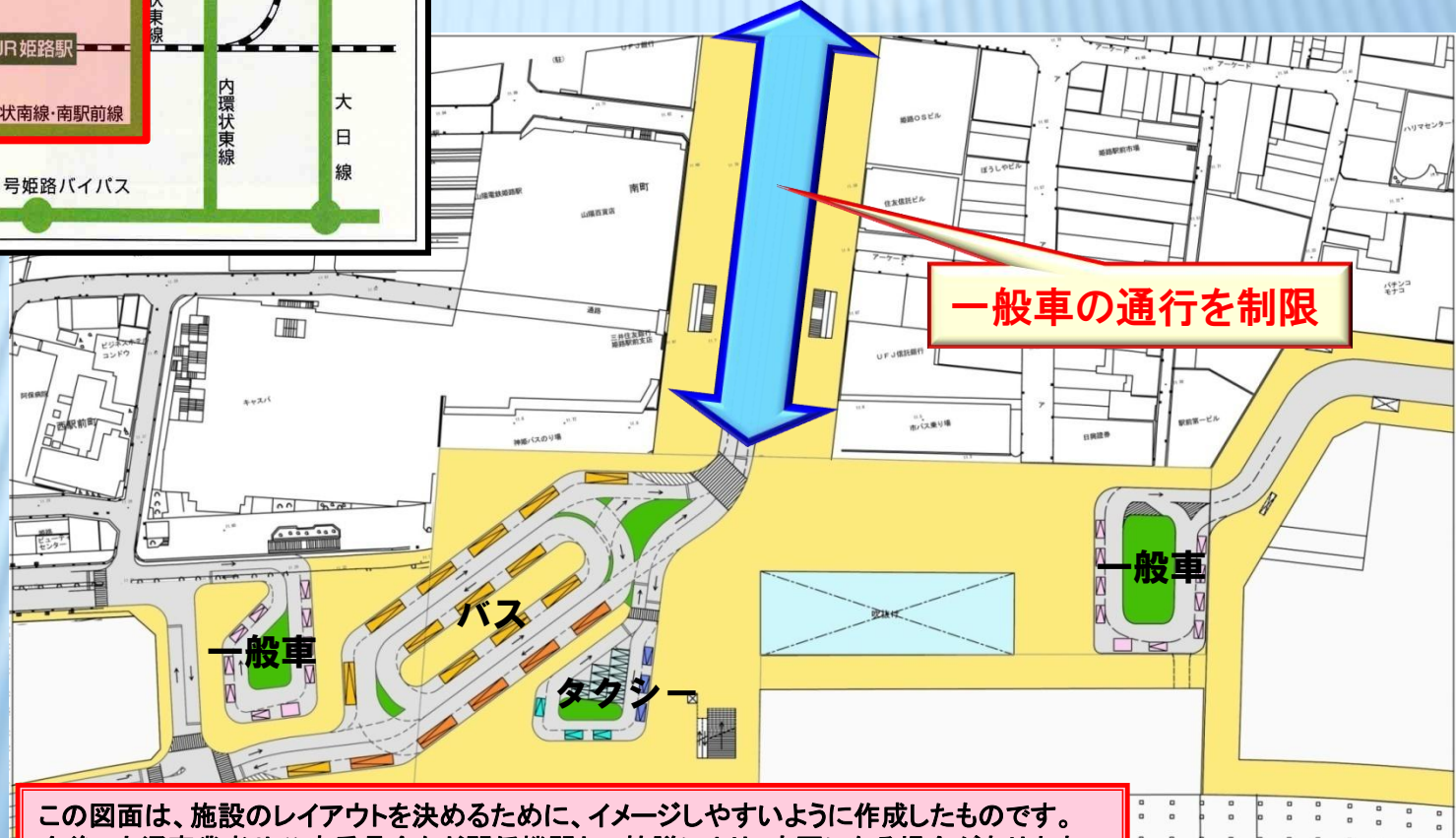
基本コンセプト：
城を望み、時を感じ人が交流するおもてなし広場

◆北駅前広場～十二所前線



姫路駅を中心とした内々環状道路網内は、人にやさしく、歩いて楽しい、潤いのあるまちづくりを進める。

姫路駅北駅前広場整備推進会議において、「一般車の通行を制限」する方針に賛同を得る。



この図面は、施設のレイアウトを決めるために、イメージしやすいように作成したものです。今後、交通事業者や公安委員会など関係機関との協議により、変更になる場合があります。

一般車通行を制限した道路の整備について (事例紹介)

● ドイツ・ミュンヘン



海外の整備事例

基本コンセプト：
城を望み、時を感じ人が交流するおもてなし広場

● アメリカ・デンバー



■ 海外の整備事例

基本コンセプト：
城を望み、時を感じ人が交流するおもてなし広場



● オーストラリア・ケアンズ



● オーストラリア・パース

国内の整備事例

基本コンセプト：
城を望み、時を感じ人が交流するおもてなし広場

● 金沢市・横安江商店街



舗装の違いは、バス走行空間を明示するためではなく、美装化のデザイン

- ・ 常時、一般車の通行を制限し、コミュニティバスを導入している。



- ・ 道路交通法上は自転車歩行者専用道路

国内の整備事例

基本コンセプト：
城を望み、時を感じ人が交流するおもてなし広場

● 那覇市・国際通り



国際通りが、人に優しいまち・歩いて楽しいショッピングモールに変わります。

那覇市国際通りは平成19年2月11日より

毎週日曜日
トランジットモール

毎週日曜日 12:00~18:00 車両通行止め
トランジット実施中は一般車両(自転車含む)は交通規制で入れません。



自動車、歩行者等の通行量が多いが、横断防止柵はなく車→止めのみの設置

歩車道間段差ほとんどなし→

平日の那覇・国際通

- ・ 毎週日曜日の午後のみ一般車を制限している。
- ・ 通常同通りを走行している路線バスは迂回し、コミュニティバスのみが運行

一般車通行を制限した道路の整備事例

基本コンセプト：
城を望み、時を感じ人が交流するおもてなし広場



高い

道路の開放性

低い

トランジットモールとは・・・

中心市街地のメインストリートなどで一般車両を制限し、道路を歩行者、自転車とバスや路面電車などの公共交通機関に開放することでまちの賑わいを創出しようとするものです。

(効果・特徴)

- ◆ トランジットモール内では、歩行者は自動車を気にせず安心して買い物を楽しむことができる。
- ◆ トランジットモールを通るバスなどの公共交通機関が、歩行者の移動を補助する役割を果たす。
- ◆ 高齢者や子供、身障者など、自動車を利用できない人々も安心して中心市街地に来れる。

(国土交通省HPより)

■ 一般車通行を制限した道路の形態

基本コンセプト：

城を望み、時を感じ人が交流するおもてなし広場

形態の名称	形態イメージ	一般車の通行	事例	ポイント
Aタイプ		不可	ミュンヘン デンバー 金沢市	歩行者と公共交通が混在する形。トランジットモールとして一般的な形態で、ヨーロッパの都市部に多い。人が自由に行き交うことができる。
Bタイプ		不可	ケアンズ など	公共交通しか乗り入れないが、歩行者とは物理的に分離されている。バスやLRTの速度が保てる他、安全性が高い。横断の制約などは無いかあるいは限定的な制約がある。
Cタイプ		限定付き可	パース	一般車両の通行を限定的に許容する形態。バスは双方向でも一般車は一方通行といった交通規制とセットで導入される。沿道アクセスは最低限確保することが可能。
Dタイプ		限定付き時間帯指定で可	那覇・国際通り	時間帯を限り一般車の進入を許容する形態。荷さばき車両などの進入が容易となるが、時間が指定される。

北駅前広場と接続する大手前通り（十二所前線以南）の 整備検討の進め方

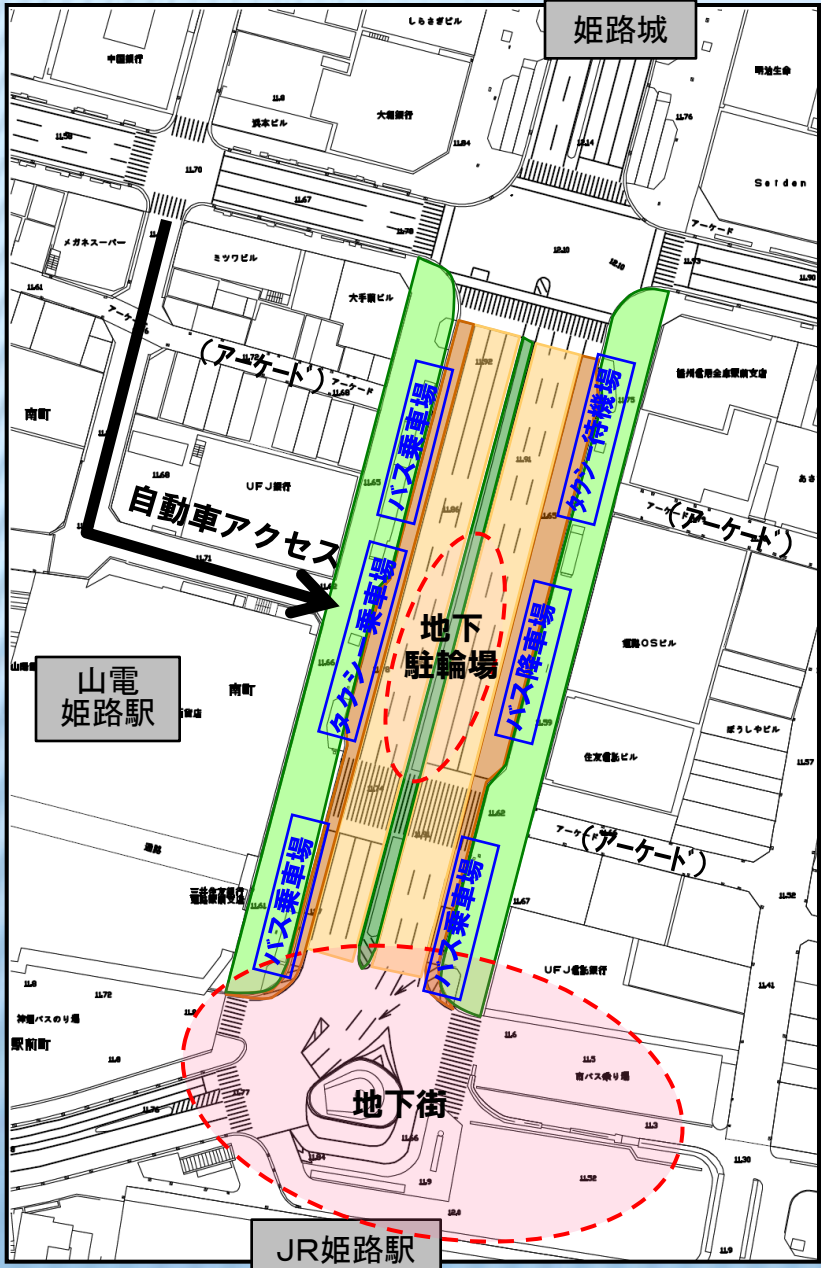
■ 検討対象範囲

基本コンセプト：
城を望み、時を感じ人が交流するおもてなし広場



■ 大手前通り（十二所前線以南）の現状

基本コンセプト：
城を望み、時を感じ人が交流するおもてなし広場

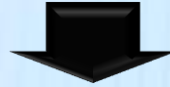


- 車線構成
 - ・ 中央分離帯
 - ・ 片側3車線+バスレーン (付帯施設)
 - ・ 東側：バス乗車、降車場、タクシー待機場
 - ・ 西側：バス乗車場、タクシー乗車場
- 地下利用施設
 - ・ 地下駐輪場
 - ・ 地下街
- 沿道からの自動車アクセス
 - ・ 西側道路とのアクセスが1箇所あり

大手前通り（十二所前線以南）の 道路空間再配分の基本パターン

1. 一般車の通行を制限する。

- ・駅前周辺部を歩行者優先としたまちづくりを目指し、一般車の通行を制限する。

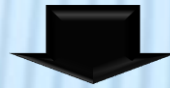


2. 車線構成の再整備の方向性

(現状) **片側4車線** (バスレーン含む)
東側にバス乗車、降車場
タクシー待機場
西側にバス、タクシー乗車場



(計画) **片側2車線**
東側にバス停留場
西側にタクシー乗車場



3. 大手前通り検討委員会で検討しているリニューアル計画との整合

- (検討案)
1. 通りの中央に歩行可能な環境空間を新たに設ける。
 2. 現在と同様に道路端歩道とし機能強化を図る。

※〔大手前通り検討委員会とは、大手前通りのリニューアルに関する建設局所管の庁内組織〕



基本パターン案を作成

道路空間再配分

基本コンセプト：

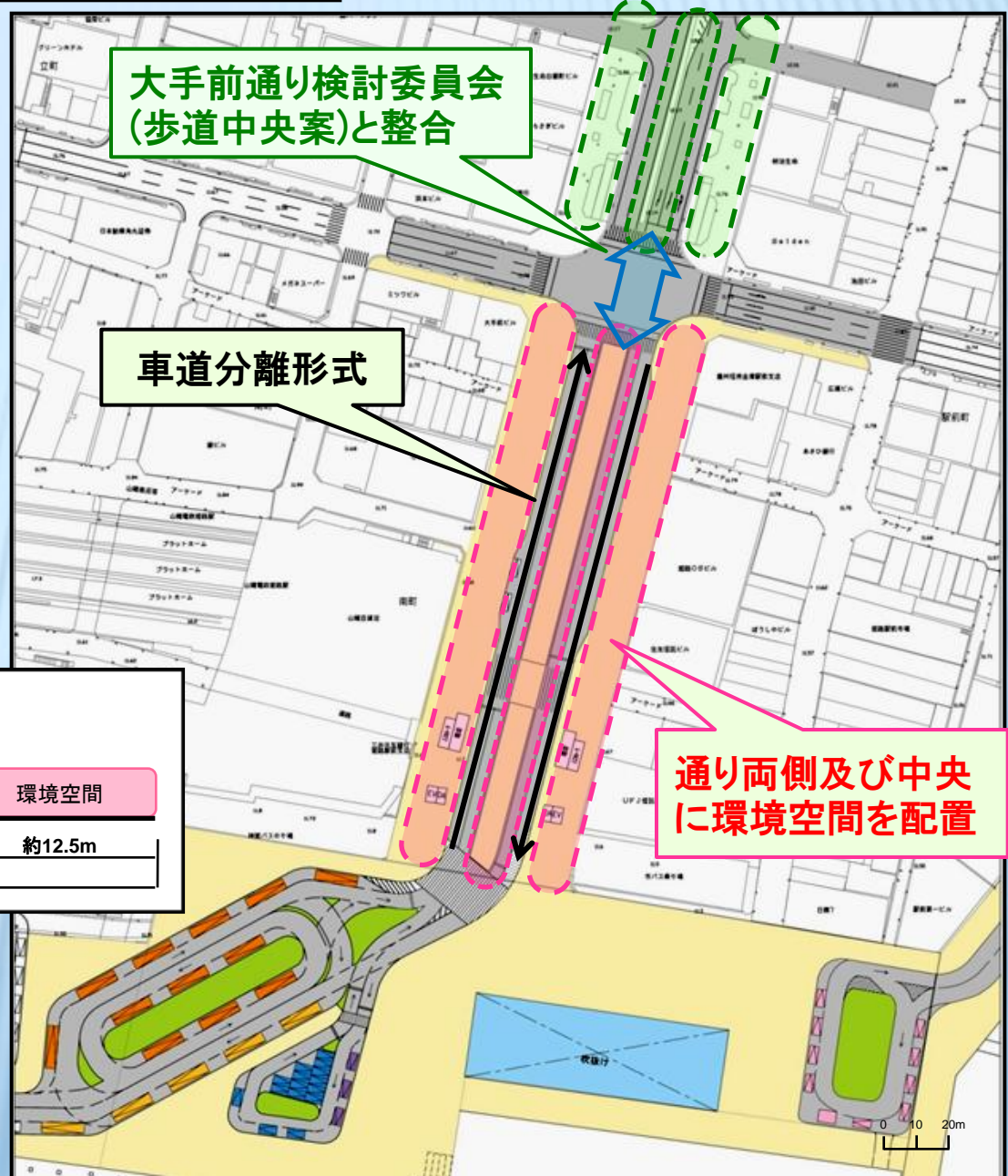
城を望み、時を感じ人が交流するおもてなし広場

◆基本パターンA案

(特徴)

- 通り中央部に新たな環境空間を設け、車道は分離する。
- ・ 通りの東、西、中央に、歩道(環境空間)を配置する。
- ・ 道路中央の環境空間は、沿道施設に左右されない独立した空間となる。

標準断面図(案)



道路空間再配分

基本コンセプト：
城を望み、時を感じ人が交流するおもてなし広場

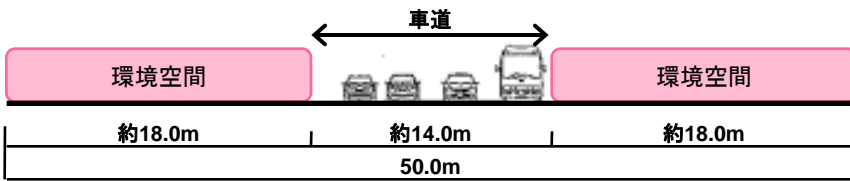
◆基本パターンB案

(特徴)

- 車道を対面通行形式で配置する。
- ・ 車道の配置(東、西、中央)にもよるが、東西それぞれに環境空間の確保が可能。



標準断面図(案)



①道路中央に環境空間を配した例（仙台市：定禅寺通り）



- 個性的な空間を演出
- 賑わい空間としても活用



②歩道を活用したにぎわい例



横浜

- 歩道を活用したオープンカフェやコンサート等によるにぎわいの創出



輪島



神戸

■ 検討のプロセス

基本コンセプト：
城を望み、時を感じ人が交流するおもてなし広場

北駅前広場の基本コンセプト

『城を望み、時を感じ人が交流する
おもてなし広場』

(空間デザインの考え方)

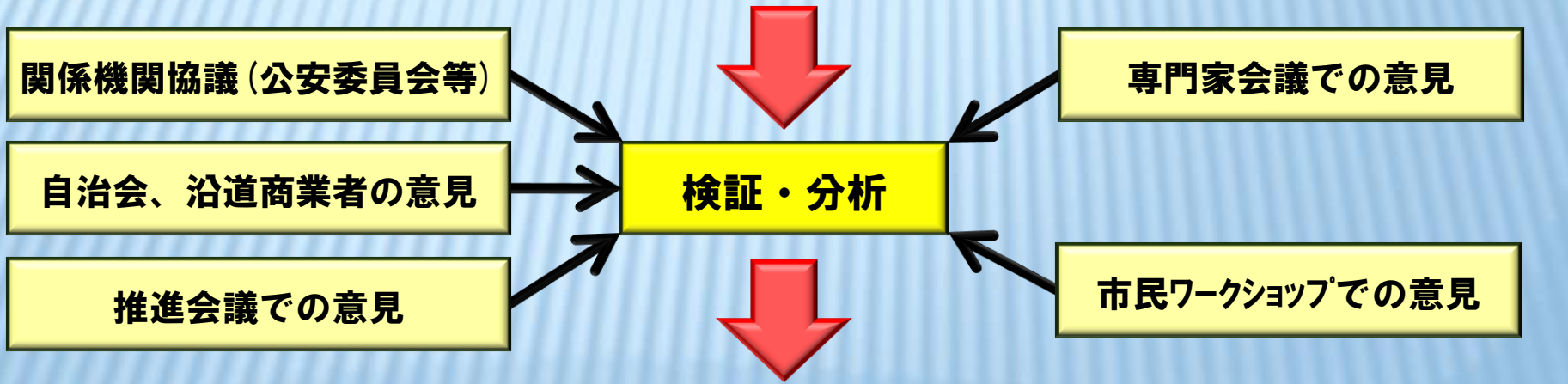
1. 便利で安全な歩行者空間の確保
2. シンボル景観と姫路らしい空間の演出
3. くつろぎ・にぎわい空間の創出

大手前通りの目指すべき道路像

『人と街を結び、時をきざんで城と歩む
姫路・大手前通り』

(6つの目標)

1. 過去から未来へのときの架け橋
2. 賑やかで楽しいハレ舞台
3. 五感で感じるやすらぎ空間
4. 環境にやさしいエコロード
5. お城と調和した街並み
6. 安全第一で安心なみち



駅前広場コンセプトと目指すべき道路像を
具現化する整備方針

第3章

専門家会議と市民ワークショップについて

「姫路の顔づくり」を考える専門家会議 ～姫路駅北駅前広場整備と大手前通りの道路空間のあり方について～

●開催概要
 日時：11月29日（日）15時～18時半
 場所：七福座（西二階町コミュニティーホール）

●参加者
 小林正美（景観デザイン）明治大学 *コーディネーター
 倉田直道（都市デザイン）工学院大学
 中井検裕（社会システム）東京工業大学
 松本 滋（地域計画）兵庫県立大学
 森本章倫（交通計画）宇都宮大学

●プログラム（予定）
 （13時半～ まち歩き）
 15時～ ワークショップ①：経緯の説明
 15時半～ ワークショップ②：ディスカッション
 17時半～ まとめ

姫路駅北駅前広場整備と大手前通りの道路空間のあり方について

「姫路の顔づくり」を考える 専門家会議（公開）

姫路駅北駅前広場は、大手前通りを介して世界文化遺産姫路城を望む位置にあります。姫路市では、姫路駅を中心とした環状道路網を形成することで中心部の交通渋滞解消を図るとともに、特に内々環状線内は歩行者を優先したまちづくりを目指しています。その中心となる姫路駅北駅前広場の整備にあたっては、市民の皆様からのご意見、ご提案をふまえ、十二所前線以南の大手前通りは一般車の通行を制限する方向で計画を進めています。そこで、広場の整備と大手前通りの道路空間の在り方について、景観や都市デザイン、交通計画などの専門家に集まっていただき、市民の皆様と一緒に公開の場で議論します。

見学無料

参加専門家（アイクエ主催）

- 明治大学 教授 小林正美（景観デザイン）*コーディネーター
- 正智学院大学 教授 倉田直道（都市デザイン）
- 東京工業大学 教授 中井検裕（社会システム）
- 兵庫県立大学 教授 松本 滋（地域計画）
- 宇都宮大学 教授 森本章倫（交通計画）

開催日 平成21年 11月29日（日）
15:00～18:30

場所 西二階町コミュニティーホール「七福座」
姫路市西二階町商店街内

スケジュール

- ▶ 15:00～ ワークショップ① 経緯の説明
- ▶ 15:30～ ワークショップ② ディスカッション
- ▶ 17:30～ まとめ

【参加は姫路市庁舎内で行います。】

主催 / 姫路市姫路駅周辺整備室
 事務局・お問合せ先 / 姫路市姫路駅周辺整備室
 TEL : 079-221-2159
 E-mail : ekishuhencity.himeji@hyogo.jp

11月29日（日）七福座にて開催

◆駅前広場（多目的広場）の利用とデザインの方向性

【広場計画の全体について】

- 大スケールの一体性と分節によるヒューマンスケールの創出
- 通路空間と滞留空間の明確化
- 多様なイベントに対応しうるフレキシビリティの確保
- 城への眺望と景観要素のバランス
- デザイン協議と賑わいの創出

【サンクンガーデン西側広場について】

- 通路機能と滞留機能の明確化
- 多様な設えに対応しうる玄関広場

【サンクンガーデン北側広場とサンクンガーデンについて】

- 一体的なデザインの重要性
- 季節感や風情を感じさせる空間を創出する
- 運用方法やソフト面については、綿密な準備が必要である。

【デッキのデザインについて】

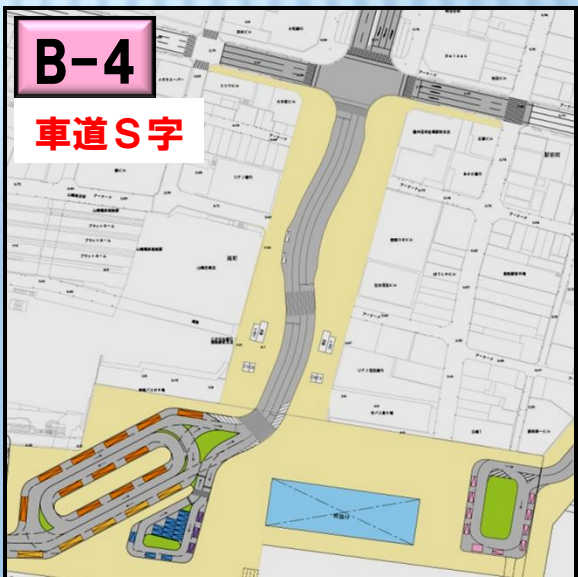
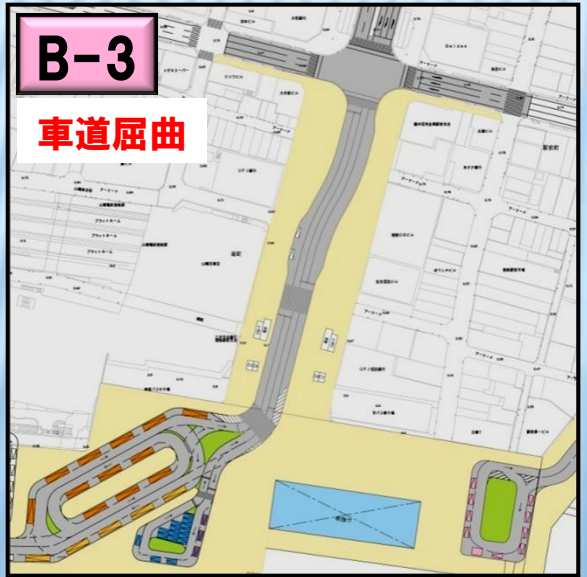
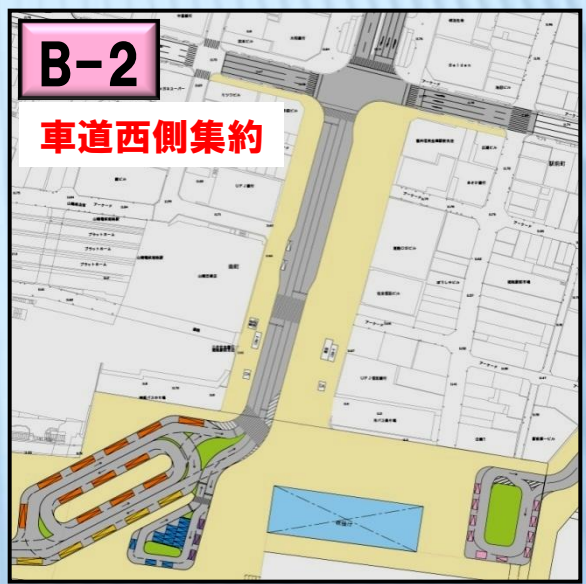
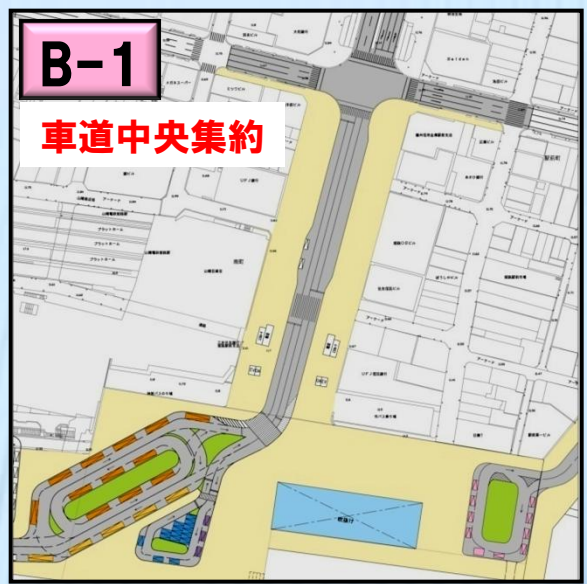
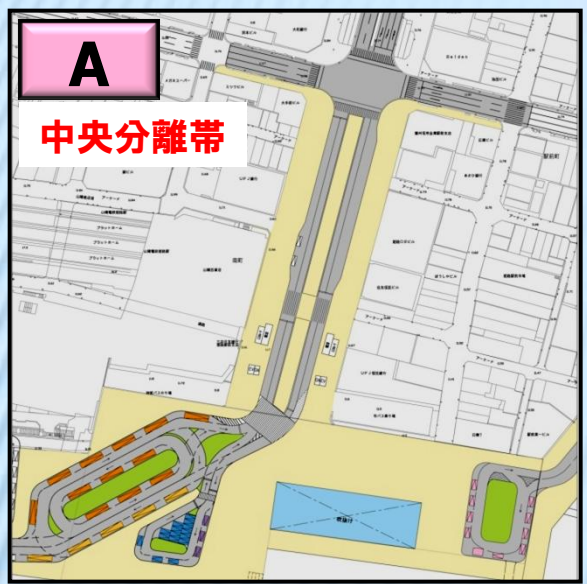
- 眺望機能と通路機能の分化

【姫路らしさの表現】

- 建物外観等をすべて「姫路城」に関連付けるような方法は絶対避けた方がいい。
地域の特徴を抽象化した洗練されたデザインが求められる。



◆ 大手前通りの道路空間の在り方

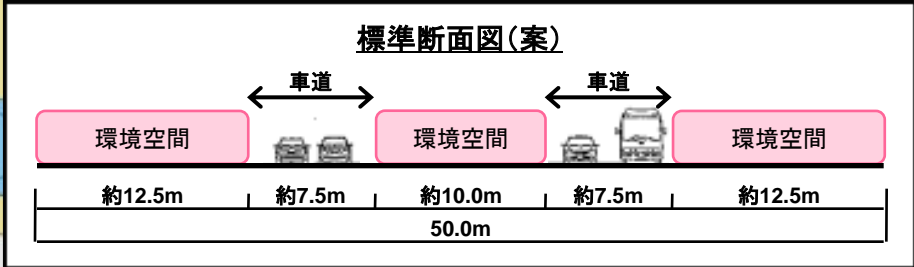
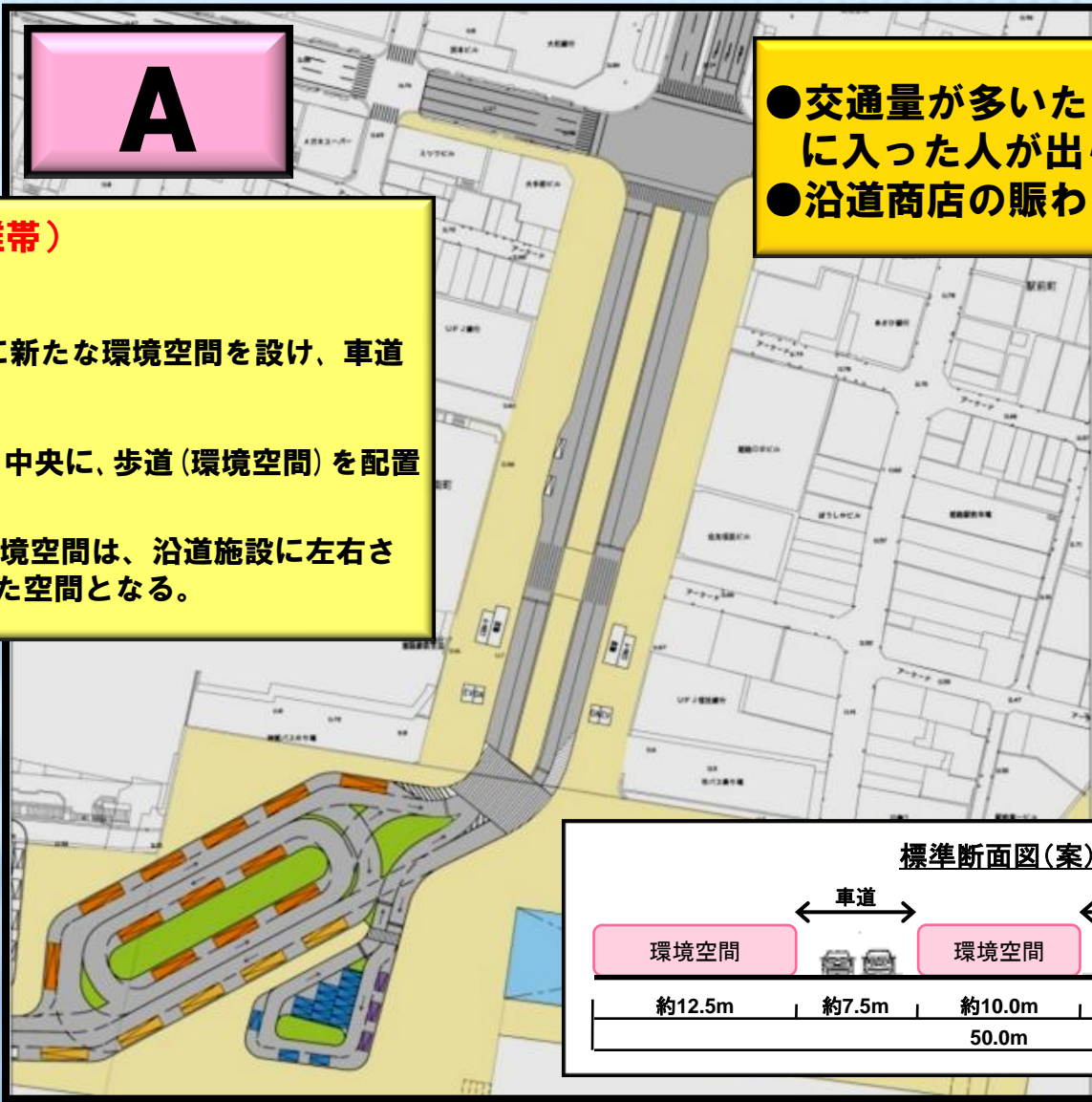


◆ 大手前通り十二所前線以南部分の歩車道配分の比較評価

A

- 交通量が多いため、中央のゾーンに入った人が出られない。
- 沿道商店の賑わいが生まれない。

- A案（中央分離帯）**
- （特徴）
- 通り中央部に新たな環境空間を設け、車道は分離する。
 - ・ 通りの東、西、中央に、歩道（環境空間）を配置する。
 - ・ 道路中央の環境空間は、沿道施設に左右されない独立した空間となる。

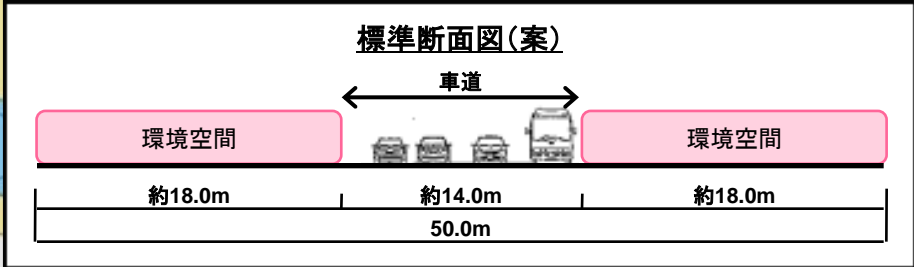


◆大手前通り十二所前線以南部分の歩車道配分の比較評価

B-1

- 白銀交差点での連続性が良い。
- 東西商店街の不公平感がない。

B-1 案（車道中央集約）
(特徴)
○ 車道を対面通行形式で配置する。
・ 東西それぞれに同じ幅員の環境空間を確保する。



◆大手前通り十二所前線以南部分の歩車道配分の比較評価

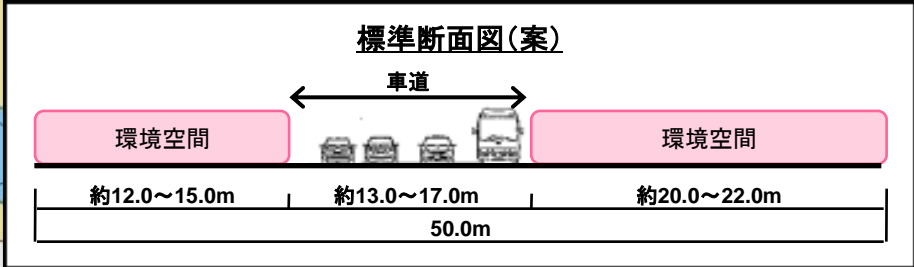
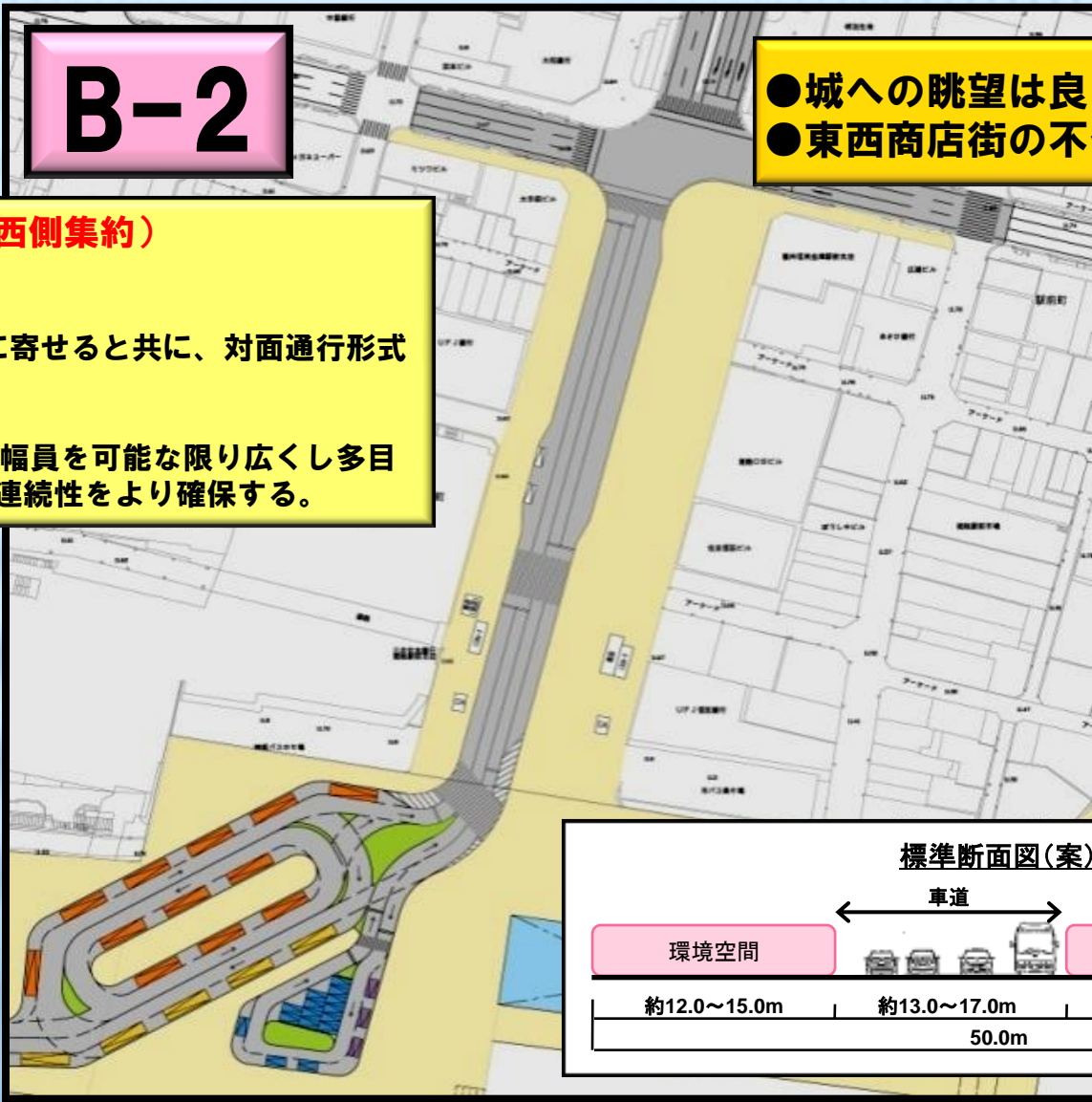
B-2

- 城への眺望は良い。
- 東西商店街の不公平感がある。

B-2案（車道西側集約）

（特徴）

- 車道を西側に寄せると共に、対面通行形式で配置する。
- ・ 東側の歩道の幅員を可能な限り広くし多目的広場等との連続性をより確保する。



◆大手前通り十二所前線以南部分の歩車道配分の比較評価

- 車線の曲線が城の景観と合わない。
- 交通の拡張性に乏しい。
- バスの乗客が快適ではない。

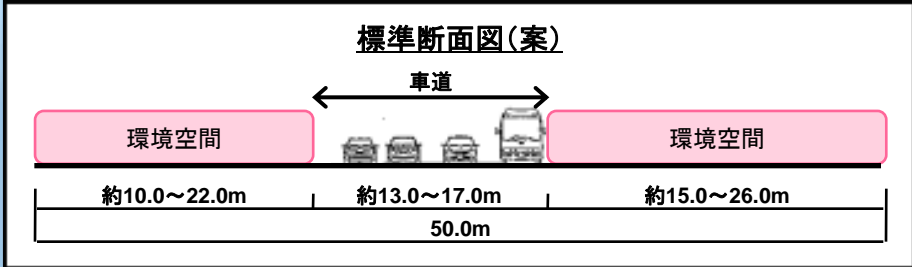
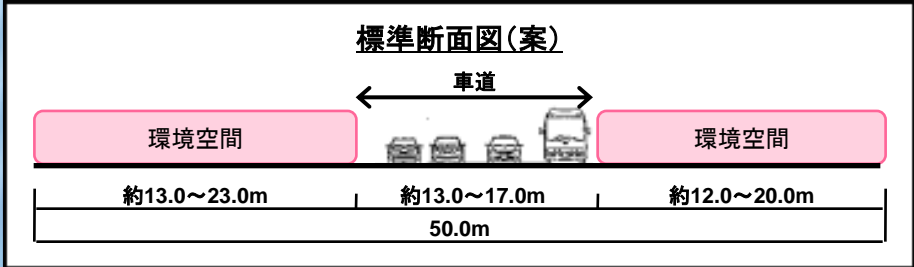
B-3

B-3案（車道屈曲）
 (特徴)
 ○ 車道を対面通行形式で配置する。
 ・ 車道を曲げて、歩道の端部付近で可能な限り広幅員の環境空間を確保する。



B-4

B-4案（車道S字）
 (特徴)
 ○ 車道を対面通行形式で配置する。
 ・ 車道を曲げて、アーケードの出入口付近で可能な限り広い幅員を確保し溜り空間を創出する。



◆ 大手前通り十二所前線以南部分の歩車道配分の比較評価

	A	B-1	B-2	B-3, 4	
	<p>中央分離帯</p>	<p>車道中央集約</p>	<p>車道西側集約</p>	<p>車道屈曲</p>	<p>車道S字</p>
眺望	× 城への眺望を考えると植栽が植えられない	△ 歩道のエッジでぎりぎり城が眺望できる	○ 城への眺望は良	× 城への軸性と曲線がなじまない	
乱横断	× バスの交通量が多いので、中央のゾーンに入った人が出られない	× 交通量が多いので不適	× 交通量が多いので不適	× 交通量が多いので不適	
白銀交差点	○ 車道の連続性はよい × 歩道が連続していない	○ 車道の連続性がある	△ 車道の連続性がないが、それほど問題はない	○ 車道の連続性がある	
交通拡張性	△ 拡張性がある	○ 拡張性がある	○ 拡張性がある	× 拡張性に乏しい	
自転車	○ 自転車スペースを考慮する必要がある	○ 自転車スペースを考慮する必要がある	○ 自転車スペースを考慮する必要がある	× 自転車スペースは作りにくい	
植栽	× 眺望のため、高木は植えられない	○ 3列植栽が可能	○ 3列植栽が可能	× 並木は作りにくい	
東西関係	○ 公平感	○ 公平感	× 不公平感	○ 公平感	
その他	× 沿道商店の賑わいが生まれない	△ 現在の延長上にある △ 片側2車線は検証が必要	○ まとまり空間による新しい可能性	× バスの運転がしにくく、乗客にも快適でない	
全体評価	× 姫路にはなじまない	○ オーソドックスである	○ 可能性はある	× スピードを落とす役割として不適合 × 将来拡張性に乏しい	

総合評価：B-1案、B-2案を軸に検討されること

「姫路の顔づくり」を考える市民ワークショップ ～姫路駅北駅前広場整備と大手前通りの道路空間のあり方について～

●開催概要
 日時：12月7日（月）18時半～21時
 場所：姫路市役所北別館2階 中会議室

●内容
 これまでの経緯および専門家会議の意見の説明
 グループワークと発表
 推進会議への報告のとりまとめ

●コーディネーター
 小林正美（景観デザイン）明治大学

●参加者
 市民32人（公募）

姫路市 主催 「姫路の顔づくり」を考える 市民ワークショップ


姫路市では、姫路駅北駅前広場整備の計画を進めています。本年8月にはバス・タクシー乗降場の配置など地表部の基本レイアウトを決定いたしました。その過程で市民の皆様からのご意見・ご提案をふまえ、十二所前線以南の大手前通りは一般車の通行を制限する方向で計画を進めることとしました。

11月29日には景観や都市デザイン、交通計画などの専門家に集っていただき、姫路駅北駅前広場整備に伴う大手前通りの在り方について議論していただきます。これに加え、利用していただく市民の皆様から幅広くご意見を伺うために、市民ワークショップを開催することとしました。

皆様からのご意見を、当日のワークショップにおいて集約し、北駅前広場や大手前通りの整備計画の参考とさせていただきます。市民の皆様とともに、利用しやすい駅前広場作りを目指していきたいと考えていますので、積極的なご参加をお願いいたします。


参加者募集

日時：平成21年12月7日(月)
 18時30分～21時00分
 場所：姫路市役所北別館2階 中会議室



内容：○これまでの経緯および専門家会議の意見の説明
 ○グループワークと発表
 ○推進会議への報告のとりまとめ
 コーディネーター：明治大学教授 小林正美

定員：30人（応募多数の場合は抽選※）
 申込方法：裏面の申込用紙に、住所・氏名・連絡先を記入の上、電話・FAX・メールにてお申込ください。
 申込期限：平成21年12月2日（水）昼12時まで
 ※抽選結果は12月3日（木）13時以降に通知します



■ 市民ワークショップ

12月7日（月）市役所北別館中会議室にて開催

★グループワーク1（約20分）

『駅前広場の空間の使い方』

話し合うポイント

- 駅前広場でやってみたいこと
- 駅前広場での時間の使い方
- 市民参加の管理運営の方法 など

（あまり詳細なデザインの議論は避けましょう）

★グループワーク2（約25分）

『大手前通りのあり方』

話し合うポイント

- 大手前通りの歩車道の考え方（A、B-1、B-2）についてよい点・悪い点を考える
- 大手前通りでの時間の使い方
- 市民参加の管理運営の方法 など

（B-3、B-4については、省略します）



■ 市民ワークショップ

◆ 駅前広場空間の使い方



★運営方針
『市民主体で運営を行っていく空間』

- 認定組織
- アートディレクター
- NPO (新しい組織をつくる)
- 民間交番

★サンクンガーデン北側広場
『憩い、体験の空間』

- イベント ●展示 ●憩い
- 待ち合わせ (花の広場)
- 大道芸 ●市場 ●運動会
- 商業空間との連携 (商とのリンク)
- オープンカフェ

★中央コンコース前
『姫路の顔となる空間』

- 姫路の顔
- 来訪者に印象付ける (モニュメント・時計台)
- 関所 (姫路の玄関) ●オープンカフェ
- 姫路の歴史性

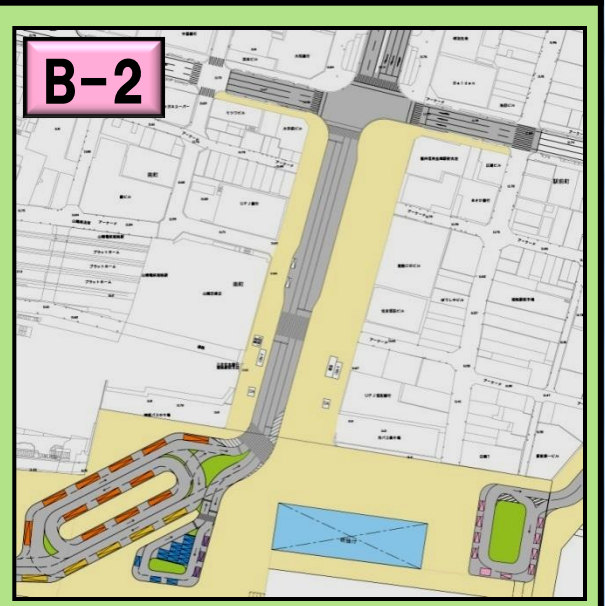
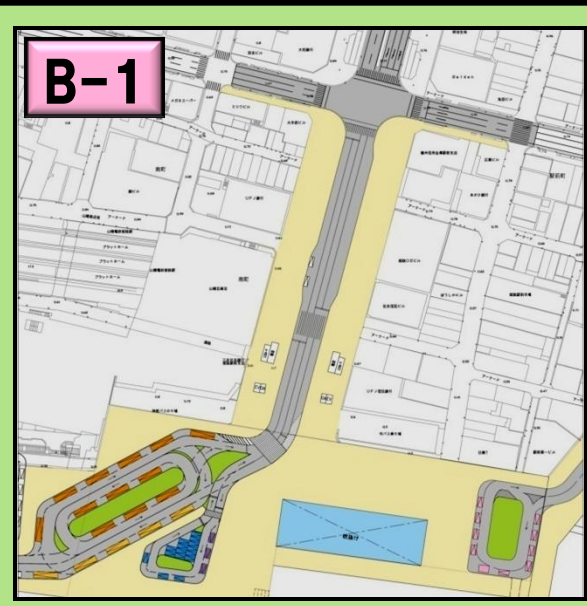
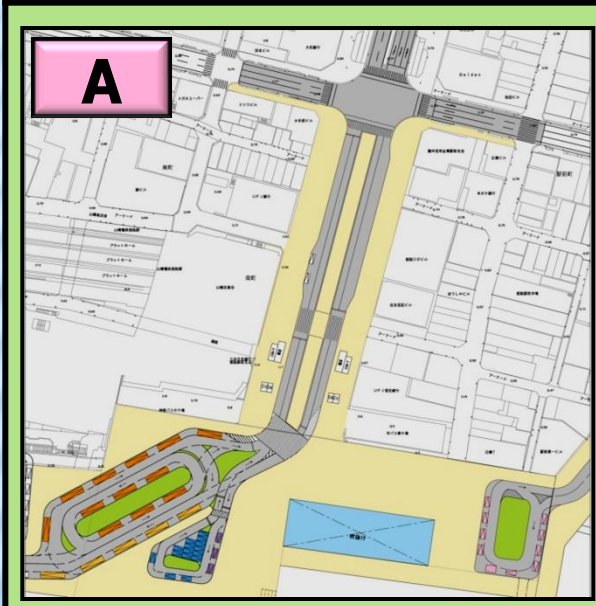
★サンクンガーデン
『姫路城 (外壕) を感じる空間、行政・都市サービス空間』

- ミニコンサート ●外壕のイメージ
- 行政サービス ●北側広場と一体的に
- モニュメント

■ 市民ワークショップ

基本コンセプト：
城を望み、時を感じ人が交流するおもてなし広場

◆ 大手前通りのあり方



- お城を真正面に見れる
- 中央と両サイドの連携が図れない
- 真ん中だけを人が歩いてしまう
- 中央部分の利用イメージがわからない
- 中央の利用方法がポイントになる

- 東西が公平である
- 全体のバランスがよい
- オーソドックスである
- 1階の店舗との連携が大切
- 中央を車が走るの、お城の眺望が阻害される

- 広場的利用が出来る
- 将来交通への対応が可能
- 東西が不公平である
- お城の軸線がずれる
- 不要な空間になる可能性がある

- 自転車と歩行者を分ける
- 何もせず広い道路がよい

- 車道と歩道の段差を解消する
- オープンカフェなどが出来るようにする

- 石などで美装化する



将来を考えるとA案よりもB-1案、B-2案の方がいいのではないかと

■ 今後のスケジュール（案）

基本コンセプト：
城を望み、時を感じ人が交流するおもてなし広場

	10月	11月	12月	1月	2月	3月
議会			← 定例会 → ○ 特別委員会(12/7)			← 定例会 → ○ 特別委員会
市民勉強会 (NPO法人スローソサエティ協会)	★ 第1回(10/26) オープンカフェ	★ 第2回(11/9) 広場の景観	★ 第3回(12/14) トランジットモール 地下空間や広場の賑わい			
専門家会議 (議題に応じて学識経験者4名)			◎ 第1回(11/29) ・トランジットモールについて ・大手前通りの整備のあり方(十二所以南)	◎ 第2回 ・サンクガーデンや広場空間のデザインについて		
市民ワークショップ (市民、市民団体の元自治会、近隣商業者など)			○ 第1回(12/7) ・大手前通りの一般車通行制限について ・歩行空間の活用	○ 第2回 ・環境空間(広場、サンク)の管理や運営について		
推進会議	● 第9回(10/28) デッキ3D		● 第10回(12/9) ・デッキ ・大手前通り(一般車通行制限)			● 第11回 広場、サンク

色分け（凡例）

	市主催
	NPO法人主催