

鉄道駅舎の改良を契機とした周辺道路の交通安全対策について

姫路市 都市局 交通計画部 鉄道駅周辺整備課



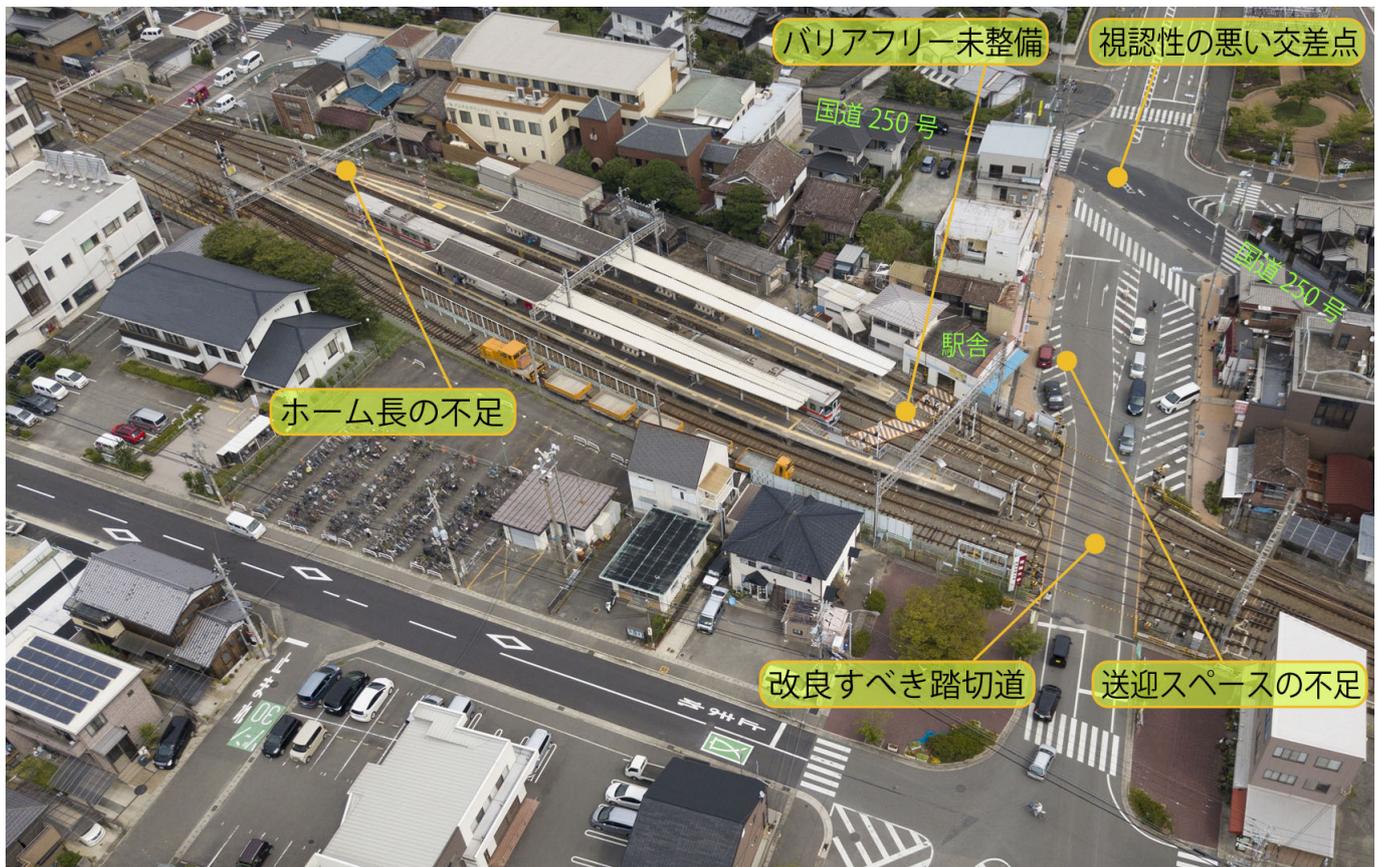
<橋上駅舎化後の山陽電鉄大塩駅>

1. はじめに

駅舎のバリアフリー化を主たる目的として平成 31 年に着工した山陽電鉄・大塩駅橋上駅舎化工事が令和 4 年 3 月に完了しました。

姫路市では、鉄道事業者による橋上駅舎化を国・兵庫県と協調して支援するとともに、駅前広場の整備等駅周辺の整備を進めています。

鉄道事業者による駅舎改良を契機に、駅周辺の交通にまつわる諸課題を解決する本市の取り組みを紹介します。



<大塩駅周辺の交通課題（事業前）>

(2) 課題解決に向けた事業のパッケージ化

平成 30 年に山陽電鉄が大塩駅のバリアフリー化に取り組む方針を決定しました。姫路市は、バリアフリー化事業を契機に周辺の交通課題解消に向けた検討に着手しました。

まず、「改良すべき踏切道」の指定を受けた大塩踏切の対策ですが、当該踏切道が法の指定を受けることになった要件は2つ（歩行者ボトルネックと歩道狭隘）あったため、それぞれに応じた対策が必要でした。歩行者ボトルネックの対策としては立体横断施設の整備が最も一般的です。当時、鉄道事業者により駅舎のバリアフリー化とホーム長不足を解消する手段として橋上駅舎化が検討されていたことから、橋上駅舎の自由通路部分を姫路市が立体横断施設（道路）として整備する事で「歩行者ボトルネック」の対策とすることにしました。もう一つの要件「歩道狭隘」については、歩道幅員が不十分であったことから、踏切道を拡幅することとしました。

次に「送迎スペースの確保」です。当時、駅舎は軌道の北側にあり、駅舎付近で送迎車両が停車する光景が散見され、踏切道や交差点に近い大変危険な状況でした。軌道の北側で駅前広場を整備できる程の土地を確保することは非常に難しい状況でしたが、軌道の南側ならば市が所有する土地がありました。そこで、橋上駅舎の南側出口を市有地に整備し、そこに駅前広場を整備することにしました。

最後に「交差点の視認性改善」です。軌道の北側に平行して国道 250 号があり、駅舎北側の交差点では、交差点内で平面線形がくの字に折れており、視認性が良くありません。国道 250 号の当該区間の管理は兵庫県であり、交差点改良には用地買収を伴う事から、実現は難しいかと思われましたが、地域のニーズと周辺の整備計画を兵庫県に説明し、協議を重ねた結果、交差点改良は兵庫県の事業として実施してもらえることになりました。これによって、交通の諸課題を解決する事業のパッケージ化が実現しました。

鉄道駅施設の課題

① バリアフリー未整備

② ホーム長の不足

踏切道の課題

③ 改良すべき踏切道
・歩行者ボトルネック
・歩道狭隘

周辺道路の課題

④ 送迎スペースの不足

⑤ 視認性の悪い交差点

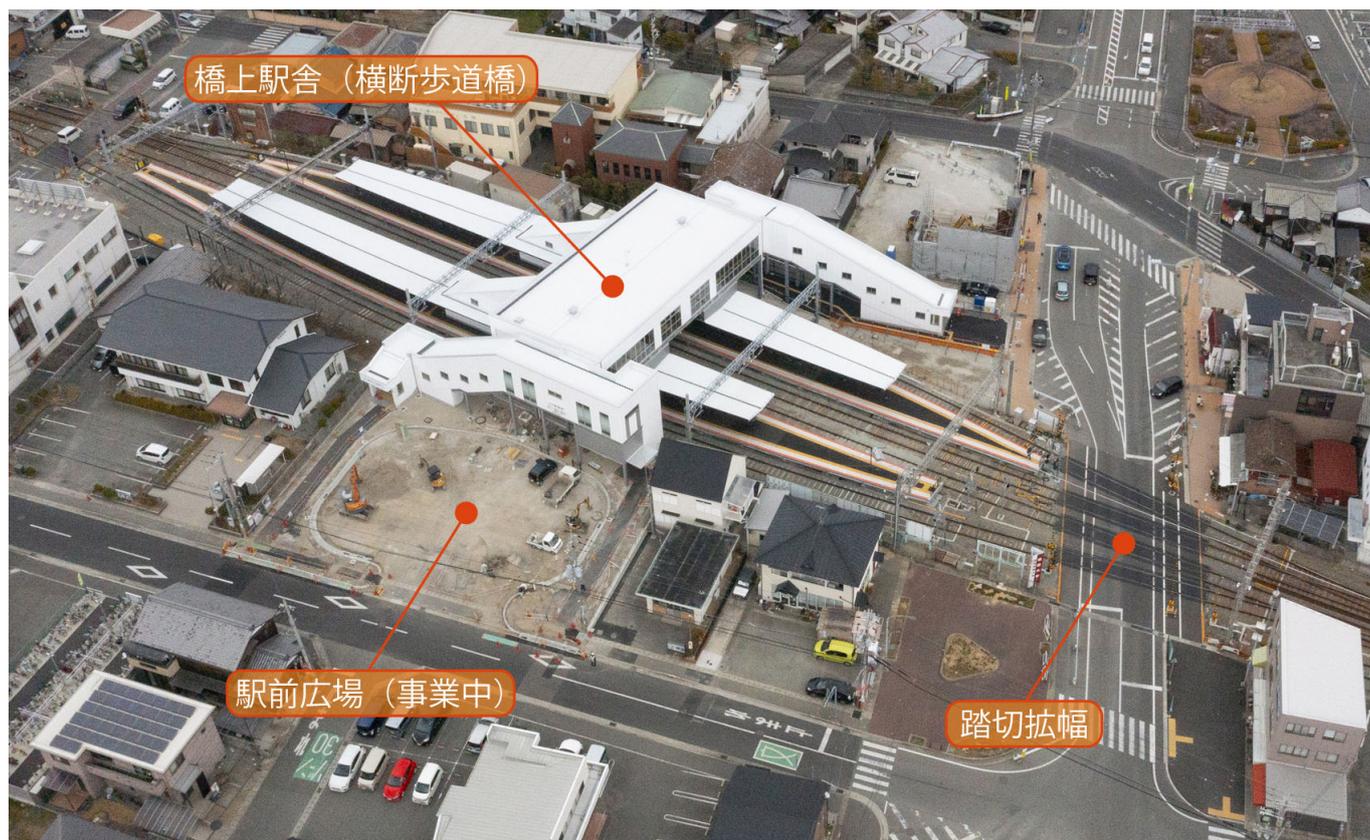
橋上駅舎化

踏切拡幅

駅前広場整備

交差点改良

<大塩駅周辺における課題と対策>



<山陽電鉄大塩駅の近況 (令和4年3月)>

<拡幅前(幅員8.5m)>

歩道 1.3m 車道 5.9m 歩道 1.3m



<拡幅後(幅員13.5m)>

歩道 2m 自転車 1m 車道 6m 自転車遮断機 1m 1.5m 歩道 2m



<大塩踏切拡幅前後の幅員構成>

4. おわりに

平成30年度より着手した「大塩駅周辺整備事業」の内、最も早く着工した踏切拡幅は令和2年11月に完成しました。橋上駅舎及び一体整備の立体横断施設（大塩駅歩道橋）は令和4年3月に完成し、駅舎のバリアフリー化とドアカット解消が実現しました。

現在は、駅前広場の整備を進めており、令和5年には国道の交差点改良も完成し、パッケージ化した「大塩駅周辺整備事業」が全て完了する見込みです。

コロナ禍により公共交通の利用者数は減少し、本市の鉄道利用者数も大幅に減少しており、交通事業者の経営は大変厳しい状況ではありますが、鉄道を含む公共交通が地域にとって非常に重要な交通インフラであることを再認識する機会にもなっています。現在姫路市では、姫路駅と英賀保駅の間に令和8年春の開業をめざし、21世紀に入って4つ目の新駅整備を進めています。今後とも公共交通の活性化と利便性向上に向け、駅周辺の交通結節機能向上に取り組んでいく計画です。