

標題 姫路駅周辺の居心地の良い歩きたくなるストリーートの推進に向けて

氏名(所属) 服部 紀男 (姫路市都市局まちづくり推進部都市計画課)

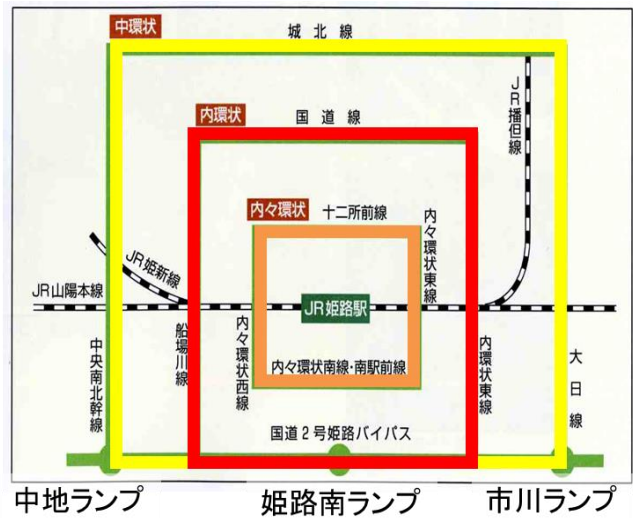
1. 姫路駅周辺整備の経緯

姫路市は、兵庫県の南西部に広がる播磨平野のほぼ中央に位置し、世界文化遺産・国宝姫路城や姫路駅を中心に市街地が広がる人口約53万人の中核市です。北駅前広場は山陽新幹線、山陽本線、播但線、姫新線、山陽電鉄、路線バス等の交通結節点として、1日10万人以上が行き交う播磨地域随一の駅前広場です。一方、1960年代からのモータリゼーションの進展により鉄道との交差点での交通渋滞など、鉄道が市街地発展に大きな障害となっていました。

「国鉄高架は市民の願い」として鉄道高架の機運が高まり、1973年に「国鉄高架化基本構想」が発表されました。そして、1989年に事業認可を取得し、JR山陽本線等連続立体交差事業、姫路駅周辺土地区画整理事業、関連道路事業の3つの柱からなる姫路駅周辺地区総合整備事業(キャストイ21)に着手し、鉄道高架事業は2010年に完了しました。

右図は姫路市都心部の道路計画を示したもので、姫路駅を中心に環状道路網が計画されています。鉄道高架化に合わせて計画した内々環状道路に囲まれる姫路駅周辺を中心とする都心部では、過度な自動車の流入を抑制し、歩行者優先のまちづくりを進めることとし、トランジットモール導入の環境も整いつつありました。

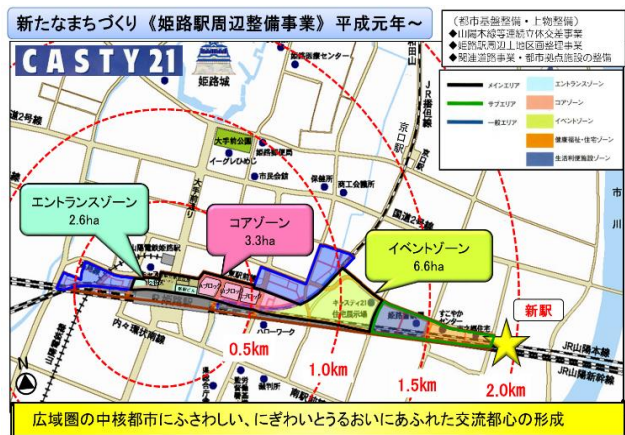
事業前の姫路駅周辺道路の状況



2. キャスティ21

1989年からキャストイ21として3つの柱を総合的に進め、車両基地や貨物基地を郊外に移設し、新たに生み出した鉄道跡地等(約26ha)を活用した都市拠点の整備を行い、都心部の再生と都市の活性化を促進してきました。

そして、2006年に都心部のあるべき姿を描き、将来像を市民と共有する「姫路市都心部まちづくり構想」において、姫路駅を中心とするエリアを、播磨の玄関口「エントランスゾーン」。高次都市



機能が集積する「コアゾーン」、様々な交流と市民の創造の場とるおいの広場「イベントゾーン」の3つのゾーンに定め、まちづくりを進めています。

3. エントランスゾーン・北駅前広場の整備

2006年3月に山陽本線の高架切替を終え、いよいよエントランスゾーンの整備が具体化してきました。当時の駅前広場計画は駅ビルが姫路城への眺望を遮るため、姫路市は2007年11月に姫路駅から姫路城が見える駅前広場へ形状変更する案を平面図とパースとともに公表しました。

ところが商店街連合会やまちづくり協議会等の広場近隣の商業者を中心に、「姫路市の駅前広場案は交通機能を最優先にして、駅から商店街への動線を車線で塞いでしまうとんでもない案だ」とか「行政に任せておけない」という強い批判と北駅前広場への高い関心が生まれ、市案に対して民間などから複数の代替案が出されました。

そこで、市は2008年10月に各団体からの意見や提案を集約するため、NPO法人や交通事業者・商店街連合会等の権利関係者・行政機関で構成する「姫路駅北駅前広場整備推進会議」を立ち上げ、2012年5月までに17回の開催を経て、基本コンセプトや基本レイアウトを決定しました。また、推進会議と並行して開催された市民ワークショップ、専門家会議、市民フォーラム等は駅前整備について、市民の関心を高め、「新しい駅前をつくる」という目標に向かって市民・行政・専門家の連携につながり、合意形成の進展に大きな役割を果たしました。

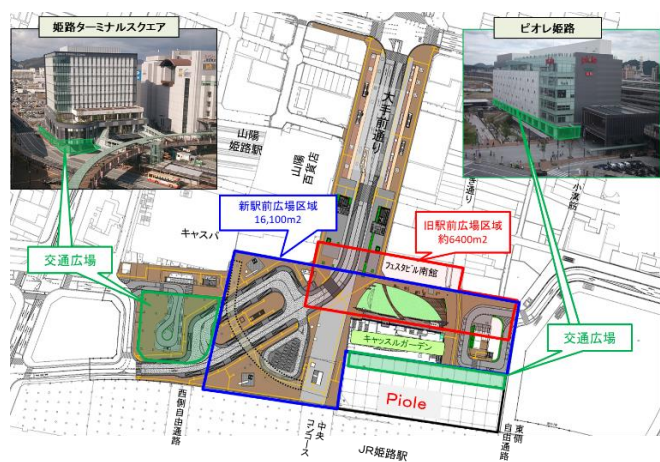
これらの取組が実を結び、基本コンセプト決定から竣工まで約5年という短期間で全国でも前例のない駅前でのトランジットモールを導入した北駅前広場の整備が実現しました。

4. 駅前空間のデザイン

北駅前広場の空間デザインは市民・行政・専門家の連携により、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」のもと考案されました。

中央コンコースを抜けると目の前に姫路城を望む広々とした空間が広がります。北駅前広場は鉄道高架化による軌道の移設と立体都市計画制度を活用した民有地・地上階の交通広場化により、日本最大級の駅前空間となり、姫路駅と姫路城を結ぶ大手前通りにつながっていきます。さらに、大手前通りは路線バスとタクシーのみに通行制限（トランジットモール導入）し、車道を片側3車線から片側1車線に絞り込み、歩道を約2倍の16m超の幅を確保し、歩行者優先の道路空間としています。

平成20年 都市計画決定時に示したパース





また、施設デザインコンセプト「城を感じる優美な現代和風」に基づき、城門をイメージした「キャッスルビュー」は姫路城と正対した広場のシンボルとしての他、駅前から姫路城を望む眺望ポイントだけでなく、JR線、山陽電鉄線、路線バスを2階レベルで歩行者デッキを繋ぐ連絡機能を担っています。

また、地下空間を活用し、外堀をイメージした水と緑の「キャッスルガーデン」や「芝生広場」を環境空間として設け、くつろぎや交流を創造する施設デザインとしています。



5. コアゾーンからキャスティタウンへ

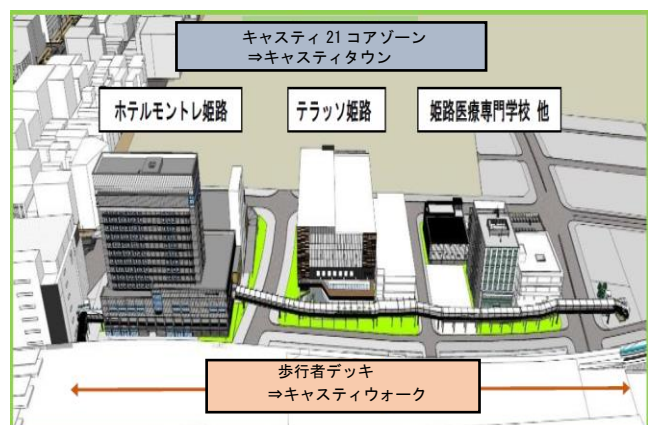
コアゾーンは、鉄道高架化により生じた播但線軌道敷地の跡地を国鉄清算事業団から姫路市が取得し、区画整理事業により3つの大きなブロックに集約したものです。

本ゾーンは魅力ある商業施設や付加価値の高い都市的サービス産業などの立地を図ることで都心部の集客力の強化を図っています。2012年3月にコアゾーンの開発の指針となる「コアゾーン等まちづくり指針」を策定、事業コンペを実施し、各ブロックの優先交渉権者を決定しました。その後、優先交渉権者と基本協定を締結し、工事調整を行いながら整備を進め、2018年9月にコアゾーン全体が完成しました。

この開発での目玉の一つに、姫路駅から2階レベルで各ブロックを接続する歩行者デッキがあります。道路などの公道上は姫路市で、各ブロックの民有地はそれぞれの開発事業者が整備し、歩行者デッキで各ブロックを結ぶことで、歩行者ネットワークとして、賑わいのある歩行者空間を創出しました。

そして、愛称募集によりコアゾーンは「キャスティタウン」に、歩行者デッキは「キャスティウォーク」と名づけられました。

このように官民協働により車と交差することなく、安全で快適な歩行動線が実現しました。



6. イベントゾーン

そして最後に残された都心部の大規模空間「イベントゾーン」は現在、キャストィ 21 の最終章として事業を進めています。

このエリアでは文化センター、音楽演劇練習場と展示場、会議室から構成される文化コンベンションセンターの整備を進めています。

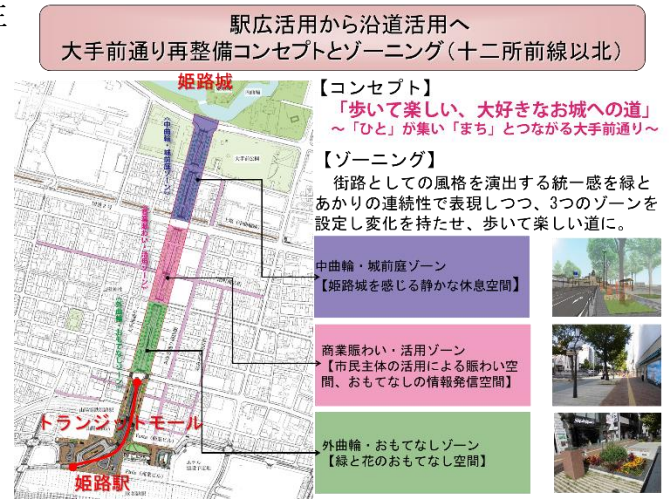
この施設に向けては新たな東西軸による都心部の回遊性を拡大するため、山陽姫路駅から JR 姫路駅を経由したキャストィウォークを経て、さらに東へつながる「キャストィ 21 公園」と接続し、道路との交錯もなく、また通路に屋根を設置することで雨に濡れない経路となっており、公園を散策しながら移動できる快適移動空間を形成しています。公園とセンターも歩行者デッキで接続し、文化・創造活動の舞台とみどりの拠点として、一体的に整備、運営を行い、新たな出会い、発見、価値を創造し、姫路の魅力の向上と都市の活力を生み出す交流拠点を目指しています。



そして、2020年8月に文化コンベンションセンターの愛称が市民の皆さんの投票により「アクリエひめじ」に決まりました。アクリエには、架け橋（アーク）と創造（クリエーション）から「未来へ続く、新しい創造の架け橋となる場所に」との想いが込められ2021年9月のオープンを目指しています。

7. 大手前通りの再整備事業

大手前通りは、姫路駅北側から姫路城を真正面に望むメインストリートであり、全長 0.8 km で 50m の広幅員を有し、全線が無電柱化されるなど姫路城への景観を損なわないように配慮しております。北駅前広場の再整備と併せて一部トランジットモール化を実現し、トランジットモール導入区間以北においては、「歩いて楽しい、大好きなお城への道」を整備コンセプトに H28～R1 年度にかけ再整備を進めました。整備区間を姫路駅側から、外曲輪・おもてなしゾーン、商業賑わい・活用ゾーン、中曲輪・城前庭ゾーンとして、ゾーンごとに活用イメージと活用方針を設定し、姫路駅から姫路城への繋がりやお城に相応しい風格を考慮しつつ、歩いて楽しい賑わいのある質の高い都市空間に生まれ変わりました。



8. 「居心地が良く歩きたくなるまちなか」へ向けた新たなチャレンジ

姫路駅周辺の整備は、戦災復興事業に伴う姫路城と姫路駅の間の手前通り整備に始まり、幾多の改良整備を経て、鉄道の高架化等を伴う北駅前広場整備と新たな都市軸である東西軸の整備、そして

旧来からの南北軸の大手前通りの再整備を進めてきました。これにより、今まで南北軸が歩行者の主な動線でしたが、新たに東西軸の動線ができ、中心市街地を回遊する流れができつつあります。

長年に亘りこうした困難な事業に取り組んだ結果、実現した歩行者中心の公共空間を、どのように活用し、まちのために活かせるかが、今後の重要な課題となっています。

その一つの方法として、現在、大手前通りを舞台とした、エリアマネジメント実現に向けたソフト面の取組みを進めているところです。

「大手前通りエリア魅力向上推進事業」はトランジットモール導入区間以北の大手前通りの再整備に伴う道路空間活用の新たな試みです。

再整備のコンセプトは「歩いて楽しい、大好きなお城への道」。「活用ゾーン」では道路空間再編によりウッドデッキを整備し沿道型の活用を目指しています。広く一般申込によりイベントが開催できる北駅前広場とは異なり、沿道型道路空間の活用は沿道店舗による日常運営を基本とします。

現在、歩道の民間活用を目指し、大手前通り沿道に店舗や建物を保有する事業者有志による組織「大手前みらい会議（OMK）」を立ち上げ、2019年11月に活用チャレンジとして社会実験「ミチミチ」を行いました。



今年度においても、昨年度に引続き道路空間の活用の社会実験を行う予定です。トライアンドエラーを重ねながら「いつ歩いても、いつも楽しい大手前通り」の実現を模索していきます。

大手前通り以外の沿道においても、「居心地が良く歩きたくなるまちなかづくり」を進めるため、歩行者の回遊性向上、滞在時間の増加、魅力的な空間や新たな賑わいの創出を目的とした、ウォークブル推進計画を策定する予定です。

また、2020年5月の道路法改正により、歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境と地域の活力の創造に資する道路を指定することができる、歩行者利便増進道路を指定することが可能となりました。

そのような中、今後の新たな取り組みとして、「シャンゼリゼ通りを超える大手前通りへ」を目指し、ニーズに応じた道路空間の利活用を図るため、本制度を契機に道路、都市、産業、観光といった部局が横断的に連携し、ウォークブルの観点から歩行者利便増進道路の指定を検討しているところです。

9. 大手前通りにおける高さ規制等の見直し

大手前通りは世界遺産バッファゾーン内に位置し、姫路城を眺めることができる唯一のビスタ景観を有しています。

今後も世界遺産バッファゾーンとして相応しい景観の保全が求められる一方で、本市の商業業務の拠点として有効な土地利用を図る必要があると考えています。

本市のシンボルである姫路城と調和した中心市街地の景観形成を図るため、大手前通りにおける建築物等の高さ規制や景観計画における形態意匠、屋外広告物設置基準の見直しを行っているところで

す。

姫路城と調和のとれた大手前通りの景観を将来にわたって堅持することがエリア価値を高めることに繋がり、さらに大手前通りが「歩いて楽しい、大好きなお城への道」になるよう配慮していきます。

10. おわりに

姫路駅周辺のハード整備は多くの方々のご苦勞とご尽力により完成形に近づきつつあります。

これまで公共空間を民間が活用することはタブーとされてきましたが、近年、道路の一部分にオープンテラスやベンチなどを設置し飲食店舗の軒先利用や、民地と道路・水路などの公有地を一体化し通路・広場化やベンチを設置するなど、公共空間の利活用が叫ばれるようになってきました。

まだまだ、道路や公園といった公共空間を活用することは容易ではありませんが、公共空間を活用したエリアマネジメントが必要な時代となってきています。

これからのまちづくりは、ハードからソフトへ転換し、公民連携により既存ストック活用についてアイデアを出し合い、実行に移していくことが重要であり、公共は様々な課題解決に向けて関係部署が横断的に連携し、協力していけるように働きかけることが必要不可欠です。

そして、民主導の公民連携で事業が推進されるような継続・持続可能な仕組みを作っていくことが大切だと感じています。

その結果、賑わいが生まれ、エリア価値が向上し、それが循環していくことで、「歩いて楽しい居心地のよい歩きたくなるストリート」に繋がっていくのではないのでしょうか。

これからも公民が目標を一つにする新たなまちづくりに取り組んでいきます。



キャッスルビューから眺めるビスタ景観