

# 姫路駅周辺整備事業における取組み

～「城を望み、時を感じ人が交流するおもてなし広場」の誕生～

姫路市都市局 市街地整備部長 近藤 亨 様

## 1. 姫路駅周辺整備事業の概要

～整備の経緯と事業の概要～

姫路市は兵庫県の西南部、播磨圏域連携中枢都市圏の中心都市で人口約525千人、市街地が山と海に囲まれ、公共交通は船・電車・バスがある。戦後、姫路駅から姫路城に真っすぐに向かう幅員50m、長さ800mの大手前通りが整備され、シンボルロードとなっている。

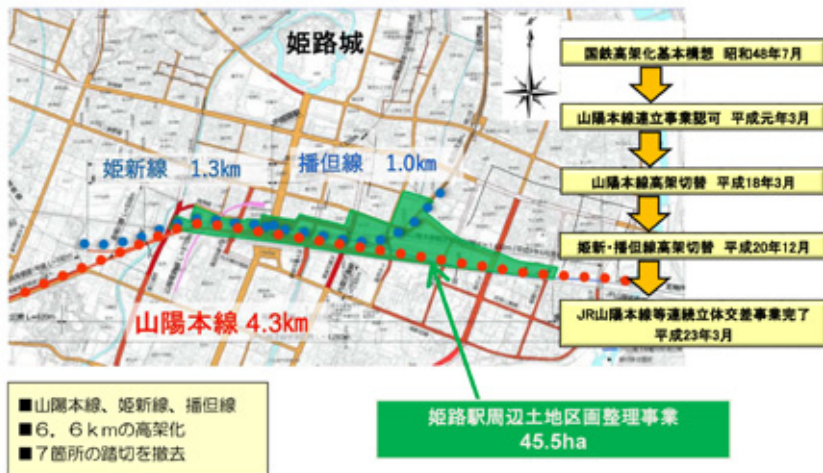
市街地は姫路城を中心に広がっているが、姫路駅周辺は線路で南北に分断されており、南北交通の円滑化と南北市街地の一体化を目指して姫路駅周辺整備事業が進められた。

整備は、山陽本線等連続立体交差事業(兵庫県 平成元年～平成23年)、姫路駅周辺土地区画整理事業(姫路市 平成元年～令和7年予定)及び関連道路事業により行われた。

鉄道の立体交差事業は、昭和48年の国鉄高架化基本構想から始まっており、山陽本線、姫新線、播但線の3線が絡み合うことから調整が必要となった。6.6kmの高架化により7か所の踏切が無くなり、南北を結ぶ都市計画道路が整備前の4本から整備後に10本となり、南北の分断を解消することができた。

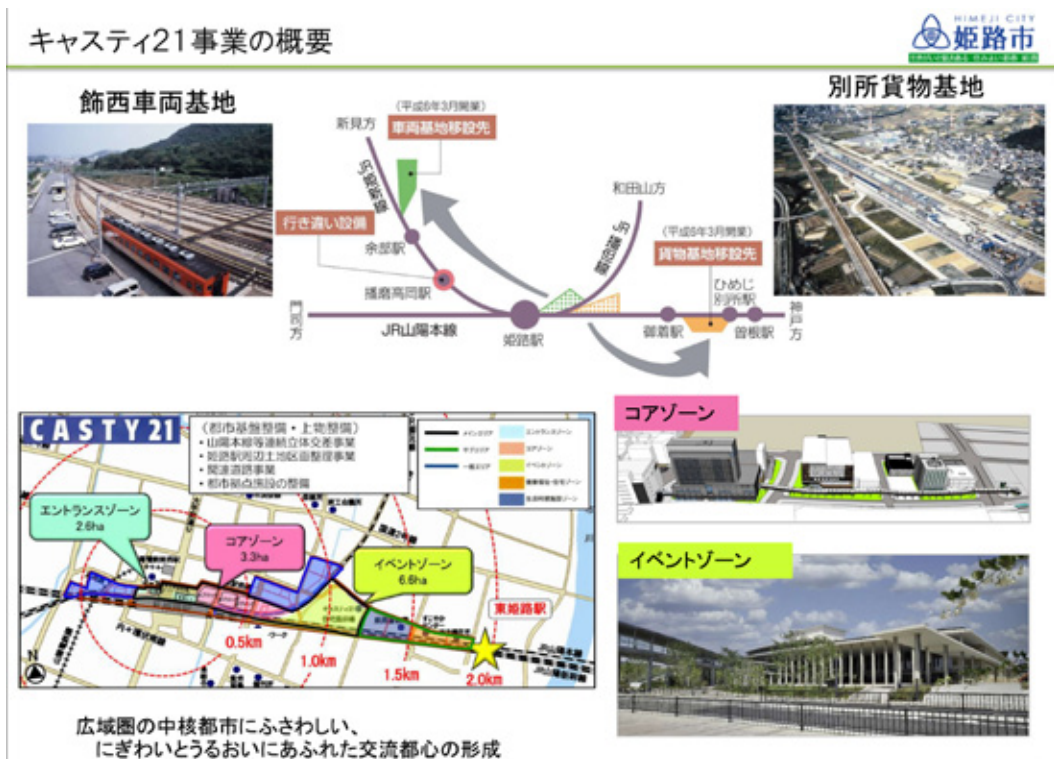


### 南北交通の円滑化と南北市街地の一体化



土地区画整理事業は、姫路駅に近接していた車両基地と貨物基地を郊外に移転し、45.5haの区域を対象とし、「エントランスゾーン」、「コアゾーン」「イベントゾーン」ほかの用途に分け、CASTY21事業と称して、広域圏の中核都市にふさわしい、にぎわいとうるおいにあふれた交流都市の形成を目指して進められた。このうち「エントランスゾーン」で駅前広場の整備が行われた。

「コアゾーン」では、ホテル・商業施設・専門学校等の民間開発が進み、その先の「イベントゾーン」には、姫路市文化コンベンションセンターや県立はりま姫路総合医療センター等が立地し、駅からは歩行者デッキで接続している。CASTY21事業の区域は駅の東側に2kmほど伸びており、快適に歩ける距離を超えていることもあり、東側に新駅(東姫路駅)を設置している。



## 2. 駅前広場の整備の特色

～「城を望み、時を感じ人が交流するおもてなし広場」～

姫路駅北駅前広場の計画については、平成20年当時、市の素案を公開し、アンケート調査を実施した。市素案では、駅中央コンコースから駅前広場まで新駅ビルを介さない歩行空間を確保し、大手前通りの先にある姫路城への眺望を確保するとともに、交通機関の乗換えの利便性や快適な歩行者空間の確保を目指すものであった。一方、バス乗降場、タクシー乗降場・待機場、一般車乗降場・駐車場が駅正面に配置される計画であったこともあり、様々な団体から多

くの改善提案を頂戴した。

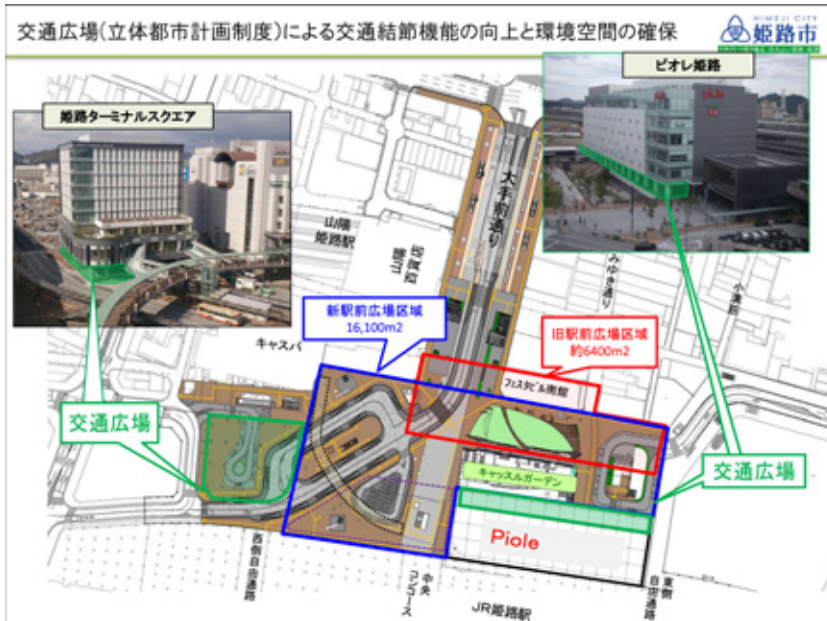
ここから、意見を集約し、広場整備を具現化するために、多くの利害関係者が参画・協働する「姫路駅北駅前広場整備推進会議」を設けた。この推進会議には、関係各種団体が推薦する者、交通事業者が推薦する者、関係権利者、関係行政機関、アドバイザーなど多様なメンバーが集まり、平成20年から平成24年に亘って、17回の会議を行った。様々な意見がある中で、市が取り次ぎ、調整、まとめ役を担う場合、意見の対立を解消することが難しいことがあるが、推進会議という共通の場でお互いが意見を出し合うことで、それぞれの真意が伝わりやすく、計画を上手くまとめることができた。



出来上がった基本コンセプトが、「城を望み、時を感じ人が交流するおもてなし広場」～輝き続ける城下町姫路の新たな顔～で、空間デザインの考え方として、①シンボル景観と姫路らしい空間の演出、②くつろぎ・にぎわい空間の創出、③便利で安全な歩行者空間の確保の3点を、施設デザインの考え方として「城を感じる優美な現代和風」を掲げている。

交通関係では、駅へのメイン動線である大手前通りの一部を、路線バス・タクシーを除く車両通行禁止、いわゆるランジットモール化し、一般車は駅前広場のそれぞれ東西端に東西の道路からアクセスするようにした。また、バス、タクシーの待機場所も極力抑えており、不足するバスプールやタクシープールを鉄道の高架下スペース等に隔地で設置する、いわゆるショットガン方式を採用している。

これにより、歩行者が利用する環境空間(車道を除く部分)は、整備前に区域の26%であったものが整備後には67%に拡大し、歩行者空間・環境空間を確保した歩行者優先のまちづくりにつながっている。



駅の東西南北を500m四方で囲む内々環状道路の内側エリアについては、①歩行者、公共交通を優先、②安全で快適な歩行空間、③通過交通の抑制、といった人にやさしい交通環境づくりを目指している。大手前通りの一部にトランジットモールを導入したのもその一つであり、区域内の多くの道路を歩行者専用道路としているため、駐車場は内々環状道路沿いに集まっている。

北駅前広場側は、送り迎え等一般車の利用に一定の制約を設けているため、南駅前広場については、住民の利便性を考慮して一般車がアクセスし易くしており、滞留時間の長い迎えの車と時間のかからない送りの車の動線を分けるなど、利用しやすい構造としている。内々環状道路が整備されていることにより、線路北側の住民も南駅前広場にアクセスしやすくなっている。



### 3. 大手前通り再整備事業について

～活用を前提とした整備～

～「居心地が良く歩きたくなるまちなか」へ向けた取り組み～

姫路駅から姫路城に向かう幅員50mの大手前通りについては、「歩いて楽しい、大好きなお

城への道」～「ひと」が集い「まち」とつながる大手前通り～、というコンセプトを掲げている。駅前部分をトランジットモール化し、そこから姫路城に向かう部分を3つのゾーンに分け、街路としての風格を演出する統一感を緑とあかりの連続性で表現しつつ、それぞれ変化を持たせ、歩いて楽しい道にすることを目指している。

トランジットモール部分については、整備前は6車線、車道32m、歩道18mで、整備後に2車線、車道16m、歩道34mとし、北駅前広場との一体的な計画とした。それに続く3つのゾーンは、駅から、①外曲輪・おもてなしゾーン(緑と花のおもてなし空間)、②商業賑わい・活用ゾーン(市民主体の活用による賑わい空間、おもてなしの情報発信空間)、③中曲輪・城前庭ゾーン(姫路城を感じる静かな休息空間)と位置付けている。



また、建築的には看板等の景観規制や建物の高さ制限を設けることにより、姫路城が際立つような工夫も行っている。

大手前通りの目指す将来像は、来街者の視点では歩くのが楽しくなる大手前通りになること、沿道建物オーナーの視点では自己資産とエリアの価値を向上させることで、国土交通省の歩行者利便増進道路制度(ほこみち制度)の活用など、エリアの魅力と賑わい創出の好循環を生み出す試みを行っている。