

協働による都市空間のデザイン —「城を望み、時を感じ人が交流する おもてなし広場」誕生までの軌跡—

姫路市都市拠点整備本部姫路駅周辺整備室 室長 東田 隆宏

二年前に平成の大修理を終えたまばゆいばかりの世界文化遺産・国宝姫路城を眼前に抱き、今や日本のみならず世界に開かれた播磨の玄関口として、多くの市民や世界から訪れる観光客でにぎわうJR姫路駅北駅前広場（以下「北駅前広場」という。）。

以前はタクシー乗り場など自動車メインの空間だったが、2015年4月、トランジットモールや立体都市計画制度等を導入した再整備により“人”を中心とした「城を望み、時を感じ人が交流するおもてなし広場」として、生まれ変わった。

北駅前広場は公共空間のデザインの合意形成に市民参加のプロセスを積極的に取り入れ、市民・行政・専門家の創造的連携により、計画や工事を進めるというこれまでにない事業展開で誕生した。また、広場の一部を活用空間とし、さらなる賑わい・交流の舞台「まちなか広場」として、市民主体の様々なイベントが行われている。

写真1 「トランジットモール化された駅前空間」



出典：姫路市

はじめに

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53万人の中核市である。

世界中で都市間競争が激化する中、急速に進む人口減少や少子高齢化だけでなく、市民の価値観の変化やICT等新技術の更なる進化等に伴ない、まちづくりの方向も大きく変化している。本市においても持続可能な人中心の都市をめざし、既存の都市空間ストックを活用した大胆な空間再編の実現に向け、沿道や地域の民間活動と連携し地域全体の価値を高める観点から、都心部の整備・再構築を進めている。

その都心部まちづくりの要となるのが、1989

(平成元)年から始まった“平成の築城”とも表現される連続立体交差事業・土地区画整理事業・関連道路事業からなる姫路駅周辺地区総合整備事業（キャスティ 21）である。その事業の顔とも言えるJR姫路駅の北駅前空間の再整備では、大天守の保存修理を終えた姫路城のグランドオープンと同時にトランジットモールを導入し、環境空間創出のための立体都市計画制度や高架下空間の活用などにより、姫路城に対峙する播磨の玄関口にふさわしい駅前広場が完成した。

本稿では、キャスティ 21の事業概要と北駅前広場完成までの官民協働の軌跡などについて考察する。

写真 2 整備前後の北駅前広場



出典：姫路市



1 都心部のまちづくり

(1) 姫路市百年の大計（鉄道高架）

初代JR姫路駅は、1888年に誕生したが、1945年7月の空襲により消失し、翌年に二代目駅舎が竣工、三代目駅舎は戦災復興事業による大手前通りの整備により、この通りを介し姫路城と対峙する駅として1959年に全国23番目の民衆駅として生まれ変わった。

一方、1960年代からのモータリゼーションの急速な進展にあわせ、特に鉄道との交差部での交通渋滞など、鉄道が市街地発展の大きな妨げ

になっていたことから、鉄道高架の機運が高まり、街の各所に「国鉄高架は市民の願い」と記したのぼりが設置されるなど、鉄道高架は「姫路市百年の大計」として、市民あがての悲願でもあった。

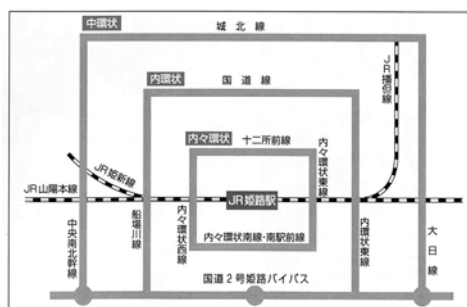
しかしながら、姫路駅は、山陽本線・播但線・姫新線の在来線3線と新幹線が乗り入れ、これに貨物基地や車両基地もあிட்ட県内でも最大のターミナル駅であることから、その事業規模などがネックとなり、1973年の国鉄高架化基本構想の発表から、事業化まで相当の年月

写真3 大手前通りを介し姫路城と対峙するJR姫路駅



出典：姫路市

図1 姫路市都心部の道路計画



出典：姫路市

内々環状道路に囲まれる駅周辺部では、過度な自動車の流入を抑制

を要した。1986年の播但線（飾磨港線）の廃線による事業規模の見直し等により、1987年に都市計画決定、1989年に事業認可を取得し、JR山陽本線等立体交差事業、姫路駅周辺土地地区画整理事業、関連道路事業からなる姫路駅周辺地区総合整備事業（キャストィ21）に着手し、鉄道高架化については、2011年度に完了した。

また、自動車交通については、連続立体交差事業を計画するに当たり、単に姫路市域の都市整備の問題として捉えるのではなく、播磨全域的かつ長期的な展望に立ち計画を具現化する観点から1977年に「播磨都市圏総合交通体系策定委員会」が設置され、望ましい交通体系の確立に向けて調査・研究がなされ、姫路駅を中心とした環状の形成と放射道路による幹線道路網計画が策定された。さらに、2008年に策定された姫路市総合交通計画においては、高架化に合わせ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、歩いて楽しい、うるおいのあるまちづくりを進めるとしており、トランジットモール化を可能とする環境は整っていた。

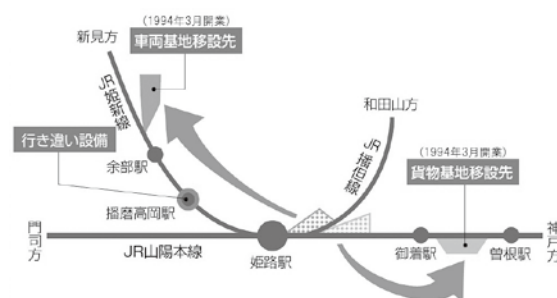
(2) 姫路駅周辺地区総合整備事業「キャストィ21」

JR姫路駅を中心とする姫路駅周辺地区では、

新たなまちづくりを進めるため、1989年から「姫路駅周辺地区総合整備事業」として、JR山陽本線等連続立体交差事業、姫路駅周辺土地地区画整理事業、関連道路事業等を一体的・総合的に実施し、車両基地や貨物基地を郊外に移設することで新たに生み出した鉄道跡地等（約26ヘクタール）を活用した都市拠点施設の整備を総合的、重点的に行い、都心部の再生と都市の活性化を促進している（これらの事業を総称し、一般公募により愛称を「キャストィ21」とした。なお、キャストィ21とは、英語の「キャッスル（城）」と「シティ（都市）」に21世紀を合成したもの）。

また、事業期間が非常に長くその間にバブルの崩壊など大きく社会・経済状況も変化したことや、1市4町の合併により誕生する人口53万人の新たな姫路市にふさわしい都心部として再生するため、JR山陽本線高架切替を目前に控

図2 貨物・車両基地移設



出典：姫路市

図3 姫路駅周辺整備事業（キャスト21）



出典：姫路市

えた2006年に都心部のあるべき姿を描き、将来像を市民とともに共有するため「姫路市都心部まちづくり構想」を策定した。

この構想で播磨の中核都市、西播磨テクノポリスの母都市の玄関口としての「エントランスゾーン」をはじめ高次都市機能が集積する「コアゾーン」や様々な交流と市民の創造の場とうるおいの広場としての「イベントゾーン」などのゾーン区分による整備を重点事業として位置付け、それぞれにふさわしい機能を導入して機能分担と相互の連携を図り、播磨の連携中枢都市にふさわしいまちづくりを進めている。

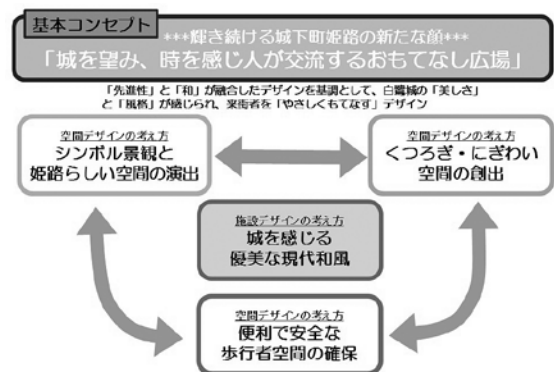
（3）駅前空間（エントランスゾーン）のデザイン

エントランスゾーンの空間デザインは、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」のもと考案された。駅中央コンコースを抜けると眼前に姫路城を抱く広々とした空間が広がる。連続立体交差事業により、軌道を南に44m移動させることで北駅前広場面積を約6,400㎡から約16,100㎡と約2.5倍に拡張し、さらに、立体都市計画制度の活用等により約30,000㎡と日本最大級となった駅前空間を介し、駅と城を結ぶ大手前通りにつながっていく。

大手前通りのうち駅前に近い部分は路線バスとタクシーのみの通行に制限（トランジットモータリゼーション）することで、車道部を上下各3車線から1車線に絞り込み、左右の歩道については16m超の幅を確保した。さらに駅中央コンコースから十二所前線との交差点までの250mの区間は車道を横断せずに歩くことができ、ゆったりと城にアクセスできるように設計されている。

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、門をイメージした「キャッスルビュー」は姫路城の天守閣と正対した広場のシンボルとしての機能のみならず、駅前から城を望む眺望ポイントとして、さらに

図4 デザインコンセプト



出典：姫路市

JR、タクシー、路線バス、山陽電鉄をつなぐ連絡デッキや駅ビルへの歩行者動線の起点ともなっている。また、旧駅ビルの地下空間等を活用し、姫路城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、その随所にくつろぎや交流を創出する施設デザインとしている。加えて、周辺民間施設である新駅ビルや商店街アーケード

なども同様のデザインコンセプトに基づいた設計がなされ、統一感のある駅前空間となった。

また、新しくできた広場空間の核をなす「キャッスルガーデン」や「芝生広場（キャッスルガーデン北広場）」は様々なイベントスペースとしても活用され、2015年度は230件、2016年度は309件のイベントが開かれるなど駅前のにぎわいを演出している。

図5 エントランスゾーンの鳥瞰パース



出典：姫路市

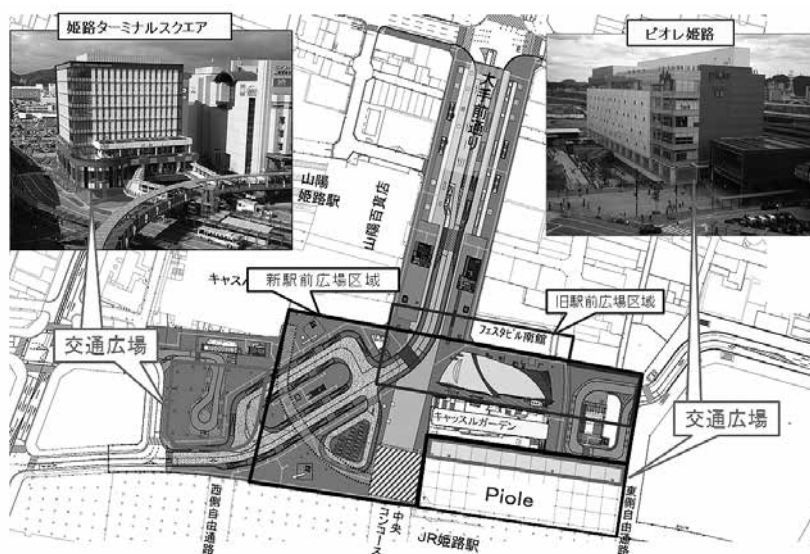
以下、上記の施設レイアウトを実現する上で、特にポイントとなった手法を簡単に記す。

ア 立体都市計画制度の活用

立体都市計画制度の活用により、駅前広場に

隣接する民間施設用地の地上部を交通広場と位置付け、歩行者通路や一般車乗降場等の公共スペースとして利用することで、機能的かつゆとりのある環境空間を備えた施設レイアウトが可能になった。

図6 立体都市計画制度の活用



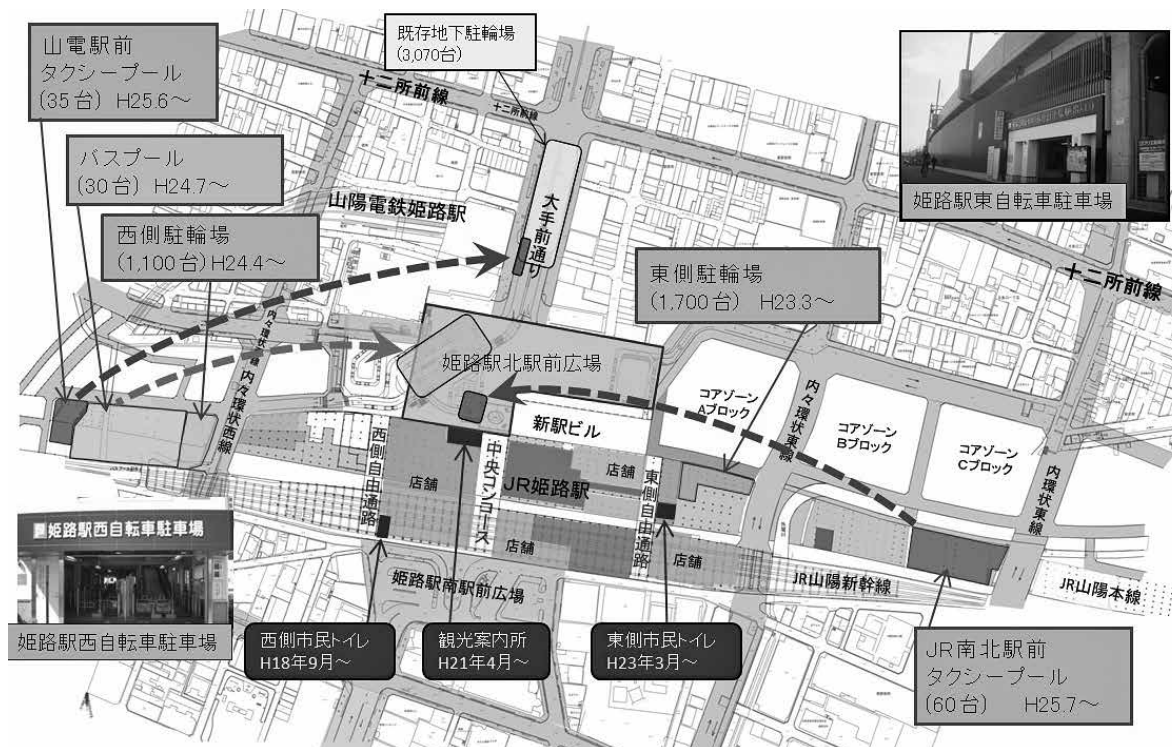
出典：姫路市

イ 鉄道高架下スペースの有効活用

連続立体交差事業により生まれた鉄道高架下
空間にバス・タクシーの一時待機場を設けるこ

とで、駅前広場内のバス・タクシープールの規模を縮小し、歩行者・環境空間を拡大することが可能となった。

図7 鉄道高架下スペースの有効活用



出典：姫路市

ウ トランジットモールの導入

全国的にも前例のない中心市街地における大規模なトランジットモール化に向け、2年半の間、社会実験として一般車両の通行を終日制限

し、周辺交通への影響などの課題を把握した上で、関係者と協議・対応を図るとともに、市民団体等と協働し、情報提供や広報活動を展開することで、トランジットモール化が実現した。

図 8 トランジットモール範囲



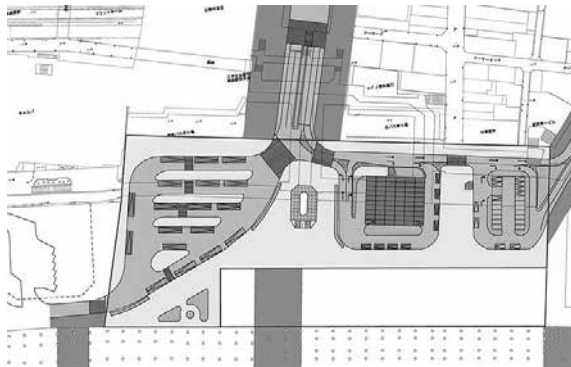
出典：姫路市

写真4 大手前通りパレード



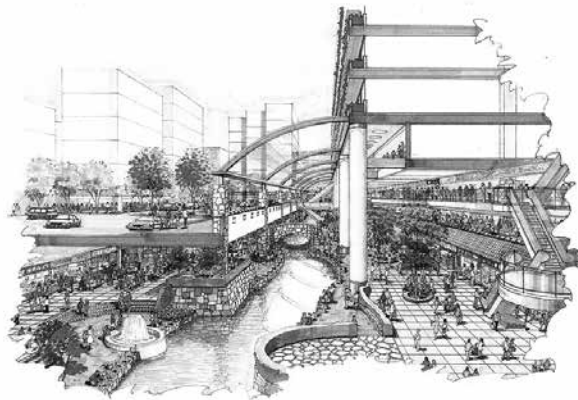
出典：姫路市

図9 従前の駅前広場計画（平面図・パース）



出典：姫路市

図10 姫路市商店街連合会案（パース・要望書）



出典：姫路市商店街連合会作成のパワーポイント資料より抜粋

姫路市、JRへ提出した 姫路市商店街連合会 要望書 (平成19年4月)
※要望内容抜粋
①開放感あふれ、安全安心な豊かなサンクンガーデンを実現されたい。 (水路は、将来は地下レベルのオープン歩道でネットワークされた新しい歩行者空間と一体となるもので、この度の整備はその第一歩となるものでなければならぬ。)
②豊かなサンクンガーデンを実現するためには、新駅ビルの幅如何に関わらず地下や1階・2階の北部分をセットバックして広く公共空間として確保されたい。
③コンコースの正面には広い階段等を設けて、一人でも多くのJR利用客がスムーズに地下に降りられるよう配慮されたい。
④新駅ビルに出店するテナントは周辺の商業施設にない斬新な業種及び一般市民の利便性を高める公共施設等を誘致されたい。
⑤バスターミナルには地下に広場を設け、地下との連携を図り、乗り換えの安全性や利便性を確保されたい。

2 協働による都市空間のデザイン

(1) 市民参加のプロセス

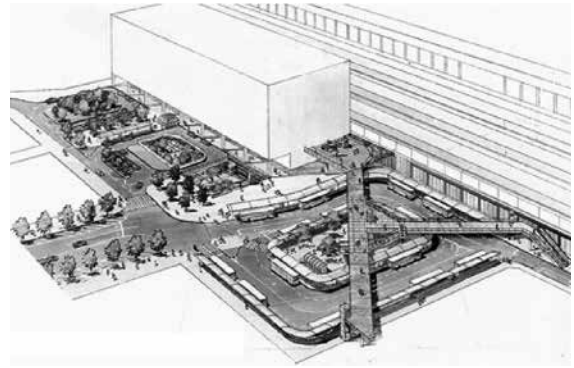
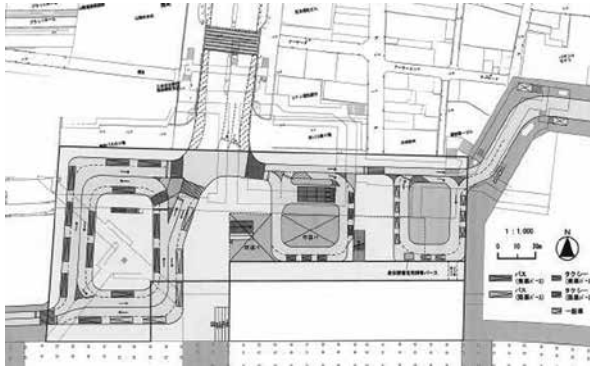
2006年3月に山陽本線の高架切替を終え、いよいよエントランスゾーンの整備や駅ビル建設が具体化してきた。そのような中、2006年の新年交礼会において、市長は、旧駅ビルの地下空間を利用した立体的利用、すなわち姫路城の外堀をイメージしたサンクンガーデン方式の駅前広場構想や駅ビル計画用地の変更も視野に入れ、歴史と現在・未来を踏まえた駅前広場になることに胸を膨らませていると発表した。さらに、2007年の新年交礼会において、外堀をイメージした水を取り込んだ計画を発表した。

また、北駅前広場に隣接する商店街などで組織する姫路市商店街連合会（以下、商店街連合会という。）では、新駅ビルに対する期待等か

ら自主的に駅前デザインの勉強会が開催され、姫路市やJRに対し、2007年4月に商店街連合会案（平面図・パース）と共に要望書が提出された。

議論の火付け役になったのが、2007年11月に姫路市が公表した都市計画変更の素案のイメージ図である。1987年に都市計画決定された既存の計画では、駅ビルが姫路城への眺望を遮るため、駅前広場の形状を変え、駅から城が見えるようにするための都市計画変更手続きに向けた参考図のパースと平面図であったが、「交通機能を最優先にして、駅から商店街への動線を車道で塞いでしまうとんでもない案だ」と商店街連合会やまちづくり協議会など、広場近隣の商業者を中心に行政に任せておけないという強い意識が生まれ、駅前ロータリーの在り方に関心

図 11 2007 年に市が公表した素案（平面図・パース）

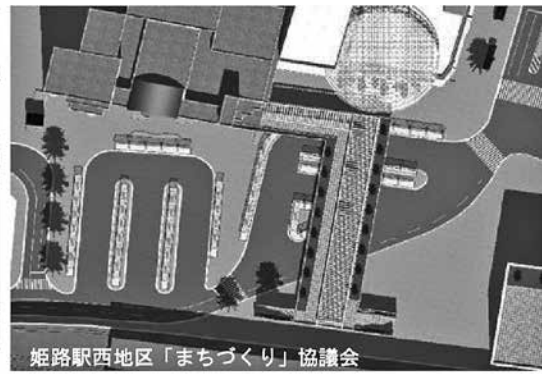


出典：姫路市

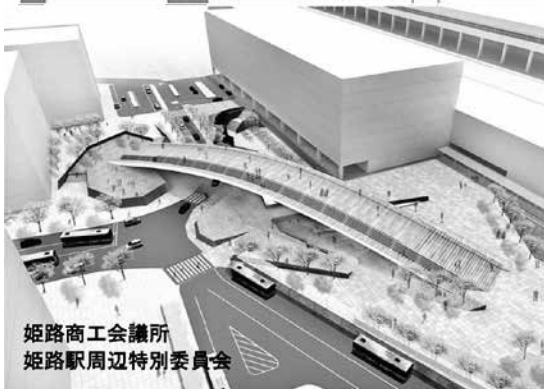
図 12 各団体の広場代替案



姫路市商店街連合会



姫路駅西地区「まちづくり」協議会



姫路商工会議所
姫路駅周辺特別委員会



市議会創夢会

出典：姫路市

を持った商店街連合会、商工会議所、議会関係者などから、市の素案に対して複数の代替案が提示された。

そこで市は2008年10月に各団体からの意見や提案の集約と駅前広場のコンセプトなどを円滑に決定するため、NPO法人や交通事業者・商店街連合会など権利関係者・関係行政機関で構成した「姫路駅北駅前広場整備推進会議」を立

ち上げ、以降2012年5月までに17回の開催を経て、基本コンセプト、基本レイアウトを決定した。また、推進会議と平行して開催された2009年4月市民フォーラムにおいて、トランジットモール化の提案を受けたことにより、推進会議においても議論が開始され、導入に向けた官民協働での取り組みが始まることとなった。

図 13 市民フォーラムのチラシ

みんなで、姫路の都心部の将来を考えよう！
「姫路の顔づくり」を考える市民フォーラム

姫路駅北駅前広場を中心とする地域は、姫路のまちのエンタランスゾーンとして、観光客、来街者、市民、商業者の人々にとって、きわめて重要な場所となっています。姫路駅北駅前広場の将来イメージについては、各種団体から多様な提案が出されており、姫路駅北駅前広場整備推進会議において、様々な立場の方々による意見交換が行われています。

このフォーラムでは、これらの関係団体の方々一堂に集まっていただき、姫路駅周辺から姫路域を軸とする姫路の都心部の将来のあり方について意見交換をすることにより、商業振興の視点からも「姫路の顔づくり」への意識を共有したいと思っています。

市民の皆様積極的なご参加をお願いいたします。

開催日 平成 21年 **4月29日** (水・昭和の日)
時間 14時～16時30分 (開場 13時30分) **参加費無料**
場所 姫路市文化センター 小ホール
主催 姫路市商店街連合会・特定非営利活動法人スローソサエティ協会
共催 姫路市・姫路商工会議所

プログラム

1. 基調講演 「姫路スタイルのアーバンデザイン」 (明治大学教授・小林正美)
2. 基調報告 姫路駅北駅前広場整備推進会議の状況 (姫路市姫路駅周辺整備室)
3. パネルディスカッション

パネリスト

石見 利勝	姫路市長
山野 松夫	姫路商工会議所 姫路駅周辺整備特別委員会委員長
竹田 倫一	株式会社姫路駅ビル 代表取締役社長
上杉 雅彦	姫路バス株式会社 代表取締役社長
大塚 美木	姫路駅前地区「まちづくり」審議会 副会長
松岡 淳朗	姫路市商店街連合会 会長
米谷 雅和	特定非営利活動法人スローソサエティ協会 理事長
小須 博英	帝京平成大学教授

コーディネーター 小林正美 明治大学教授

お問い合わせ先 特定非営利活動法人 スローソサエティ協会
 TEL.079-297-4812
 姫路市商店街連合会事務局
 TEL.079-287-3410

出典：姫路市

写真 5 市民フォーラム



出典：姫路市

(2) 市民・行政・専門家の創造的連携

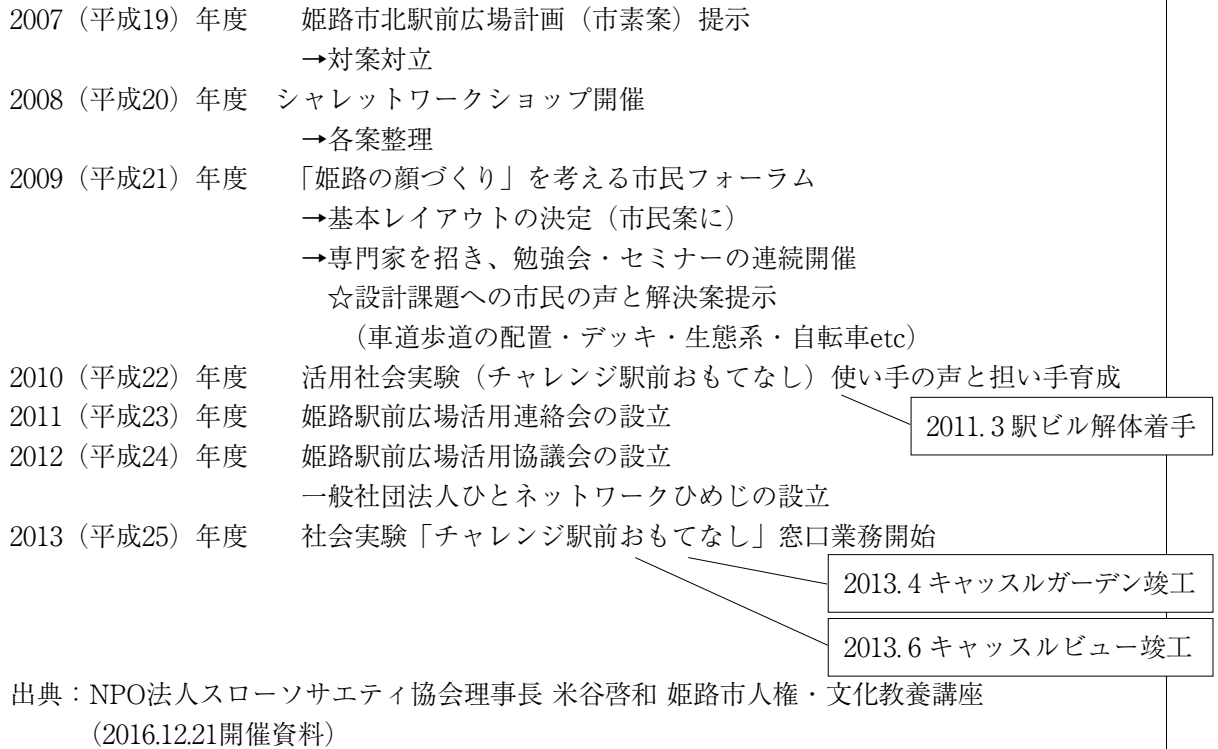
商業者等からコーディネイトの相談を受けたNPO法人「スローソサエティ協会」(以下「NPO法人」という。)は、新しくデザイン案を公募して更に広場計画の選択肢を拡張するのではなく、市民への現状周知と関係者の合意形成を図るため、2008年の秋、当時全国的にまちづくりを支援していた「NPO法人まちづくりデザインサポート」に働きかけ、専門家に協力を仰ぎ、まちづくりの新しい手法であるワークショップ「シャレットワークショップ」を実施した。

2008年11月と2009年1月に全国から集められた建築系の学生による「学生によるシャレットワークショップ」が開催され、駅前広場には一般車を入れず、西側にバスとタクシーのロータリーを集約する案などが提示された。また、ワークショップは新聞やケーブルテレビにも取

り上げられて話題になり、駅前整備について市民の関心を高めるとともに、歩行者を優先した新しい駅前広場の提案は、地元商店街連合会などにも大きな刺激を与えた。

2009年4月に商店街連合会及びNPO法人の主催により、市長、商工会議所、駅前広場にかかる関連団体の代表及び専門家などが一堂に介した「市民フォーラム」が300人の市民を集めて開催された。1月のシャレットワークショップ以降、地元の商業者たちが何回もワークショップを繰り返して作成した「姫路市商店街連合会案」も発表され、その後の整備計画のあり方について議論が交わされた。広場西側にバスとタクシーのロータリーを集約する計画案とトランジットモール化について、市民の目の前で関係者間の議論が展開されるということは画期的な出来事であった。各団体により好意的な意見と否定的な意見が存在したが、計画の方向

■協働の場づくりと意思決定サイクル



2014（平成26）年度	3月 姫路駅北駅前広場 竣工 3月27日 姫路城グランドオープン	
2015（平成27）年度	姫路駅北にぎわい交流広場条例の施行 →開催イベント数230件 年間入城者数286万人を記録	2014.7芝生広場オープン
2016（平成28）年度	「姫路マチヅカイ大学」を開催し活用方法の検討・実践 →開催イベント数309件	

筆者追記

性について、各団体の代表が考えている意見が具体的に明らかになり、その後の合意形成の進展に大きな役割を果たすこととなった。

これを機に、「新しい駅前をつくる」という目標に向かって市民・行政・専門家の創造的連携が大きく前進した。

これらの取組みが実を結び、基本コンセプトの決定から竣工まで約5年という期間で、2015年3月の姫路城大天守保存修理事業の完成による姫路城グランドオープンと時を併せ、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整備が実現するとともに、完成した北駅前広場を賑わい空間として活用するための、市民主導の取組みが始まるなど、まさしく、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」どおりの新しい“播磨の玄関口”が完成した。

以下に、専門家を招き連続して開催された勉強会、セミナーについて簡単に記す。

写真6 各勉強会・セミナーの様子、チラシ

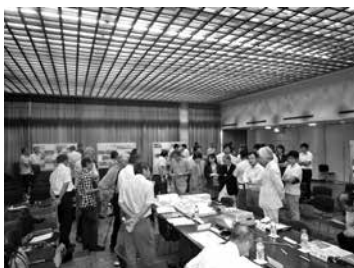
【専門家ワークショップ】市民団体主催

市民が見守る中で議論し、インターネットで状況を配信。
3つの計画案から最終的に第3案を市長に推薦する。



【専門家会議】姫路市主催

全3回 様々な専門家を招き、専門的な知見からデザインや管理運営の方向性を提言する。



【市民ワークショップ】姫路市主催

全2回 上記専門家会議を踏まえ、市民の意見をワークショップにて集約し整備計画の参考とする。



出典：姫路市

写真7 キャッスルガーデン風景



出典：姫路市

写真8 「まちの記憶」



出典：納屋工房

おわりに

“車から人へ”転換した広場では、ただ座ってくつろぐ、会話を楽しむ、こどもが遊ぶという光景が夕暮れを過ぎても続く独特の空気感をもった駅前となった。

「建築雑誌」の中で、駅前整備の一連のプロジェクにかかわった専門家たちは「構想段階、計画段階、工事段階、完成後の運用・活用まで各段階での行政／専門家／ステークホルダーの連携」を「姫路のキセキ（奇跡、軌跡）」と言っている。対案対立という状況から各段階でキーパーソンが登場し、創造的に連携・合意を図り基本コンセプトの決定から竣工まで約5年という期間で全国から注目される駅前となったことは、まさに奇跡ともいえる展開であった。

本市の都心部のまちづくりを振り返ると1945年、市街地が焼け野原になった姫路大空襲で姫路城だけはほぼ無傷だったという、まさに奇跡から始まり、戦災復興事業での駅から城まで伸びる大手前通りという都市軸の構築、姫路百年

の大計とする姫路高架や環状・放射形状の骨格道路網など、見識あるリーダーシップのもとで、きちんとぶれずにまちづくりが計画され、また、自分のまちをつくるという情熱をもった人たちの連携が、新しい駅前整備へ繋がったと感じる。

引き続き、持続可能なコンパクトなまちづくりの核となる都市拠点の形成に向け、大手前通りでは、「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～」をコンセプトとした、特色ある道路整備と空間の利活用の取組みが始まった。また、キャスティ21コアゾーンやイベントゾーンなど駅東の開発地区の施設整備も大詰めをむかえている。「姫路のキセキ」での経験も活かし、都心部の個性と魅力を創出し、人・もの・情報が行き交い、活力と賑わいにあふれ、市民はもとより訪れる人々が、様々な出会いや体験を通して感動を享受できる魅力ある都心空間づくりに取り組んでいきたい。

参考文献

牛尾正喜* (2007)『街づくりに向けての我が想い』～姫路高架を中心に～、自費出版。

※元姫路市職員、1982年～2004年鉄道高架化事業等に従事。

小林正美 (2015)『市民がかかわるパブリックスペースのデザイン』、エナスレッジ。

日本建築学会編 (2017)『特集 これからの協働のありかた』建築雑誌2017年6月号。