

都市政策・地域経済ワークショップ I 議事録

【日 時】2021年5月28日（金）18:30～21:20

【テーマ】市民参画の都市計画「まちづくりとまちづかい」～観光都市 姫路市を例に～

【講 師】特定非営利活動法人姫路近ペンションサポート 理事長 玉田恵美氏

1. 姫路市の概要

- 兵庫県第2の都市。人口526,829人（2021.5.1現在）
- 面積534km²
- 姫路城の城下町として江戸時代から栄えてきた。
- 中心部は世界遺産姫路城の観光都市。海沿いは播磨臨海工業地帯、北は中山間地帯。
- 古くから交通の要所として栄え、15の中心市街商店街が碁盤のように張り巡らされている。

2. まちづくり

■まちづくりの合意形成

姫路市では、世界遺産・姫路城への最寄駅である姫路駅前の都市政策に取り組んだ。2008年に姫路駅北駅前広場整備促進会議が発足し、都心部の基盤整備や活性化を目指すべく、駅前広場の都市計画には、姫路市・姫路市商工会議所・姫路市議会・姫路市商店街連合会などが案を出して検討が行われた。ここで注目すべきは、このような事業計画は従来、有識者による検討委員会で内容が決定されてきたが、公開ワークショップとして市民を巻き込んだまちづくりが行われた。

2008年11月「学生たちのシャレットワークショップ」

2009年4月「市民フォーラム」

2009年7月「公開せんかワークショップ」

2009年10月～「専門家による連続セミナー」

2009年11月～「専門家会議」

2009年12月～「市民ワークショップ」

このように市民が関わるまちづくりの合意形成が行われることで、他人事ではなく自分事として駅前開発を行うことができた成功例となった。

2011年には姫路駅前広場活用連絡会議が発足しNPOを中心として市民の意見をまとめる「場づくり」の提供を行った。意識が高い市民がいる例として、「昔あった時計台を駅前に設置して欲しい」と市民の声が上がり、行政主導で時計台を設置したところ、駅前広場活用に関わる方から市ヘクレームがはいるほど主体的に活動が行われていた。

■姫路駅北駅前広場完成

2015年に姫路駅北駅前広場は完成している。1973年「国鉄高架化基本構想」が発表されたが、事業が長期化し、社会情勢が変わっていることからグランドデザインは変更され、公共交通や人を優先した整備になった。主な取り組みとして、①駅前道路のトランジット化、②在来線ホームから姫路城が真正面に見える、③連絡デッキの整備があげられる。

- ① 駅前道路のトランジット化により、分散していたバス、タクシー乗り場の集約、許可車両以外の車両通行禁止をしたことで歩行者の利便性向上に繋がった。
- ② 在来線ホームから姫路城が真正面に見えることで、姫路らしい玄関口になった。
- ③ 連絡デッキの整備を行うことで、駅間の移動やショッピングモールへのアクセスがしやすくなった。

こうして姫路の駅前が、世界遺産・国宝姫路城を擁する城下町にふさわしく、「城を望み、時を感じ人が交流するおもてなし広場」というデザインコンセプトの下、国内最大級の駅前広場へと生まれ変わった。

3. まちづかい

■ 大手前通り再整備計画

姫路駅前が市民を巻き込んだまちづくりの合意形成に成功し、今度は姫路駅から姫路城を結ぶ大手前通りの再整備が行われた。2015年10月より大手前通り再整備検討懇話会（有識者2名・商業者3名・各種団体7名・交通事業者、自治会、議員、警察など）が発足し、『利活用のために誰が何をするのか』『そのために整備は何かが必要なのか』が検討された。主な内容として①アドプト制度の導入（※アドプト制度・・・市民と行政が協働で進める清掃活動をベースとしたまち美化プログラム。）、②放置自転車・自転車置き場について、③ムクドリ対策について、④街路樹剪定について、⑤イベントスペースについて、⑥常設オープンカフェについてなどがある。

■ 道路空間利活用・交通社会実験

2015年10月に道路空間利活用・交通社会実験が行われた。実施概要は、①仮設で歩道を拡張し、自転車通行空間を明示、②路面標示の安全性向上のためのサインを仮設で設置、③滞留空間でオープンカフェの実施である。またイベント参加者、信号待ちをしている人を中心にアンケートを実施した。その結果、イベント参加者からは休憩空間やWi-Fiの必要性、自転車通行空間などの問題点が意見としてあがった。イベント利用者からは水道・電気などユーティリティの必要性、交通整備などの問題点があがった。この社会実験結果を踏まえて、利活用計画の検討を進め、設計に反映させていく予定になっている。

■ 大手前利活用実験「ミチミチ」

2019年、大手前通り街づくり協議会の中に有志による活用検討組織として「大手前みらい会議（OMK）」を設置し5か年計画で活性化を目指す。11月に大手前利活用実験として、「大手前通りが楽しくなれば、もっと姫路が楽しくなる」をコンセプトに姫路の美味しいグルメやクラフトショップが大手前通りに集結し、「ミチミチ」を実行する。11月2日から30日の1か月間毎日イベントを開催するチャレンジ

を行ったが、実際は土日しか盛り上がり、出店も大阪のお店などが中心になってしまった。反省を踏まえ2020年は「滞留時間」を増やし、周辺店舗を回っていただく取り組みとした。

■歩行者利便促進道路「ほこみち」制度

2021年2月に、大手前通りが歩行者利便促進道路（通称-ほこみち）第1号指定された。（※ほこみち制度・・・歩行者を中心とした道路の構築に向けて、国や市町村といった各道路管理者が、快適な生活環境の確保と地域活性に貢献する道路を指定するものだ。道路の占用許可基準を柔軟にし、テーブルやベンチなどを置きやすくして、通りに賑わいを生むことを目的としている。）その結果、『ミチミチ』と『ほこみち』が同時並行で進行していくことになり、互いの事業内容を理解しながら大手前通りのエリア価値の向上、好循環の創出につなげていくことが今後の課題となっている。

5. タウンマネージャー

■駅前広場と大手前通りの違い

現場からの意見として、簡潔に言うと駅前広場の再整備計画は成功、大手前通り再整備計画は現在のところ失敗となる。では何が違うのか。

駅前広場の再整備は、ワークショップを実施し、基本的にはすべて公開をしながら、綿密なるスケジュールで実施できた。工事計画と同時に、「使い勝手」についても検討できた。（どのような空間にしたいか・使う人はどんな人か・だれがマネジメントするのか）

⇒主体性をもって活動ができていた。

大手前通りの再整備は、ワークショップを実施したがその場の対応が多かった。また、プレイヤー（使い手）の顔が見えないままワークショップが進んだ。●誰が中心になって活動していくのかが明確になっていない（マネジメントの不在・周辺の巻き込み不足・将来のビジョンに沿った実証実験ができていない）

⇒主体性がない。

■タウンマネージャー

タウンマネージャーとはまちづくりにおいて、地域が抱える諸問題を解決、研究、調査を行う人のことを指すが、このタウンマネージャーになる方は、地元の方が望ましいと考える。そのような人材育成も重要となる。

6. 質疑応答

Q1：駅前広場の再整備が成功した背景には、姫路市のどこの部署が担当をしたのか。また、なぜ成功プロセスを大手前通りの再整備につなげることができなかったのか。

A1：担当は姫路駅周辺整備室（技術系の方がいる）。この方たちが主体性をもって事業を進めることができていた。大手前通りの時は、2回目だから何とかなるという考えは少なからずあったと思う。さらに主体性をもって進めることができていないと考える。

Q2：大手前通りの再整備時には商店街は置いてけぼりになっていると言っていたが、実際どのような形でプロセスに参加していたのか。

A2：行政の考え方として商店街は民間である。そのため民間へは手を入れないスタンス。商店街は全く何も知らない状態になっていた。駅前広場の時には老舗百貨店の方が関係構築していたが、2018年に閉店してしまったことも影響があるのかもしれない。

Q3：姫路駅から姫路城までの写真でさまざまな広告物が目に付く。規制などは無いのか。

A3：世界遺産・姫路城の景観を守るため規制がきつくなっている。ただし中心市街地のため経済振興とのバランスをどうしていくか議論の対象となっている。

Q4：姫路駅の南北分離について。今後はどうなっていくのか。

A4：鉄道高架化により利便性向上につながった。南北の問題が解消されると東西に関しても議論されている。

Q5：駅前広場再整備の成功に関して行政職員が求められるスキルとは何か。

A5：①協議会など計画通りに遂行していくことができること、②事前の根回しや市民との会話など、小さな声を拾い上げることができるか、③市民と同じ目線で事業に取り組むことができるか

以上