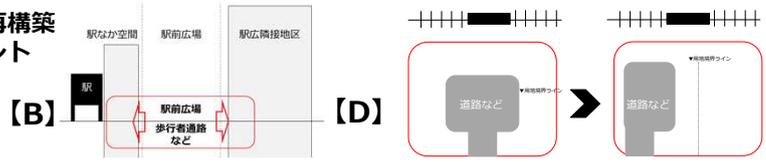


⑨ 姫路駅

駅まち再構築のポイント



● 駅まち再構築のポイント

課題 駅前広場に都市の玄関にふさわしいゆとりある空間が欠落

- 昭和時代に策定された基本構想が実現できない、ニーズの変化に計画が対応出来ていない状態が継続。その間、中心市街地の空洞化が進展



解決策

【B】 駅前広場の交通機能を駅空間・駅広隣接地区に拡張

- 一部民間敷地を活用し広場空間を拡充することにより、ゆとりのある歩行空間・環境空間・交流空間を備えた広場を実現



駅前広場

解決策

【D】 用地交換・道路配置変更により歩行者空間等を創出

- 連立事業に合わせて区画整理により駅前空間を再編整備し、さらにトランジットモール化を実現



トランジットモール

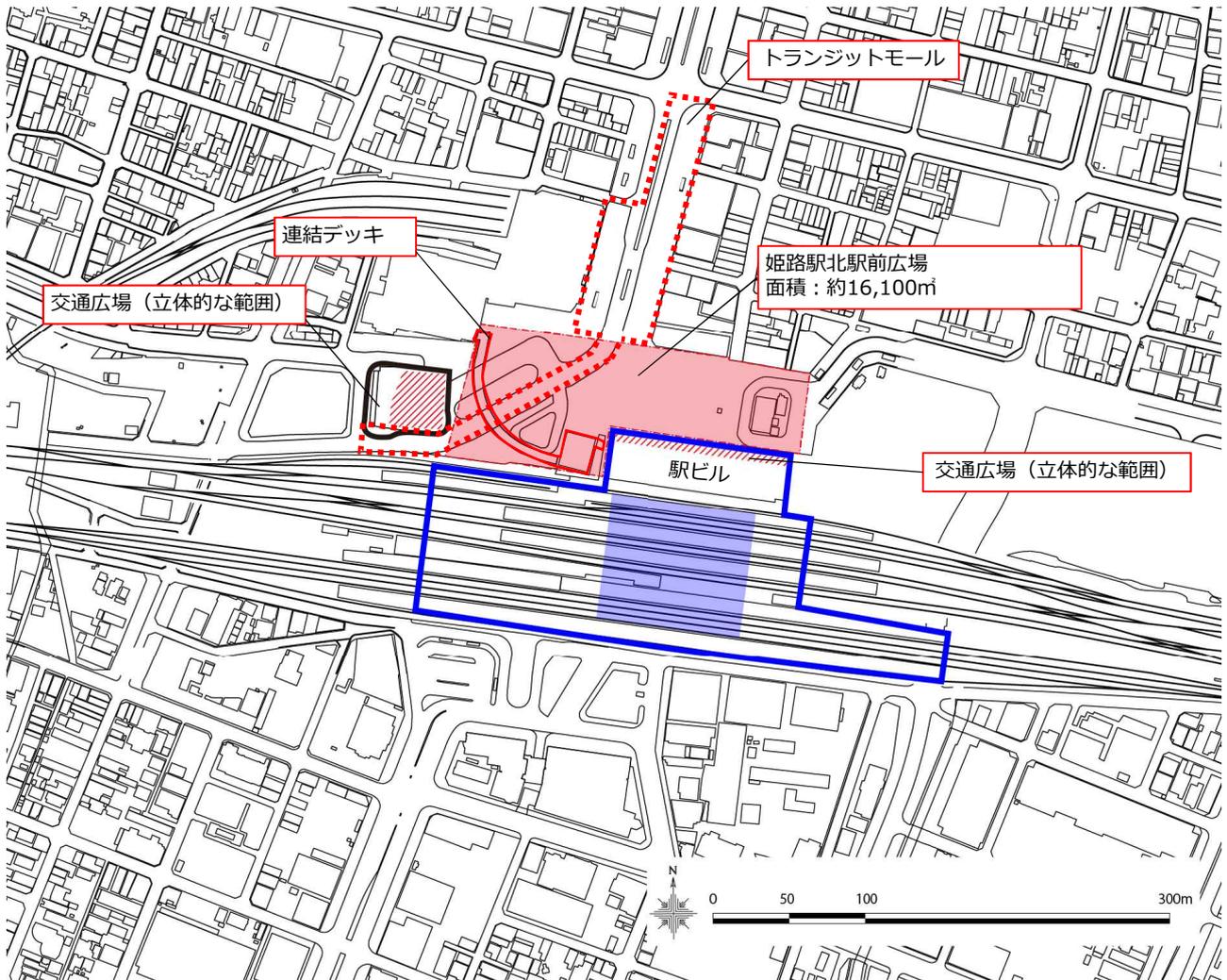


キャッスルガーデン

● 「空間の共有」と「機能の連携イメージ」

機能 \ 空間		駅まち空間				周辺市街地
		駅空間		駅前空間		
		改札内	改札外	駅前広場	駅広隣接地区	
交通空間	乗降機能 交通結節機能		歩行者空間	バス・タクシー 一般車乗降場 地下通路 連絡デッキ	交通広場	
	交流機能 防災機能	区画整理により駅前広場を確保し、さらに一部民地内に立体的な範囲を定めることで、歩行者空間を大幅に拡張		交流広場 展望デッキ		
	都市環境 形成機能			芝生広場		
環境空間	サービス機能 公共機能					

● 駅周辺地図



出典：国土地理院 基盤地図情報

凡例 (✓がついているものが該当)

駅前空間	駅空間
✓ 駅前広場等 (都市計画決定区域)	✓ 駅施設 (駅ビル含む)
駅前広場等 (都市計画決定なし)	✓ 改札内空間
✓ 歩行者デッキ	駅前広場・駅広隣接地区へ拡張した範囲
✓ 駅広隣接地区・駅空間へ拡張した範囲	周辺市街地
✓ 駅広隣接地区 (連携し整備した地区)	サービス機能・シンボルロード等
	建物内に設置されたサービス機能

● 基礎情報

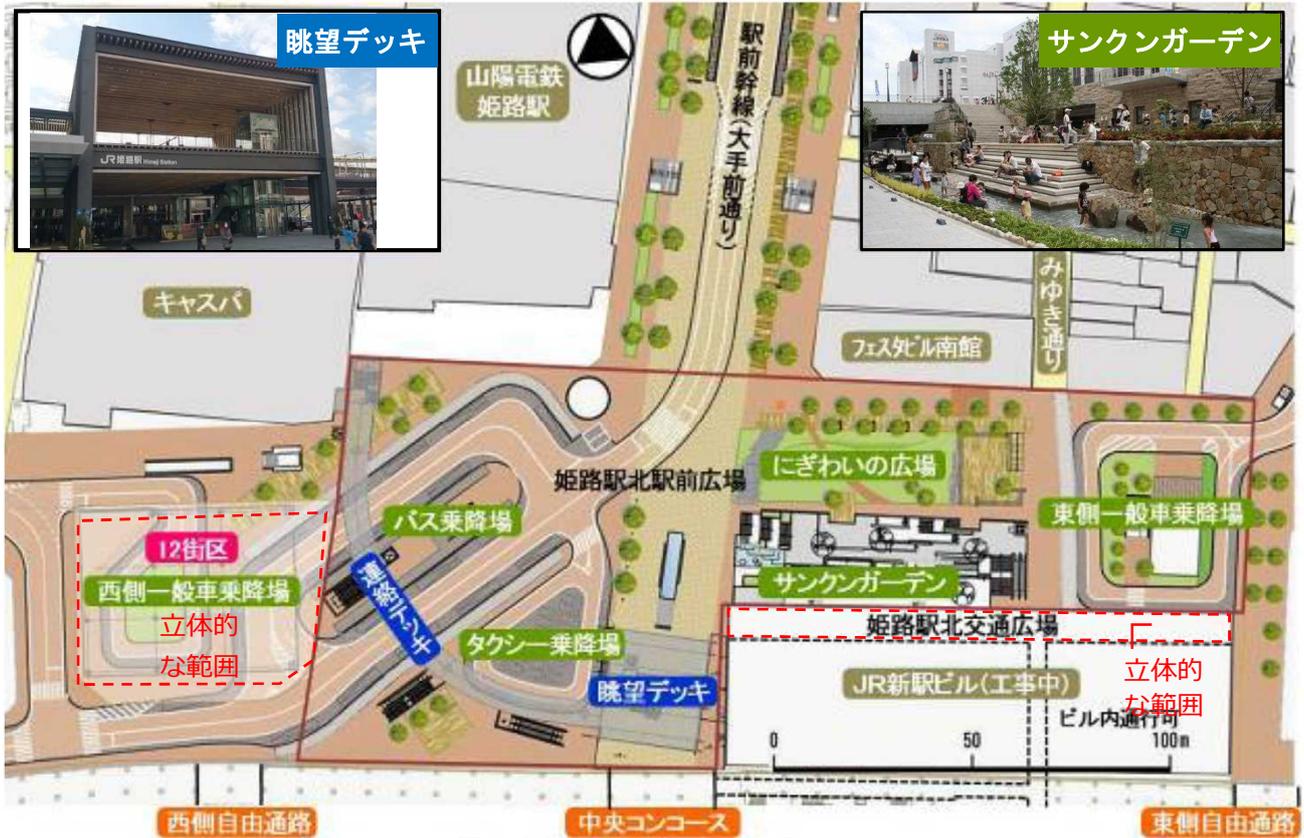
所在地 兵庫県姫路市 自治体人口 53万人 (2020年2月1日時点)

乗り入れ路線 5線
 ・山陽新幹線
 ・JR西日本山陽本線、播但線、姫新線
 ・山陽電気鉄道
 乗降客数 10.3万人/日 (2017年度)

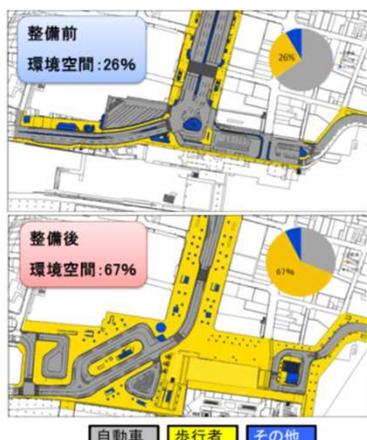
● 駅まち再構築の実現における工夫

■ 連立事業に合わせた駅前空間の再編整備により、ゆとりのある歩行空間・環境空間・交流空間を備えた広場、トランジットモール化を実現

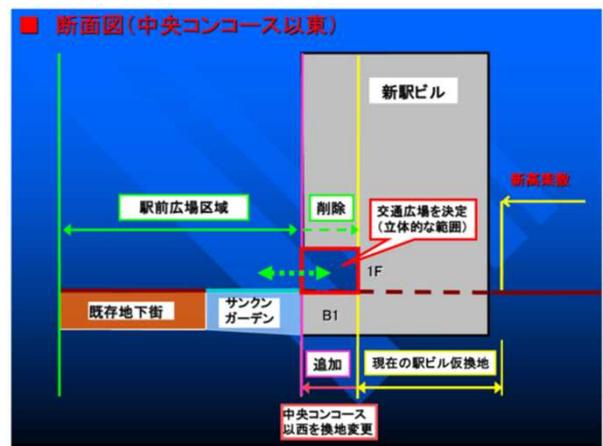
- ・ 連立事業に合わせ、土地区画整理事業により駅前広場と駅ビルを再配置。一部駅ビル敷地に立体的な広場の範囲を定め、一体的に整備することで歩行者空間を拡充。
- ・ 駅前広場のレイアウトにおいては市民からの意見を取り入れ、環境空間を大幅に拡大した。
- ・ 連立事業に合わせた駅前空間の再編整備に合わせ、姫路駅を中心とした環状道路網を整備することにより、姫路城へ繋がる大手前通りの一部のトランジットモール化を実現した。



配置イメージ 出典：姫路市資料



従前従後の環境空間比率
 出典：姫路市資料



立体的な交通広場の断面イメージ
 出典：姫路市資料

事業の概要

区画整理事業	
整備内容	【1】 バス・タクシー乗降場 【2】 広場（キャッスルガーデン） 【3】 芝生広場整備
整備主体	姫路市
管理主体	【1】 姫路市・西日本旅客鉄道株式会社 【2】 姫路市 【3】 姫路市

● 駅まち再構築の経緯

- 1988年にJR山陽本線等姫路駅付近連続立体交差事業を核とした姫路駅周辺土地区画整理事業、関連道路事業からなる姫路駅周辺の総合整備事業についての基本構想が策定された。
- しかし、事業の長期化したことから、バブル経済の崩壊や人口減少など社会・経済状況の変化に対応が求められ、2007年に市が駅前広場都市計画変更素案を公表したが、交通機能が最優先になっているとして商店街連合会や商工会議所など複数団体から代替案が提示された。
- 市は代替案の提示を受け、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、基本コンセプトやレイアウトを決定。
- 推進会議と平行して開催された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もあり、構想策定時の自動車交通を優先した整備から公共交通や人を優先した整備にシフトすることとなった。

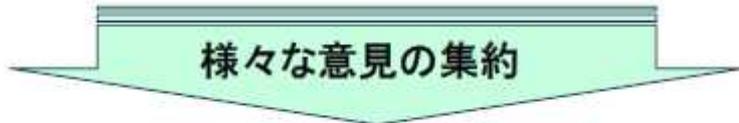
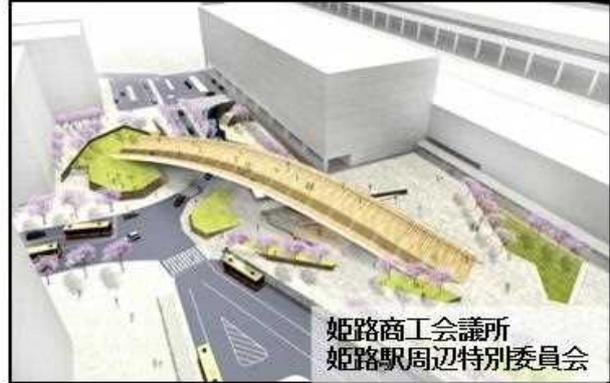
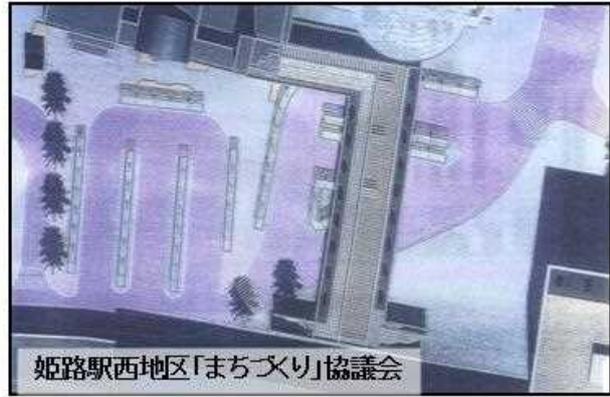
年度	1973	1974	1975	1987	1988	1989	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
上位計画					● 姫路駅周辺地区総合整備事業(キャステイ21計画)		姫路市都市部まちづくり構想		公共交通を中心とした総合交通計画				バリアフリー基本構想				
都市計画					駅前広場都市計画決定			駅前広場都市計画変更素案			駅前広場都市計画変更						
事業							連続立体交差事業										
							土地区画整理事業										
全体調整									複数団体から代替案の提示								
										姫路駅北駅前広場整備推進会議							



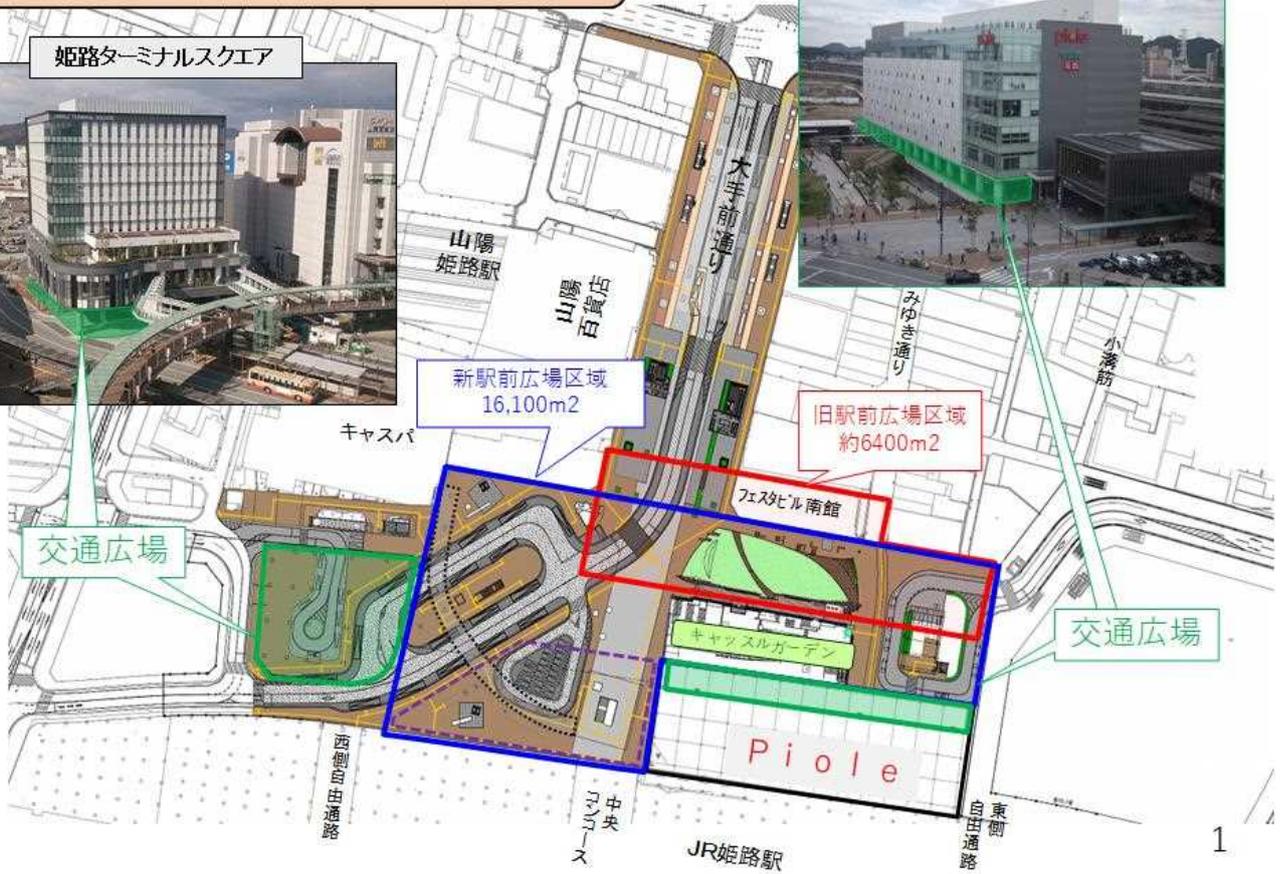
2008年都市計画決定時に示したパース

● 駅まち再構築の経緯

- 地域住民から様々な意見を集約し、「姫路駅北駅前広場整備推進会議」にて広場整備の基本的な考え方を具現化し、整備の推進を円滑に図った。



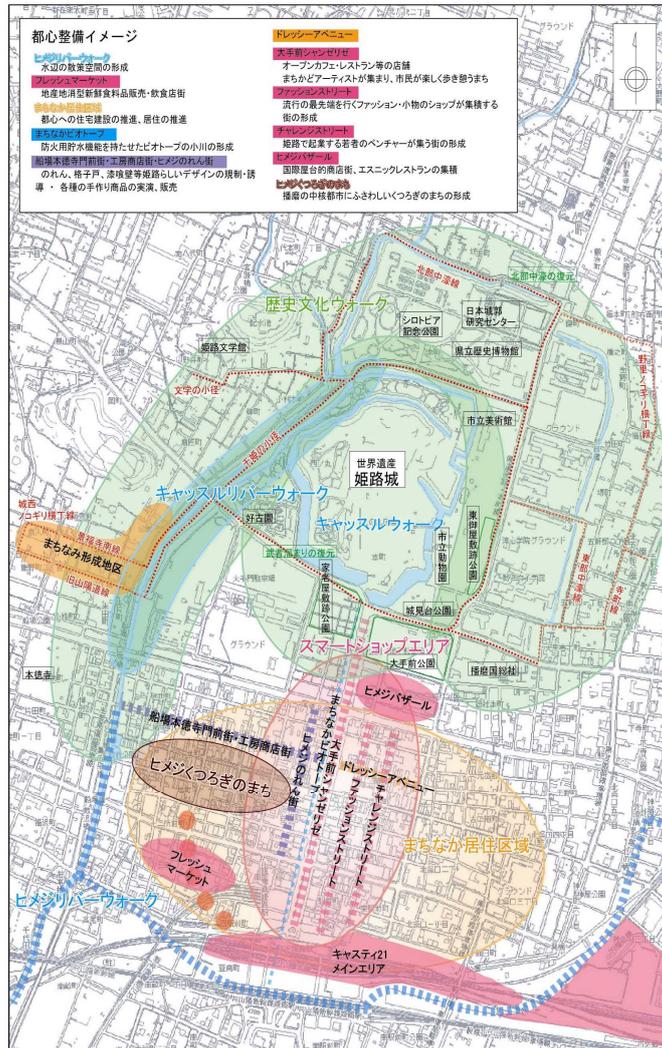
交通広場(立体都市計制度)による交通結節機能の向上と環境空間の確保



● 上位計画

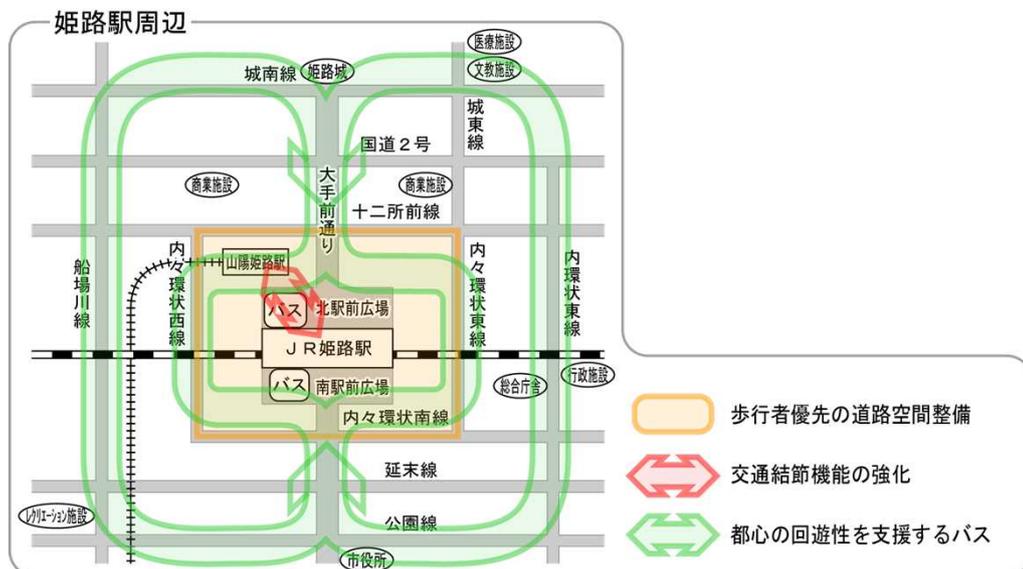
■ 都心部まちづくり構想（2006）

- ・ 駅周辺地区のまちづくり構想が策定されている。
- ・ 地域住民から様々な意見を集約し、整備計画に反映。



■ 姫路市総合交通計画（改訂二版 2016年）

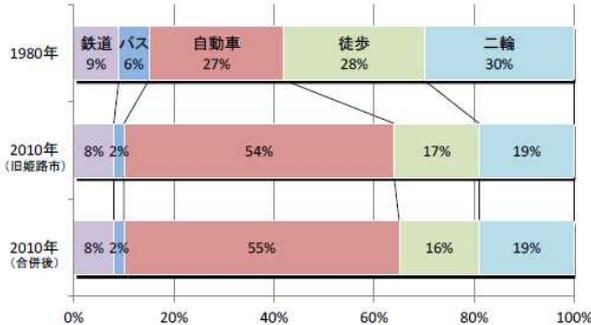
- ・ 姫路駅周辺では、公共交通機関の乗り継ぎ利便性向上の推移心とともに過度な自動車流入を抑制して快適な交通環境づくりを図る。



コラム 交通計画に基づく駅周辺の再構築

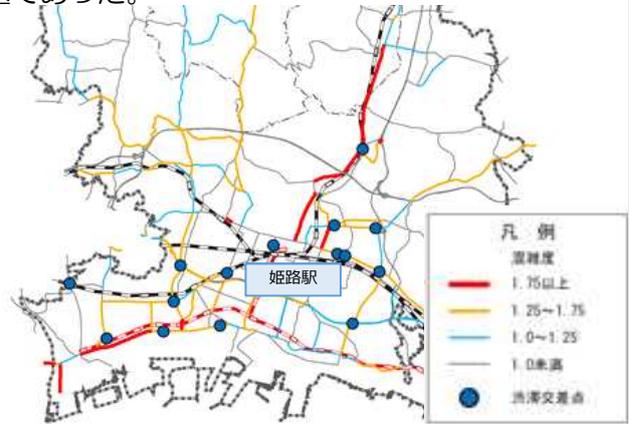
市内各所で発生している交通渋滞の課題

- 過去30年間で姫路市民の自動車利用割合は約2倍に増加し、自動車交通の増大に道路整備が追いつかず、市内各所での交通渋滞発生が課題であった。



姫路市民の交通手段分担率の推移

出典：姫路市総合交通計画（改訂二版 2016年）

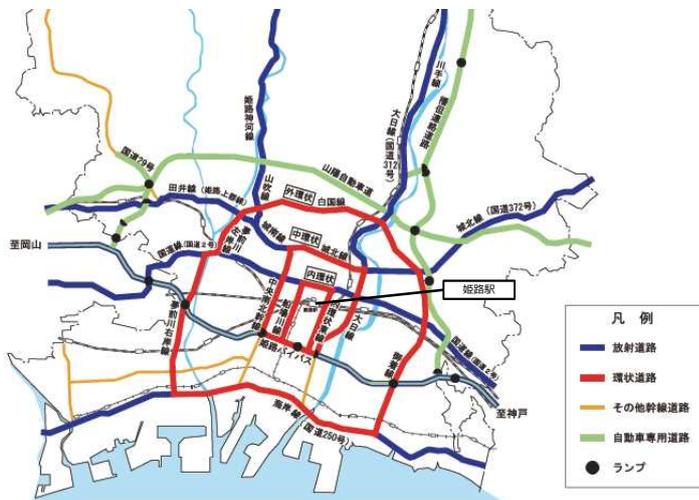


姫路駅周辺における渋滞発生箇所

出典：姫路市総合交通計画（改訂二版 2016年）

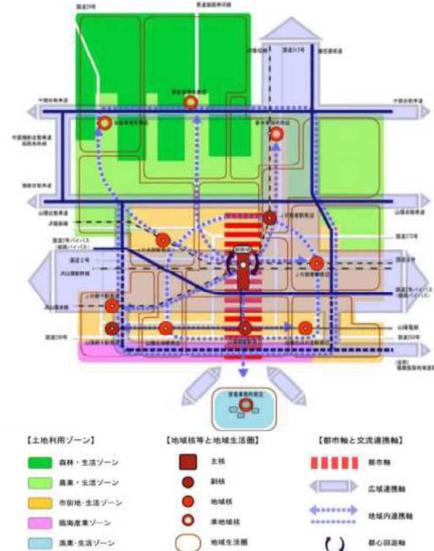
骨格となる将来の公共交通ネットワークの構築

- 総合交通計画の検証に基づき、姫路駅を中心とした環状道路網をはじめとする姫路市の都市計画道路の整備を進めるとともに、姫路駅周辺における公共交通の乗り継ぎ利便性向上、過度な自動車の流入抑制や歩行者優先の道路空間の確保、都心の回遊性を向上させる都市内循環バスの導入等を進め、快適な交通環境づくりを目指した。



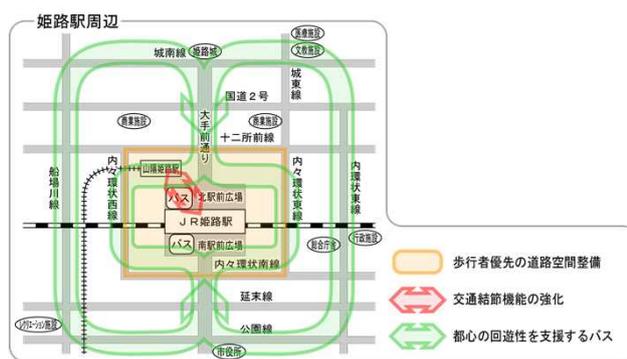
姫路市幹線道路網計画

出典：姫路市都市計画道路整備プログラム（2019年改訂版）



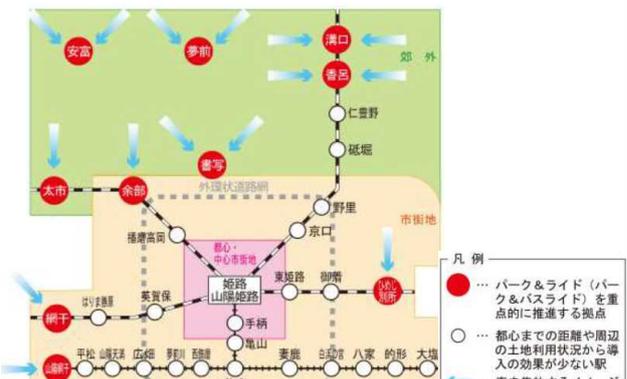
都市構造図（多核連携型都市構造）

出典：姫路市総合交通計画（改訂二版 2016年）



骨格となる将来の公共交通ネットワーク

出典：姫路市総合交通計画（改訂二版 2016年）



パークアンドライド・バスライドの推進拠点

出典：姫路市総合交通計画（改訂二版 2016年）

