

福祉土木委員会管外行政調査結果報告

1. 日時 令和4年10月17日(月)～10月18日(火)(2日間)
2. 行先 ① 1日目 広島県福山市
② 2日目 兵庫県姫路市
3. 目的 ① 広島県福山市
・ウォークブル推進の取組について
② 兵庫県姫路市
・ウォークブル推進の取組について
4. 参加者 委員長 清水 明治 副委員長 久保田 和典
委員 阪口 茂 委員 寺島 誠
委員 永山 誠 委員 畑中 政昭
理事者 藤原 通晃 (土木部長)
事務局 山本 敬司 (議会事務局 総務課長)

上記調査事項について、別添のとおり報告いたします。

令和4年11月2日

高石市議会

議長 森 博英様

福祉土木委員会

委員長 清水 明治

令和4年度 福祉土木委員会管外行政調査（調査内容の概要）

【開催日時】 令和4年10月17日（月） 午後1時00分～午後3時

【開催場所】 広島県福山市役所 3階 委員会室

- 【流れ】
1. 福山市 議会事務局議事調査課 佐藤課長より挨拶
 2. 高石市議会 福祉土木委員会 清水委員長より挨拶
 3. 福山市議会事務局より『福山市政のあらまし』説明
 4. 福山市
建設局 福山駅周辺再生推進部福山駅周辺再生推進課整備担当次長山田氏、
建設局 都市部都市計画課計画担当次長渡辺氏から視察事項の説明
 5. 質疑応答
 6. 福山駅北側芝生広場 視察
 7. 高石市議会 福祉土木委員会 久保田副委員長よりお礼の挨拶

令和4年度 福祉土木委員会管外行政調査（調査内容の概要）

【開催日時】 令和4年10月18日（火） 午前10時00分～12時00分

【開催場所】 兵庫県姫路市役所3階 委員会室

- 【流れ】
1. 姫路市議会 宮下副議長より挨拶
 2. 高石市議会 福祉土木委員会 清水委員長より挨拶
 3. 姫路市 都市局 まちづくり部 都市計画課 岩崎課長
産業局 商工労働部 産業振興課 杉野課長
から視察事項の説明
 4. 質疑応答
 5. 姫路市議会議場視察
 6. 姫路駅前広場視察
 7. 高石市議会 福祉土木委員会 久保田副委員長よりお礼の挨拶

調査事項報告

広島県福山市

福山駅周辺の再生に向けたウォークアブルなまちづくりの取組

1. 駅周辺再生に関する主な経過

平成29年3月 第1回福山駅前再生協議会（以降第4回まで開催）

平成30年3月 福山駅前再生ビジョン策定

5月 第1回福山駅前デザイン会議（以降、年3回程度開催）

令和元年 7月 ウォークアブル推進都市に賛同表明

令和2年 3月 福山駅周辺デザイン計画策定（ウォークアブルエリアの設定）

令和3年 3月 福山駅周辺デザイン計画更新 新しいまちづくりのモデル都市指定

2. ビジョンとデザイン計画

・福山駅前再生ビジョン

福山市の「顔」として、また、備後圏域の玄関口として、市民、事業者、行政がめざす福山駅前の姿「働く・住む・にぎわい」が一体となった福山駅前」を共有し、官民連携して再生に取り組んでいくための方向性を示したもの。

平成30年に策定し、目標年次は概ね20年後

・福山駅周辺デザイン計画

ビジョンの実現に向け、行政と民間が行う具体的なソフトとハードのプロジェクトと定めた官民連携の計画。

デザイン計画を官民が連携して着実に進めていくことで、更なる良質な民間投資を呼び込み、備後圏域の玄関口にふさわしい駅前に再生していく。

令和2年に10年を1期として策定。（毎年度、時点修正を行う。）

3. 福山駅前再生ビジョン

ビジョンの策定にあたり、幅広い意見を聴取するため、産学金官民で構成する「福山駅前再生協議会」を設置

協議会は公開で実施し、議論の見える化を行うことで、さまざまな民間事業者が市民と対話し、意見をいただきながらビジョンを策定した。

4. 福山駅周辺デザイン計画

福山駅前再生ビジョンに基づき、福山駅前のエリア価値を戦略的に高めるための公共空間

の形成及び官民連携によるまちづくりの方向性について専門的な見地から検討を行うために「福山駅前デザイン会議」を設置
デザイン会議を開催し、市民からの意見をいただきながら、計画を策定
また、社会情勢の変化に柔軟に対応できるよう計画は毎年見直しを行っている。

・拠点とウォークブルエリアの設定

まちづくりの核である福山城、中央公園・中央図書館、福山駅など6箇所を人が集まる拠点として設定

また、拠点周辺及び拠点間をつなぐ通りを含む範囲を居心地がよく歩きたくなる区域（ウォークブルエリア）として設定

ウォークブルは単に歩行者を増やしたり、車両を排除したりすることが目的ではなく、人中心の空間に転換することを通じて、多様な人材との出会い・交流を誘発し、人や企業を惹きつけることをめざすもの

5. 駅前再生に向けた官民連携の取組

①リノベーションまちづくり

実在する空き物件を題材として事業プランを練り上げる実践的なりノベーションスクールを平成30年から伏見町地区で開催

約20件の新事業がスタート、まちづくり会社3件設立、地価も9%上昇した。

今後は中心市街地で活躍する人材で構築された「中心市街地ネットワーク」が出店希望者を支援

②三之丸町地区優良建築物等整備事業

平成24年1月の閉店した大規模商業施設（旧キャスパ）等を解体して、新たに複合施設を整備する事業でコンセプトは福山の未来を予感させる場、今までにはない交流の場、エリアの価値を高めるきっかけの場である。

新たな複合施設の特徴は、歩道や駅前広場とシームレスにつなげ、歩いて楽しい空間づくりの観点から、敷地内に公共用通路を整備し、回遊性を創出するものである。

③中央公園 Park-PFI 導入

再生ビジョンのまちづくりの核の一つに位置付けられた中央公園に公募設置管理制度（Park-PFI）を導入し、賑わい創出、公園利用者の利便性向上、公園と図書館の相乗効果、エリア価値の向上を目指す。

④エフピコR i Mリノベーション再生事業

旧福山そごうから福山市が引き継いだ施設（エフピコR i M）が人口減少による商圈の縮小や消費行動の変化、設備の改修コストなどから継続困難となり令和2年8月で閉店。

プロポーザル方式で事業候補者を決定（福山電業株式会社）、その後賃貸借契約締結、施設整備を経て令和4年9月にオープン

大規模な投資を行わないリノベーション手法により1階部分のみのオープンとしている。

⑤国家戦略特別区域制度の活用

国の認定を受けた区域において、法律の規制が緩和される国家戦略特別区域制度のメニューを活用（道路の占用基準の緩和）

規制緩和を受けた路上において、民間事業者が主体となった活動を積極的に進めることで、「MICEの魅力向上」や「ウォーカブルなまちづくり」を推進

⑥福山城築城400年記念事業

- ・福山城天守外観復元・福山城博物館展示リニューアルオープン
- ・築城400年記念イベント

往時の姿となった福山城を次の世代に伝えていく

福山の歴史文化資源を市民が再認識し、「城がある街、福山」を市民の誇りにしたい。

⑦福山駅周辺新モビリティサービス実証実験

福山駅周辺ウォーカブルエリアが、誰もが移動しやすく、人の交流が活発になるように、グリーンスローモビリティ（小型電動低速車）による移動支援と店舗・施設などの様々なサービスを連携させる「新モビリティサービス」の実証実験を行い、中心市街地の活性化や賑わい創出の効果、地域ニーズと社会受容性、課題などを検証する。

⑧ウォーカブルな駅前広場の実現に向けて（福山駅前広場再編事業）

駅周辺を経済の好循環を生み出すハブ機能を備えたウォーカブルな空間に転換するため、その核となる駅前広場を交通結節機能と都市の広場機能が融合する広場に変えることで、駅周辺への人の流れを生み出し、良質な民間投資を呼び込める魅力とにぎわいのある空間をめざす。

⑨福山駅北口周辺整備事業

令和4年8月の福山城築城400年に向けた暫定的な整備として、駅舎出入口付近の段差解消や広場の芝生化、また、令和7年に予定されている世界バラ会議のモデル花壇となる北口スクエア整備と行った。あわせて周辺道路の美装化や電線類地中化の事業を行い、福山城公園を始めとした文化ゾーンへと人々を誘う良質な公共空間の形成に計画的に取り組んでいる。

6. 福山駅周辺地区 まちなかウォーカブル推進事業

事業概要：現在、福山駅周辺地区は、交通結節機能のための車両優先の空間となっているが新たな価値の創造や様々な地域課題の解決に対応するため、都市再生の取組を更に進化させ、公共空間等の修復・改変による新たなまちづくりが求められていることから、福山駅周辺にウォーカブルエリアを設定し、官民が連携して、人を中心とした魅力ある空間づくりを推進する。

事業主体：福山市

面積：188ha（ウォーカブルエリア93ha）

計画期間：平成30年度～令和4年度

交付対象事業費：195.6百万（国費：97.8百万）

国費率：50%

基幹事業：高質空間形成施設（道路及び歩道の美装化）

滞在環境整備事業（公共空間等活用促進事業）

7. 福山駅周辺地区 都市構造再編集中支援事業

事業概要：：現在、福山駅周辺地区は、交通結節機能のための車両優先の空間となっているが新たな価値の創造や様々な地域課題の解決に対応するため、都市再生の取組を更に進化させ、公共空間等の修復・改変による新たなまちづくりが求められていることから、福山駅周辺にウォークブルエリアを設定し、官民が連携して、人を中心とした魅力ある空間づくりを推進する。

事業主体：福山市

面積：188ha（ウォークブルエリア93ha）

計画期間：平成30年度～令和4年度

交付対象事業費：611.0百万（国費：274.9百万）

国費率：45%

基幹事業：福山城鏡櫓等夜間景観照明整備事業

景観重要建造物（福山城天守）等外観修景整備

8. 質疑応答

- ・高石市はコンパクトな都市で、路線バスは運行していないが、福祉バスを無料で運行している。グリーンスローモビリティの必要性について

⇒福山市は結構市域が広い。2次交通として路線バスは運行しているが、歩いて楽しい賑わい空間であるウォークブルエリアを作っていく観点から考えるとグリーンスローモビリティのような3次交通を取り入れていく必要があると考えている。グリーンスローモビリティは時速20km程度なので、ちょっとした移動に適している。

- ・福山駅前再生協議会委員名簿に議会関係が無いことについて

⇒協議会委員のメンバーについては、福山駅前再生ビジョンを策定するにあたり、幅広い意見を聴取するため、事業者や学識経験者を選定し、産学官民で構成している。議会に対しては、素案などについて都度報告という形で情報提供している。

- ・中央公園 Park-PFI について、リニューアルオープン後の定例イベントが毎月第2土曜日に実施となっている。天然芝を養生するためイベント実施日を特定しているのか。

⇒中央公園 Park-PFI 事業で整備したのは、公募対象公園施設（民間事業者が稼ぐためのレストラン等）及び特定公園施設（公園に必要と考えられる公園管理者に引き継ぐ為の施設）であり、芝生はこの事業に元々組み込まれていなかった。事業者からの芝張りについての強い要望があったため、寄付で芝張りをした。現状においては、芝生の利用と管理の狭間でかなり苦勞している。養生も並行して行っており、なんとか緑を保っているものの、業者からは養生期間中も芝生を利用したいという声もありバランスを取るのが難しい。来年度以降については、人工芝も含めて検討する予定である。

- ・駅前大通りの車線数を半分に、またバスやタクシーの乗降場所を移設することについて、バスやタクシーは基本的に一体的な利用が考えられると思うが、乗降場所の移設についてどのような議論がされているか。

⇒バスやタクシーの乗降場所の移設については、現在議論を進めている段階で、市民アンケートやシンポジウムで市民の意見を聴取しながら進めている。現在の交通量を考えると車線数は今の半分程度で問題ないと考えている。また、バスやタクシーの事業者とどういう運用ができるか議論を進めているところである。

9. まとめ

福山市では、福山駅周辺を福山市の「顔」として、また、備後圏域の玄関口として、平成29年3月に福山駅前再生協議会を開催し、以降「福山駅前再生ビジョン」及び「福山駅周辺デザイン計画」を策定し、「働く・住む・にぎわい」が一体となった福山駅前」を市民、事業者、行政が共有し、官民連携して福山駅周辺の再生に向け、様々な取組を行っている。取組の中でグリーンスローモビリティの実証実験は本市における福祉バス等の移動支援の今後の方向性について新たな可能性を感じた。また福山駅北ロスクエアの芝生化については福山市の花である「バラ」を芝生に設置したアーチ等にふんだんに使っており、花と芝生のコンビネーションが斬新で、天然芝の利用と管理の難しさはあるものの、改めてその駅前における景観の素晴らしさを実感した。

福山駅周辺地区まちなかウォークアブル推進事業により、福山駅周辺にウォークアブルエリアを設定し、官民が連携して、車両優先の空間から人を中心とした魅力ある空間づくりを推進しているが、これら福山駅周辺の再生に関する様々な取組は全てのフェーズで市民や民間事業者などから様々な意見を幅広く聴取する姿勢が強く感じられた。

調査事項報告

兵庫県姫路市

姫路駅北にぎわい交流広場の再整備と活用について

1. 駅前広場の再編について

整備前は、バス、タクシーや一般車がひしめき合っている状態で、一般車も駅のぎりぎりまで車を寄り付けていた。

平成20年 駅前広場の計画を変更し、交通機能を重視したレイアウトに形状を変更したが、市民アンケートによる意見募集の結果は、7割が良くないとの評価であった。

平成20年11月 様々な意見を集約するために関係する市民団体、交通事業者などで構成する「姫路駅北駅前広場整備推進会議」を設置

推進会議は、17回開催され、広場の西側に交通機能を集約して、東側にキャッスルガーデンや芝生広場などの環境空間を機能的に配置するとともに、駅前広場の機能を補完するため、立体都市計画制度により、交通広場を整備し、交通結節機能の向上の環境空間の確保を図れるレイアウトとなる。

整備後の環境空間には、姫路城を意識して城に多用される「石」、「木」、「鉄」といった素材を随所に使い、駅前広場には門をイメージした展望デッキ「キャッスルビュー」、姫路城の外堀をイメージした「キャッスルガーデン」、「大手前通り」には自然石舗装、ステージを備えた「芝生広場」などを配置している。

環境空間をたくさん取り、トランジットモール化や鉄道高架化のスペースの有効活用により、すっきりとした空間に生まれかわっている。

2. 姫路駅北にぎわい交流広場について

施設概要

社会実験を経て平成27年4月1日より正式稼働

地上部に5つの活用空間（貸出スペース）、地下部に2つの活用空間

（30㎡～165㎡）

活用空間の利用

イベント数は年間約400件

料金収入は年間500万円前後

コロナ禍では、利用件数が減少したものの、今年度は増加中である。

正式稼働までの経緯

平成24年4月に「姫路駅前広場活用連絡会」から「姫路駅前広場活用協議会」に名称

を変更し、利活用に向けた検討、社会実験を実施。

→200近いイベントが行われて、正式稼働に向けたルールづくり、効果検証が進められた。

活用社会実験（チャレンジ駅前おもてなし）

- ・結婚式
- ・大学とコラボ（学生によるファッションショー） など

3. にぎわい創出による成果と課題

・成果

広場を介した地域との連携

周辺商業施設間での連携が生まれ、イベントを実施している。

（JR駅ビル、地下街、百貨店、商店街、交通事業者等）

イベント

てるてる坊主展（近隣の幼稚園等との連携）

駅前ハロウィン（市立高校との連携）

ガーデンクリスマス（近隣商業施設との連携）

広場の集客性×多様な利用方法×様々なイベントのアプローチ→にぎわいの創出

・課題

収支のバランス（安価な利用料設定）

※管理経費約6,000万円 運営経費約2,000万円

利用料収入約500万円

イベントの質（自己完結型イベント）

近隣（商業施設・学習塾等）からの音量のクレーム

多数の無許可の路上ライブに対するクレーム

・今後の展開

適切な管理運営方法の導入（指定管理者制度等）

大手前通り（ほこみち）との一体的管理運営

→駅前広場を核としたエリアマネジメントの実現

4. 大手前通りエリア価値向上の取組みについて

・経緯 車線減少+歩道拡幅（車から人へ）

大手前通りは姫路駅と世界遺産（姫路城）結ぶメインストリームである。

昭和30年に大手前通りが完成、その後昭和63年シンボルロード整備事業を経て令和2年に再整備事業が完了。

また、駅前のトランジットモール化や、駅前広場再整備も実施

→駅周辺を中心に不動産価値が上昇（大きい所で約2倍の上昇）

- ・沿道への機能誘導+地先の一体利用

不動産価値は上昇したものの、駅前の滞留（にぎわい）は大手前通りに波及しなかった。（観光客は駅を降りると城にまっすぐ向かって大手前通りの東西方向に大小15ある商店街への動線が生まれていない。）

現状

人通りが少ない。

沿道ビルが金融機関、銀行、学校等が多い

（1階が通りに開かれている建物が少ない。）

将来

飲食店、物販店、ギャラリー、カフェ等通りに開かれた用途に1階を変えていく。

かつ、それぞれのお店が目の前の歩道を一体的に使っていくことでにぎわいが通りに滲み出していく。（シャンゼリゼ通りをめざしたい。）

社会実験

沿道の事業者、協議会が主体となって令和元年度にマルシェを実施

通りに櫓を設置することで目線を変えてみる。

スローモビリティの試行

マルシェ後の令和2年度は通りに人がいなくなったため、通りを日常使いしてもえるよう、休憩できる構造物を設置する社会実験を実施するなど試行錯誤しながら効果測定を継続している。

- ・ほこみち制度の指定について

道路法の改正により創設された歩行者利便性増進道路制度（通称：ほこみち制度）を大手前通りで活用するため、全国で初めて歩行者利便性増進道路の指定を行った。

ほこみち制度の活用は基本的に沿道の事業者等が自主的、主体的に行っていくが、大手前通り独自のルールを作り、一体的な利用に魅力を感じて賛同してもらえるような沿道ガイドラインの検討を進めていきたい。

ウォークブル推進計画について

5. 計画の概要

- ・目的

「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの形成

（街に選択多様性をつくり、豊かな生活シーンを生む）

- ・期待される効果

歩行主体の生活促進による健康寿命の延伸と医療費削減

中心市街地での目的地の選択多様性の創出及び人々の回遊によるエリア価値の向上と税収増加

安全安心で快適な歩行空間の確保による外出意欲の向上

・ 中心市街地の課題・方針・取組

中心部に回遊行動が発生しにくいという課題に対しては、街に出かける動機をつくるという方針でリノベーションまちづくり等に取り組む

幹線道路の内側には、自動車の通過交通が多いという課題に対しては、心地よい歩行環境をつくるという方針で、質の高い景観形成等に取り組む。

中心部の移動が圧倒的に南北方向が多いという課題に対しては、道中の出会いの機会をつくるという方針で、公共空間利活用の仕組みに取り組む。

・ 公共空間利活用の仕組みについて

①歩車共存と通行止めの道路活用方法が選択可能

②活用団体の拡充（特定団体だけでなく、個人や任意の団体でも道路を活用できる。）

→効果

- ・ 沿道用途が公共空間に滲み出る（賑わいの増幅、店舗のオープン化）
- ・ ウィズコロナ、アフターコロナの対応（密対策）
- ・ 市民意識の改革（道路は賑わいを生む場、自分たちが使えるもの）

・ 計画区域及び展開イメージ

3つの区域と3つの時間軸で段階的にウォークブルなまちづくりを展開

短期 1～2年 3ヶ所

中期 3～5年 3ヶ所+α

長期 6～10年 10ヶ所

6. 計画の具体的な取組について

・ 公共空間利活用について取り組んでいること

庁内組織体制の構築（ワンストップ窓口）

車と歩行者が共存した沿道活用（駅西地区での社会実験）

車両通行止めによる道路活用（白鷺町での社会実験）

・ 沿道活用型の社会実験（駅西エリア）

道路に狭窄部を設けて、イスやテーブルを配置し安全面や効果検証をする社会実験だったが、警察協議の結果、安全性が確保できないという理由で道路使用不許可となり社会実験は中止

・ 交通制御型（通行止め）の社会実験（中ノ門筋エリア、白鷺町）

普段は殆ど人通りの無いところだが、社会実験を実施した3日間は土日は2千人から3千人程度の人出があり、出店売上も一定あった。

関係者のメリットとしては、自治会（住民）については、通過交通がなくなり、住民の交流機会が生まれたこと。また、民間事業者はお店のPRや事業者同士の繋がりが生まれたこと。観光客については新たな店舗の発見等が考えられる。

今後の取組としては、社会実験を通じて、前後の立ち寄りが発生しており、滞在時間や回遊性の増加に寄与することが分かったことや、通行止めによる道路利活用の条件や申請方法、注意点が把握できたことにより、公共空間利活用の仕組みづくりに反映し、令和5年度より市民・事業者が通行止めによる利活用ができるようにする。

・駅前広場活用の社会実験

姫路駅北駅前広場にベンチやハイカウンターを設置してくつろぎ空間を創出し、人の流れにどのような効果があるのか検証

7. 姫路市ウォーカブル推進計画の評価について

国土交通省で創設された「まちづくりアワード」に応募

応募することで、注目され、市民の皆様にウォーカブルの取組に興味を持ってもらいたかった。

国土交通省の方針とマッチし、全国的にも優れた取組と判断されて、令和4年度 まちづくりアワード 国土交通省大臣賞を受賞。

まずは、道路を利活用していきたい。主体は民間事業者や市民となるが、利活用しやすいよう行政が今後も仕組みづくりを進めていきたい。

8. 全体的な予算について

社会資本整備総合交付金→都市再生整備計画事業→まちなかウォーカブル推進事業による補助金を活用。

社会実験の実施等が補助対象となった。(補助率 50%)

大手前通りの社会実験 年2, 000万円×4年=8, 000万円

ウォーカブルの取組 年1, 000万円×3年=3, 000万円

9. 質疑応答

・全体的な予算額について

⇒社会実験の事業費は年間約1, 000万円で現在3年目なので総事業費は3, 000万円である。大手前通りエリア等魅力向上推進事業に含まれている大手前通り活用の事業費については、年間1, 700万円～2, 000万円で現在4年目なので、総事業費は8, 000万円弱となっている。国費率はどちらも50%である。

・姫路駅前の整備について、他の駅周辺で整備してほしいという要望はあるか

⇒ウォーカブル推進事業については、人口が減っていく中で、都市の力を最大限に引き出すために核となる「まちなか」を元気にさせて、段階的に周辺に広げていくことを考えている。ウォーカブル推進計画においても、時間軸と区域を定めており、まずは、短期の検証区域で社会実験を行い、次に重点区域として姫路城と姫路駅を結ぶ辺りを重点的に進め、それらの

実績を積んでから駅周辺に拡げる予定である。姫路市では、市内の鉄道駅の駅前広場等の整備は順次行っており、ウォークブル中心に進めてはいるが、まちづくりとしては、周辺の地域もまちづくりの活動を進めているところである。

・観光客は姫路城へのメインストリートしか歩かないことについて住民からの意見はあるのか

⇒観光客が城を見たら満足してまっすぐ帰ってしまい、滞在型でないことが問題点となっている。大手前通りの東西には大小様々な商店街があり、商店街の方からは、観光客を呼び込みたいという声があるが、城の観光客をどうやって商店街に誘導するかが課題である。情報発信など様々な取組を行っているが、難しい面もある。また、市が大手前通りに集中的に投資していることに対して、不満の声もある。

・姫路城周辺にのみ観光客が集中していることへの対応策について

⇒現在実施しているウォークブルの取組で、商店街や地域の自治会が主体的に公共空間を使いながら、様々なイベントを実施し、それが目的地を作っていくこととなる。そういった情報を発信することで徐々に回遊に繋がっていくものと考えている。ウォークブルに力を入れながら、地域主体で行政も一緒になって進めていきたい。

・御市では、大手前通りや姫路駅に対して選択と集中が行われている。行政の予算が散逸することを避けるため、一定の選択と集中は必要と考えるが、高石市には主要駅が3つあり、いずれかの駅に選択と集中を行うと他の地域からの不満が出てくると思われる。御市のような広大な市でも同様の状況が発生しているのか。

⇒姫路市は確かに市域が広く、各ブロックの地域づくり協議会があるが、副核と位置付けられている地域からも姫路駅ばかりだという声はある。都市の力を上げていくためには、「まちなか(姫路駅周辺)」が第一歩となり、最も投資していることは否めないが、一方で周辺の駅にもそれぞれの駅に特色があり、各駅の課題を整理して順次整備を行っている。

・姫路駅を通勤・通学で使われる方の駐輪場について

⇒駅周辺には駐輪場が数多くあり、大手前通りなどには路上駐輪禁止区域を設定している。違法駐輪のパトロールは、現在も建設部局で実施しているので、路上駐輪は少なくなった。

・高石駅前にはゴミの問題がある。姫路駅前にはゴミが少なくとてもきれいだったが、どのような工夫をしているのか

⇒大手前通りについては、ほこみちの占有者が日常の維持管理をしており、日常の維持管理は占有の大前提で、そのことにより占有料の9割を減額している。また、シルバーやグリーンバード(ゴミ拾いボランティアのNPO)も清掃してくれている。駅前広場については、管理業務

で委託している清掃業者が1日6～7回巡回清掃している。

・御市は元々緑が多いと思われるが、更に駅前広場を芝生化したことについて

⇒整備推進会議の中で様々な方を交えて議論し、人中心の空間にするという大前提のもと、滞留空間、環境空間を増やすという方向性から、芝生化の最終レイアウトが作られた。

・駅前広場の芝生は、全て養生期間もある天然芝になっている。人工芝の検討や天然芝の管理運営について

⇒人工芝か天然芝かについては、推進会議等では、人工芝はダメで天然芝だという議論になり天然芝に決まった。平成26年7月に芝生広場がオープンした際、当初は柵等なくフルオープンだった。広場では自転車は原則押し歩きだが、実際は自転車に乗ったまま芝生の上を往来したため、半年も経たずに全て枯れてしまった。張替時には、土壌改良と散水スプリンクラーを設置し、自動で散水されるようになったことと囲いをしたことにより、基本的には枯れなくなった。冬場にはどうしても芝生が弱るので、イベント開催時、基本的にはライブの観覧場所として自由に入ってもらうが、その時以外には開放していない。7月～10月の芝生が元気な時期は、週末を中心に自由に入ってもらっている。最初は高麗芝を張っていたが、すごく弱かったので、現在はエルトロとティフトンに張り替えている。定期的に開放しているが、芝生の保全とのバランスが非常に重要である。芝刈り、雑草抜きなどの維持管理は造園業者に委託してやってもらっている。

・姫路駅北駅前広場の経費について、管理経費6,000万円の内訳で多くを占めているのはどのような経費か。

⇒清掃と警備といった一般的な管理業務が約2,000万円、エスカレーター及びエレベーター等の昇降機の保守委託料が1千数百万円となっており、この二つが大きいところで、その他としては、造園業者への委託料が2～300万円、電気代が月7～80万円となっている。

4.まとめ

姫路駅北にぎわい交流広場は、協議会からの意見を踏まえ、様々な社会実験も経た上で、平成27年度から正式稼働している。駅前の大きなスペースに大小7ヶ所の活用空間を配置し、にぎわい創出に寄与していたが、収支のバランスやイベントの質の問題等課題もある。また、現場視察ではウッドデッキ老朽化の問題もあったため、本市においてイベントスペース等の設置を検討する際の参考になった。

大手前通りエリアについては、車線を減少し、歩道を拡幅する再整備を実施し、トランジットモール化や駅前広場の再整備と合わせ、不動産価値は上昇したが、駅前広場のにぎわいが沿道に波及していないという問題点があった。マルシェやスローモビリティなど社会実験による試行錯誤をしながら効果測定を継続し、令和2年度にはほこみち制度の指定を受けてい

る。姫路市においては、今後沿道ガイドラインの検討を進めて、大手前通りエリアの更なる魅力向上をめざしている。本市においても駅前のみならず、沿道の魅力向上の手法として非常に参考となった。

ウォークブル推進計画については、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの形成を目的としている。現状分析による様々な課題とそれに対する方針及び取組を実施するために短期・中期・長期といった時間軸とそれぞれの区域を設定し、中心部から周辺部へと広がりをもった計画となっている。また、公共空間利活用の仕組みづくりとして、様々な社会実験を実施し、社会実験を通じて新たな気づきを得ている。今後高石市においてウォークブルなまちづくりを検討する際には、これらの社会実験を好事例として参考にしたい。