

加古川駅周辺再整備基本方針

令和7年8月

加古川市

目 次

第1章 加古川駅周辺再整備基本方針について	1
1-1. 加古川駅周辺再整備基本方針に係る背景と目的.....	1
1-2. 再整備基本方針の対象区域.....	2
1-3. 上位計画等の位置づけ	3
1-4. 社会動向.....	7
第2章 現状と課題、市民ニーズ	13
2-1. 地域の現状.....	13
2-2. 市民の思い・ニーズの把握	26
2-3. 本市の政策課題.....	40
2-4. 課題・市民ニーズ等の整理	43
第3章 再整備で目指すまちの将来像.....	46
3-1. まちづくりの方向性	46
3-2. コンセプト・導入機能の考え方	53
3-3. 再整備検討エリアの将来像	57
第4章 今後の進め方	72
4-1. 今後の進め方.....	72
4-2. さいごに.....	73

第1章 加古川駅周辺再整備基本方針について

1-1. 加古川駅周辺再整備基本方針に係る背景と目的

兵庫県南部に位置する本市は、県内最大の河川「加古川」と播磨平野などの雄大な自然や多くの歴史的な神社仏閣があり、瀬戸内の穏やかな気候と交通網を活かした、利便性の高い生活環境を有する京阪神のベッドタウンとして発展してきました。

本市の都心である JR 加古川駅周辺地区（以下「加古川駅周辺」という。）においては、東播磨都市圏の核として、にぎわいのある魅力的な都市空間を形成するため、交通の利便性や保健・医療機能の充実した環境を生かしながら、商業や行政などの都市機能の集積や都心居住を推進するとともに、土地利用の高度化を図ることとしています。

これまでも JR 山陽本線の連続立体交差事業をはじめ、駅南北の土地区画整理事業や駅前広場の整備を行うとともに、「ウェルネージかこがわ」や「加古川中央市民病院」など保健・医療機能の拠点整備が行われています。

しかしながら、駅南地区では、過去に市街地再開発事業で整備されたカピル 21 ビル、サンライズ加古川ビルが社会情勢の変化や施設の老朽化などにより低未利用区画が増加傾向にあり、形態や機能面において今日的なニーズとの不整合が生まれ、今後、老朽化・陳腐化が進行するに伴い、施設の集客力、ひいては中心市街地全体の魅力低下などが懸念されます。

また、駅北地区では、市所有地や民間の土地も含め、駐車場など低未利用地が散見し適切な高度利用が図られていないことなど、駅前の優れた立地にも関わらず駅南地区・駅北地区ともにまちとしての魅力の低下、にぎわい不足が課題となっています。

このことから、本市の顔である駅前において魅力ある都市空間の形成に向けて、「JR 加古川駅周辺まちづくり（案）」「加古川駅周辺エリアビジョン（案）」を策定・公表し、地権者や「加古川駅周辺まちづくり検討会」の有識者、関係機関などの方々と今後の加古川駅周辺のまちづくりを議論してきたところです。今後、再整備を具体化していくにあたっては、これらの構想・議論を踏まえ、「加古川駅周辺再整備基本方針（以下「本方針」という。）」を策定し、地権者や関係機関、周辺商店街など地域の方々と連携を図るとともに、多くの市民の皆さんからの理解・共感を得ることが重要であることから、本方針を公表するものです。

今後は本方針のもと、加古川駅周辺における再整備の具体化に向けて、施設計画や駅前広場の再編、それらの事業手法と事業スケジュール、そして持続可能な管理運営などを検討するとともに、駅前を核とした加古川駅周辺で目指す加古川市らしいまちづくりのあり方も含めて「加古川駅周辺再整備基本計画」（以下「基本計画」という。）の策定に関する検討を進めます。

1-2. 再整備基本方針の対象区域

本方針の対象区域は、加古川駅周辺エリアビジョン（案）におけるエリアをもとに、加古川駅を中心に駅南エリアや駅北エリア、駅東エリア、駅南西エリア、加古川駅から河川敷をつなぐ商業施設エリアとかわまちエリアを含む区域とします。

本方針の対象区域のうち、駅前における都市空間の形成に向けて優先的に再整備を検討していくべきエリアを「再整備検討エリア」に位置づけます。また、駅南エリアを、再整備の中心として駅前広場と再開発施設の一体的な再開発事業について検討していくべき区域として「市街地再開発事業の検討区域」に位置づけます。

※各区域・エリアに関する詳細な説明は、第3章に記載します。

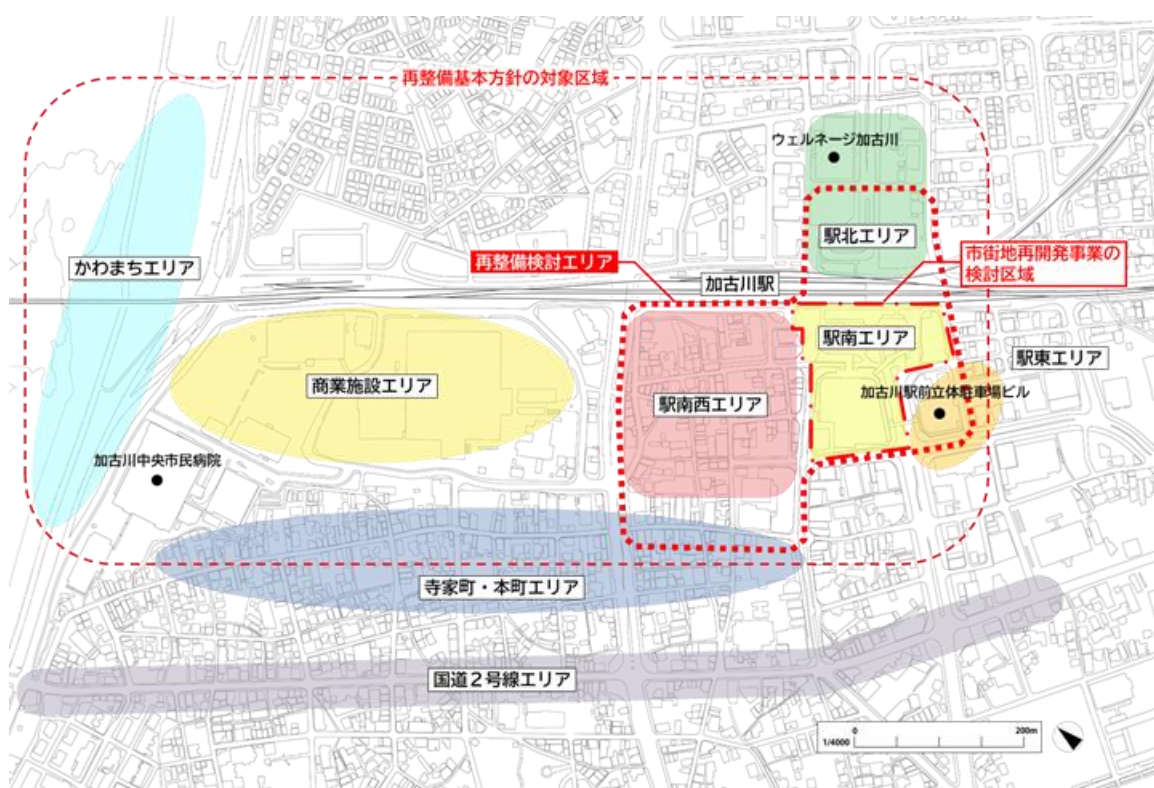


図 1-1 再整備基本方針の対象区域

1-3. 上位計画等の位置づけ

(1) 上位計画・関連計画との関係

本方針は、「東播磨地域都市計画区域マスタープラン」「加古川市総合計画」「加古川市都市計画マスタープラン」「加古川市立地適正化計画」を上位計画とし、「JR 加古川駅周辺まちづくり（案）」「加古川駅周辺エリアビジョン（案）」の考え方を参照・反映して定めるものです。そのほか、本市関連計画などとの整合を図ります。

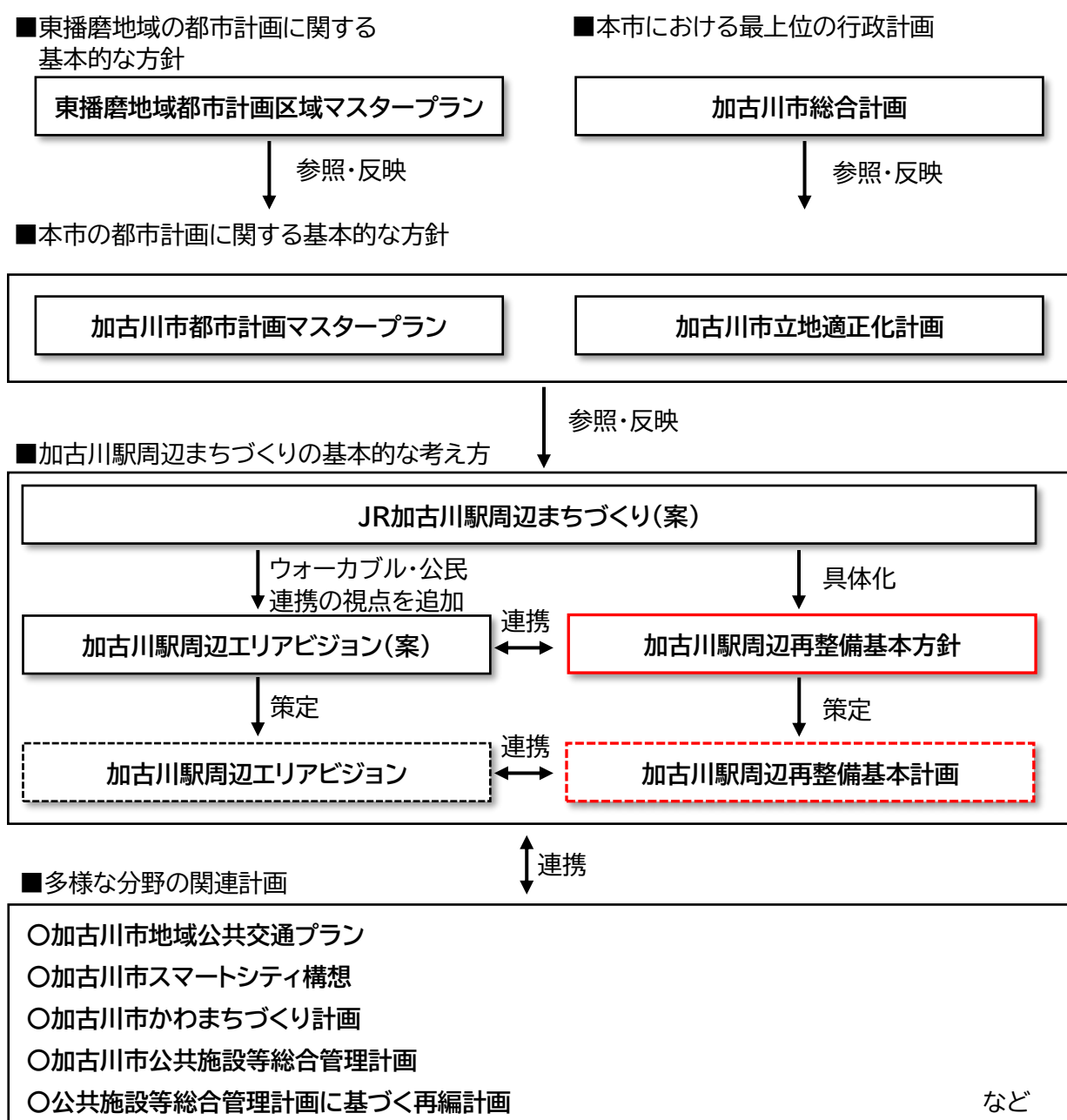


図 1-2 上位計画・関連計画との関係

(2) 上位計画・関連計画における位置づけ

主な上位計画・関連計画における加古川駅周辺に関する記載及び位置づけは以下のとおりです。

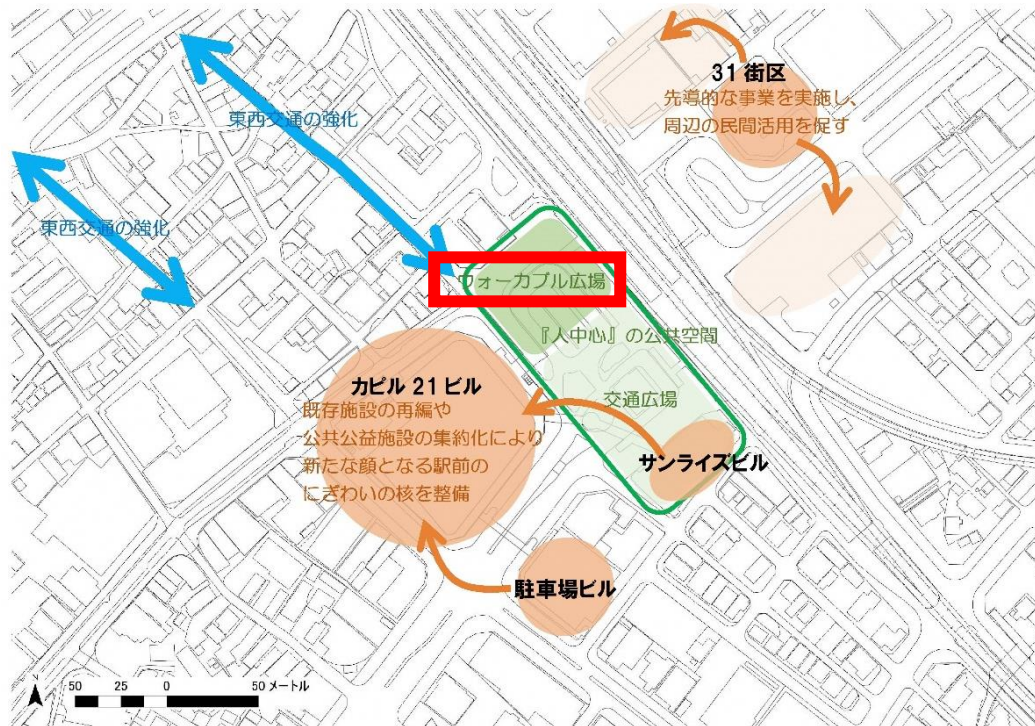
計画名	概要
東播磨地域都市計画区域マスタープラン (令和3年3月 兵庫県)	加古川駅周辺においては、<u>都市型地域都市機能集積地区</u>として位置づけ、地域全体を対象とした、<u>行政、商業・業務、医療、芸術・文化等の複合的な都市機能の集積</u>を図る。
加古川市総合計画 (令和3年3月 加古川市)	- 持続可能なまちづくりを進めるため、居住機能や医療・福祉・商業、公共交通等の<u>様々な都市機能の適切な誘導と集積により、集約型都市構造への転換</u>を進めます。また、都心・副都心における<u>多様な都市機能の効果的な誘導と集積、面的整備事業の推進による魅力的な都市空間の形成</u>を図るとともに、地域拠点における都市機能の確保を図ります。 - 都心や副都心においては、既存の都市基盤を生かしつつ、<u>商業・業務、医療・福祉、居住などの都市機能の誘導と集積、土地の高度利用の促進</u>など、<u>地域の活性化</u>を図り、その拠点性を高めます。
加古川市都市計画マスタープラン (令和5年4月 加古川市)	- 加古川駅周辺は<u>都市機能の誘導・集積を進めるとともに、加古川河川敷と一体となった居心地が良く歩きたくなる、にぎわいある都心の形成</u>を目指します。 - 都心である加古川駅周辺は、<u>ウォーカブル都市の推進を目指し、居心地の良い都市空間の創出</u>に向けた取組を進めます。
加古川市立地適正化計画 (令和5年4月 加古川市)	- 加古川駅周辺（都心）を、<u>都市機能誘導区域（高次都市機能誘導型）</u>に位置づけている。駅を中心に広がる<u>既存都市機能や未利用地を官民の連携により活用し、東播磨地域の核・玄関口としてふさわしい、魅力と活力にあふれる都心</u>を目指す。 - 加古川駅周辺では、<u>公的機能の移転・集約を含む再開発事業を検討し、都心としての基盤整備と機能強化</u>に取り組めます。
加古川市公共施設等総合管理計画 (平成29年2月 加古川市)	- 公共施設等の更新や配置に関する全体的な方針や考え方を取りまとめた計画であり、「統廃合・複合化」の推進、「長寿命化」の推進、「行政改革の取組との連携」の3点を基本方針に位置づけている。 - 令和8年度までに公共施設の延べ床面積を6.0%（約4.1万平方メートル）削減することを数値目標としている。

(3) 加古川駅周辺におけるまちづくりの基本的な考え方

■ J R 加古川駅周辺まちづくり（案）

加古川駅周辺における整備の基本的な考え方

- 老朽化した建物や低未利用地の高度利用
- 加古川駅周辺での人中心の空間（みんなのひろば）の整備
- 駅前交通広場の再編（交通空間の縮小）
- ベルデモール（商店街）等のウォーカブル軸への切り替え（歩行者優先、専用）



■加古川駅周辺エリアビジョン（案）

○エリアコンセプト

通過型から滞在・体験型へ ～ 加古川駅周辺で新しい住み方・ 遊び方・働き方を楽しもう ～

- 例1** 「かわまちづくり」によって、自然と遊びを身近に感じる「えきまち空間」を創出。家族や友人などと一緒に大切な時間を過ごすことができます。
- 例2** 図書館や市民会館などを整備することで、文化・知の交流拠点を創造。非日常、異空間が体験でき、居心地の良いサードプレイスを目指します。
- 例3** 駅前広場や既存の公園、空き店舗などをリノベーション。ここでしか得られない体験・コンテンツを創出。

○エリアコンセプトの実現に向けて（基本方針）

人中心の 空間づくり

- 市民・来訪者に新たな交流・体験を通じた「良質な都市空間を楽しむ日常」と「暮らしやすいまち」を創出します。
 - ・ 車中心から人中心のまちづくりへ
 - ・ 地域の暮らしを豊かにする空間づくりとその活用
 - ・ 居心地の良い「サードプレイス」

エリアの価値 向上と公民連携

- 敷地単位ではなくエリアの価値向上を目指します。
 - ・ 質の高い公共投資による質の高い民間投資の呼び込み
 - ・ 官民が所有する低未利用な施設や空間を活用した持続可能なエリアマネジメントの確立
 - ・ 公共サービスの受益最大化を図る公民連携のまちづくり（※）の推進

ハードとソフト の連携

- 「つくる」と「つかう」を融合したまちづくりを進めます。
 - ・ 個別具体的な活用ニーズを基に、新たな公共施設や駅前広場等の様々な公共空間の規模や用途などを検討
 - ・ 仮説の検証と同時に、計画へのフィードバックにつなげる社会実験を実施

※公民連携のまちづくりとは、地域が抱える課題を行政と民間事業者等が適切な役割分担・連携をしながら、地域課題の解決、地域の利便性向上を目指し、公共サービスの提供及び最大化を図ることをいいます（公共サービス≠行政サービス）。

1-4. 社会動向

(1) 居心地が良く歩きたくなるまちなか

現在、人口減少や少子高齢化が進み、商店街のシャッター街化などによる地域の活力の低下が懸念される中、都市の魅力を向上させ、まちなかににぎわいを創出することが、多くの都市に共通して求められています。

国土交通省では「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」により、市町村がまちなかにおける交流・滞在空間の創出に向けた官民の取組をまちづくり計画に位置づけることができることとし、こうした地域の取組に対して、法律・予算・税制のパッケージによる支援を行うことで、「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりを促進し、魅力的なまちづくりを推進しています。

本市は、このまちづくりの方向性に賛同する自治体「ウォーカブル推進都市」です。加古川駅周辺においても「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の実現、エリア価値の向上へ向けて、駅前広場などの公共空間を活用した様々な取組を進めているところであり、駅前空間を起点とした加古川駅周辺において、良質な都市空間を楽しむ日常づくり、回遊性の向上、にぎわい創出を目指しています。



図 1-3 「居心地が良く歩きたくなるまちなか」のイメージ図 (出典：国土交通省)

(2) 市街地整備2.0

人口減少、高齢化が進展する中、昭和期に整備されたものを中心として都市基盤や建築物が老朽化・陳腐化するとともに、空き地・空き家の発生・増加による都市のスポンジ化が進行し、地方都市では、都市機能の流出に伴う地域活力の減退などが危惧されています。また、成長社会から成熟社会への移行に伴い、価値観・ライフスタイルも、生活の質（Quality of Life）が重要視されるようになる等、多様化しています。

このような市街地整備をとりまく環境の大きな変化から、求められる市街地のあり方が「機能純化」を基礎とした「合理的な市街地」から、「様々なアクティビティが展開される、持続可能で多様性に富んだ市街地」へと大きく変化しています。

今後の市街地整備の進め方は、『行政が中心となって公共空間確保・宅地の整形化・建物の不燃共同化を大規模に志向した開発』から、『「公民連携」で「ビジョンを共有」し、「多様な手法・取組」を組み合わせ、「エリアの価値と持続可能性を高める複合的更新」』（市街地整備2.0）へと大きく転換を図る必要があります。

本市においても、「加古川駅周辺エリアビジョン（案）」を策定し、関係するステークホルダーや市民、事業者などが1つの方向を目指していくための「ビジョンと目標」を示しつつ、公民連携のまちづくりによるエリア価値の向上や社会実験などによる各計画への反映など、持続可能なまちづくりを進めています。

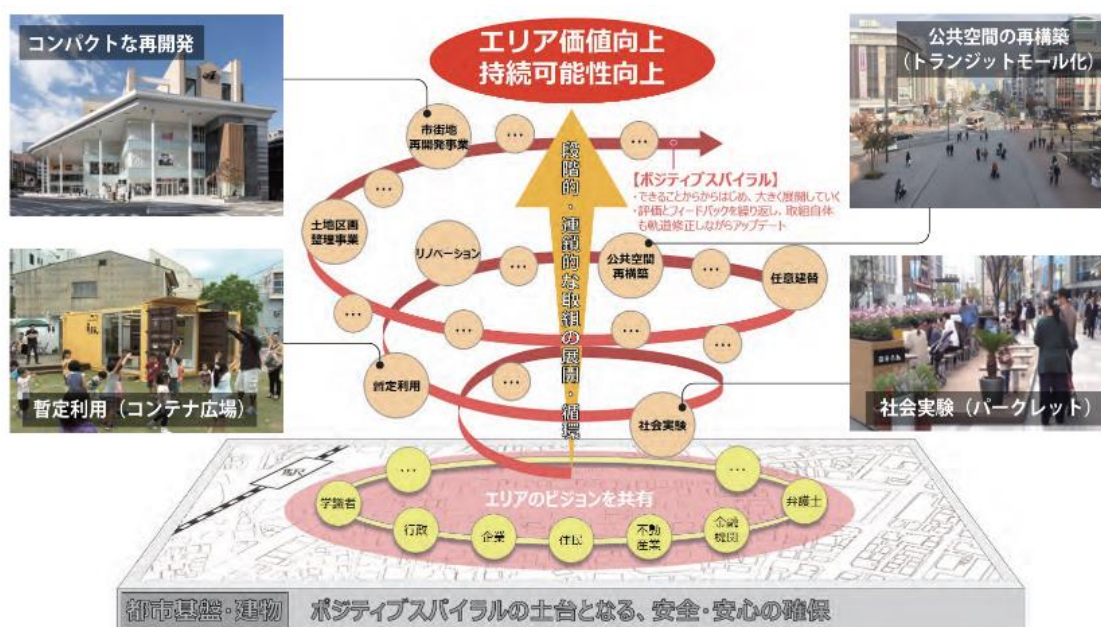


図1-4 ポジティブスパイラルのイメージ（出典：国土交通省）

(3) ウェルビーイング

人口減少や経済成長の停滞を背景に、これまでの「物質的な豊かさ」から「生活の質」や「心の豊かさ」を重視する価値観への転換が進んでいます。また、経済成長が必ずしも生活満足度や幸福感につながらないことが明らかになってきていることから、ウェルビーイングの重要性が高まっています。

デジタル庁が進めている「デジタル田園都市国家構想」では、「心ゆたかな暮らし」と「持続可能な環境・社会・経済」の実現を目指すなか、構想における指標として「地域幸福度（Well-Being）指標」を正式採用するなど、国としてもウェルビーイングの向上を推進しています。また、全国の自治体でもウェルビーイングを政策デザインに活かす方法が進められています。

本市では、市の最上位計画である総合計画において、将来の都市像として「夢と希望を描き 幸せを実感できるまち 加古川」を掲げており、この都市像の実現に向けて、「地域幸福度（Well-Being）指標」を令和4年度から全国で先駆けて導入し、市民の皆さんの幸福感と相関の強い分野を分析しつつ、政策立案に役立てています。加古川駅周辺の再整備においても、特に幸福感と相関の強い因子を重視しながらウェルビーイングに資するまちづくりを進めていく必要があります。



図 1-5 デジタル田園都市国家構想の取組イメージ全体像（出典：デジタル庁）

(4) 公民連携

従来、まちづくりは行政が中心となり担ってきましたが、近年、市民・企業・NPO など民間主体によるまちづくりの取組が活発になり、まちづくりの新たな担い手としての民間主体の役割が拡大しつつあります。

一方、人口減少に伴う税収の減少、高齢化に伴う社会保障費の増大等により、行政の財政状況はひっ迫していることから、民間による自主的な取組の公的な側面に着目し、こうした取組を促進することが重要となっています。

平成 23 年 4 月に都市再生特別措置法が改正され、市町村と連携してまちづくりに取り組む団体を支援する制度や、道路空間を活用してにぎわいのあるまちづくりを実現する制度等ができました。これにより、民間主体でのまちづくりの取組を展開しやすくなり、行政にとっては民間主体の取組によるにぎわいの創出や公共施設等の整備・管理の負担軽減が期待されます。

「加古川駅周辺エリアビジョン（案）」においても、行政や民間事業者、市民が主体として連携する「公民連携」を志向するビジョンとして策定しており、再整備の具体化や将来的な持続可能なエリアマネジメントを進めるためにも公民連携で取り組んでいくことが重要と考えています。

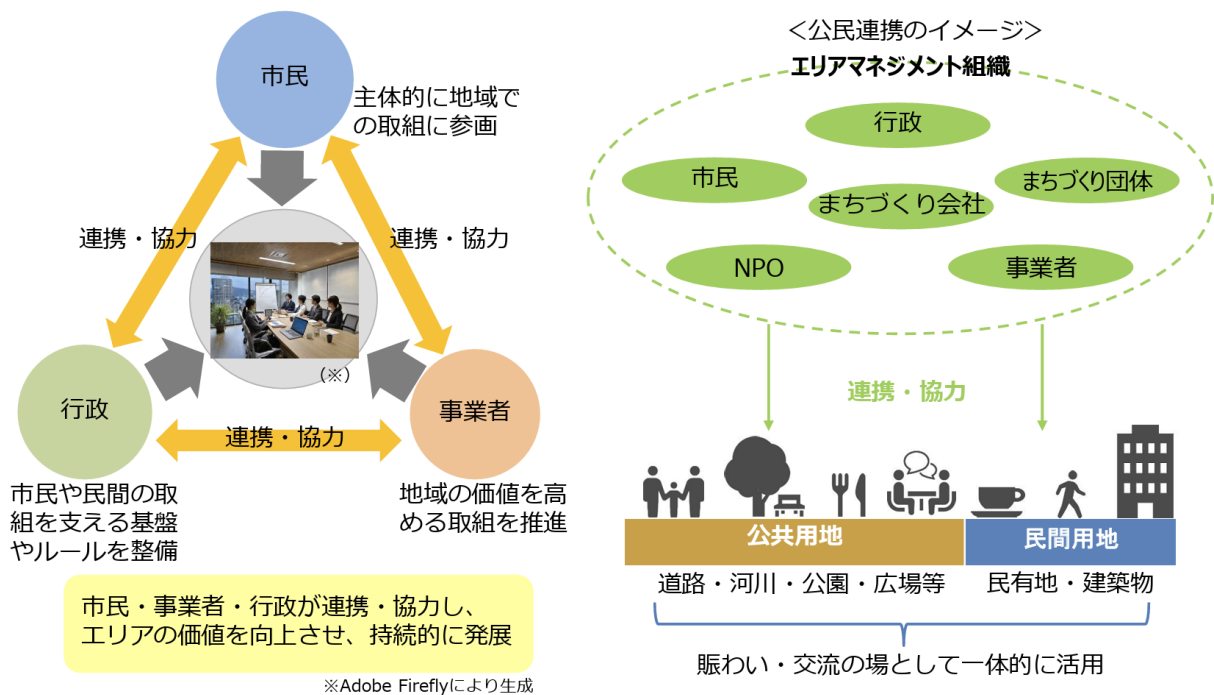


図 1-6 公民連携のイメージ（出典：加古川駅周辺エリアビジョン（案））

(5) 駅まち空間

人口減少や少子高齢化など都市の構造的課題に対応し、魅力あるまちづくりを進めるため、国土交通省では「コンパクト・プラス・ネットワーク」施策が進められており、その中心となる機能のひとつに、ネットワークを担う駅を核とした交通結節点があります。

都市基盤等の整備後数十年が経過し、社会情勢の変化等に伴い都市のあり方も変化してきていることも相まって、近年、大都市では著しい混雑等、地方都市では拠点としての機能低下等というように魅力あるまちづくりへの支障となるような事象が生じています。

交通結節“点”や周辺の施設を、それぞれ個別にとらえるのではなく、駅・駅前広場・周辺市街地を「駅まち空間」として一体的にとらえること、そして、様々な関係者が「まちを良くする」視点をもって連携し、駅まち空間を将来の魅力的なまちづくりの中核を担う場所とするための取組が重要となっており、国土交通省では駅まち空間の再構築の推進に向けて、『駅まちデザインの手引き』をまとめています。

加古川駅周辺においても駅まち空間の考え方を重視し、駅とまちの一体的なにぎわいのある魅力的な都市空間の形成が求められています。

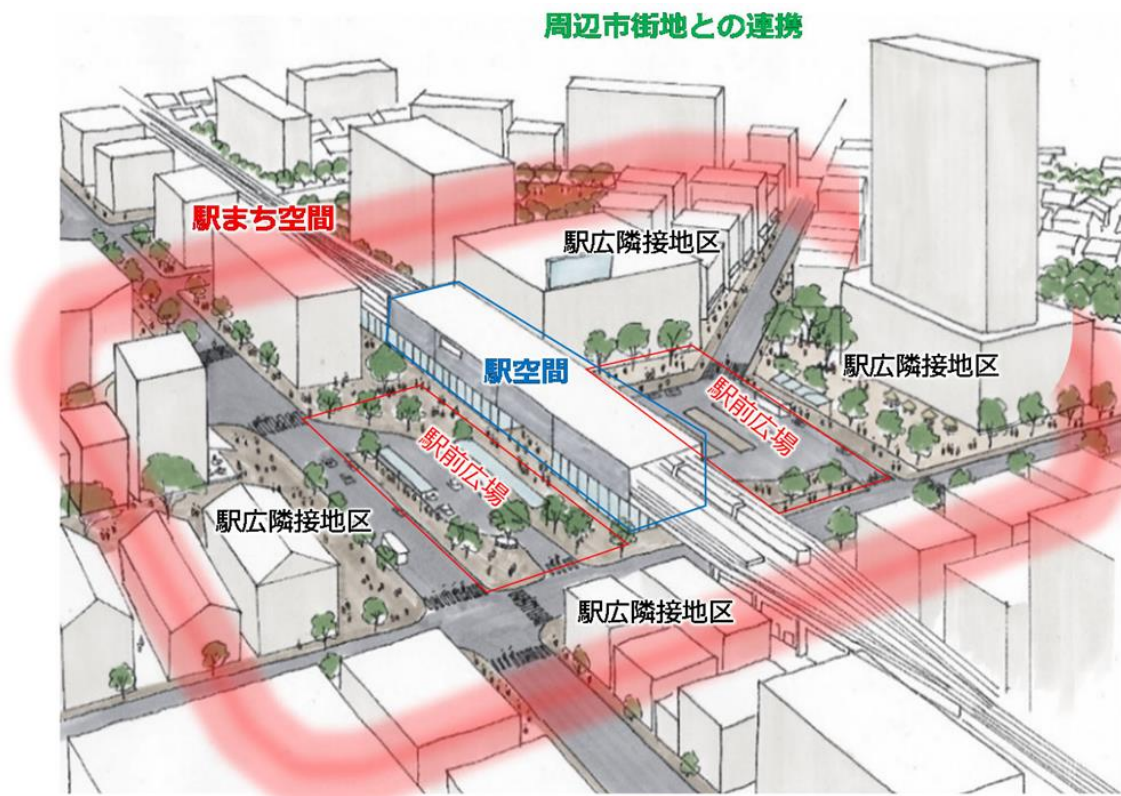


図 1-7 駅まち空間のイメージ（出典：国土交通省）

（６）防災まちづくり

近年、大震災や豪雨災害の頻発や発生リスクの増加を契機とした全国的な防災対策に対する一層の関心の高まりを踏まえ、まちづくりや建築物の整備に関しても防災性能の向上といった緊急的な政策課題への対応が求められています。例えば、今後の大規模災害への備えとして、災害発生時に、津波や火災等から避難できる安全な場所、防災拠点等の確保が緊急の課題となっています。

本市においても、計画規模以上の大雨による洪水浸水、想定し得る最大の高潮による高潮被害などのリスクがあります。災害発災時の生命や地域コミュニティの確保に重点をおきつつ、防災・減災に向けたハード対策やソフト対策により、都市機能や居住地を維持しながら、都市の利便性を享受できるまちづくりを進める必要があります。

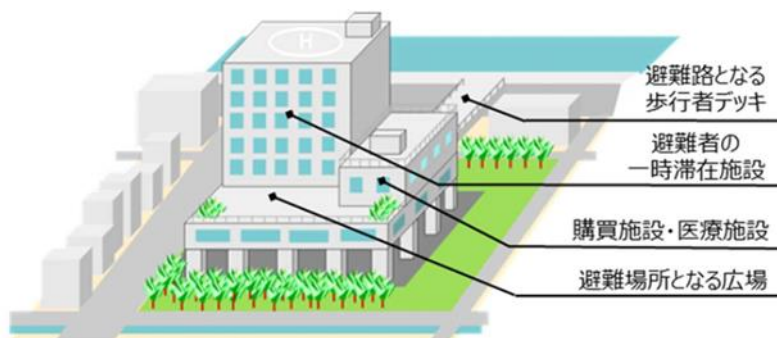


図 1-8 避難路・避難施設の一体的な整備のイメージ
(出典：国土交通省)

第2章 現状と課題、市民ニーズ

2-1. 地域の現状

(1) 人口推移

本市の人口は、平成 12（2000）年以降、横ばい傾向で推移し、平成 27（2015）年では 267,435 人になっています。また、推計によると今後は減少傾向に転じ、令和 27（2045）年には 205,743 人にまで減少することが推測されています。

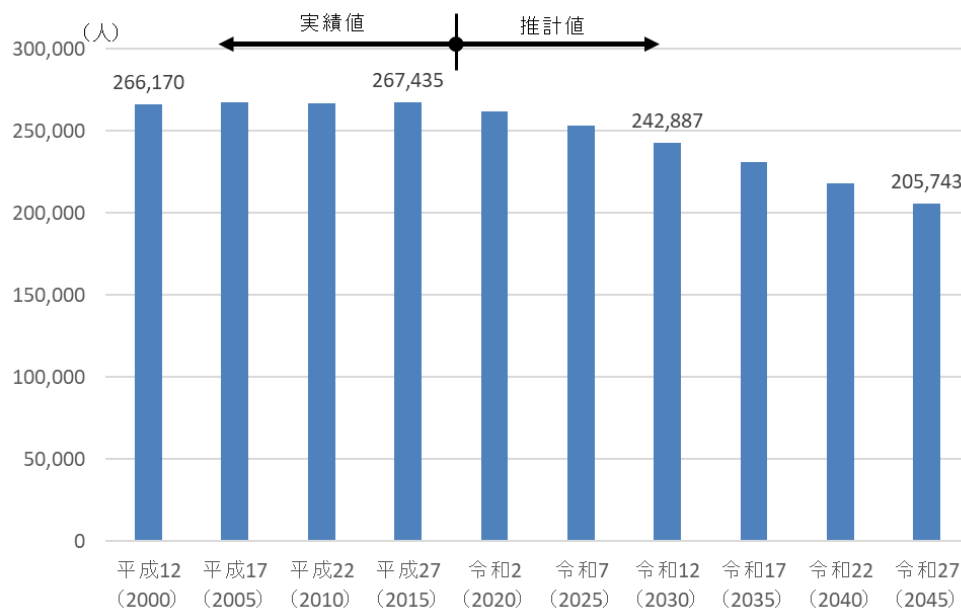


図 2-1 人口の推移

（出典：2015 以前 国勢調査 2020 以降：コーホート要因法※による推計値）

※コーホート要因法：男女別・5 歳階級別人口のまとまり（コーホート）について、出生、死亡、転入、転出の経年的な増減傾向を用いて将来人口を推計する方法。）

また、平成 27 年度から令和 2 年度の市全体の人口は減少していますが、加古川駅周辺の人口は増加していることが分かります。

■人口(人)

	加古川駅 半径 1 km	市全体
2015	20,338	267,435
2020	21,893	260,878
増加率	1.08	0.98

■世帯数(世帯)

	加古川駅 半径 1 km	市全体
2015	8,472	103,395
2020	9,497	107,075
増加率	1.12	1.04

図 2-2 加古川駅周辺と市全体の人口比較（出典：国勢調査）

(2) 人口構成

加古川駅周辺における年齢別の人口構成では、全国平均・加古川市平均と比較すると 10歳未満の子どもやその親世代と思われる30代・40代の比率が高いため、子育て世代が多いといえます。

一方で、20代の比率が加古川駅周辺、加古川市においても全国平均より少なくなっています。

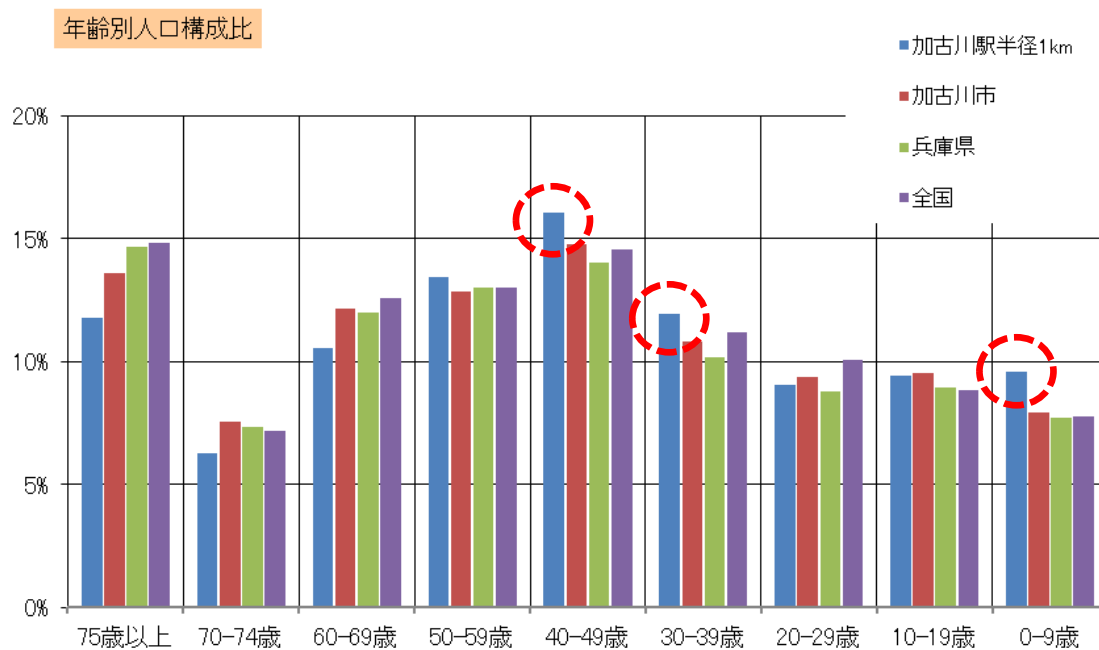


図 2-3 年齢別人口構成比（国勢調査）

(3) 交通体系

■公共交通網

加古川駅は、JR 神戸線と加古川線の 2 路線が接続する乗り換え拠点駅です。また、市内で唯一、JR 神戸線の新快速電車が停車する駅であり、大阪・神戸方面や姫路方面へのアクセスが非常に便利です。

路線バスについては、加古川駅を起点に市内各方面へバス路線網が整備されています。このように、加古川駅は広域からの利用者を受け入れる地域の中心的な交通結節点となっています。

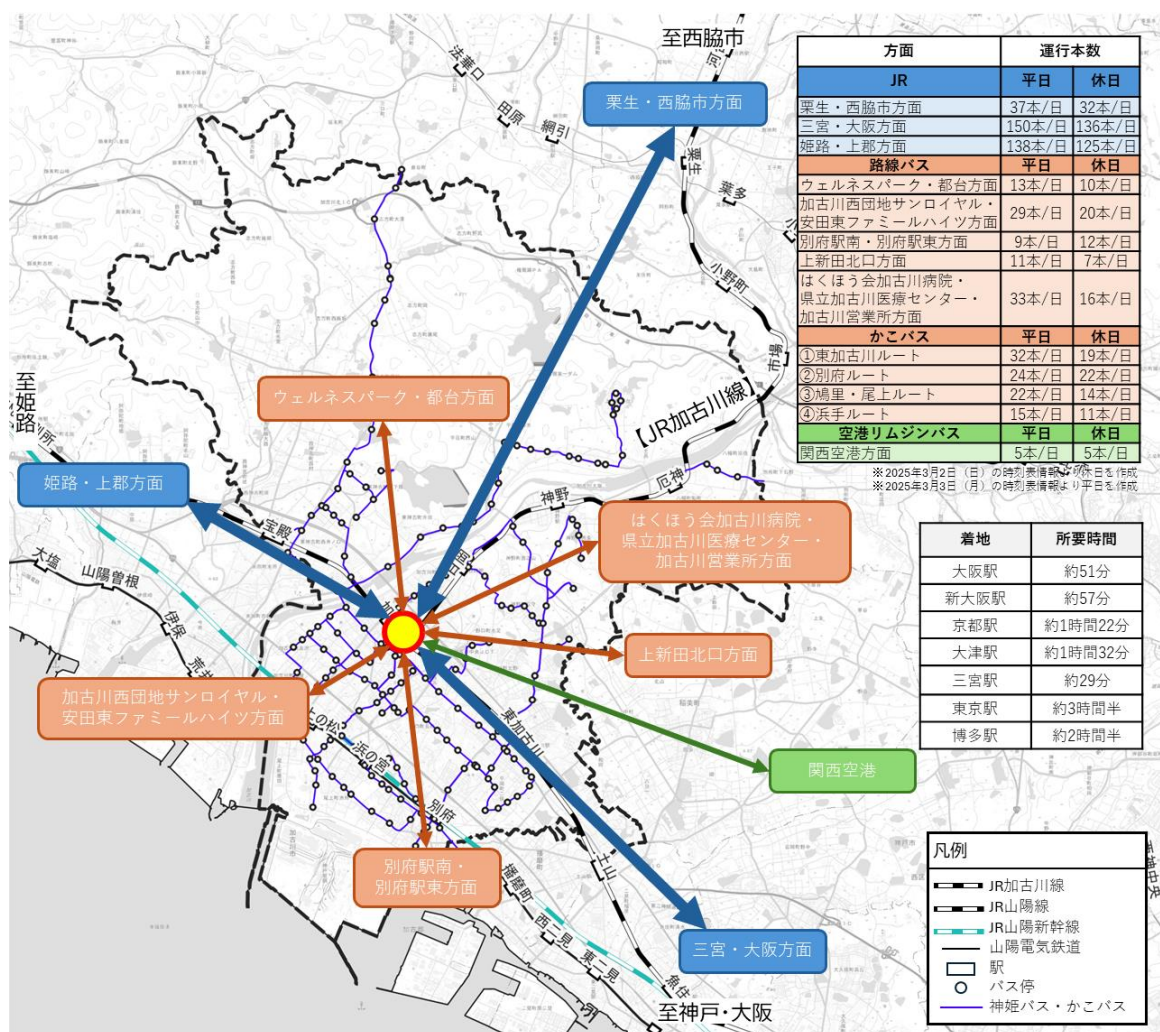


図 2-4 加古川駅の交通特性（JR・バス）

（出典：事業者ホームページの時刻表情報／地図出典：国土地理院地図を加工して作成）

(4) 来訪者の分析・特性

加古川駅周辺の来訪者推移や滞在時間、立ち寄る施設数などを把握することによって、課題整理や今後のまちづくりの方向性を見出すための参考データとします。

①加古川市内の来訪状況／加古川駅半径 500mの来訪者推移

加古川市内の来訪状況を見ると、市内で加古川駅周辺への来訪が最も多くなっています。また、2018 年以降の来訪者推移を見ると、平日平均、休日平均ともに 2020 年に減少し、それ以降横ばいの状況となっています。

加古川駅周辺は本市の都心として最も来訪が多いエリアでありながら、コロナ禍（2019 年）以前の来訪者数に至っていない状況です。

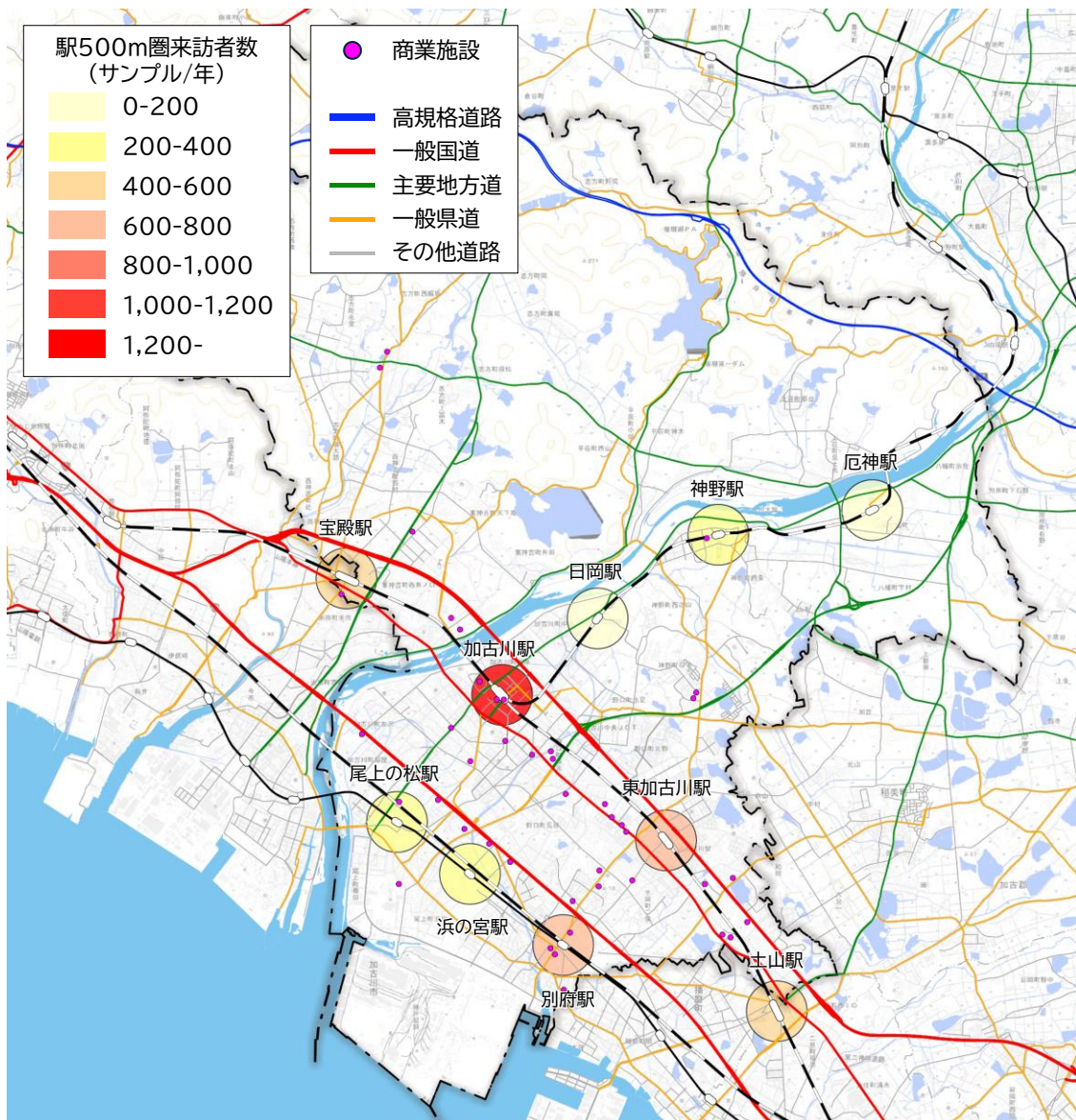


図 2-5 加古川市内の来訪状況

(地図出典：国土地理院地図を加工して作成)

データ提供：KDDI・技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」(2023/10/1～2024/9/30)

※au スマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザーを対象に、個人を特定できない処理を行って集計

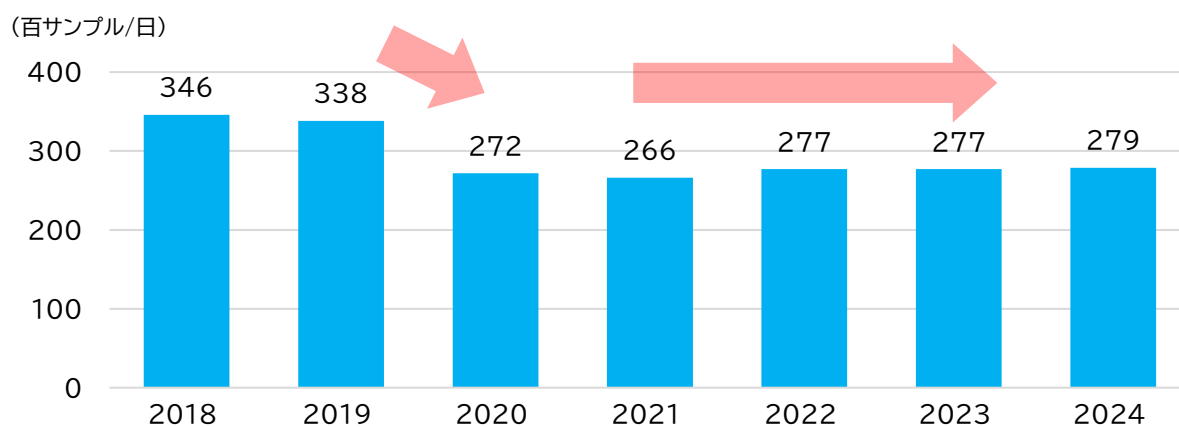


図 2-6 加古川駅半径 500mの来訪者推移（平日平均）

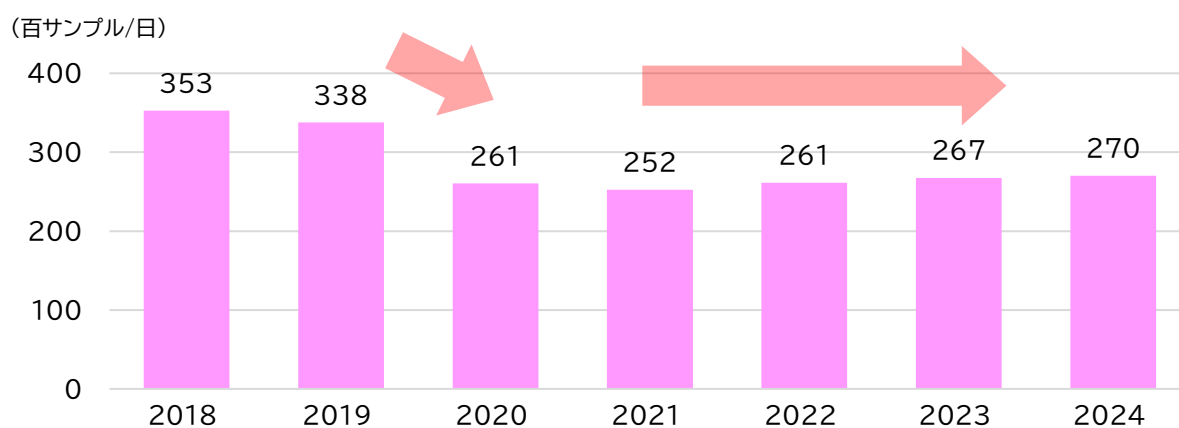


図 2-7 加古川駅半径 500mの来訪者推移（休日平均）

データ提供：KDDI・技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」

（各年 1/1～12/31、ただし 2020/2/29 はデータ欠損につき集計に含まない）

来訪者（対象施設半径 500m以内に居住・勤務していないと推定されるサンプル）のみ集計

※au スマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザーを対象に、個人を特定できない処理を行って集計

②加古川駅周辺エリアの来訪目的・アクセス手段

(以降の分析対象エリア)

- ・下記の「図 2-8 加古川駅周辺エリア」に示すとおり、加古川駅を含む篠原町、バルデモール商店街や大型商業施設を含む寺家町、加古川中央市民病院を含む本町を設定。
- ・第 6 回（令和 3 年）近畿圏パーソントリップ調査結果を使用。

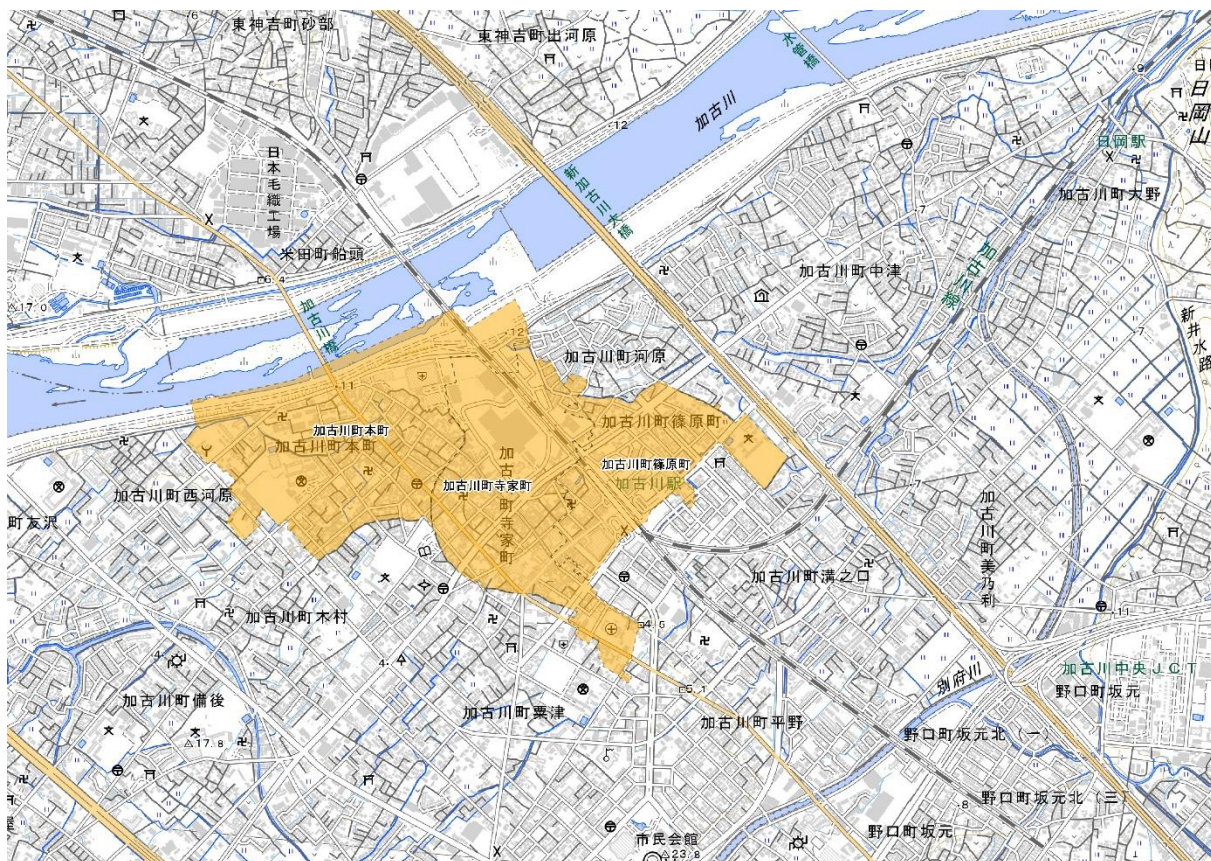
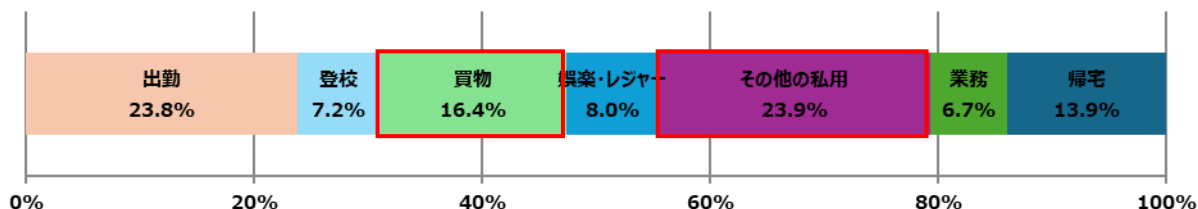


図 2-8 加古川駅周辺エリア

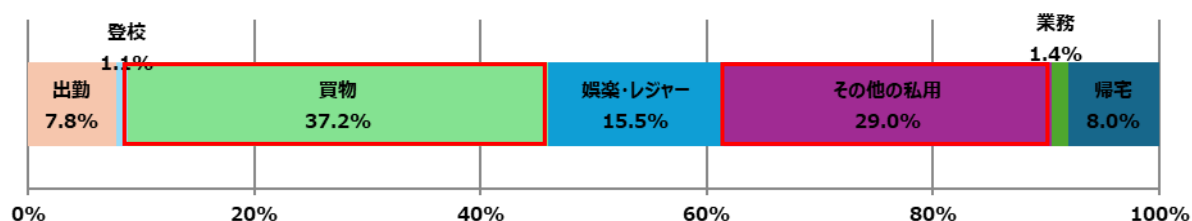
(出典：令和 2 年国勢調査 町丁・字等境界データ
地図出典：国土地理院地図を加工して作成)

■来訪目的 ※その他の私用：送迎、通院、習い事等

平日は通勤・通学が中心である一方、「その他の私用」や「買物」のための来訪も一定数見られますが、娯楽目的は比較的少ない状況です。休日は「買物」や「その他の私用」の割合が大幅に増え、「娯楽・レジャー」も平日より多くなっています。



来訪目的（平日）



来訪目的（休日）

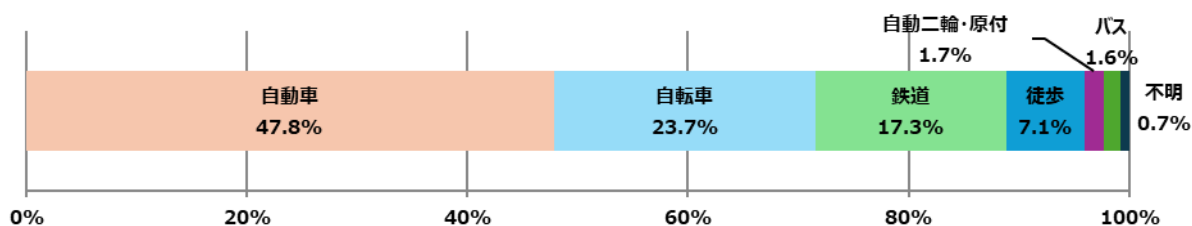
図 2-9 来訪目的

（出典：第 6 回（令和 3 年）近畿圏パーソントリップ調査結果より作成）

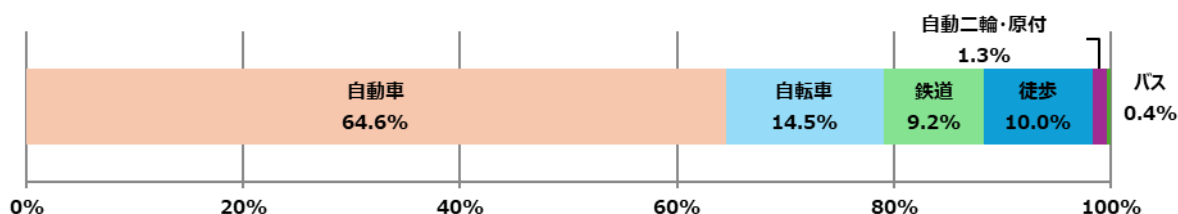
※図中の数値は四捨五入しているため、合計が 100%にならない場合があります。

■アクセス手段

加古川駅周辺へのアクセス手段で最も多いのは平日・休日ともに「自動車」であり、平日で約半数、休日は約 2/3 と「自動車」を用いた移動が他の手段に比べて非常に多いことがわかります。



アクセス手段（平日）



アクセス手段（休日）

図 2-10 アクセス手段

（出典：第 6 回（令和 3 年）近畿圏パーソントリップ調査結果より作成）

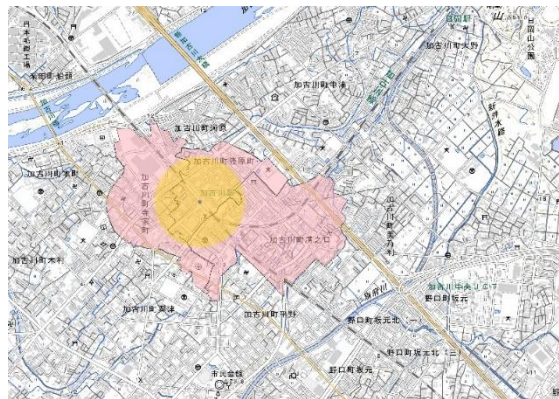
※図中の数値は四捨五入しているため、合計が 100%にならない場合があります。

(5) 加古川駅と周辺拠点駅の比較

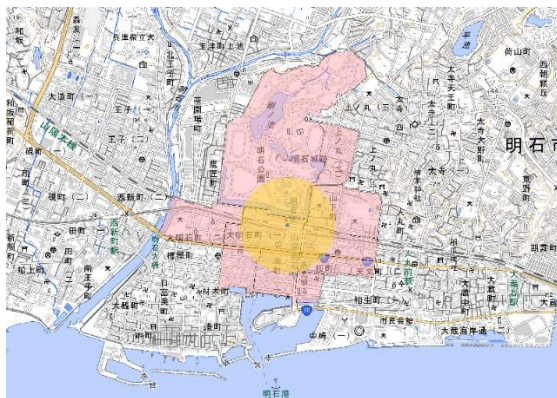
加古川駅の特徴を把握するため、加古川駅と隣接する主要な拠点駅（新快速電車停車駅）を対象に駅毎の利用者の特徴などを整理します。

(拠点駅の分析エリア)

- ・「図 2-8 加古川駅周辺エリア」と同様、加古川駅、明石駅、姫路駅を中心とした半径 300m に含まれる郵便番号ゾーンを対象。
※駅周辺の周遊状況を比較するため、徒歩圏域を 300m として分析半径を設定。
- ・第 6 回（令和 3 年）近畿圏パーソントリップ調査結果を使用。
※同調査の最小分析ゾーンは郵便番号ゾーンとなっています。



加古川駅



明石駅

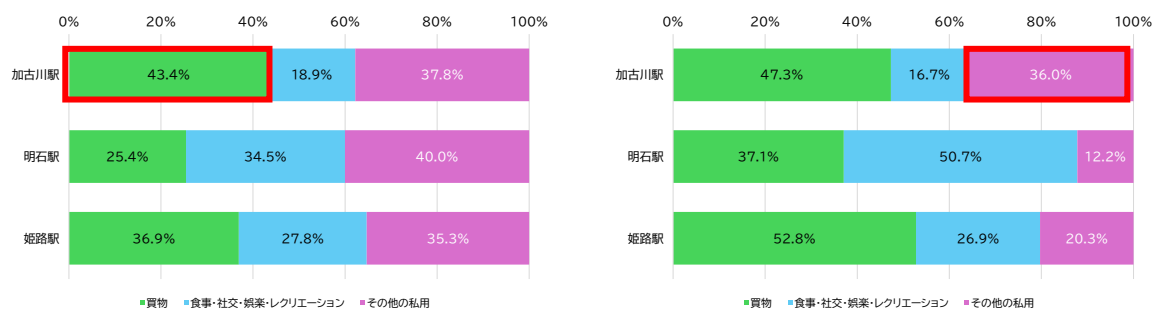


姫路駅

図 2-11 拠点駅の分析エリア（半径 300m 圏域）
(出典：令和 2 年国勢調査 町丁・字等境界データ)
(地図出典：国土地理院地図を加工して作成)

■来訪目的（買物、その他の私用、娯楽・レジャー目的のみ）※その他の私用：送迎、通院、習い事等

加古川駅は姫路駅、明石駅に比べ、平日の「買物」目的の来訪が多く、休日は「その他の私用」目的の来訪が多くなっています。平日、休日共に「食事・社交・娯楽・レクリエーション」目的の来訪が姫路駅、明石駅に比べ少ない状況です。



来訪目的（平日）

来訪目的（休日）

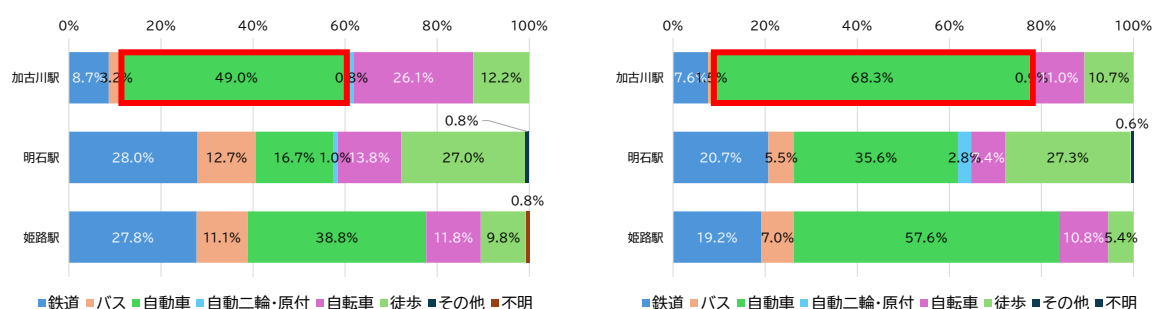
図 2-12 来訪目的（他都市比較）

（出典：第 6 回（令和 3 年）近畿圏パーソントリップ調査結果より作成）

※図中の数値は四捨五入しているため、合計が 100%にならない場合があります。

■アクセス手段（買物、その他の私用、娯楽・レジャー目的のみ）※その他の私用：送迎、通院、習い事等

加古川駅は姫路駅、明石駅に比べ、平日・休日ともに鉄道・バス利用が少なく、自動車利用が多いことがわかります。



アクセス手段（平日）

アクセス手段（休日）

図 2-13 アクセス手段（他都市比較）

（出典：第 6 回（令和 3 年）近畿圏パーソントリップ調査結果より作成）

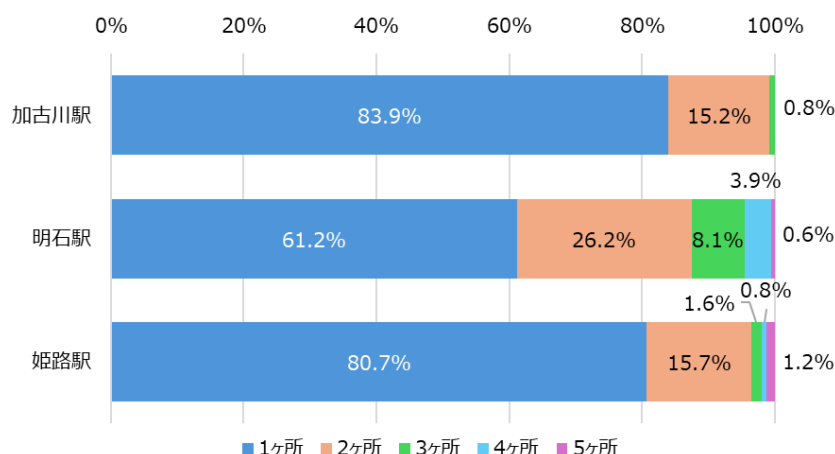
※図中の数値は四捨五入しているため、合計が 100%にならない場合があります。

■立寄り施設数（買物、その他の私用、娯楽・レジャー目的のみ）※その他の私用：送迎、通院、習い事等

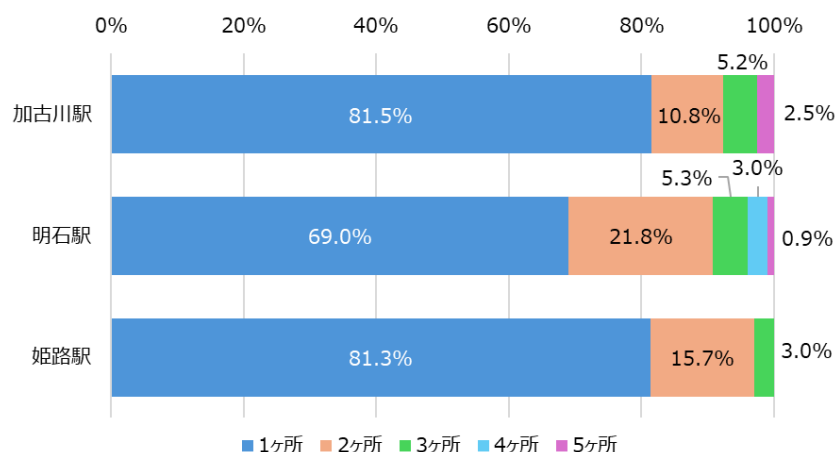
加古川駅に近接してカピル 21 ビルやサンライズ加古川ビル、ベルデモール商店街などが集まっており、少し離れた地点に寺家町商店街、大型商業施設が立地していますが、立ち寄り施設数の結果から駅近辺と大型商業施設などにおける複数地点間の移動はあまり発生していないと考えられます。

明石駅周辺は、複数の大型商業施設が駅近くに密集しており、来訪者が複数の施設を巡る傾向が強く、加えて、観光スポット（明石城跡）や魚の棚商店街が駅徒歩圏内に立地しており、食事や買い物、その他の目的を組み合わせ楽しむ利用者が多いと考えられます。そのため、2ヶ所以上の施設を訪れる割合が他の駅に比べて高いと推察されます。

姫路駅周辺は、駅前に大型商業施設があるものの、周辺の商業施設、姫路駅前の商店街とはそれぞれ少し距離が離れており、施設間の周遊はあまり発生していないと考えられます。観光スポットである「姫路城」があるため観光目的の訪問者の多くは、立ち寄り施設数が少なくなる傾向であると推察されます。



立寄り施設数（平日）



立寄り施設数（休日）

図 2-14 立寄り施設数（他都市比較）

（出典：第 6 回（令和 3 年）近畿圏パーソントリップ調査結果より作成）

※図中の数値は四捨五入しているため、合計が 100%にならない場合があります。

(6) 民間事業者への需要調査

再整備における導入機能などの参考とするため、加古川駅周辺における各用途の採可能性や想定ボリュームなどについて、民間事業者への需要調査を実施しました。

■商業系

再整備にあたって加古川駅前の評価は、商業機能中心の施設構成では厳しい見方の意見が多く、需要に応じたボリューム設定や公的な施設との複合によって滞在機会を増やし、施設の付加価値を高めるための検討が必要であるとの意見がありました。

ターゲットとしては、駅利用者や周辺住民としつつも、加古川市は、車利用が多い特性があり、他の市内の主な商業施設も利便性の高い駐車場が設置されていることから、加古川駅前でも同様の駐車場の整備が重要であるとの意見でした。

また、商業施設として時代のニーズにあわせたりリニューアルなどを行っていくためには、店舗の更新のしやすさにも配慮した所有・運営の検討も課題として挙げられています。

※参考：現在のカビル 21 ビルの売場面積は 8,000 坪程度

	A 社	B 社	C 社	D 社
再整備後の商業施設についての評価や想定規模など	現況規模での商業施設の再整備は厳しく、駅前に必要な最小限のボリューム（スーパーマーケット、飲食、サービス、地元店など）でよい。	周辺商業の競合から、商業のボリュームの設定が難しい。駅前の利便施設として、3,000 坪程度※はテナント集積の観点からあった方がよい。若年層、学生が周辺に多いことから図書館機能は引き続き駅前にほしい。	同一商圏内に「大型商業施設」があり、同業種態の誘致は容易ではないが一定の需要は見込める。基本的には日常業態をベースとした商業施設が想定される。	商業は周辺の状況をみると供給過多気味。既存の商業施設中心の構成で再びまちづくりを考えるのは難しい。公的な施設と民間商業の複合などミクスْتُユースな拠点整備が必要。
ターゲットの想定	駅利用者、学生、周辺住民	駅利用者、周辺住民	駅利用者も考えられるが基本は周辺住民	地元顧客
その他（駐車場、広場活用など）	止めやすい駐車場が必須。広場などを活用し、イベントを定着させて集客することも重要。	駅前の駐車場の整備が大きなポイント（駐車場へのアクセスと、商業へのアプローチ、その料金形態など）。店舗の更新のしやすさにも配慮した所有・運営の検討が必要。	駐車場については昨今の車需要及び駅近接の立地などを加味し今後検討。	駐車場整備が必要。広場空間の活用については、居心地の良いリビングのような都市景観に配慮したデザインが必要。

図 2-15 商業について各社の意見（概要）

■住宅系

過去の加古川市内の分譲マンションの供給実績や駅前という立地の良さを考慮すると200戸程度の計画が想定されとのことでしたが、一方で商業施設と同様に高い駐車場設置率や使い勝手の良い駐車場の併設が条件であること、また、事業成立に届く水準まで販売価格が引きあがらない恐れがあるといった懸念が示されました。

このことから住宅用途の導入にあたっては、施設計画（住宅棟配置や住宅用駐車場の確保など）や事業性を考慮した検討が必要です。

	A 社	B 社	C 社
計画戸数	200～250 戸	150～200 戸	150 戸程度
ターゲットの想定	駅利用者、学生、周辺住民 姫路～明石間がターゲットエリア	ファミリー世帯	市内、播磨町や高砂市などの周辺部の方々
駐車場	今後検討	90～100% 自走式平面駐車場想定	80%はほしい
その他	昨今の物価上昇を踏まえた工事費や補助金、その他マーケットなどのバランスを踏まえた検討が必要	昨今の工事費高騰に伴い事業成立性は厳しい。 近隣に分譲が長期化しているマンションがある。	姫路、明石から住み替える住宅需要は小さい。 販売価格としては、明石などの比較のなかで上限がある。 近隣に分譲が長期化しているマンションがある。

図 2-16 住宅について各社意見の概要

■業務系

総合デベロッパー2社の意見として、企業の支店などは神戸や明石、姫路への設置が想定され外部から加古川駅前の誘引が難しいことなどから需要が見込みにくく、また、昨今の工事費高騰などから事業性のハードルは高いとの見解が示されています。

(7) 近接市と比較した相対的な状況

加古川市は、人口・主要駅の乗降人員数いずれも近接する姫路市、明石市、神戸市より低く、相対的に民間投資を呼び込みにくい状況にあり、各都市機能の規模などにも差異が生まれているものと考えられます。

加古川駅周辺のまちづくりを進めるにあたっては、民間事業者による大規模な開発中心ではなく、他都市と差別化を図ったまちづくりの手法を検討し、加古川駅周辺における強みを最大限に活かした官民一体によるまちづくりが重要となります。

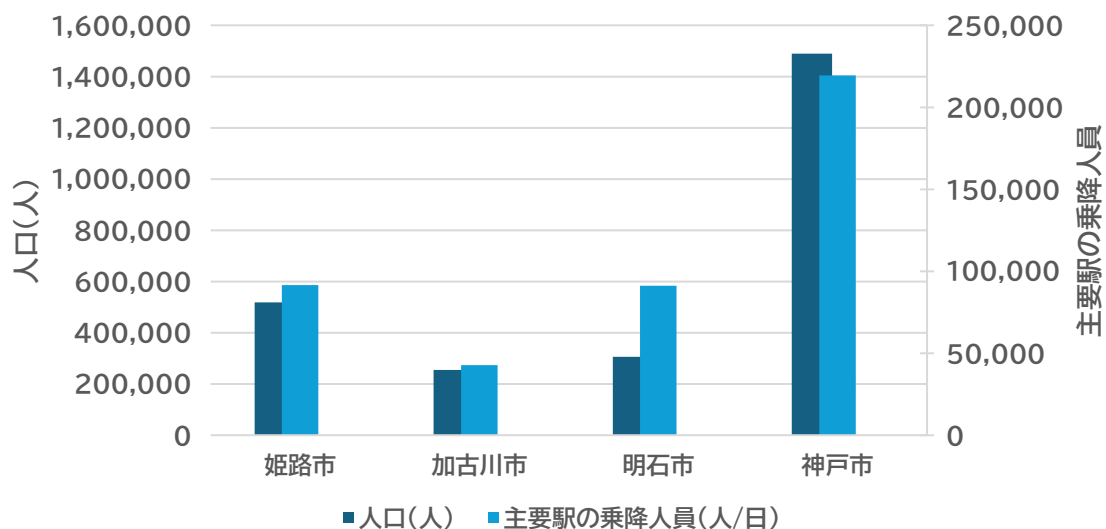


図 2-17 近接する主要な市の人口と主要駅の乗降人員

※上記の主要駅は、姫路市は JR 姫路駅、加古川市は JR 加古川駅、明石市は JR 明石駅、神戸市は JR 三ノ宮駅として集計

※出典：人口／各市の人口推計(令和5年(2023 年)3月時点)

※出典：主要駅の乗降人員／JR 西日本ホームページ(令和4年度(2022 年度)1日平均)

2-2. 市民の思い・ニーズの把握

JR 加古川駅周辺再整備に関するアンケートやヒアリング、駅前広場における社会実験の結果から、加古川駅周辺に求められている市民の思い、ニーズを把握しました。

(1) JR 加古川駅周辺再整備に関するアンケート

■実施概要

調査対象		・加古川市在住の満 15 歳以上の市民から、市が無作為抽出した 3,000 人 ・上記以外で、在勤、在学など JR 加古川駅周辺に関心をお持ちのすべての方（市内在住問わない）
調査時期		令和 6 年 9 月 16 日～令和 6 年 10 月 31 日
調査方法		・調査対象から無作為に抽出し、郵送により調査票を配布・回収 ・加古川市ホームページにアンケートサイトを開設 ※回答者は紙媒体か WEB での回答を選択できる
質問項目		1. 回答者属性 2. 加古川駅周辺の利用について 3. 周辺施設の利用について 4. 幸福と感ずること 5. 加古川駅周辺に期待すること
回答数	紙媒体	537 票
	WEB	995 票
回収率		38.8%（調査対象のうち、市が無作為抽出した市民からの回答）

■幸福と感ずること

幸福と感ずることについて、「おいしいものを食べているとき」「趣味の時間を楽しむとき」「旅行・温泉に行ったとき」は全世代共通で高い回答割合でしたが、10代・20代では「友人と一緒にいるとき」「音楽を聴いているとき」の回答割合が高く、30代・40代では「家族団らんのとき」「子どもと一緒にいるとき」の回答割合が高いように、年代ごとに傾向が見られる項目がありました。

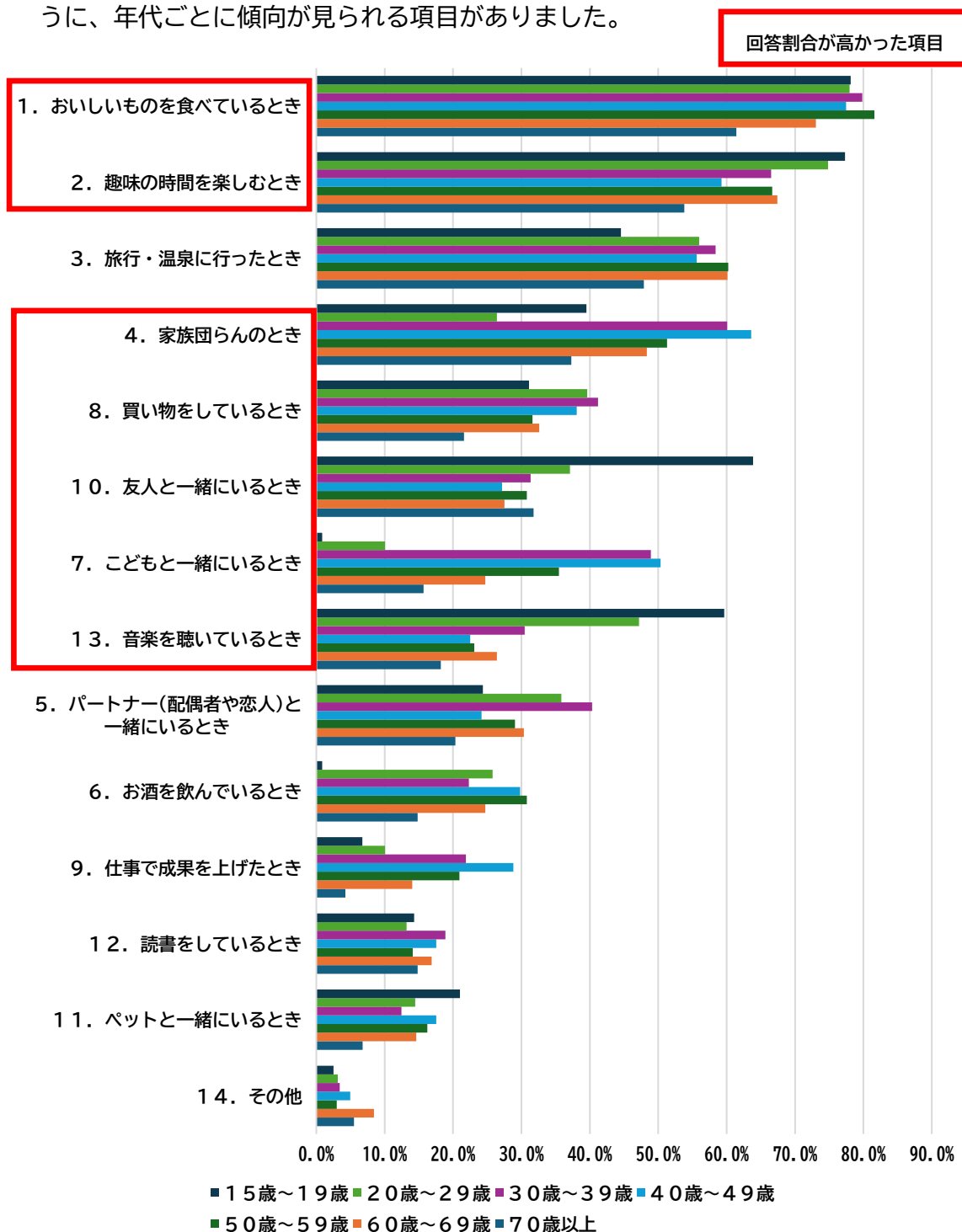


図 2-18 幸福と感ずること (N=1,473)

■加古川駅周辺に期待するキーワード（単純集計）

加古川駅周辺に期待するキーワードから、以下の傾向が見受けられました。

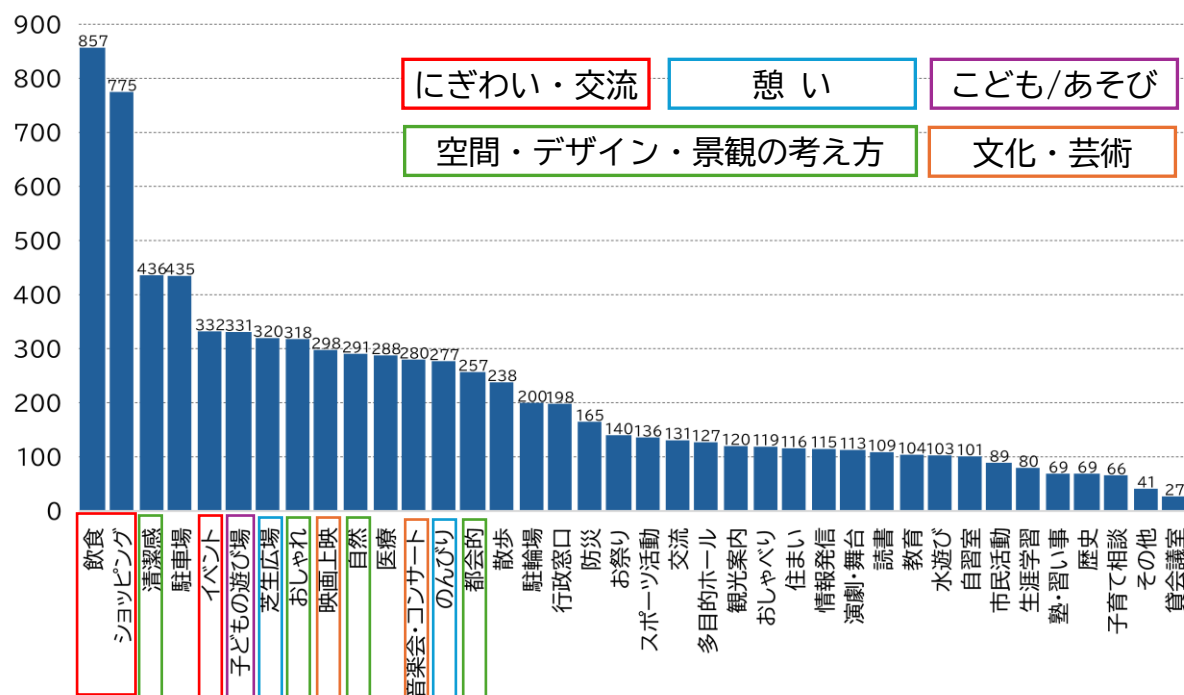


図 2-19 加古川駅周辺に期待するキーワード（N=1,470）

■「例えばこんな過ごし方」について（自由意見の抜粋）

- ・落ち着いたカフェや図書館など年齢問わず誰でもくつろげる場所になってほしい。時々イベントやお祭りがあれば行きたい。
- ・平日は学生と大人がすみ分けながら共存して、休日は家族連れが来て、にぎわいのある駅前が良い。
- ・子どもたちが賑やかに遊んで若者が楽しく活動するような風景になってほしい。
- ・雨の日や暑い日でも過ごせる場所だと良い。
- ・高校生が比較的多いイメージがあるので、その層に向けた学習ができる場所やコミュニケーションが取れる場所、何かトラブルがあった時に相談できるようなサービスを充実させてあげたい。
- ・待ち合わせや電車、バスまでの待ち時間に時間がすごせたりする場所がほしい。
- ・清潔感があって、のんびりできる場所が欲しい。
- ・犬連れでも散歩出来て人も楽しめる(休憩出来る)飲食店などができたら良い。

アンケート結果まとめ

- ・幸福と感ずることについては、ひとりで楽しめることも誰かと一緒に過ごすこともどちらも重視されています。新しい加古川駅周辺に期待することについては、具体的な施設だけでなく「芝生広場」や「自然」といった空間づくりについてのニーズもあることがわかりました。
- ・加古川駅周辺に期待するキーワードについては、「飲食・ショッピング」「清潔感」「駐車場」の順に多かったほか、「こどもの遊び場」「芝生広場」「音楽会・コンサート」など市民ニーズの高いキーワードが得られました。
- ・その中でも特に重要だと考えられるキーワードは以下になります。

アンケート結果において重要なキーワード

飲食・買い物

憩い

こども

あそび

文化・芸術

家族や友人との時間

(2) J R加古川駅周辺再整備に関するヒアリング

訪問やインタビュー形式で現在の加古川駅周辺の利用目的や頻度、新しい加古川駅周辺に求める施設や機能について、様々な想いやアイデア、意見を伺いました。

(順不同)

実施期間	令和6年9月～令和7年1月
ヒアリング対象	■学校（小中学校／高校） ・氷丘南小学校（児童会） ・両荘みらい学園（学園会） ・加古川中学校（生徒会） ・加古川東高等学校（生徒会） ・加古川北高等学校（生徒会） ■大学 ・兵庫大学 ■子育て世代 ・子育てプラザ利用者（サークルリーダー会） ・その他未就学児の保護者 ■公共施設利用者 ・図書館利用者（中央図書館／加古川図書館） ■その他 ・河川敷イベント来訪者（ロハスパーク） ・高齢者大学「あずま野学園」 ■市民会館利用団体 ・加古川中学校（吹奏楽部、演劇部） ・中部中学校（吹奏楽部、演劇部） ・加古川市吹奏楽連盟 ・加古川市邦楽文化協会（書面回答） ・加古川市民舞踊連合会 ・加古川市いけばな協会 ・加古川フィルハーモニー管弦楽団（書面回答） ・加古川和太鼓の会

■各対象者や世代の主な意見と特徴

インタビューなどによるヒアリングにおいては、非常に多種多様なご意見をいただきました。各対象者の主な意見とその特徴を抽出し、それらを集約していくことで共通するキーワードを考察します。

【学校関係（小中学校／高校）】

（主な意見）

- ・安くて、涼しくて、しゃべれて、自販機の飲み物でも良いからそれで友達と一緒にいられるところが良い。フードコートやおいしい飲食店もあれば行く。
- ・こども広場のような遊べる場所が欲しい。ただ、小さいこどもがいる中では遊びにくいので、ゾーン分けがあればいい。
- ・ダンスの練習ができる大きな鏡がある場所。ボール遊びや運動ができる室内空間。
- ・今の図書館は静かにしないといけないので、本を読むところというイメージ。静かなエリアと話しても良いエリアのすみ分けがあれば入りやすい。
- ・広場でイベントやお祭りを開催すれば人が集まると思う。
- ・様々な体験ができる場所。例えばオープンスペースでの楽器演奏や市内にいるプレーヤーの活動が見える所。知人がプレーヤーなら、なお良い。
- ・目的がなくてもふらっと訪れるような場所になってほしい。

（意見の特徴）

○休日の遊ぶ場所を求めて市外に足を運ぶという意見があった一方、近場で友達と一緒におしゃべりや勉強、飲食する場所が欲しいという日常的に自然と集まって時間を過ごすような意見が多くありました。

【大学（兵庫大学）】

（主な意見）

- ・大手チェーン店のカフェやファストフード店、カラオケ店にはよく足を運ぶ。
- ・定期的に変わるチャレンジショップ。（学生も関わるができる）
- ・三宮の東遊園地みたいな、夜はすこしライトアップされているようなところがあれば行くと思う。そこでキッチンカーとかがあれば軽食を食べに行く。
- ・Wi-Fi とコンセントが使えるフリースペースのような場所。今の図書館のような自習室は、高校生が受験勉強をしている隣で、パソコンなどは使いにくいと思うし、気軽に利用できない。
- ・駅前では何かイベントをしていることは知っているがいつ何があるのかわからない。

（意見の特徴）

○大手チェーン店のカフェなどによく足を運ぶという意見があった一方、快適なフリースペースのような空間を利用したいという意見もありました。

○駅前での日常的な過ごし方に対する意見だけでなく、非日常的なイベントなど、普段体験できない特別な体験を期待する声もありました。

【子育て世代（子育てプラザ利用者など）】

（主な意見）

- ・ ママ友とお茶できるカフェスペース。広場でも図書館の本が読めるように。
- ・ 子どもを遊ばせる場所、ごはんが食べられる場所・買い物できる場所が揃ってほしい。また、お父さんがこどもひろばなどでの面倒を見つつ、お母さんは祖母と買い物とかできると嬉しい。
- ・ 車が停めやすい駐車場。
- ・ 離乳食のメニューやキッズスペースがある飲食店。
- ・ 託児サービスや一時預りの拡充をしてほしい。いまは予約が埋まっており急に預けたいときに利用できない。通院や美容院など子連れ出来ない場所へ行くときに利用する。また、午前中のみしか利用できないのも不便。
- ・ こどもひろば（子育てプラザ）の対象年齢を引き上げてほしい。小学生のきょうだいがいる場合に、未就学児のみだと利用しにくい。
- ・ ひまわりの丘公園（小野市）のような、こどもが1日中遊べるような場所。噴水など水遊びができれば夏に利用する。

（意見の特徴）

- 平日、休日問わずこどもが遊ぶ場所、こどもや友達と一緒にランチができる場所、買い物できる駅前になってほしいという意見が多くありました。
- また、子育てプラザは未就学児だけでなく、小学生のきょうだいも訪れやすい施設にしてほしいという意見がありました。
- 駐車場の停めやすさや駐車料金に関する意見もありました。

【図書館利用者（加古川図書館／中央図書館）】

（主な意見）

- ・ 本を読むスペースだけではなく、カフェで飲食、談笑したり、ゆったりくつろぐことができるスペースや集中スペースがあったり、こどもが楽しく本を読むスペースなど、いろんな場所が組み合わさると多様な世代が利用できるのでは。
- ・ 友達と話をしながら勉強や本の閲覧を出来る場所が欲しい。
- ・ 緑や広い空間など、目が疲れたときに一息つける場所や風景が欲しい。
- ・ 利用時間の拡充をしてほしい。朝は9時くらい、夜は22時くらいまで。
- ・ 学校で使用しているタブレットがつながる Wi-Fi を整備して欲しい。
- ・ スマホで気軽に予約ができる自習室が欲しい。

（意見の特徴）

- 閲覧する本に対する意見だけでなく、カフェやコミュニケーションスペースの併設といった多用途で居心地の良い空間を求める意見が多くありました。
- また、学生だけでなくビジネスマンやシニア層の方から、現在の自習室のような一人で集中できるスペースの確保について意見がありました。

【高齢者大学「あずま野学園」】

（主な意見）

- ・東加古川公民館で行っている寺子屋塾のような、多世代交流が気軽にできるようなところになってほしい。
- ・子育てプラザは東加古川公民館のような多世代にもオープンな形にしたら良い。若い世代を見ると若返る気がするし元気が出る。あと活動後にお茶する場所がない。
- ・月の半分以上は家から出て何かしらの活動をしている。地域の公民館だけでなく、別の公会堂や屋外でも、自分が興味のある活動が空いている曜日に行われていれば、行けるところなら行く。

（意見の特徴）

- こどもや若者などの他世代との関わりも求めており、気軽に訪れることができる多世代交流の場を求める意見が多くありました。
- 活動に参加することを生きがいと感じており、交流手段があれば市内全域が活動範囲であるという意見もありました。

【市民会館利用団体（加古川市吹奏楽連盟／加古川和太鼓の会など）】

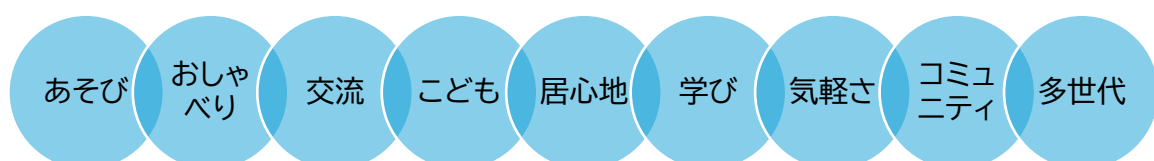
（主な意見）

- ・近隣であまり開催のない習い事であれば、他市からの交通の便が良いと生徒が来ると思う。
- ・駅前広場で演奏できるならぜひ利用したい。
- ・舞台衣装に着替えるための更衣スペースが欲しい。
- ・現在の市民会館は、雨天時に搬出入口で濡れてしまう。
- ・新しい市民会館の利用者動線は、駅から雨に濡れずにアクセスできると良い。
- ・楽屋は鏡・姿見の設置、配置も現在の市民会館のように舞台から近い配置が良い。
- ・現在の市民会館のホールの座席は、かなり狭く感じ居心地が良くない。
- ・市内の貸館は防音の練習室が少ない。
- ・会議室やスタジオの貸出時間は1時間区分が使いやすい。

（意見の特徴）

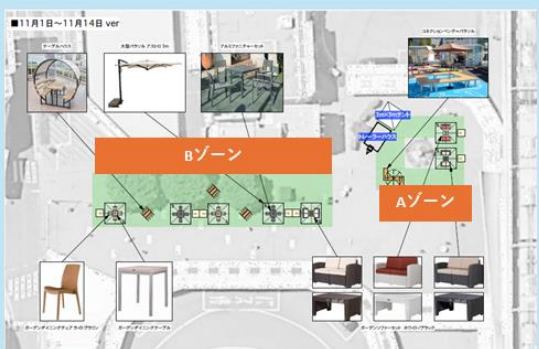
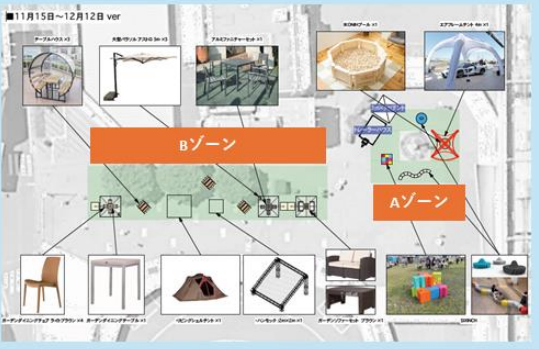
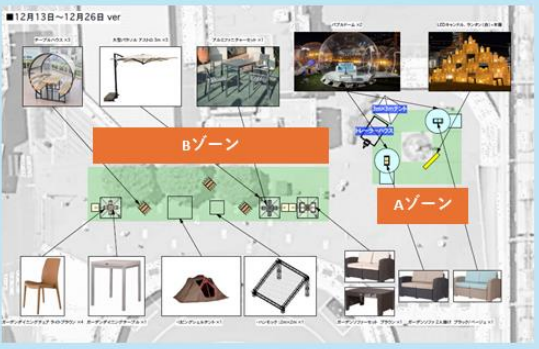
- 駅前のホールとなることで、良さを感じるという意見があった一方、現在の市民会館は利用者として不便と感じる点や改善点を求める意見がありました。中でも、会議室の用途が限られることや楽屋の設備などに関する意見が多くありました。
- 来館者に向けても、呼び込みやすいホールにして欲しいという意見がありました。

■ヒアリングで確認されたキーワード



(3) J R加古川駅南広場社会実験（滞在空間創出）

①実施概要

目 的	駅前広場の快適な滞在空間を創出する社会実験として、その効果を分析することで、「計画策定等業務」における将来の駅前広場設計や再整備までのスモールリノベーションに当該実験結果を反映させる。
場 所	JR 加古川駅南広場
日 時	令和 6 年 11 月 1 日から令和 6 年 12 月 26 日 ①9 時～18 時（11 月 1 日～12 月 12 日） ②9 時～20 時（12 月 13 日～12 月 26 日）
内 容	●第 1 ターム 11月1日～11月14日 ●Aゾーン くつろぎ空間 ●Bゾーン カフェテラス風 ワークスペース  ●第 2 ターム 11月15日～12月12日 ●Aゾーン キッズスペース ●Bゾーン 冬でも暖かい プライベート空間  ●第 3 ターム 12月13日～12月26日 ●Aゾーン イルミネーション ●Bゾーン 冬でも暖かい プライベート空間 

■実施風景

・第1ターム (11月1日～11月14日)



Aゾーン



Bゾーン

・第2ターム (11月15日～12月12日)



Aゾーン



Bゾーン

・第3ターム (12月13日～12月26日)



Aゾーン
(日中時キッズスペース)



Aゾーン
(イルミネーション)

②実験結果

■データ分析

・第1ターム

滞在時間が 10分～1時間の割合が増加し、休日にゆっくりと利用する人が多い結果となりました。

2023年滞在時間割合

1日あたりの来訪者/割合（滞在時間別）【人/%】

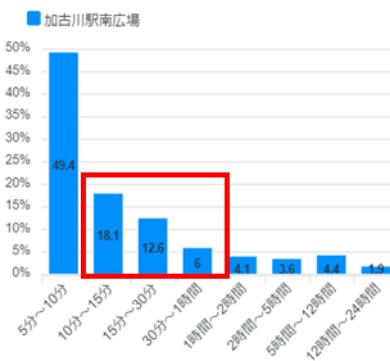
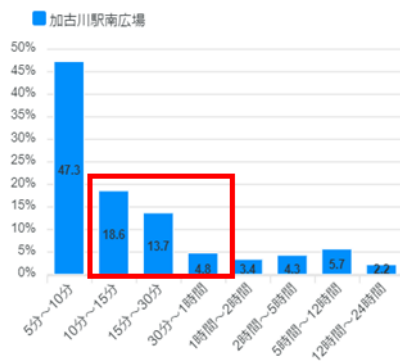
出典:agoop「マチレポ」

人数

割合

2023年11月1日～2023年11月14日 平日

2023年11月1日～2023年11月14日 休日



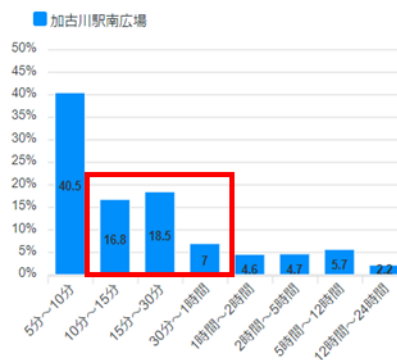
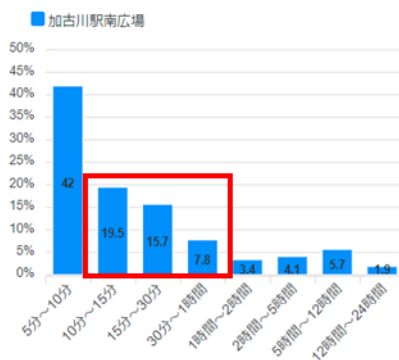
昨年と比較

2024年滞在時間割合

出典:agoop「マチレポ」

2024年11月1日～2024年11月14日 平日

2024年11月1日～2024年11月14日 休日



・第2ターム

滞在時間が平日、休日とも 15分～1時間の割合が増加しました。

2023年滞在時間割合

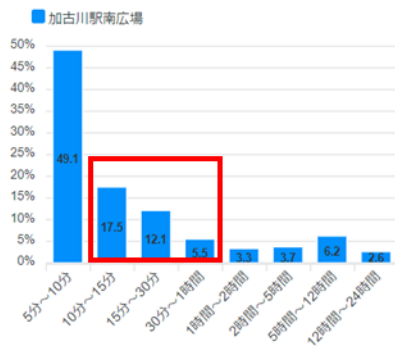
1日あたりの来訪者/割合（滞在時間別）【人/%】

出典: agoop「マチレポ」

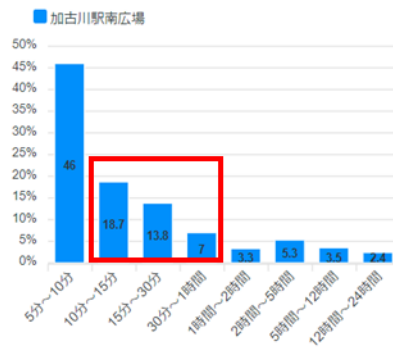
人数

割合

2023年11月15日～2023年12月12日 平日



2023年11月15日～2023年12月12日 休日

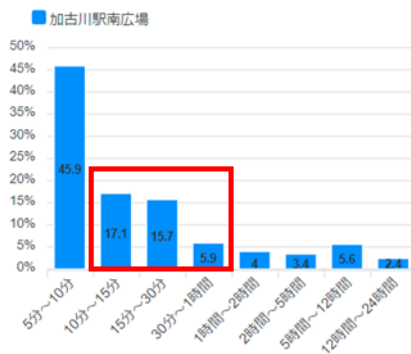


昨年と比較

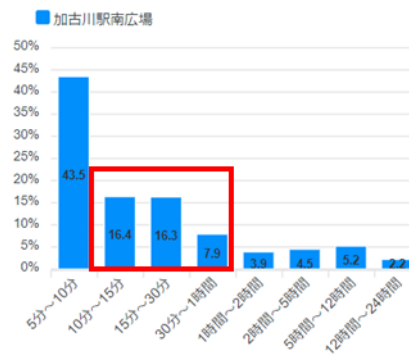
2024年滞在時間割合

出典: agoop「マチレポ」

2024年11月15日～2024年12月12日 平日



2024年11月15日～2024年12月12日 休日



・第3ターム

寒い時期ながら滞在時間の割合は増加しました。

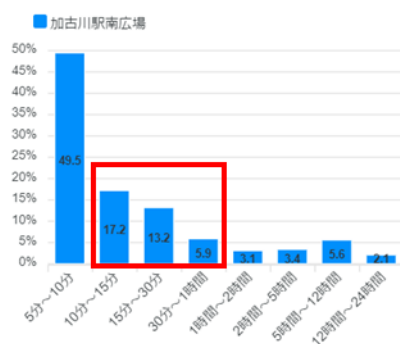
2023年滞在時間割合

1日あたりの来訪者/割合（滞在時間別）〔人/％〕

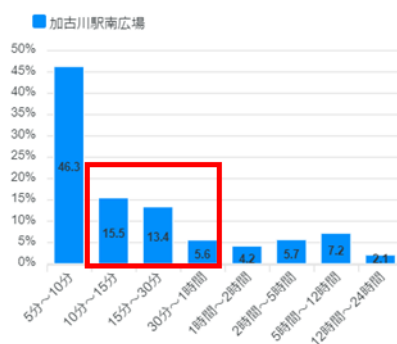
出典:agoop「マチレポ」

人数 割合

2023年12月13日～2023年12月26日 平日



2023年12月13日～2023年12月26日 休日

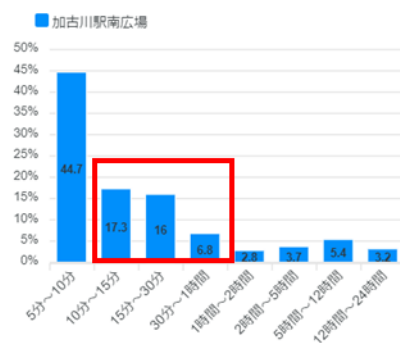


昨年と比較

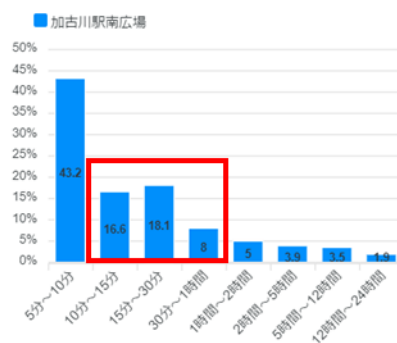
2024年滞在時間割合

出典:agoop「マチレポ」

2024年12月13日～2024年12月26日 平日



2024年12月13日～2024年12月26日 休日



■アンケート調査

- ・満足度について「とても満足」「やや満足」が83%、ストリートファニチャーの常設可否について「賛成」「どちらかという賛成」が86%となり、特に10代・20代の支持が高くなりました。非利用者の感想として「とても良いと思う」「やや良いと思う」が57%となり、利用されない人でも過半数が好意的にとらえていることがわかりました。
- ・設置希望としてベンチ、テーブルセット、日除けシェードが高く、今後の改善点としては天候に左右されない半屋内や大屋根空間が高くなりました。
- ・自由意見からも休憩の場としての役割が評価されていたほか、広場内に設けたキッズエリアに対する好意的な意見が多く、多世代に受け入れられる空間になっていることがうかがえました。
- ・一方、飲酒、喫煙、ごみの放置などのマナー違反が発生しているなど、治安に関する意見も多く、利用ルールの徹底や監視体制の強化が必要との意見もありました。
- ・以上のことから、マナー面で一部課題は見られたものの、駅前広場は若者の新たな居場所となっていたほか、キッズスペースやビジネスマンのワークスペースとして活用されるなど、多世代に受け入れられる滞在空間として利用者ニーズが確認できました。

（その他利用者からの意見）

- ・駅前に緑が増えて嬉しい。期間限定ではなくずっと続けて欲しい。
- ・美味しい屋台や出店があれば、飲食していきたい。
- ・ゆっくり駅前で朝食を食べることのできるスペースができて嬉しい。
- ・出勤前にコーヒーを飲める場所があるのが良い。
- ・こどもが安全に遊べるスペースがあって嬉しい。
- ・こどもが集まっていて、駅前が賑わった気がする。
- ・ダンスのイベントがあって賑わってよかった。

2-3. 本市の政策課題

(1) ウェルビーイングへの対応

①なぜ今、ウェルビーイングが重要なのか？

ウェルビーイング（Well-Being）とは、世界保健機関（WHO）の憲章で提唱された広い意味での健康を示す言葉で、「人々が身体的・精神的・社会的に満たされた状態が続くこと」を指し、「人が幸せを感じている状態」とも言えます。

近年、人口減少や経済成長の停滞を背景に、これまでの「物質的な豊かさ」から「生活の質」や「心の豊かさ」を重視する価値観への転換が進んでいます。また、経済成長が必ずしも生活満足度や幸福感につながらないことが明らかになってきていることから、ウェルビーイングの重要性が高まっており、加古川駅周辺のまちづくりの方向性を検討するにあたっては、より市民の幸福度につながりやすい因子を重視していきます。

②加古川市民の暮らしと幸福感アンケート

市民が日々の暮らしの中で感じている幸福感や生活の満足度を調査・分析することで、市民の幸福感向上に寄与する施策の展開に資する情報を取得し、活用するために実施しました。

調査対象	加古川市在住の満 18 歳以上の市民の中から 4,500 人 (住民基本台帳から無作為抽出)
調査期間	令和 6 年 6 月 18 日から令和 6 年 7 月 5 日まで
調査方法	紙の調査票及びオンライン調査票による
回答数	1,651 人（有効回答率 36.7%）

■調査結果から加古川駅周辺のまちづくりに向けて見えてきたこと

本市において、幸福度との相関が高い因子は、「住宅環境」「地域行政」「公共空間」「地域とのつながり」「自己効力感」「健康状態」「文化・芸術」となっており、より市民の幸福感につながりやすい分野として、加古川駅周辺のまちづくりや再整備で更新・導入する機能の参考とします。

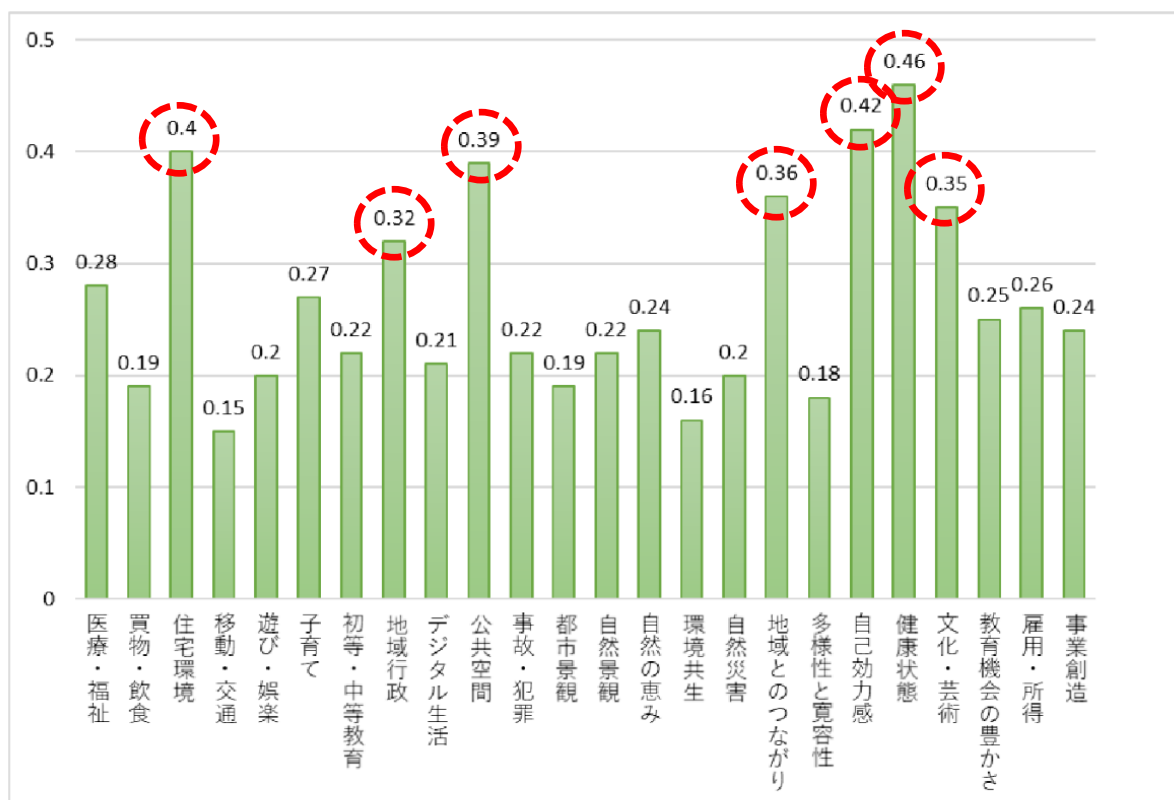
(参考) 地域幸福度（Well-Being）指標とは

地域幸福度（Well-Being）指標は、デジタル庁が進めている「デジタル田園都市国家構想」における指標として採用しているものであり、市民の「暮らしやすさ」と「幸福感（Well-Being）」を数値化・可視化したもので、市民アンケートによる主観指標と、オープンデータ（健康診断受診率、小学校数、投票率等）による客観指標から構成されています。本調査は、国が令和 6 年度に計測した全国の地域幸福度（Well-Being）指標と加古川市の指標を比較し、分析を行ったものです。

■調査結果概要

○幸福度との相関関係

相関係数の値が高い因子は、より市民の幸福感につながりやすい因子になります。



因子	相関係数	因子	相関係数
医療・福祉	0.28	自然景観	0.22
買物・飲食	0.19	自然の恵み	0.24
住宅環境	0.4	環境共生	0.16
移動・交通	0.15	自然災害	0.2
遊び・娯楽	0.2	地域とのつながり	0.36
子育て	0.27	多様性と寛容性	0.18
初等・中等教育	0.22	自己効力感	0.42
地域行政	0.32	健康状態	0.46
デジタル生活	0.21	文化・芸術	0.35
公共空間	0.39	教育機会の豊かさ	0.25
事故・犯罪	0.22	雇用・所得	0.26
都市景観	0.19	事業創造	0.24

図 2-20 幸福度と因子との相関関係

(2) 公共施設のマネジメント

将来の人口減少や人口構造の変化を見据えた公共施設等の保全・更新等に係る基本的な考え方や方向性を示しています。基本方針の1つとして、「統廃合・複合化」を推進しており、必要とされる機能の維持は図りつつ公共施設の「統廃合・複合化」に取り組んでいます。

また、人口減少など社会変動に伴う総量管理を的確に行うことで、管理運営や更新等に係る経費を軽減するとともに、周辺環境や市民ニーズの変化に対応した、公共施設の最適な配置を目指すこととしています。

以上のことから、周辺の施設との複合化等による全体最適化の視点が重要であると考えられます。

2-4. 課題・市民ニーズ等の整理

上位計画に即した加古川駅周辺の構想、社会動向、地域の現状、市民ニーズ、政策課題を踏まえ、まちづくりの方向性を考えるうえでの課題や考え方を整理しました。

JR 加古川駅周辺まちづくり（案）

- 老朽化した建物や低未利用地の高度利用
- 加古川駅周辺での人中心の空間（みんなのひろば）の整備
- 駅前交通広場の再編（交通空間の縮小）
- ベルデモール（商店街）などのウォーカブル軸への切り替え（歩行者優先、専用）

加古川駅周辺エリアビジョン（案）

- 人中心の空間づくり
 - ・「良質な都市空間を楽しむ日常」「暮らしやすいまち」の創出
- エリアの価値向上と公民連携
 - ・敷地単位ではなくエリアの価値向上
- ハードとソフトの連携
 - ・「つくる」と「つかう」を融合したまちづくり

社会動向

- 居心地が良く歩きたくなるまちなか／ウォーカブル推進都市
 - ・官民のパブリック空間をウォーカブルな人中心の空間へ転換。内外の多様な人材、関係人口をさらに惹きつける好循環が確立された都市を構築
- 市街地整備 2.0
 - ・「エリアの価値と持続可能性を高める複合的更新」への転換
- ウェルビーイング
 - ・これまでの「物質的な豊かさ」から「生活の質」や「心の豊かさ」を重視する価値観への転換
- 公民連携
 - ・市民・企業・NPO など民間主体によるまちづくり
- 駅まち空間
 - ・駅・駅前広場・周辺市街地を「駅まち空間」として一体的にとらえる
- 防災まちづくり
 - ・防災・減災に向けたハードとソフト両面によるまちづくり

地域の現状

■加古川駅周辺の特徴

- 市全体で人口減少が進む中、直近のデータにおいては加古川駅周辺の人口は増加傾向にあり、なおかつ30代・40代の子育て世代の比率が高いことから、選ばれるまちのポテンシャルを秘めています。
- 交通結節機能として多くの人が往来する広域からの受け皿となっています。
- 加古川駅へのアクセス手段は姫路駅、明石駅に比べ、平日・休日ともに鉄道・バス利用が少なく、自動車利用が多い状況です。
- 加古川市は、人口・主要駅の乗降人員数いずれも近接する姫路市、明石市、神戸市より低く、相対的に民間投資を呼び込みにくい状況にあります。

■加古川駅周辺及び中心市街地の課題

- カピル 21 ビル及びサンライズ加古川ビルの老朽化・陳腐化により駅前拠点の魅力が低下していると考えられます（低未利用の区画の増加、機能間連携が困難な施設構造、内向き店舗型の建物構造などを含む）。
- 社会経済環境の変化に対応する商業規模の最適化、商業機能の更新を図りやすい持続可能性の高い仕組みなどの再構築が必要です。
- 駅前の魅力的なにぎわい・滞在・滞留空間及び多様な主体が使いこなせる公共空間の再構築が求められています。
- 加古川駅周辺の立寄り施設数（買物、その他の私用（※）、娯楽・レジャー目的のみ）については、目的地が明確な利用者が多く、加古川駅周辺では1ヶ所のみの立ち寄りが一般的になっていると考えられ、駅からの徒歩圏内で複数施設を来訪するケースが少ないものと考えられます。※その他の私用：送迎、通院、習い事等

市民等のニーズ

- 加古川駅周辺に期待するキーワード
飲食・買い物／憩い／こども／あそび／文化・芸術／家族や友人との時間
- ヒアリングから見たキーワード
あそび／おしゃべり／交流／こども／居心地／学び／気軽さ／コミュニティ／非日常／多世代
- 駅前広場の社会実験結果
 - ・ 前年と比較すると滞在時間が増加し、駅前広場における滞在空間としての利用者ニーズを確認することができました。
 - ・ 若者の新たな居場所となっていたほか、キッズスペースやビジネスマンのワークスペースとして活用されるなど、多世代に受け入れられる空間としての機能も確認することができました。

政策課題

- 中心市街地の活性化
 - ・ 前述の「加古川駅周辺及び中心市街地の課題」のとおり
- ウェルビーイングへの対応
 - ・ 幸福度との相関が高い因子は、「住宅環境」「地域行政」「公共空間」「地域とのつながり」「自己効力感」「健康状態」「文化・芸術」となっており、より市民の幸福感につながりやすい分野として、加古川駅周辺のまちづくりや再整備で更新・導入する機能の参考とします。
- 公共施設のマネジメント
 - ・ 公共施設の「統廃合・複合化」
 - ・ 周辺の施設との複合化等による全体最適化

第3章 再整備で目指すまちの将来像

3-1. まちづくりの方向性

第2章までの検討を踏まえたうえで、加古川駅周辺のまちづくりの方向性を整理します。

方向性1：居心地とひとの活動を大切にし、加古川らしさを活かしたひと中心の空間づくり

- 車中心の都市空間からひと中心の都市空間への進化
 - ・高度経済成長期以降のモータリゼーション・車中心の都市空間から、多彩な活動、多様な滞在が生まれるひと中心の都市空間への進化を図ります。
 - ・ローカルな価値や地域・人のつながりを重視し、一人ひとりの自己実現やチャレンジにつながるよう、様々な加古川駅周辺の公共空間の再構築を図ります。
 - ・本市の特性が車社会であることを鑑みて、車での来訪を排除するのではなく、歩車が共存したひと中心の空間づくりを進めます。
- 地域ブランドの向上に資する景観デザインの形成
 - ・ひとの活動に加えて、自然や文化といった本市の特徴を活かした景観デザインを形成し、本市の玄関口にふさわしい駅前空間を創造します。



丸の内仲通り(東京都千代田区)
(出典:大丸有エリアマネジメント協会)



花園町通り(愛媛県松山市)
(出典:松山市※)



「加古川駅サイト×満月ワインガーデン」の様子



加古川駅南広場における社会実験の様子

※出典:松山市ウェブサイト(<https://www.city.matsuyama.ehime.jp/shisei/keikaku/gairoseibi.html>)

方向性2：時代や市民のニーズに対応し、次世代につなぐ魅力的な拠点づくり

● 各エリアの特性を活かした拠点づくり

- ・建替えやエリアリノベーションなどによって、地域特性を活かした大・小の拠点づくりを進めることで、各エリアの魅力や周辺エリアとの接続性を高めます。
- ・各エリアにおける機能の相互補完やエリア間の連携を図ることによって、加古川駅周辺のエリア価値向上を目指します。

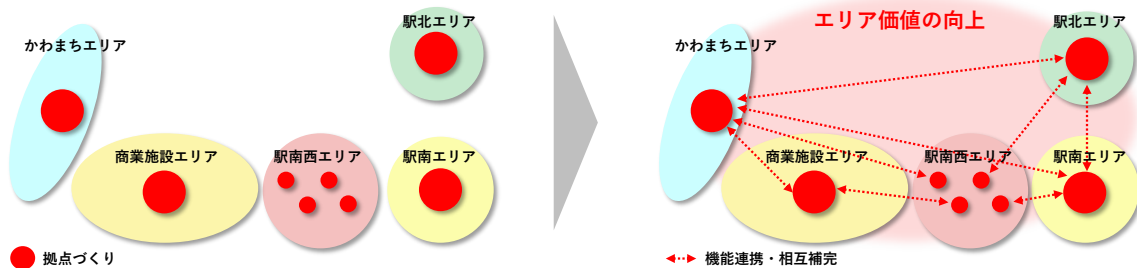


図 3-1 各エリアをつなぐイメージ

● 駅前ビルの建替え及び機能間の連携・融合を図った魅力的な拠点づくり

● 駅前の立地特性や市民ニーズを踏まえた都市機能の更新・導入

- ・カピル 21 ビルやサンライズ加古川ビルの建替えなどを進めることで、滞在につながり、かつ機能間の連携・融合を図りやすい拠点づくりを目指します。
- ・駅や駅前広場、民間施設などの機能が調和した空間の創出を図ります。
- ・多彩な活動、多様な滞在が生まれるよう、駅前広場の再編を進めます。



図 3-2 様々な活動が交わるイメージ

方向性3：2つのウォーカブル空間の形成と一体性の推進

● 交通結節点や主要拠点駐車場、各拠点をコアとしたウォーカブル空間の形成

・加古川駅周辺における、ひとが回遊・活動するウォーカブル空間の範囲は、自家用車での来訪も主ととらえ、交通結節点・主要拠点駐車場・各拠点をコアにウォーカブル空間の単位を考えるものとします。また、人の歩行距離の目安が約300mであることを踏まえ、交通結節点・主要拠点駐車場などからの歩行範囲は直径500～600m圏を基本単位で考えます。

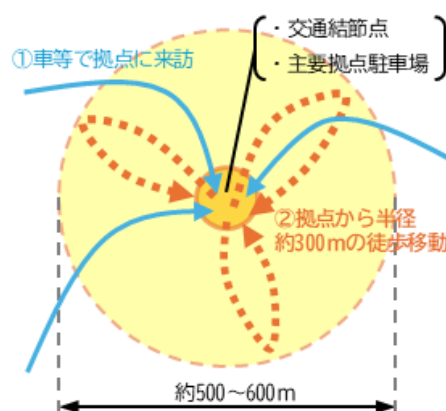


図 3-3 ウォーカブル空間の考え方

(補足1)

・健康増進のライフスタイル 形成支援・連携方策に関する調査（厚生労働省健康局）

人間の距離評価は、多分に心理的条件に左右され、人によっても距離の感じ方は異なりますが、一般的な歩行距離の限界や徒歩圏の大きさは、施設の誘致距離などを検討する上で参考となります。人が歩いてもいいと感じる距離は300m程度とされ、600mを超えるとバスなどの代替手段が必要と感じるとされています。

出典	心理的距離評価	距離(m)
1	70%の人が実際に歩いて苦としない距離(業務・目的地まで)	1,220
2	バスなどの代替手段が必要な距離(イエテボリ)	600～800
3	70%の人が歩いて苦としない距離(業務、鉄道駅まで)8.4分	720
4	50%の人がそれ以上歩くのをいやがる距離(ブーランドン)	500
5	目的地まで歩いてよいとする距離	500
6	81%の人が歩く距離(イエテボリ)	500
7	最適歩行時間を5分とした距離(ランコーン・ニュータウン)	450
8	歩くことを問題としない距離(レーベマルク)	400
9	歩く意欲が減少している距離(イエテボリ)	300～400
10	歩いてよい距離	350
11	70%の人が歩いてよいとした距離(バス停まで)	300
12	空港における最大許容歩行距離(I. A. T. A)	300
13	100%近くの人がバスターミナルまで歩いてくる距離	300
14	市民の90%が満足する距離(ブーランドン)	300
15	普通に気持ちよく歩ける距離	300
16	90%の人が満足する距離(最高距離)	200

[出典：1,3歩行者意識調査報告書,東京都総合交通対策室,2,6,9OECD：楽しく歩ける街,PARCO出版局,4,8,11,14,16国際交通シンポジウム：人間と交通,朝日新聞社,5,15芦原義信：外部空間の設計,彰国社,7アーサー・リング編,日笠 端監訳・相川友弥訳：ニュータウンの環境計画,彰国社,10田端貞寿：住環境の理論と設計,鹿島出版会,13 J.J. フルーイン著,長島正充訳：歩行者の空間,鹿島出版会]

図 3-4 人間の意識の中にある歩行距離

(画像出典：建築設計資料集成 [人間])

(補足 2)

・【加古川市】駐車施設利用実態調査（令和 7 年 1 月実施）

駐車場利用者の駐車場から目的地までの理想的な移動時間について、回答者の約 8 割が 5 分以内との回答がありました。歩行速度を時速 4 km/h とすると、駐車場から徒歩約 300m 圏に来訪者の目的地があるのが望ましいと考えられます。

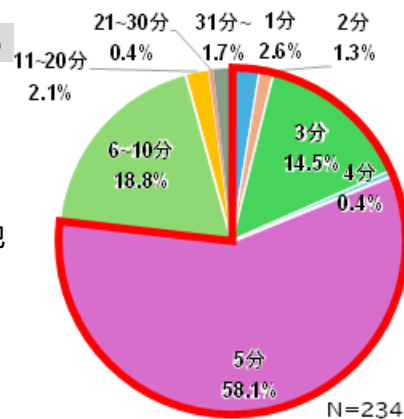


図 3-5 駐車場利用者の駐車場から目的地までの理想的な移動時間について

※図中の数値は四捨五入しているため、合計が 100%にならない場合があります。

- ・以上の考え方を踏まえ、加古川駅前の駅南エリアを中心とした「ウォーカブル空間 EAST」とかわまち・商業施設エリアを中心とした「ウォーカブル空間 WEST」の 2 つを設定します。ウォーカブル空間内での回遊の促進に向けては、拠点間の連携に加えて、各拠点からアクティビティが滲み出すなど、官民のパブリックスペースの利活用が進むことにより、居心地が良く歩きたくなる空間づくりを進めます。

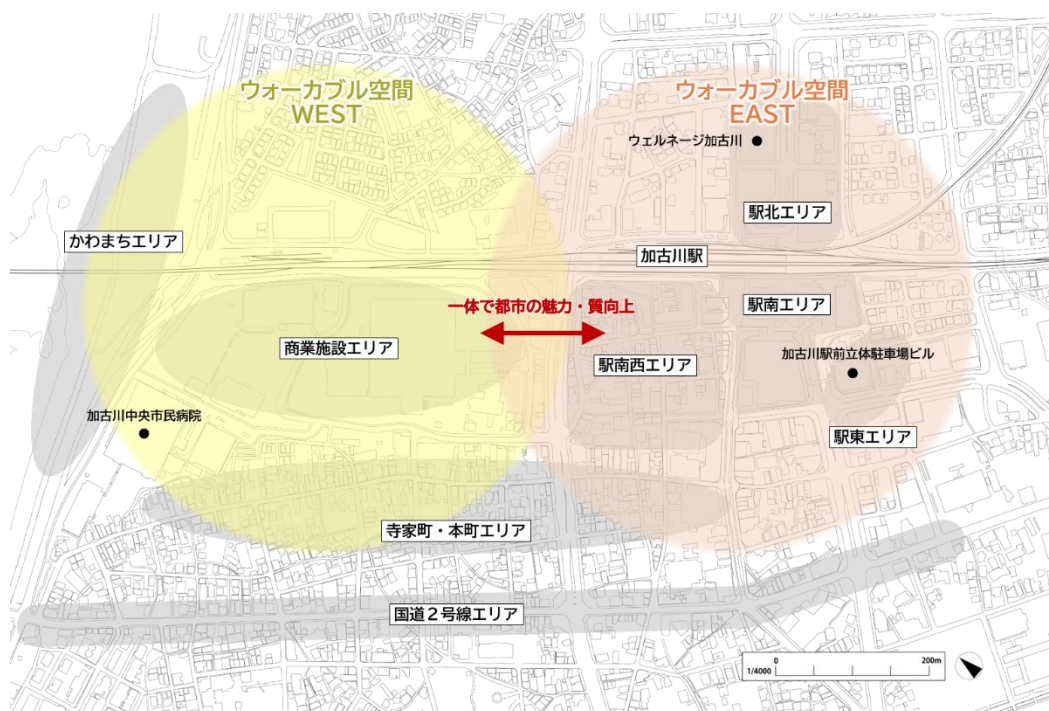


図 3-6 加古川駅周辺におけるウォーカブル空間の考え方

● パブリックスペースの集積と連担などによるウォーカブル空間のつながり

- ・ひと中心のウォーカブルな空間は、まちに開いた民地のパブリックスペース、利活用される公共空間（道路・公園など）のパブリックスペース、そしてそれらをつなぐ軸線（回遊動線）の3つにより構成されるものととらえます。これらパブリックスペースが集積・連担することで、多彩な活動、多様な滞在、そしてウォーカブル空間をつなぐ回遊性を創出します。
- ・2つのウォーカブル空間をつなぐソフト施策（公民連携によるイベントなど）やハード整備（道路・公園の再構築など）により、2つのウォーカブル空間において1日過ごしたくなる空間を創出します。

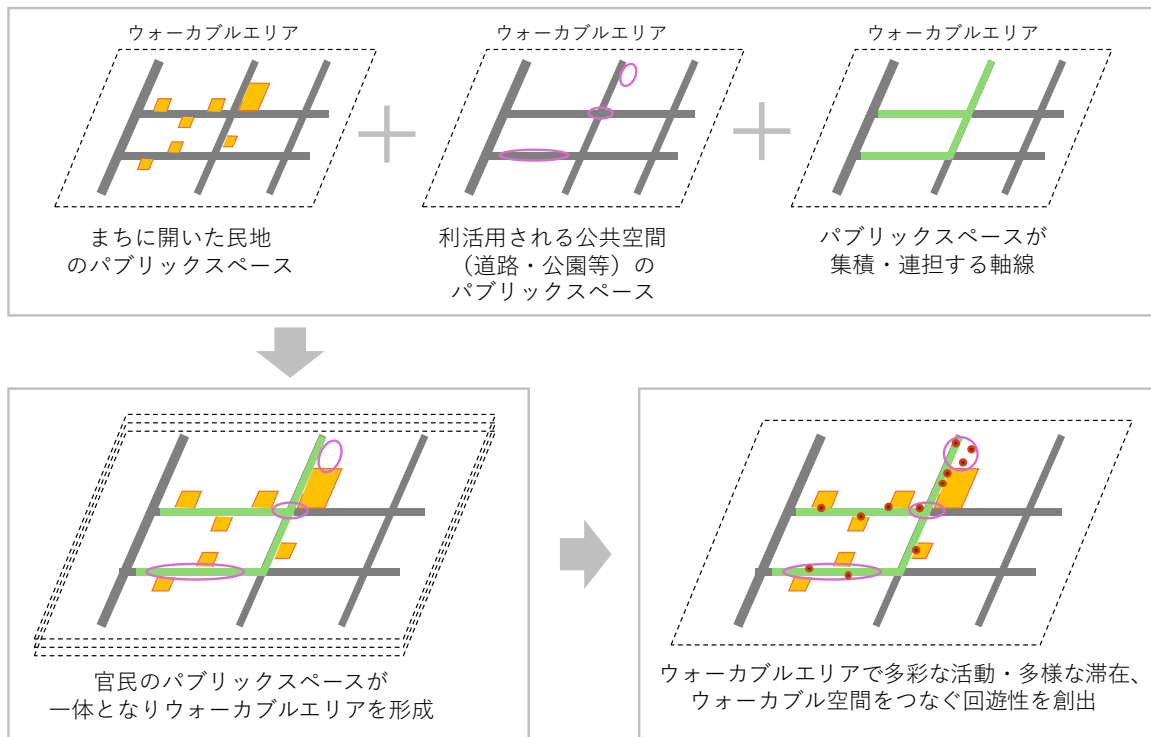
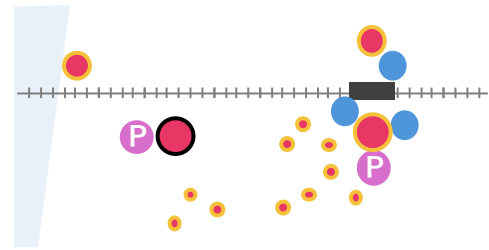


図 3-7 パブリックスペースの集積・連担イメージ

■駅周辺の活性化プロセス

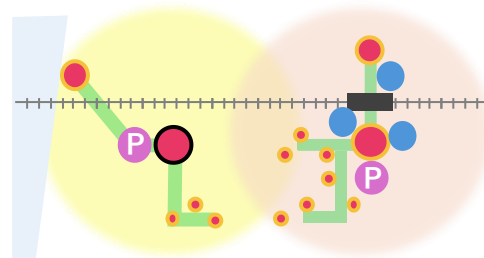
地域特性を活かした拠点づくり

- ・既存の拠点を回遊の起点とするとともに、建替えやエリアリノベーションなどにより、各エリアにおける地域特性を活かした大・小の拠点づくりを進めます。
- ・自家用車での来訪を主ととらえ、主要拠点駐車場を設定します。



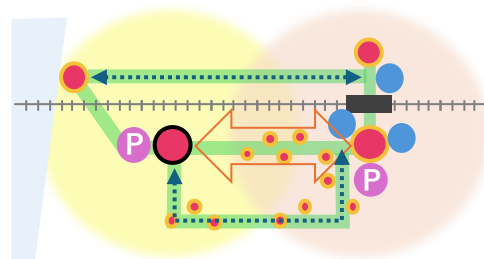
2つのウォーカブル空間の形成

- ・交通結節点や主要拠点駐車場、各拠点から半径約300m以内を、それぞれのウォーカブル空間として位置づけます。
- ・拠点間の連携に加えて、拠点からのアクティビティのしみ出し、官民のパブリックスペースの利活用が進むことによって、ウォーカブル空間内での回遊を促進します。



加古川駅周辺の一体性の推進

- ・歩行を前提とするだけでなく、モビリティ活用を推進することによって、2つのウォーカブル空間、駅とまちの回遊性向上を目指します。
- ・パブリックスペースの集積・連担やウォーカブル空間をつなぐソフト施策・ハード整備などにより、2つのウォーカブル空間において1日過ごしたくなる空間を創出します。



- 新規拠点
- 既存拠点
- P 拠点駐車場
- 交通結節点
- 歩行者動線イメージ
- 自動車動線イメージ
- - - モビリティ活用イメージ (検討中)

■駅周辺の将来イメージ

～ 1日過ごしたくなる加古川駅周辺へ ～

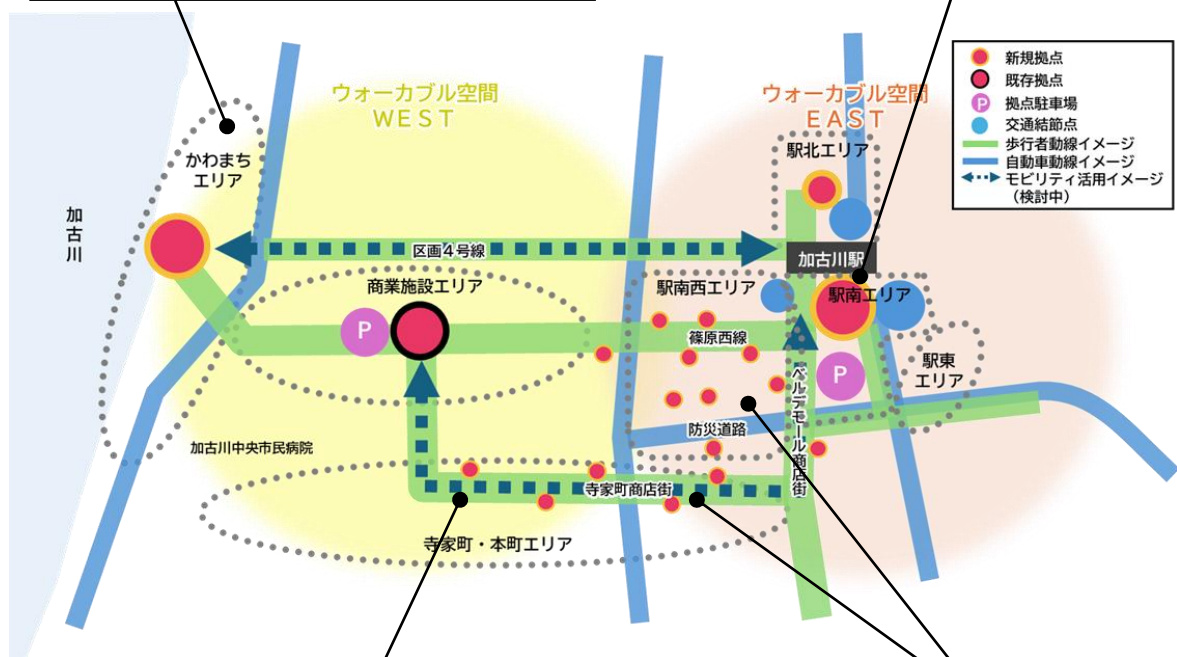
かわまちづくり

市民の憩いやスポーツ・レジャーの場、来訪者との交流の場として、新たな日常空間を創造
(かわまちエリア)



新たなまちの拠点

『居場所』『学び』『ワクワク』を感じ、加古川らしい、ひとの顔・つながりが見える拠点
(駅南エリア)



エリアをつなぐイベント

地先空間を活用したマーケットの開催や交流の場の創出により、地域コミュニティを醸成(寺家町・本町エリア)



エリアリノベーション

空き店舗などの有効活用や多種多様な店舗の誘導
(寺家町・本町エリア、駅南西エリア)



(出典：国土交通省※1)

モビリティ活用

拠点間の回遊を支援するためのモビリティの活用方法を検討



(出典：国土交通省※2)



(出典：国土交通省※3)

※1 出典：国土交通省ウェブサイト(https://www.mlit.go.jp/toshi/walkable/pdf/07aichi_renjaku_sn.pdf)

※2 出典：国土交通省ウェブサイト(<https://www.mlit.go.jp/common/001280951.pdf>)

※3 出典：国土交通省ウェブサイト

(<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/content/001731484.pdf>)

3-2. コンセプト・導入機能の考え方

(1) 再整備の基本的な考え方

ウォーカブル空間 WEST については「かわまちエリア」や「商業施設エリア」、「加古川中央市民病院」など、エリアを構成している機能が単一的で規模も大きく、また、各エリアの整備が既に実施済みもしくは進行中の状況です。

しかし、ウォーカブル空間 EAST については、本市の都心でありながら前述のまちづくりの方向性に転換していく余地も大きいことから、駅前の拠点性向上を優先的に進めることとし、次ページ以降で駅南エリアを中心に駅南西エリアと駅北エリアを含む再整備検討エリアにおけるコンセプトと導入機能などを整理します。

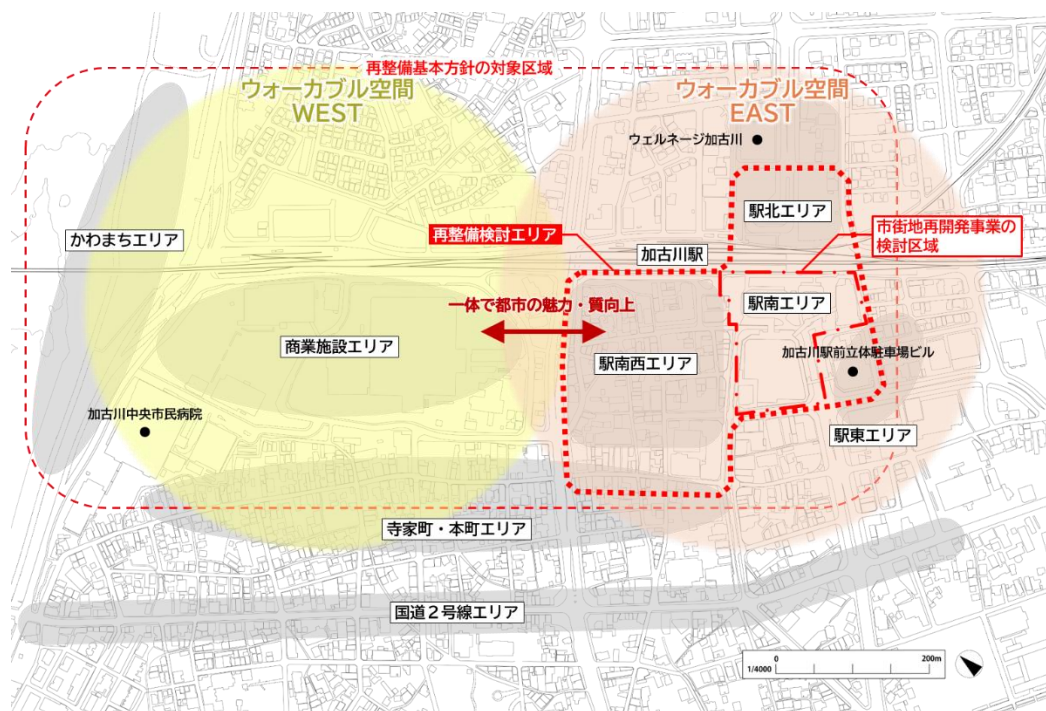
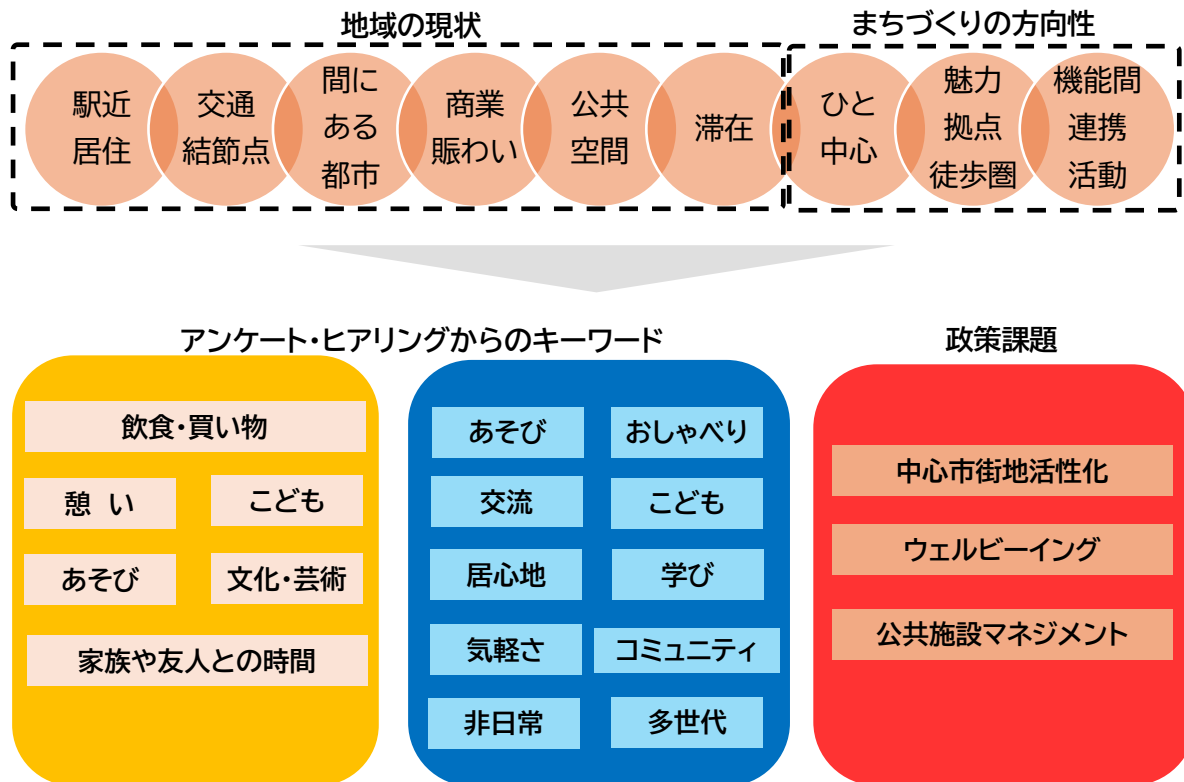


図 3-8 再整備検討エリア及び市街地再開発事業の検討区域

（２）再整備検討エリアのコンセプトと求められる機能、体験価値の検討

地域の現状やまちづくりの方向性も踏まえたうえで、アンケートやヒアリングから得られたキーワード、そして、行政として検証した政策課題をもとに、再整備検討エリアにおけるコンセプトと求められる機能、体験価値を検討します。



（駅前の機能及び公共施設として備えるべき基本的機能を適正配置）

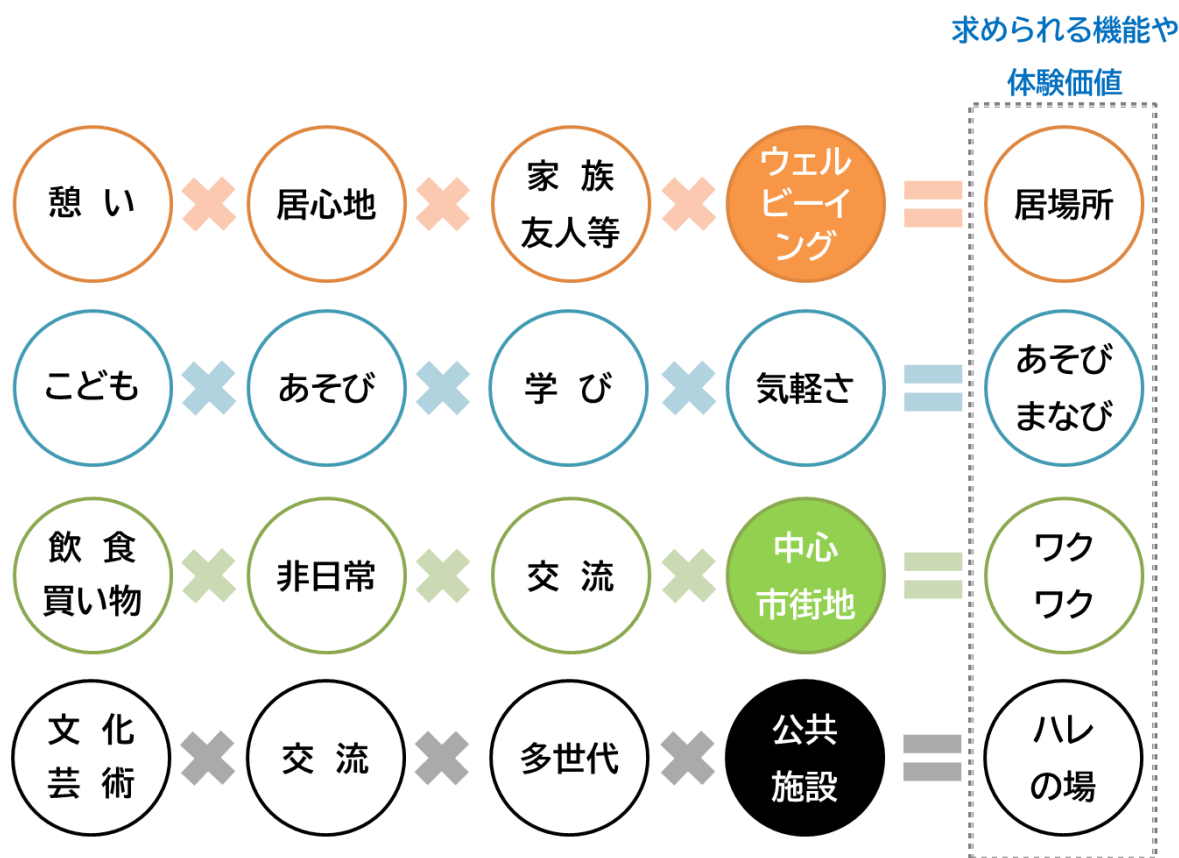
- ・ 交通インフラ：駅前広場、駐車場、駐輪場など
- ・ 防災：一時避難機能など
- ・ SDGs：環境配慮型施設（LED 照明、緑化スペースなど）
- ・ ユニバーサルデザイン：LGBTQ+、インクルーシブの考え方など

求められる機能や体験価値を考えるにあたって参考となる意見（抜粋）

- ・ 自販機の飲み物でも良いからそれで友達と一緒にいられるところが良い。
- ・ ママ友とお茶できるカフェスペース。
- ・ 目的がなくてもふらっと訪れるような場所になってほしい。
- ・ こどもを遊ばせる場所、ごはんが食べられる場所・買い物できる場所が揃ってほしい。
- ・ こどもが1日中遊べるような場所。
- ・ 友達と話をしながら勉強や本の閲覧を出来る場所が欲しい。
- ・ 広場でイベントやお祭りを開催すれば人が集まると思う。
- ・ 様々な体験ができる場所。例えばオープンスペースでの楽器演奏や市内にいるプレーヤーの活動が見えるところになってほしい。

■求められる機能や体験価値

以上の考察も踏まえ、「居場所」「あそび・まなび」「ワクワク」「ハレの場」の4つを再整備で重要となる機能や体験価値として導きました。



(3) コンセプトの設定

前述の検討を踏まえ、以下を再整備コンセプトとします。

- 再整備コンセプト -

世界最高の『居場所』『まなび』『ワクワク』を届けたい

～加古川らしい、ひとの顔・ひとのつながりがみえるまち～

居場所

- ・こどもと遊んだ後にランチを食べたり、カフェで友達とおしゃべりしたり、仕事の合間に一人で一息ついたり、誰もが心地よく過ごしたくなるサードプレイスをめざします。

まなび

- ・読書や勉強といった知的活動に加えて、こどもが普段触れられない遊びを体験したり、交流活動による新たな発見があったり、多世代の好奇心に応える空間をめざします。

ワクワク

- ・食事や買い物などの日常的なことに加えて、友達が出演する催しであったり、なかなか体験できない非日常的なイベントであったり、訪れることが楽しみになる駅前をめざします。

(4) 具体的な導入機能

求められる機能や再整備のコンセプトを踏まえ、再整備により以下の機能の導入を図ります。加古川駅周辺の生活利便性を向上する機能を基本としつつ、再整備で重要となる機能や体験価値を満たす公共機能を複合させることで、加古川駅周辺の多様なニーズに応える再整備を目指します。なお、下記の機能は、再整備検討エリアのうち、市街地再開発事業の検討区域において滞在につながる機能、もしくは交通結節機能として導入を想定しています。

【導入機能】

●公共機能

- ・学びと憩いが融合する図書館
- ・幅広い世代が学び、楽しめる子育てプラザ
- ・市民のハレ舞台となるホール
- ・多様なニーズに応え地域とつながる貸館

●交通結節機能

- ・駅前広場
- ・駐車場

●民間機能

- ・商業・サービス
- など



図 3-9 再整備によって導入を図る機能

再整備により既存の機能に加えて、更新・新規導入する機能が組み合わさることで多様な都市機能の集積を図ります。

さらに、“まち”“ひと”“機能”をつなぐパブリックスペース（※）を各機能との中心的な役割として配置します。

※公民の敷地を問わないソト（屋外）空間であり、人々の居場所となり、楽しく、アクティビティの生まれる、誰もが使える自由空間。

（参考／（一社）ソトノバホームページ）



図 3-10 広場による各用途のつながり

居住機能について

JR 加古川駅周辺まちづくり（案）では「駅前居住の推進」を示していますが、市街地再開発事業においては事業完了後の商業環境の変化などに柔軟に対応することを想定し、**居住機能は整備せず**、公共機能や商業・サービス機能などを適切な規模で整備することで、**施設の運営やリニューアル建替えにおける制約を少なくする方針**とします。一方で、事業成立性を向上するため、**国の補助率嵩上げ制度の活用**を検討します。なお、市街地再開発事業などにより駅周辺の魅力や利便性などが向上し、周辺の住宅需要が高まることで、市街地再開発事業の検討区域外において民間事業者による居住機能の整備が進められることが期待されます。これにより駅周辺の低未利用地の有効活用とともに、都市のスポンジ化対策を促します。

3-3. 再整備検討エリアの将来像

(1) 機能配置の方針

まちづくりの方向性や再整備のコンセプト、空間構成及び整備の考え方を踏まえ、再整備検討エリアの機能配置の方針は以下のとおりとします。

みんなのひろばを核とした機能配置

加古川駅前は、駅を中心に交通結節点として形成され、多くの人の往来があり都市機能の集積が図られています。そこで、駅・駅前広場・周辺市街地を一体的にとらえる「駅まち空間」の理念と併せて、まちの多様な活動・用途をつなげる「みんなのひろば」を各都市機能の中心に配置することで、ひとの活動を大切にし、加古川らしさを活かしたひと中心の機能配置を図ります。

商業・図書館・子育てプラザ・ホールなどの複合機能

「みんなのひろば」を中心に「商業～図書館～子育てプラザ～ホール」などを**複合的に整備し機能連携**することで、多彩な活動、多様な滞在を創出します。

駅前広場（交通ロータリー）の再編及び交通結節機能の強化・改善

公共交通利用者の利便性を確保するとともに、再開発施設などと連続性を持った質の高い広場空間に再編します。また、自家用車での来訪も前提に、**施設駐車場を駅近くに整備**し、駐車場を起点としたまちへの回遊や駅へのアクセス性向上を図ります。

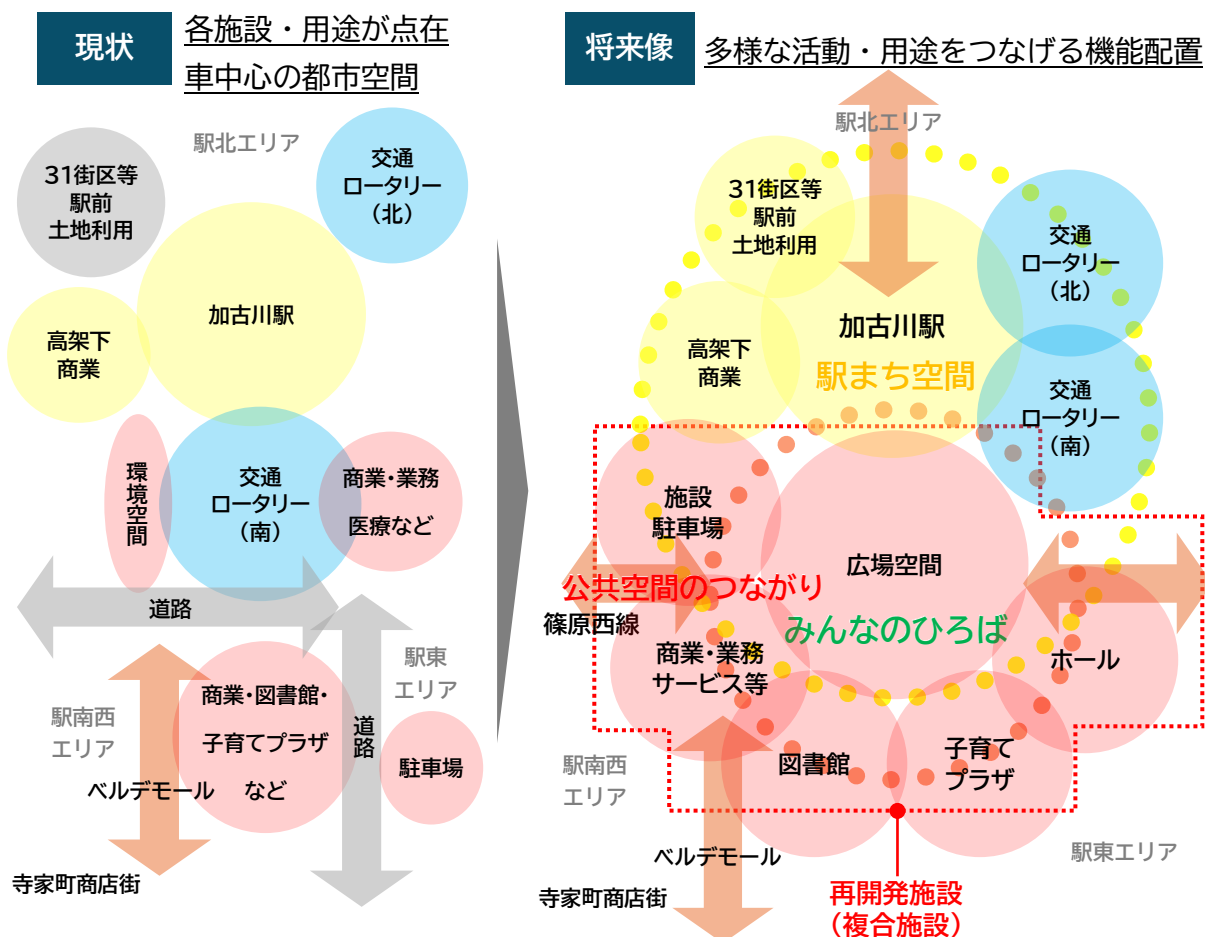


図 3-11 みんなのひろばを中心とした機能配置のイメージ

(2) みんなのひろばの考え方

広場空間を中心に、まちの多様な活動・用途をつなげるパブリックスペースや中間領域を「みんなのひろば」とします。

みんなのひろばは、再整備における「居場所」「あそび・まなび」「ワクワク」「ハレの場」の体験価値を生み、それらをまちに発信する拠点となります。

その実現に向けて、「①視線のつながり」「②利用のつながり」「③空間のつながり」の3つのつながりを整備方針とします。

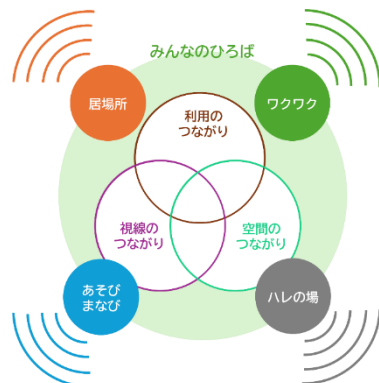


図 3-12 みんなのひろばの考え方

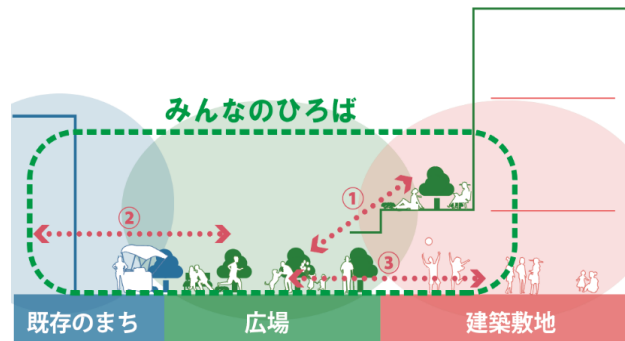


図 3-13 みんなのひろばの空間イメージ

みんなのひろばのアクティビティイメージ

居場所	あそび・まなび
半屋外空間の居場所 (茨木市／おにクル)	こどもが自由に遊ぶ (アンフォーレ／愛知県)
ワクワク	ハレの場
パブリックビューイング (豊田市)	駅前コンサート (福井市／ハピテラス)

※ 出典：国土交通省ウェブサイト (<https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001314501.pdf>)

過ごし方の例

■「居場所」のイメージ

カフェで友達とおしゃべり／散歩／井戸端会議／自由な場所で読書／芝生でピクニック／木陰のベンチで休憩／通勤前にコーヒー／ダンスや演奏などの自己表現 など

■「あそび・まなび」のイメージ

グループで自習／こどもの遊び場／文化活動団体同士で交流／将棋／部活動の練習／園芸ワークショップ／DIY イベント など

■「ワクワク」のイメージ

飲食・買い物／季節のイベント／パブリックビューイング／ビーフフェスティバル／ダンスイベント／ など

■「ハレの場」のイメージ

吹奏楽コンサート／チャレンジショップ／マルシェ／文化まつり／高校生のライブ／ポップアップショップ など

(3) みんなのひろばの整備方針

①視線のつながり

- ・壁をガラス張りにして立体的に別の場所も見れるような空間整備により、利用者の安心感を生むとともに、利用者間の新たな交流・共創につなげます。
- ・篠原西線やベルデモール商店街など、周辺のまちへのつながりを意識した空間とすることによって、みんなのひろば周辺にも足を運びやすくします。



駅前コンサート（福井市／ハピテラス）
提供：北陸高等学校

②利用のつながり

- ・「商業～図書館～子育てプラザ～ホール」など複合した用途でありながら、用途間の境界をなくし、思い思いに使える中間領域をつくることで、お互いの利用者が自由に行き交う空間を創出します。
- ・例えば図書館の本を自由に読めるようにするなど、用途間で連携する仕組みをつくることで、自由に過ごしやすい空間づくりを目指します。



広場で図書館の本を読める
（こども本の森神戸）
掲載元：Feel KOBE 神戸公式観光サイト

③空間のつながり

- ・建物内外を一体的に活用できるなど、可変性のある特徴的な空間整備によって、ここでしか得られない体験価値を創出します。
- ・敷地境界をシームレスにして周辺のまちとのスケールを合わせるなど、周辺のまちと同じデザインコードで空間整備を行うことによって、自然に立ち寄りたくなる空間とします。



ホールと半屋外広場の一体利用
(釜石市民ホール TETTO)
提供:aat+ヨコミゾマコト建築設計事務所

(4) みんなのひろばで期待される効果

みんなのひろばで期待される主な効果としては、以下の5つが考えられます。これらの結果、一人ひとりのまちの持続的な活性化や定住促進、都市の魅力向上につながる事が期待されます。

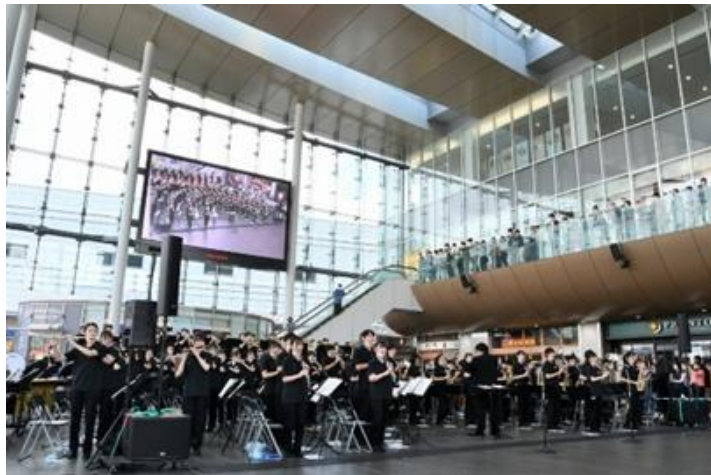
ウェルビーイングの実感／滞在時間の増加	
1	●一人ひとりが居心地良く過ごせる居場所づくり ●柔軟で多様な使い方ができるパブリックスペース
	 半屋外空間の居場所 (茨木市／おにクル)

2	駅前商業の活性化／民間投資の促進
	●駅周辺の店舗運営者によるみんなのひろばの利活用 ●利活用したことによる新規開業の促進
	 マーケットの様子※(富山市／グランドプラザ)

※出典:国土交通省ウェブサイト(<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/kanminrenkei/content/001441246.pdf>)

3	駅周辺全体の回遊性向上
	●周辺エリアとの連続性を意識した空間づくり
	 かわのまちマーケットの様子(加古川市)

4	共創文化・コミュニティの醸成
	●活動主体同士の新たな出会い、交流の促進
	 © 奥山淳志 ホールと半屋外広場を一体利用した活動 (釜石市民ホール TETTO) 提供:aat+ヨコミゾマコト建築設計事務所

5	文化・芸術の発展／市の顔づくり シビックプライドの醸成
	●文化・芸術活動など市民が主体的に活動・発表できる場づくり ●自然や地域資源など本市の特徴を活かした景観形成
	 駅前コンサート (福井市／ハピテラス) 提供：北陸高等学校

こうした効果を生み出していくためには、みんなのひろばが地域の価値に資するよう戦略的に使われ続けることが重要です。そのために、空間整備の工夫だけでなく、より多くの人が使いやすくなるためのルールづくりや、建物と広場を一体で利用する運営の仕組みづくり、収益性も確保したマネジメントの仕組みなどについて官民で連携しながら検討が必要です。

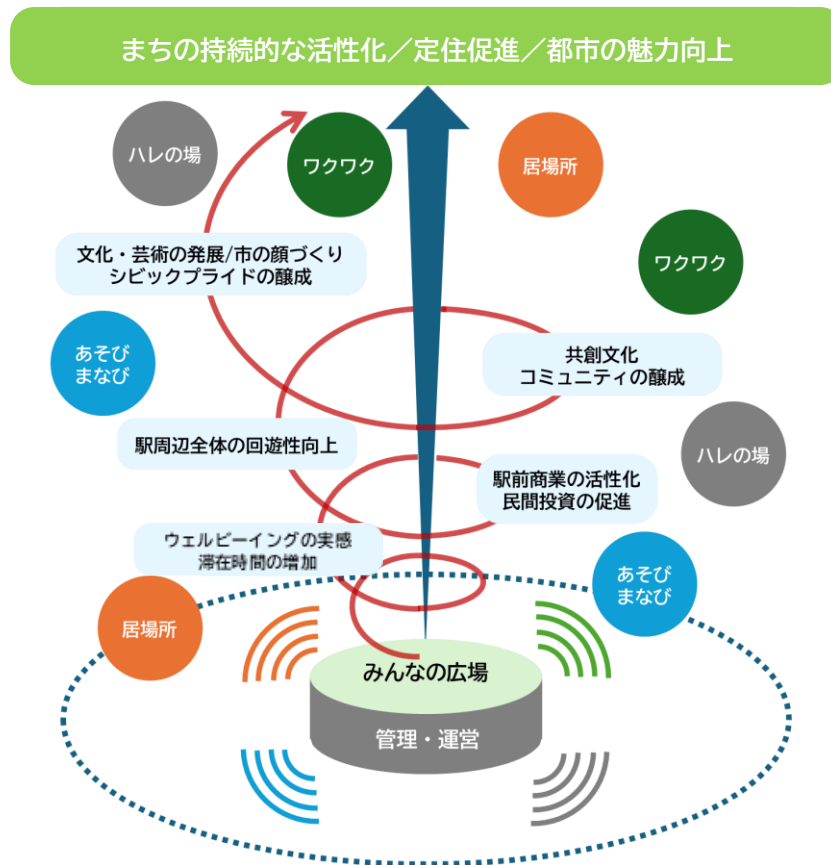


図 3-14 みんなのひろばのポジティブスパイラル

(5) 土地利用ゾーニング

土地利用と主な導入機能の方針を踏まえた土地利用ゾーニングの考え方を、以下のよう整理します。

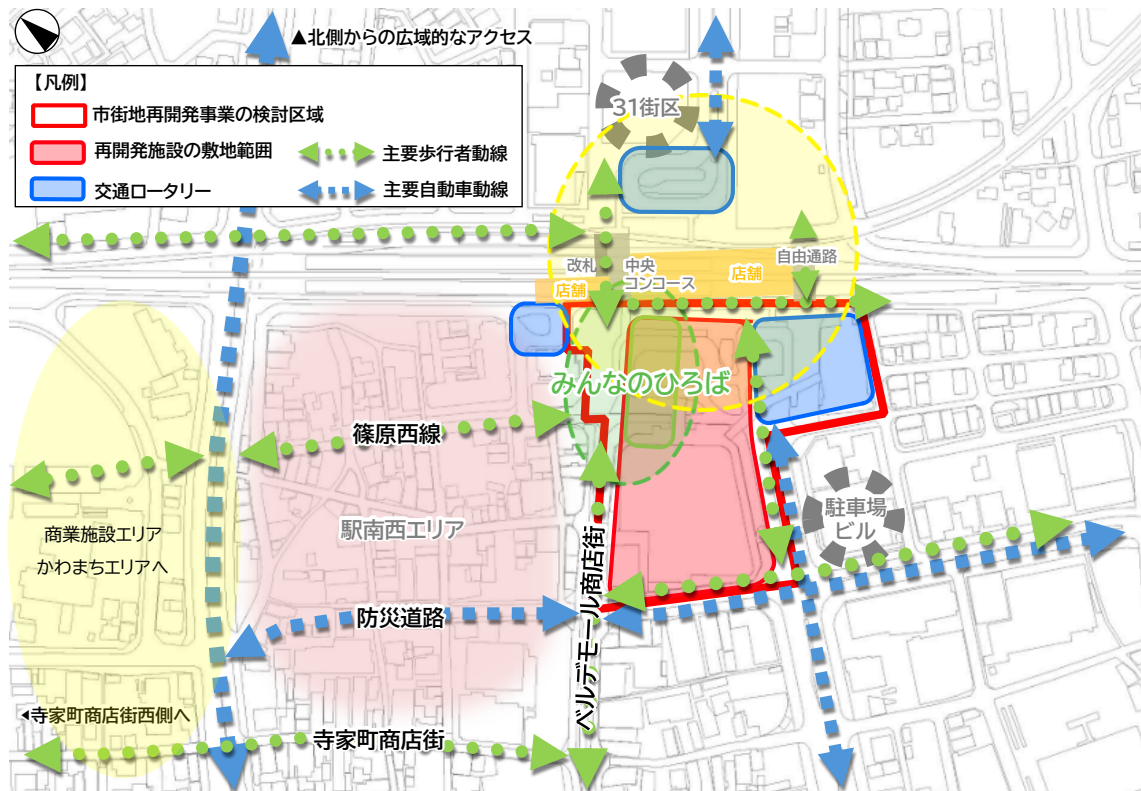


図 3-15 土地利用のゾーニング図

再開発施設（複合施設）

- 再開発施設（複合施設）は、まちの多様な活動・用途をつなげる「みんなのひろば」を中心に「商業・サービス施設」「図書館」「子育てプラザ」「ホール」などの機能により構成します。
- 市街地再開発事業の検討区域内の建物を一つの再開発施設に集約し、効率的な建築計画・施設運営とともに機能間連携しやすい施設づくりを目指します。また、再開発施設をより駅に近い配置とすることで、駅や高架下店舗などと一体的な駅まち空間の創出を目指します。
- 「みんなのひろば」を中心に構成する再開発施設を駅、駅前広場、高架下店舗からベルデモール商店街、篠原西線の連続性に配慮して整備することで、ひと中心の「駅まち空間」を創出します。
- 再開発施設内に駐車場を設けることで、複合施設や駅利用者の利便性を高めるだけでなく、周辺のまちを回遊するウォーカブル空間の拠点とします。

駅前広場（交通ロータリー）

- 加古川駅南北に駅前広場を引き続き設け、公共交通及び駅利用の一般車も含めた交通結節点として必要となる機能を確保します。
- 駅前広場（交通ロータリー（南））は、交通結節機能を確保しながら、再開発施設や高架下店舗などの商業機能、「みんなのひろば」との一体的な再編により、公共・商業機能とよりつながり、まちへのにぎわいに波及するなど、より機能が連続する、質の高い広場空間に再編します。
- 加古川らしさを活かし、本市の顔となる駅前の景観を形成し、魅力的な駅まち空間を創出します。
- 駅前広場（交通ロータリー（北））は、地域公共交通プランと整合を図ったうえで、交通結節機能の充実につながる広場空間の再編を検討します。

（６）検討課題

地権者の合意形成と事業スキームの決定／概算事業費の算定と事業スケジュールの検討

- 想定される市街地再開発事業の実施に向けては、地権者の事業推進に対する合意形成が必要となります。そのため、まずは加古川駅前地区まちづくり協議会で議論を重ね、施設整備や施設運営、事業スキームなどの検討を進めるとともに、特に商業計画を検討するにあたっては社会経済環境の変化に対応する商業規模の最適化、商業機能の更新を図りやすく持続可能性の高い仕組みなども併せて検討します。
- 本市の玄関口として魅力ある都市空間を形成するとともに必要な都市機能の更新を図るため、民間建物（カピル 21 ビル、サンライズ加古川ビル）及び公共施設の建替え、集約化による施設整備と駅前広場の再編を一体的に行う事業が望ましいことから、市街地再開発事業が想定されます。本市の魅力を高め、身の丈に合った「低容積型」の施設計画を検討し、次世代につなぐ持続可能なまちづくりを進めます。
- 整備計画などの詳細な検討を進めていくなかで、概算事業費についても建設コストの上昇などを考慮しながら算定していくとともに、国の交付金制度などを最大限活用しながら本市の財政負担の軽減に努めます。また、事業スケジュールについては、地権者の合意形成などの進捗を踏まえつつ、早期に事業効果を発揮する施設整備や管理運営を目指した事業の全体工程、施工順序などを検討します。

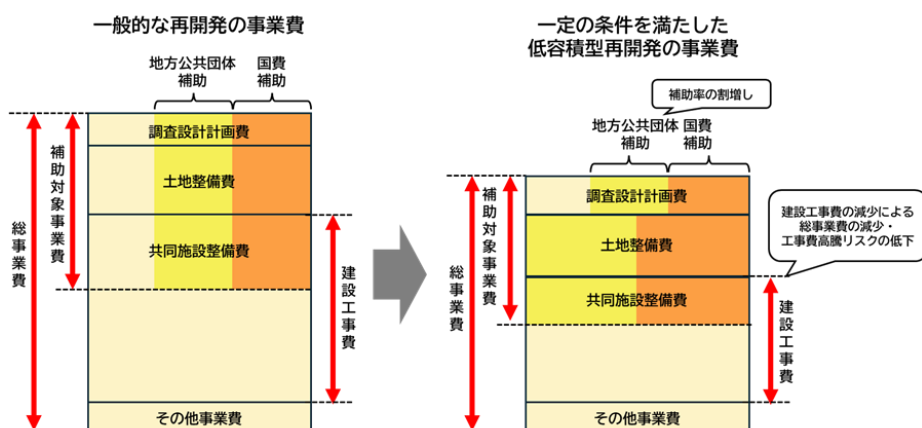


図 3-16 低容積型のイメージ

駐車場や駅前広場（交通ロータリー）、周辺道路の交通処理などの一体的な検討

- 特に駅南エリアにおいては、再開発施設及び駅前広場（交通ロータリー）における土地利用の考え方により、公共交通、自動車、自転車、歩行者などの動線が変化することから、それらのネットワークを再構築するにあたっては、自転車や歩行者の安全性、回遊性を確保します。また、円滑で利便性の高い交通体系となるよう、再開発施設における駐車場や駅前広場（交通ロータリー）の整備計画、周辺道路の交通処理などについて一体的な検討を進めます。なお、駅前広場（交通ロータリー（北））は、地域公共交通プランと整合を図ったうえで、交通結節機能の充実につながる広場空間の再編を検討します。

31 街区及び駐車場ビルの土地利用

- 再開発施設の整備計画や駐車場需要の動向、周辺道路の交通処理の方法などに応じて、31 街区及び駐車場ビルの土地利用の方向性を検討しつつ、民間活力の導入による整備などを視野に入れ、土地利用の方向性について検討します。

管理運営・エリアマネジメント体制の検討

- 公共施設を中心とした再開発施設やみんなのひろばなど、パブリックスペースにおける管理運営については、「行政」「民間」「市民（地域）」が連携した一体的な運営手法を検討します。また、商業機能の更新を図りやすい持続可能性の高い仕組みなども併せて検討します。
- 駅前の魅力や価値を育むためには、再開発施設や周辺エリアを含め、魅力的な拠点としてパブリックスペースなどを有効活用し、エリアの価値向上につなげていくことが重要です。そのためには、行政のみならず、市民、まちづくり団体、周辺の事業者、まちづくり会社など多様な主体による公民連携のまちづくりが必要であることから、収益事業から公共空間への再投資の循環など、持続可能なエリアマネジメントに向けた体制、取組について検討します。

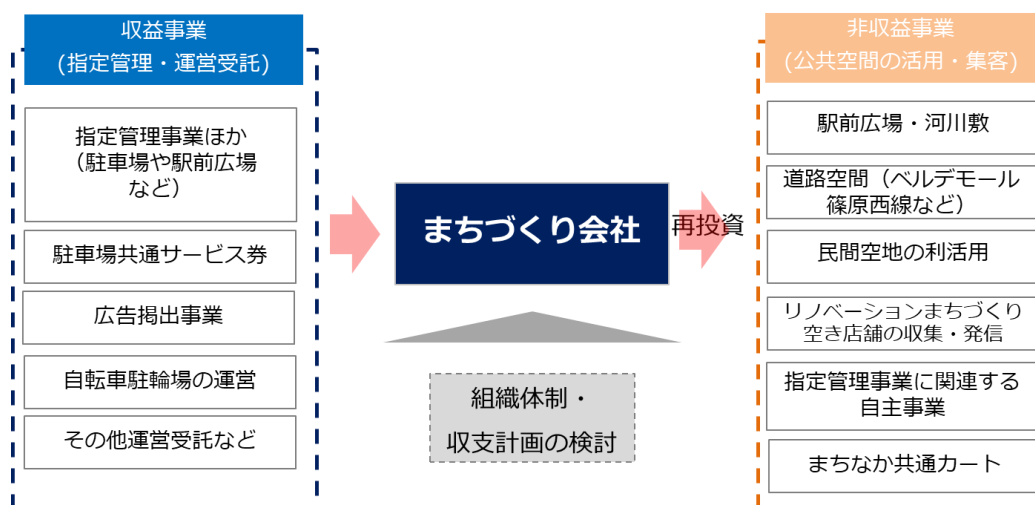


図 3-17 持続可能なエリアマネジメントのイメージ
(加古川駅周辺エリアビジョン (案))

駅南西エリアの都市計画／まちなかウォーカブルの推進

- 駅南西エリアにおいては、住宅市街地総合整備計画（加古川駅南西地区）に基づき防災性の向上などが図られていますが、計画が進行する中で地域の環境などが変化してきていることから、今後、地区の課題や方針を改めて検証するなど当該エリアのまちづくりの方向性を再検討します。また、防災道路の延伸や再開発施設の整備計画、駅前広場（交通ロータリー）の再編など、交通環境も大きく変化することから、当該エリアの交通体系を検討するとともに、主要な歩行者動線となる篠原西線などについて、都市計画道路の見直しも併せて検討します。
- 当該エリアにおける魅力や目的地性、周辺エリアとの接続性を高めるため、空き店舗の有効活用やエリアリノベーションの取組など、面的な界限性は活かしたまちづくりを検討します。また、ベルデモール商店街や寺家町商店街などの通りについては、民地からのにぎわいが公共空間にしみ出るなど、人が滞在、活動したくなる空間づくりに向けて、まちなかウォーカブル推進事業などの取組を検討していきます。

(7) 公共施設における導入機能についての考え方

複合施設に導入する各公共施設のコンセプトや再整備の方向性などを次のとおり設定しました。

①図書館

新しい図書館のコンセプト

学び、憩い、自然体で過ごすまちなかりビング

- 再整備の方向性 -

●「学び」を深め、広げる場

静かな読書や学習エリアを引き続き充実させるとともに、これまで以上に多様な学びのスタイルに対応します。

●気軽に訪れやすい図書館

リラックスできる空間や、会話が可能なゾーン、多世代が交流できるスペースなど、多様な利用者が自分らしく過ごせる環境を整備します。

●親子で楽しめる図書館

こどもと一緒に学びや遊びを楽しめる親子連れ向けのゾーンを充実させ、子育て機能と連携した絵本や児童向けアクティビティを提供します。

●地域と若年層をつなぐ場

若年層を中心に多くの利用者が集まる図書館として、地域全体の学びの場としての役割を強化し、地域と若年層をつなぐ新たな機会を創出します。

●利用目的に応じたゾーニング

静けさを求める人と交流を求める人が共存できるよう、エリアごとに明確なゾーニングを実施します。

- 想定する利用シーン -

学
び

読書や勉強のための自習スペース



シリウス(神奈川県)『読書室』

地域全体の学びと交流拠点



山口市産業交流拠点(山口県)

交
流

親子連れで楽しむ児童エリア



エンクロス(宮崎県)

リラックスできるフリースペース



海南 nobinos(和歌山県)

憩
い

遊
び

②子育て

新しい子育てプラザのコンセプト

親子でつながり、学び、共に育つ場所

- 再整備の方向性 -

●親子が気軽に集える「サードプレイス」

未就学児や小学生のこどもとその親を主な対象とし、親子がともに遊び、リラックスし、学び合える空間を提供します。親子が安心して過ごせる環境を整え、多世代の交流を促進する場を目指します。

●未就学児から小学生まで楽しめる「こども広場」

親子と一緒に遊び、リラックスできる多機能な広場を設置します。既存のプレイルームを東加古川子育てプラザへ統合し、こども広場の機能を拡充することで、さまざまなニーズに対応できる遊び場を提供します。

●一時預かり機能の充実

複合施設内の利用者に対応するため、一時預かり機能を拡充し、親子のライフスタイルに寄り添います。

●子育て相談と交流を支える場

子育てに関する相談機能を引き続き提供するとともに、地域の支援ネットワークと連携しながら、子育て世代を支える幅広いサポートを提供します。

●親子向けイベントの充実

図書館をはじめとした複合施設内の多機能と連携し、親子向けのイベントやアクティビティを充実させます。

- 想定する利用シーン -

遊
び

未就学児と小学生が楽しめるこども広場



ポーネルンド

育児相談や情報交換スペース



エンクロス(宮崎県)

交
流

児童向け読み聞かせイベント



エンクロス(宮崎県)

他機能と連携した地域イベント開催



アンフォーレ(愛知県)

学
び

集
い

③ホール

新しいホールのコンセプト

市民発表や地域活動の核となり、多目的利用を可能にする駅前文化ホール

- 再整備の方向性 -

●地域文化活動の拠点

市民が主体となって活用できる場を提供し、地域文化の振興と自己表現の機会を創出します。

●市民のハレ舞台

興行を主目的とせず、市民活動や地域団体の発表、学びの場として幅広く活用するホールを目指します。

●地域特性を活かした連携

駅前という利便性の高い立地を活かし、広場空間や図書館、子育てプラザ、周辺商業などと連携することで、多世代が文化活動や交流を楽しめる場を提供します。

●多機能かつ柔軟な設計

芸術鑑賞会・文化祭など利用人数の多いものから、小規模な発表会・講演会まで対応できるよう、1,000席程度の中規模ホールや300席程度の小ホールを設置します。また、可動式設備を活用した柔軟な空間運用を検討します。

- 想定する利用シーン -

表
現

市民演劇や音楽の公演



北九州芸術劇場(福岡県)
(※)

多世代交流の学びイベント



可児市文化創造センターala(岐阜県)『みんなのディスコ』
提供:公益財団法人可児市文化芸術振興財団

学
び

ステージでのワークショップの開催



四国中央市市民文化ホール(愛媛県)

体
験

広場空間との連携イベント



茅野市民会館(長野県)『クラフトフェス』

交
流

(※)市民参加音楽公演『わたしの青い鳥』 ©梅本昌裕

④貸館機能

新しい貸館機能のコンセプト

誰もが利用したくなる多目的空間

- 再整備の方向性 -

●貸館機能の集約と多目的利用の促進

稼働率の低い市民交流ひろば、まちづくりセンター、市民会館の貸館機能を集約し、会議や研修、文化活動、地域イベントなど、多様なニーズに応える空間を提供します。

●多用途利用を想定した柔軟な設計

特定の用途に限定せず、柔軟に利用できる部屋を設けます。例えば、楽屋はホールに付随する基本機能として確保しつつ、練習室や会議室としても活用できる多用途な機能に対応します。

●他機能連携による相乗効果の創出

図書館、子育てプラザ、ホールなど複合施設内の他機能が貸館機能を活用することで、より多様なイベントやアクティビティを提供します。

- 想定する利用シーン -

創
る

他機能と連携したイベントの実施



学びの杜のいちカレード(石川県)

音楽発表の練習スペース



学びの杜のいちカレード(石川県)

励
む

会議や地域イベントなど利用ニーズに応じた多用途利



アンフォーレ(愛知県)

学
び

集
い

⑤その他

セミナーやワークショップの開催機会が多い国際交流センターや男女共同参画センターを継続して配置するとともに、交通利便性の高い駅前立地を活かし、より多くの市民が参加しやすい環境を整備します。また、他の公共機能（ホールや貸館機能、図書館など）と連携することで、多様なテーマや形式のイベントを実現し、市民ニーズに応じた情報提供や学びの機会を拡充します。

第4章 今後の進め方

4-1. 今後の進め方

本方針で示す将来像の実現へ向けては、駅前の空間を一体的にとらえて再開発施設や駅前広場などが連携した機能配置、空間の形成が重要となります。今後も、加古川駅周辺まちづくり検討会、地権者を主体とする検討組織（加古川駅前地区まちづくり協議会）などでの意見交換・検討した内容をはじめ、道路などの公共空間を活用した社会実験やワークショップなどで得られた市民・使い手の目線を基本計画に反映していきます。

また、再整備後の持続的なまちづくりを目指し、様々な視点からの意見を踏まえて基本計画の検討を進め、そして、その後パブリックコメントなどを経て、基本計画を策定し、事業の具体化へ向けてさらなる検討を進めることとなります。

※基本計画における構成等については、同計画を策定する中で具体的に検討します。

また、今後の進め方は、基本計画の検討の中で変わる可能性があります。

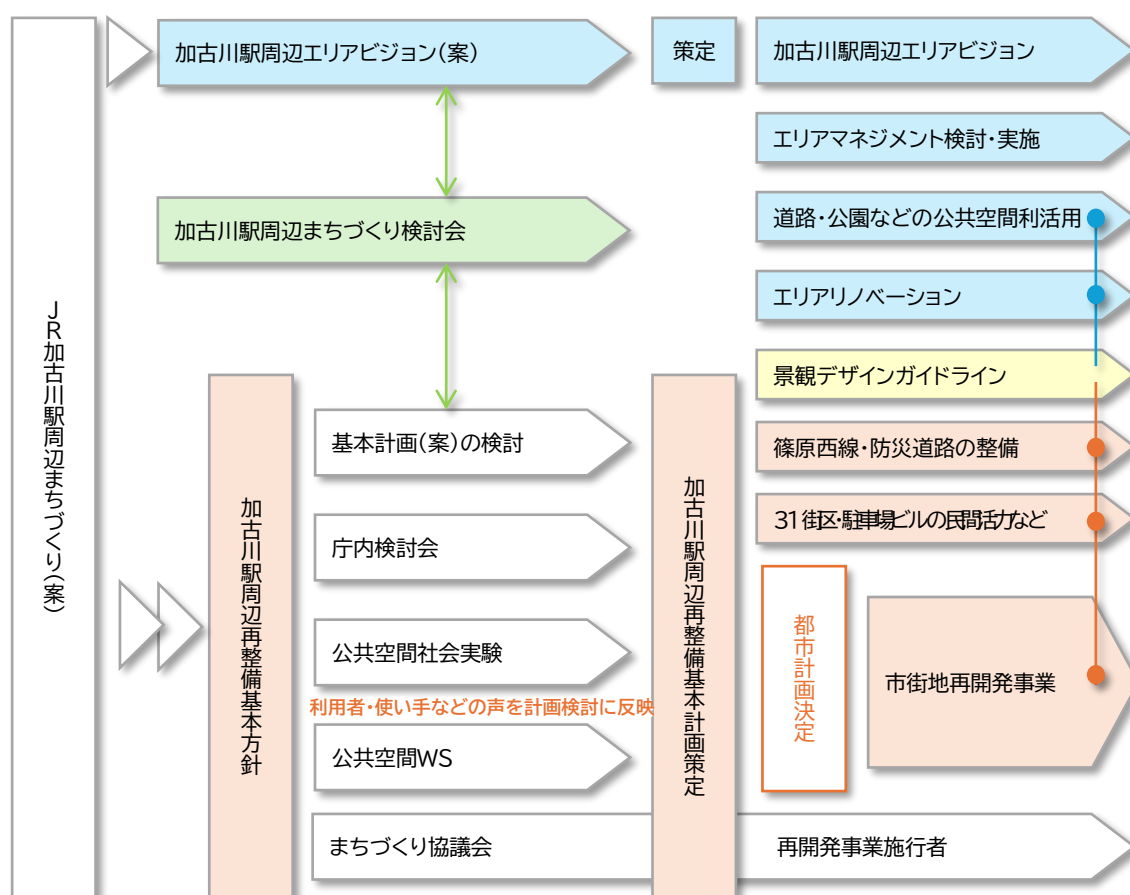


図 4-1 今後のスケジュール

4-2. さいごに

加古川駅前の再整備は、本市の玄関口・顔となる非常に大切な場所であることから、50年先を見据えながら、社会情勢の変化などに柔軟に対応していく必要があります。そのため、今回の再整備だけではなく、整備後の持続可能性や次なるまちづくりを想定した計画とすることが肝要と考え、整備後の権利形態や維持管理・運営、エリアマネジメントといった視点も取り入れて、今後の計画検討を進めていきます。

また、成熟社会・人口減少社会において、更なる技術革新が進むことによって暮らしの価値観や生活様式の変容も予見される中、本市は「生活の質」や「心の豊かさ」を重視し、一人ひとりが「ウェルビーイング」を実感できる本質的価値観を大切にしたいまちづくりを進めます。そして、加古川で住みたい・暮らしたいまちとして選ばれるまちとなるため、従来型の思考にとらわれず、新たな地方都市のまちづくりのモデルとなるような再整備を実現していきます。