



阪急電鉄の 「駅とまち」

REPORTS

阪急電鉄が推進するまちづくりと一体となった駅整備事業。
大規模な駅周辺地区の再開発整備事業が完了した「西宮北口駅」。
まちづくり構想の一端を担い、開設する「新駅」、
2部構成で阪急電鉄の「駅から始まるまちづくり」を紹介する。



Chap. I

「西宮北口駅」を拠点に
都市の賑わいが広がる。

大阪と神戸のほぼ中間あたり、阪神間の中心に位置する西宮市。

西宮北口駅は西宮市の中心駅の一つで、

阪急神戸本線と阪急今津線が交差する乗換駅だ。

駅周辺地区の大規模な再開発事業で大きく変貌したまちは、
駅を拠点に新たな賑わいを創出している。

文●茶木 環／撮影●織本知之

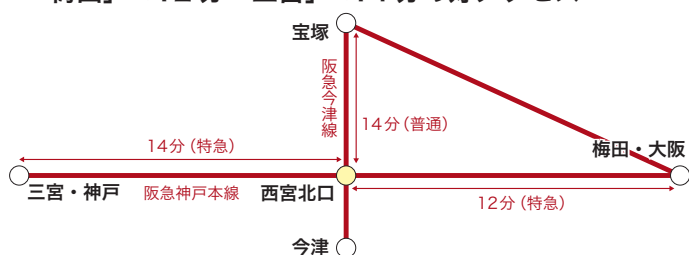
特集：駅から始まるまちづくり

[阪急電鉄にみる新たなスタンダードモデル]

阪急電鉄神戸本線・今津線路線図



「梅田」へ12分「三宮」へ14分の好アクセス



この都市総合再開発促進計画の軸となる西宮北口駅は、阪急電鉄にとって最重要拠点の一つだ。グループ全体で駅周辺に、阪急西宮球場

西宮北口駅周辺の現在を見てみよう。古い木造建築が密集した商住混在地であった北東地区は、阪神大震災で壊滅的な被害を受けた。そのため、真っ先に開発が行われ、市場や商店街の跡地には「北東震災復興再開発事業」で商業の活性化と都市型住宅の供給を目指す地上19階建ての大型複合施設「アクタ西宮」を建

商・住・遊の機能を備えたまちへ

そして震災から4年後の99年、「第3次西宮市総合計画」を策定した西宮市は「復興事業と連携した都市核づくりを目指す」。都市再生に向けて、西宮北口駅周辺の新たなまちづくりが始まった。



西宮市都市局市街地整備課 課長

溝口勝也
Katsuya MIZOGUCHI

最後に南西地区だが、駅前には新たに整備されたロータリーにシェルター型のバスターミナル（南東側から移転）が設置されている。中央公民館やホールが入った再開発ビル「プレラにしのみや」や商業施設、高層タワーマンション、大型フィットネスクラブなどが並ぶ。中でも注目されるのが、震災前から都市核

震災復興とともに行われた都市開発

最初に西宮北口駅周辺の成り立ちから振り返ってみたい。

西宮北口駅は1920年、神戸本線の開通と同時に設置された。翌年には、今津線の西宮北口―宝塚駅間、26年には西宮北口―今津駅間が開通。このとき、東西方向に走る神戸本線と南北方向に走る今津線がほぼ直角に平面交差するクロス型の駅の原型ができあがり、以後、まちはこの独自の形の駅を中心に発展していく。

30年には住宅地の分譲が始まり、田園住宅地としての開発が進んだ。大学が立地し、神戸・大阪への利便性から「文教住宅都市」として、まちは成長を重ねていく。33年には、駅北東に市場と商店街が開設され、広域的な商業地区が誕生した。

しかし、時代とともに、市場や商店街の老朽化と衰退、狭い道路と木造住宅の密集で消防活動が困難なことなどが問題となってきた。さらなる土地の高度利用も検討課題に上った。

86年、西宮市は新総合計画を策定し、西宮北口駅周辺を「広域拠点となる都市核の一つ」に位置付け、再開発していく意向を示した。

この方針を受けて、88年度に策定した「都市総合再開発促進計画」では、「商・住・遊」をテーマに都市核づくりを行うとして、神戸本線と今津線で分かれる四つの区域のゾーニングを行っている。北東は広域商業ゾーン、北西は複合用途ゾーン、南東は駅前アミューズメントゾーン等、南西は都市型サービスゾーン等。加えて、駅前広場や幹線道路の整備により各ゾーンを有機的に活用すること、新設する「兵庫県立芸術文化センター」を中心に、都市核にふさわしい景観整備を図ることなどが盛り込まれた。

などの事業施設や広大な用地を保有している。駅周辺の再開発は、事業発展の契機にもなり得るプロジェクトだった。

阪急電鉄は、グループの総力を結集して、計画推進に取り組むことを決定した。

西宮市の再開発事業計画段階から参画、関係者協議を重ね、89年には「西宮北口再開発室」を開設。91年には「西宮北口開発事業室」を設け、本格的な開発プロジェクトを開始した。

西宮市や阪急電鉄が進めていた計画を大きく揺るがしたのは、95年1月17日に発生した阪神・淡路大震災だ。震災による西宮北口駅周辺の被害は甚大で、同月31日、西宮市は「災害市街地復興基本方針」を策定。駅周辺を重点面整備地区に指定し、6月には震災復興計画を策定してまちの復興事業を開始した。

設。保健福祉センターや消費生活センター、図書館などの公共公益施設、商業テナント、UR賃貸住宅が入っている。幹線道路も拡充され、周辺道路の交通事情も大幅に改善された。

一方、北西地区は、震災による被害が少なく、閑静な住宅街が残っている。それほど大きな変化はないが2007年には街づくり協議会が発足して「にじままちづくり」について検討し、現在、整備中だという。

駅前アミューズメントゾーンと位置付けられていた南東地区は、阪急西宮球場跡地に西日本最大級のショッピングセンター「阪急西宮ガーデンズ」が開業。駅直結のペデストリアンデッキが整備されている。隣接して、甲南大学の新キャンパス「Konan CUBE 西宮」も開設されている。



北西地区

1930 年頃から住宅開発が進む。
駅前には商業地化が進んでいる。
2007 年に街づくり協議会が発足。

北東地区

公設市場や商店街、民家等が集積。
阪神・淡路大震災で壊滅的な被害を受け、
真っ先に復興再開発が行われた。

南東地区

阪急西宮スタジアムが 2002 年に閉鎖。
2008 年 11 月西日本最大級のショッピング
センター、阪急西宮ガーデンズがオープン。

南西地区

企業住宅や公営住宅が集積。
駅前広場の整備に続き、2000 年以降、
高層住宅・文化施設等の開発が本格化。

西宮北口駅付近空撮（提供：阪急電鉄株式会社）

の中心」に位置付けられていた「兵庫県立芸術文化センター」だ。大きな苦しみを負って生きる地域の人々を、芸術文化で支える「文化復興のシンボル」として誕生した。指揮者の佐渡裕氏が芸術監督を務めるこの劇場は、全国の公共劇場が不振な中でも、圧倒的な稼働率と入場者数を誇っている。

今年 4 月には、芸術文化センター前のオープンスペースで東日本大震災のチャリティーコンサートが開かれ、佐渡氏の指揮で、地元小学校の子どもたちがセンター所属の「スパーキッズ・オーケストラ」（楽団員は子どもたち）の演奏に合わせて、神戸から生まれた震災復興の歌『しあわせ運べるように』を合唱した。『復興への貢献』を柱に、高感度で親しみやすい芸術文化を発信している。

このように西宮北口駅周辺は、当初のゾーニングを踏襲しながら、震災後の復興とともに都市再生の整備が行われ、商・住・遊の機能を備えた華やかなまちへと生まれ変わった。

西宮市は、西宮北口駅周辺ともう一つ、JR 西宮駅・阪神西宮駅の周辺を都市核としている。西宮市役所をはじめ公共施設が集中し、「十日えびす」で名高い西宮神社などがあるエリアだ。

「西宮は昔から『二つのへそがある』と言われてきた。それぞれに特徴を持たせて発展させていく」と西宮市都市局市街地整備課の溝口勝也課長は語る。

異なる魅力を持つ、二つの都市核を連動させ、市の活性化を目指していきたいと言う。

「西宮北口駅周辺は、計画策定から 23 年をかけ、阪神・淡路大震災という大きな不幸も経験して、新しく生まれ変わった。いいまちになったと思う。大阪や神戸がさまざまなポイントを回遊して楽しむまちであるのに対し、西宮北口駅周辺は『ここに来れば芸術文化やショッピングなど、さまざまな楽しみが味わえるコンパクトなまち』。そのまちの魅力が人を惹き付け、広域から人を呼んでいるのだと思う」と溝口課長は語っている。

需要を創造する阪急電鉄の取り組み

では、この西宮北口駅周辺のまちづくりの中で、阪急電鉄と阪急阪神ホールディングスグループはどのような取り組みを行ってきたのだろうか。

阪神・淡路大震災後、西宮市と連携しながら阪急電鉄も新たなまちづくりを目指し、2004 年 4 月、「西宮北口駅周辺開発計画」を発表した。阪神間の中心に位置する西宮の新しい顔づくりを進める計画だ。

阪急電鉄が最初に着手したのは、その計画の中の「西宮北口駅前街区開発計画」だ。駅の南西エリアにおいて、駅と芸術文化センターを直結するペDESTリアンデッキを建設し、周辺には駅前街区にふさわしい住宅、スポーツ、商業の要素を盛り込んだ複合開発を行うプロジェクトだ。

芸術文化センター開館とはほぼ同時期の 05 年 10 月に供用を開始したペDESTリアンデッキは総延長 302 m。駅―芸術文化センター間の約 160 m は阪急電鉄が

特集：駅から始まるまちづくり

[阪急電鉄にみる新たなスタンダードモデル]

施工を負擔し、芸術文化センター外周の119mとプレラにのみやビル間の23mは、それぞれ兵庫県と西宮市が施工した。デッキに隣接する商業施設「北口南阪急ビル」も同時にオープンしている。

続いて06年2月には、阪急電鉄が誘致した国内最大級のフィットネスクラブがオープン。08年1月には、阪急不動産などによる高層分譲マンション「ジオタワー西宮北口」(26階建て・194戸)が竣工した。

「西宮北口駅前街区開発計画」は、阪急電鉄と行政、そしてその他の企業や地域の人々などが連携して手掛けることで、開発スピードも加速して進んだ。それぞれの事業が連動して生まれた整備効果も



大きい。これについて、阪急電鉄株式会社都市交通事業本部の上村正美都市交通計画部長は「創業者・小林一三のビジネスモデルは需要追従型ではなく、需要創造型だった。需要があるからそこにつくるのではなく、需要自体をつくり出していった。この西宮北口駅周辺も、ここに住んでもらい集まってもらうには、このまちがもっと活性化していくには、どんな需要をつくり出したらいのか——20年以上も前から行政と話し合いを重ねてきた。まちづくりにかわる関係機関、関係者が連携すること、大きな成果が上がり、まちづくりが加速して進んだ」と語る。

いまも貫く創業からの阪急電鉄の理念が求心力になったのかもしれない。

街路事業と駅総合改善事業を同時に

ここで、西宮北口駅自体に着目してみたい。

西宮北口駅は、1987年、橋上駅舎化されている。神戸線の特急10両運転を行うためのホーム延伸が目的で、それに伴い今津線を南線と北線に分断。駅機能を2階に移し、構内コンコースの東側外周に「コの字型」のペデストリアンデッキを配置した。構外通路については、2005年に西側外周も配置。これにより、ペデストリアンデッキが環状になり、

2線によって分かれる四つの駅周辺地域を自由に行き来できるようになっていた。

駅周辺の再開発では、さらに利便性の高い駅づくりと都市交通の円滑化を目的に、西宮北口駅の駅舎改善、今津線南線の高架化事業が実施されている。

今津線南線と東西方向に平面交差する都市計画道路球場前線は、都市総合再開発促進計画において重要なアクセス道路として位置付けられており、復興整備の中で、その交差部が国の緊急対策路切に指定されたため、立体交差の必要性が急速に高まっていた。さらに、立体交差化(街路事業)の計画が進む中で、円滑な乗り換えなどの利便性向上を目指し、駅舎においても鉄道駅総合改善事業が行われることになり、二つの事業が一体となった「阪急今津線高架化事業」が施行されることになったのだ。

「国の管轄が異なる街路事業と駅総合改善事業が同時に行われるケースは非常に珍しい」(上村部長)という。

総事業費は約35億円。西宮北口駅の改善工事と駅から球場前踏切道までの高架橋構築工事を、国と西宮市から補助を受けて鉄道駅総合改善事業(高架延長約150m)で、その先の山手幹線架道橋との取付部までは兵庫県の事業主体となる街路事業(高架延長約190m)で行うことが決まった。

今津線高架化事業で交通問題が解消

事業は2007年に開始され、

11年3月に完了した。

街路事業の一番の目的は、交通渋滞の解消だ。それまで平日で平均248本の電車が通るたびに分断されていた道路交通が大幅に改善された。回送電車が通過するため、入換線が残されているが、電車が通過するのは早朝と深夜の4本だけなので、道路交通に大きな影響はない。

また、鉄道駅総合改善事業では、今津線南線のホームを高架化し、駅コンコースと同じ2階に新設した。神戸線と今津線の乗り換えはいったんコンコースに上がつてからホームに下りなければならなかったが、今津方面に乗り換える際は、階段などを介する負担が軽減できる。さらに、以前は二つだった駅の改札口も、東改札と南東改札を新たに設置した。

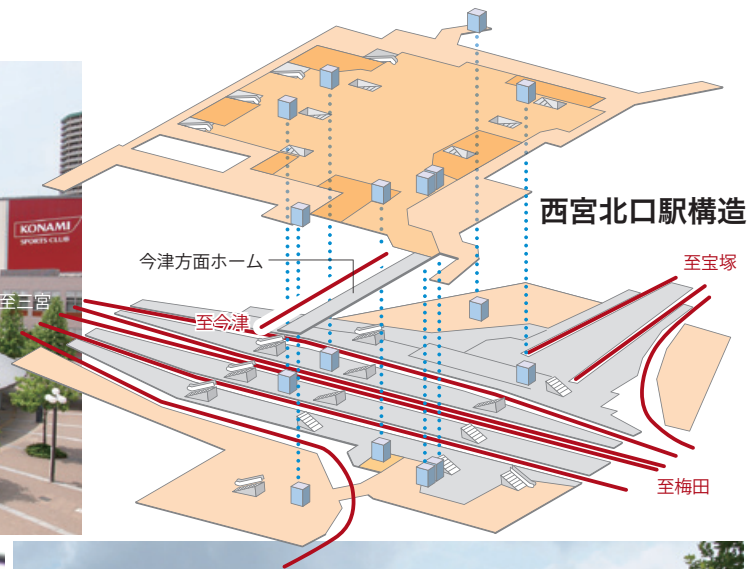
「阪急電鉄の中で、四つも改札がある駅は珍しい。あらゆる方面に直接アクセスができるようになった」と阪急電鉄株式会社都市交通事業本部技術部の佐藤亮調査役は語る。

「高架橋のデザインについては、西宮北口駅周辺の雰囲気損なわないように、特に気を配った。例えば、南東改札口は阪急西宮ガーデンズに向かうペデストリ



阪急電鉄株式会社
都市交通事業本部 都市交通計画部長

上村正美
Masayoshi UEMURA



アンデッキと直結している。デッキに並ぶ鉄道橋の側面には化粧パネルを貼り、周囲との調和に努めた」(佐藤調査役)

駅の外周に設置されていた環状のペDESTリアンデッキについては、今津線南線ホームの高架化によって南側の東西通行が分断されてしまったため、動線の機能補償として、地上階に自由通路と踏切(人道踏切)、コンコース階とつなぐ2基のエレベーター(各13人乗り)を設置した。これで南東側から南西側に行く場合には、橋上通路からエレベーターで地上に降り、自由通路と踏切を通過して南西側へ行くことができる。

「これでは従来の機能を失わずに高架化を実現できた。駅舎の外装に関しても、西宮市から景観に関するさまざまなアドバイスを受取り、市と協議しながらデザインを決定した」(佐藤調査役)

駅とまちはともに発展しながら、さらに人々に愛され親しまれる場所へと姿を変えている。

阪急西宮スタジアム跡地開発計画

1937年に開場され、地域の人々に長い間愛されてきた阪急西宮スタジアムが、その歴史に幕を閉じたのは2002年。その跡地の有効利用については、04年に発表した西宮北口周辺開発計画のなかで全体構想が示されていたが、05年11月、この構想に基づいた「阪急西宮スタジアム跡地開発計画」が発表された。ポ



阪急電鉄株式会社
都市交通事業本部技術部 調査役

佐藤 亮
Ryo SATO

テンシャルの高い立地特性を活かし、広大なエリアを商圏とする西日本最大級のショッピングセンター、阪急西宮ガーデンズの建設だ。

オープンは08年11月。地上4階建て(一部5階建て)で、敷地面積は7万㎡、延べ床面積24万7000㎡(賃貸面積は10万7000㎡)。阪急百貨店と総合スーパーのイズミヤを核店舗に、シネマコンプレックス(12スクリーン・2200席)、専門店(268店舗)で構成されている。

「単なる商業施設ではなくコミュニティづくりができるような場所、このまちの中に『ガーデンズ』という小さなまちがあるという意識でつくっている。阪神間という特色を打ち出して、梅田でも三宮でも郊外型でもない、ここだけのまちづくりをしていきたい」と阪急阪神ビルマネジメント株式会社PM事業本部の田中稔之阪急西宮ガーデンズ館長は語る。

施設は中央部に駐車場(3000台)を配置し、駐車場の周囲をぐるりと店舗を取り囲む。1周約450m、東西南北4つのモールから成るサーキット型の設計だ。「通常のモールは端にある店舗が集客しづらくなるが、サーキット型だとどの店

特集：駅から始まるまちづくり

[阪急電鉄にみる新たなスタンダードモデル]



①ムービングウォークを設置したペデストリアンデッキ（写真右下）で西宮北口駅と直結している阪急西宮ガーデンズ。②メイン店舗の「西宮阪急」。

①高架になった今津線（南線）。②バスシェルターと街路樹が整備された駅前広場。③高架化に伴い設置された西宮北口南踏切。④駅構内に明るく光を呼び込む2階コンコース。⑤「ニシキタ」の愛称で親しまれる西宮北口駅。副駅名は阪急西宮ガーデンズ前。⑥高架化事業で球場前線の交通渋滞が解消された。

毎年1割程度のテナントのリニューアルを実施したり、各テナントで阪急西宮ガーデンズ限定商品を買ってもらうなど、緻密な戦

買い物客のメイン層は30〜40代の女性だが、阪急百貨店は年配者の利用も多い。リピーターが多いのも特徴だ。

大成功を収めた阪急西宮ガーデンズ

阪急西宮ガーデンズは開館以来、業績を伸ばし続け、10年度の来館者数は828万人（前年度比108.7%）、売上実績は693億円（前年度比108.4%）と、長引く不況の中で大成功を収めている。

また、屋上にある9000㎡のスカイガーデンは、「自然環境との調和」を施設コンセプトにした阪急西宮ガーデンズのシンボリックな存在だ。六甲山系に自生する樹木や桜、果樹などで緑化され、オルゴールの音色に合わせて踊る噴水も設置されている。六甲の山並みも眺められるこの屋上庭園は、訪れる人々の憩いの空間となっている。

また、屋上にある9000㎡のスカイガーデンは、「自然環境との調和」を施設コンセプトにした阪急西宮ガーデンズのシンボリックな存在だ。六甲山系に自生する樹木や桜、果樹などで緑化され、オルゴールの音色に合わせて踊る噴水も設置されている。六甲の山並みも眺められるこの屋上庭園は、訪れる人々の憩いの空間となっている。

鋪にも行きやすい。駐車場から店舗までの距離も短縮できる。曲線の動線は、内装の面でも印象的なイメージを演出しやすいメリットがある」（田中館長）



阪急阪神ビルマネジメント株式会社
PM事業本部 阪急西宮ガーデンズ館長

田中稔之
Toshiyuki TANAKA

「課題は、お客さまにマイカーではなく、もっと電車でお越しいただくようにすること。車の渋滞を緩和し、地域の方々のストレスを解消して、エリア内の回遊性を高めていきたい」と田中館長は抱負を語っている。

「オープン前からポイントカードの申し込みが殺到し、開業1カ月前には既に6万人を超えていた」（田中館長）

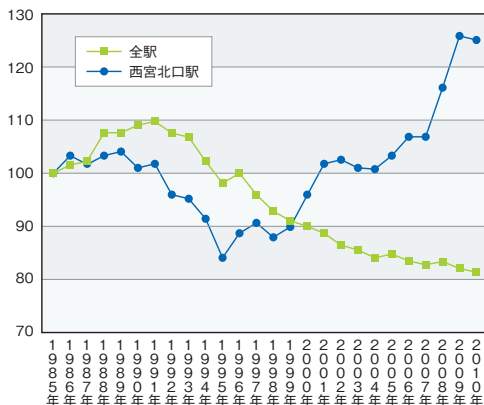
震災後の一連の再開発事業の最終段階に登場した「新しいまち」を、人々がいかに待ち望んでいたかがうかがえるエピソードだ。

また、阪急電鉄系列では初めてポイントカードを導入したのも話題となったが、初年の目標10万人に対し22万人が入会、現在は26万人が会員となっている。

「日々、変化を起こして、新しいものに巡り合えるという印象をつくっている」（田中館長）と言う。

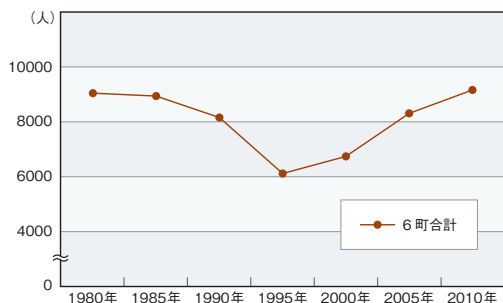
1985年～2010年の輸送人員の推移

(1985年を100として)



※西宮北口駅乗降数は交通量調査データより1985年を100として
 ※1989、1991、1993、1994、1995、1997、1999年は推計値
 (1995、1997、1999年の西宮北口駅乗降数は、西宮市人口の増減率をもとに推計、
 その他は全線平日1日平均輸送人員数より推計)

西宮北口駅周辺の町人口推移



①スカイガーデンの踊る噴水で遊ぶ子どもたち。②手入れが行き届いた庭園は四季を通じて楽しめる。③天井から差し込む光と吹き抜けの空間が心地よい。



行きたいまち・住みたいまちへ

西宮北口駅の乗降人数の推移（1985～2009年）を見てみると、90年前後をピークに徐々に減少しているが、阪神・淡路大震災後に大きく落ち込んだ後は、復興と再開発が進むのに比例して徐々に増加しているのが分かる。注目すべきは、阪急西宮ガーデンズ開業後、その上昇率が急激にアップしているということだ。

阪急西宮ガーデンズ開業直後（08年12月）には、1日の乗降客数が約11万4000人を記録し、三宮駅を上回ったほどだった。

かつて、西宮北口駅の乗降客数の順位は、阪急電鉄全線のトップ10に入るものの下位だった。それが現在では、梅田（約53万人、三宮（約11万人）に続いて3位（約9万3000人）に浮上し、阪神間では第3の都市としてすっかり定着している。

06年から毎年WEBで実施されている駅単位で人気の街を探る「関西住みたい街（駅）ランキング」（調査：長谷工アーベスト関西支社）では、昨年に続いて11年も「阪急西宮北口駅」が1位を獲得した。09年は4位だったが、その後、票を伸ばし、堂々の連覇を果たしている。

また、駅周辺の町（両度町・高松町・深津町・高畑町・北口町・芦原町）の人口推移でも、1980年には9228人だったのが、震災直後の95年には6021人に減少し、その後は増加傾向に転じて2010年には9333人と、30年前の人口を超えるまでになった。全

国的に少子化が言われて久しいが、このエリアは小学校の教室が足りない状態だ。マンション開発などから、子どもを持つ30代ファミリーの流入が目立つという。

「まちづくりは、一時的な賑わいの創出に終わってはならない。鉄道駅を基盤としたまちは、世代交代がうまくできる。西宮北口駅周辺も、次世代につなげていく持続可能な取り組みが重要だ」と西宮市の溝口課長は話す。

ところで、西宮北口駅周辺のまちについて、多くの人が「他にはないまち」という言葉を口にする。神戸と大阪という2大都市の中間地点にあること、明確な特徴を持つ4エリアがあること、2線がクロスする駅の構造、地域の人々の意識や考え方、行政の取り組み、かつて阪急西宮スタジアムがあったこと、芸術文化センターがあること、阪急西宮ガーデンズの存在——裏付ける理由はさまざまだ。それらが相乗効果をもたらして、オンリーワンのまちができたということだろう。需要創造型の都市開発は、潜在的なニーズを見いだして「ここにしかないまち」をつくり出す。そうしたまちだからこそ、人々は惹かれ、集まり、賑わいが広がっていく。

「このまちに携わる人には、どこかが独り勝つのではなく、地域全体で集客しよう、盛り上げようという思いがとて強い。さまざまな人々のいろいろな熱意があつて花開いたまち」（田中館長）

まちに携わる人たちの熱意がある限り、まちはさらに大きな賑わいの花を咲かせていくだろう。

お客さまと一緒に 地域の文化・芸術を 育てていきたい。

阪神・淡路大震災から10年、
復興のシンボルとして誕生した兵庫県立芸術文化センター。
「一緒に元気になるべく」ことを掲げ、
文化不況の中で快進撃を続けている。



兵庫県立芸術文化センター ゼネラルマネージャー

林 伸光 Nobumitsu HAYASHI

一緒に元気になるべく劇場

兵庫県立芸術文化センターの基本理念は、「自ら創造し、県民とともに創造する『パブリックシアター』」であり、阪神・淡路大震災からの「復興への貢献」を劇場運営の大きな柱にしています。芸術監督の指揮者・佐渡裕さんは、「音楽や舞台で、震災前よりも豊かなまちにしたい」という兵庫県知事の申し出を受けて2002年に就任しています。「メインの海外での公演を減らしてでもこの仕事がしたい」という佐渡さんの強い思いに打たれて、私もその時から一緒に携わっています。

西宮市や芦屋市は、震災の被害が非常に大きかったところで、震災から復興していく中、芸術や音楽は人々の心の大きな支えになりました。佐渡さんは、地域の人たちと「一緒に元気になるべく」という強い意志を持っています。あの時、背負った重みは大きく、今も皆、その重みを抱えて生きている——一緒に元気になるべくためには、この芸術文化センターがどういう存在になればいいのだろう。すべての活動は、そこからスタートしています。

オープン時、佐渡さんは子どもたちのオーケストラを創設したり、地元の小学校を回ったり、商店街の人たちと街を歩いたり——皆と触れ合い、音楽の話をしました。佐渡さんの言葉で言うと「劇場はみんなの広場」、この芸術文化センターをそういう地域の広場、皆さんの広場にしていきたいと思っています。

年間300超の公演と50万人以上の入場者

そのためには、劇場経営をしっかりとやらなければなりません。

それが私の役目でもあるわけなのですが、この劇場の活気を一過性のものではなく、維持し続けることこそが大切になってくるわけです。劇場が成功しないと、芸術家が生きていけないし、いい芸術も生まれませんからね。

佐渡さんと話したのは「今まで日本の劇場ができなかったことをやろう」ということです。オペラもミュージカルも、落語もやる。芸術の香りが高いものから古典芸能まで、さまざまなニーズに応える。オープン時には、佐渡さんのアップ写真に、誰でも知っているベートーヴェン「運命」の「ジャジャジャジャー！」をキャッチコピーにした非常にインパクトの強いポスターをつくって、阪急電鉄などの車両をジャックしました。こうした広報活動も、県立の劇場らしからぬ戦略だったと思います。

現在は、年間300以上の自主事業公演を行い、50万人以上の入場者を迎えています。入場者の割合は、兵庫県が7割を占め、残りが大阪2割とその他といったところでしょうか。無料登録の会員制度も導入しており、会員数は平均して6万人強。自主事業に関してはご案内を送付して先行予約を受け付けるなど、地域の方々に劇場を楽しんでいただけるようにさまざまな工夫をしています。

パブリックシアターとは、「地域と人々の関わりを考え、地域の人々が、ライブパフォーマンスの上演を通して、芸術文化と出会える場」と考えています。思えば、阪急電鉄の創業者・小林一三も、単に電車の乗客を増やすために宝塚歌劇などを創設したのではなく、何もないところから文化をつくり、育てました。それも、お客さまと一緒に。地域の方々とともに地域の文化・芸術を育てていく、私たちも同じ思いで取り組んでいます。



兵庫県立芸術文化センター外観。



4層バルコニー形式のKOBELCO大ホールと落ち着いた雰囲気の阪急中ホール。

