

✓ ウォーカブルな環境をつくるアプローチ

道路と沿道建物を一体的に活用し、滞留空間を生み出す「沿道活用」と、主に街区単位で自動車通行の時間帯規制や歩行者専用化を行う「交通制御」の2つのアプローチを必要に応じてバランスよく取り入れ、エリアに応じた最適解を求めることができる仕組みを作る予定です。

交通制御

街区単位で車両通行の環境をコントロール

交通制御は、主に住宅系エリアや文化系エリアでの活用を想定しています。現状の自動車交通に影響しない範囲を前提としつつ、街区内の通過交通を排除して安全安心な道路空間とし、住民や子ども達が過ごせる地域の庭としての空間を作ることができますようになります。



交通制御の例

- 周辺道路の速度制限（ゾーン30など）
- 対象道路の速度制限（狭窄部、コミュニティ道路など）
- 対象道路の通行時間規制（スクールゾーンなど）
- 車線の減少、歩道の拡幅（道路空間の再配分など）

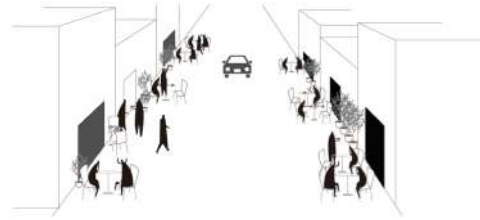
2つの
アプローチ

最適な
バランス

沿道活用

沿道建物が軒先の道路を一体的に活用

沿道活用は、主に商業系エリアでの活用を想定しています。対象とする道路の沿道店舗が、軒先を建物と一体的に活用することで人々が滞留し、飲食等の活動が街ににじみ出す状況を作ることができるようになります。



沿道活用の例

- 滞留空間の設置（パークレットなど）
- 食事施設の設置（オープンカフェなど）
- 情報発信機能の付加（デジタルサイネージなど）
- 催事の開催（ファーマーズ・マーケットなど）

✓ ウォーカブルな環境づくりに資する様々な取組み

ウォーカブルな環境を促進する事業は、様々な取組みが考えられます。これらの取組みは多岐にわたり、市の部署の垣根を越え関係する組織や街の皆さんと一緒に検討しながら、より効果的な取組みを実施していきたいと考えています。

多様なシーンの創出

- 多様な空間（駅前広場・公園・水辺等）の活用促進
- オープンカフェやマルシェ等の活用促進
- 写真映えする区域の促進
- アクリエひめじへのアプローチ 等

歩行者利便増進道路制度（通称：ほこみち制度）

- 全国で初めて、大手前通りをほこみちに指定
- 今後本格的に大手前通りで道路の利活用等を推進

民地でのウォーカブルな空間形成の推進

- 建物の外観デザイン、高さや用途等を誘導
- ガイドライン等を作成し運用
- 車両出入口の位置を制限 等

リノベーションまちづくりの推進

- 既存建物を新たな用途で再生
- 地元の事業者の開業支援 等

健康ポイント制度の創設

- 中心市街地の周遊コーススタンプラリー
- 歩数に伴うポイントを付与
- 歩数と予防できる病名を明示した看板の設置 等

パーソナルモビリティの導入

- パーソナルモビリティ（キックボード等）の導入
- 移動が気軽に、楽にできる 等

職住近接等のニューノーマルに対応

- Free Wi-Fi の導入
- テレワーク拠点の検討 等



姫路市ウォーカブル推進計画

一街に選択多様性をつくり、豊かな生活シーンを生む

概要版



Walkable is Selectable

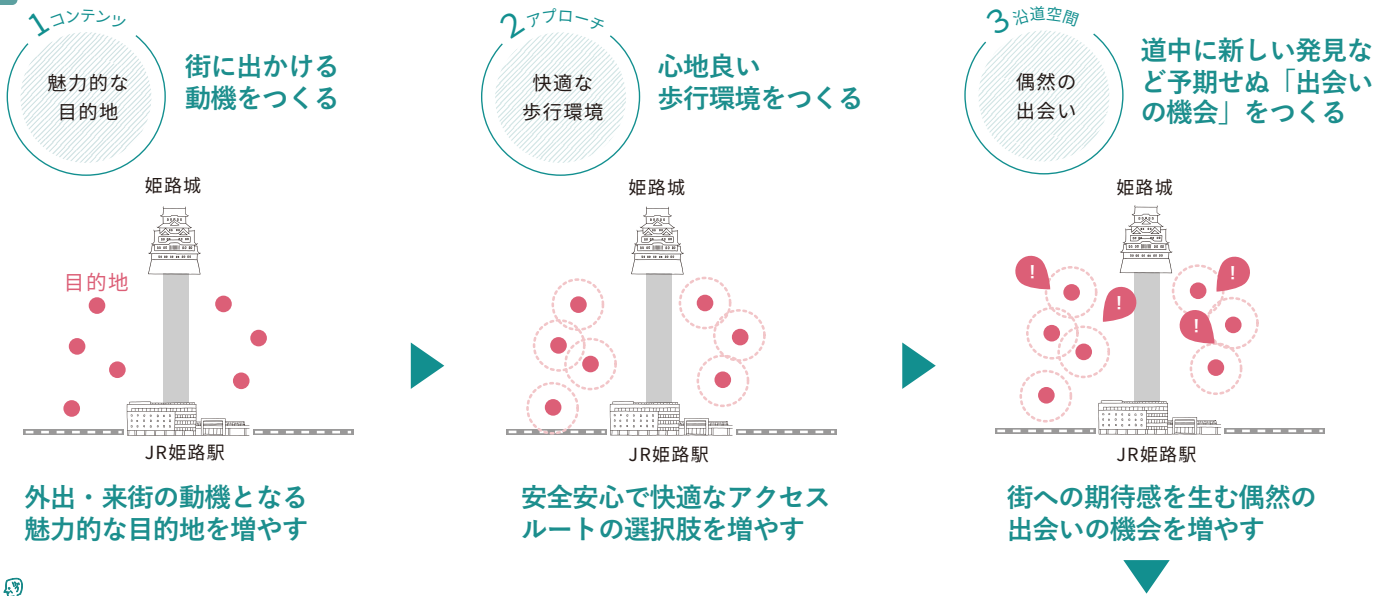
ウォーカブルな環境の目標：居心地が良く歩きたくなるまちなか

目的：街に選択多様性をつくり、豊かな生活シーンを生む

姫路に暮らす人、訪れる人が、街の中に多様な居場所の選択肢をもち、街への誇りと愛着がもてる魅力的なまちなかを実現します。

「ウォーカブル」というのはより豊かな都市環境を築いていくための1つの手段であり、最終的には身近な生活圏が豊かに（Quality of Lifeの向上）なることで、住みたい街・住み続けたい街に（周辺都市からは訪れたい街）となり、人口減少社会においても「選ばれる都市」となることが重要になります。そこに暮らす人々が街の中に多様な居場所の選択肢や街への誇りと愛着を持てることが大切です。

3つのSTEP



街への期待感が高まり、歩きたくなる歩くことが暮らしを豊かにする都市へ

ウォーカブルな環境になることで期待される効果

ウォーカブルな環境になることで、魅力的で豊かな暮らしができ、安心して歩ける環境となり、誰もが健康に過ごすことができる等の効果が期待され、姫路の街の価値向上へと繋がります。

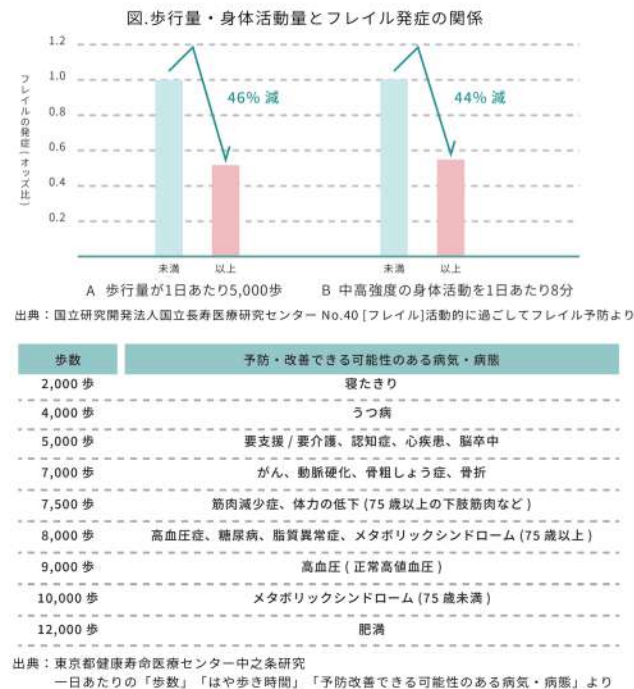
ウェルネス ・健康増進
・生活の質の向上 等

日々の生活の中で歩いて外出することにより、生活習慣病等の発症リスクの低減やフレイル予防が期待されます。また、外出機会が増えることで地域での交流が増え、高齢者等の孤立を防ぐ効果も期待されます。

まちづくり 出かける動機ができることで街を歩く人が増え回遊性が向上し、エリアの価値が高まるのが期待されます。

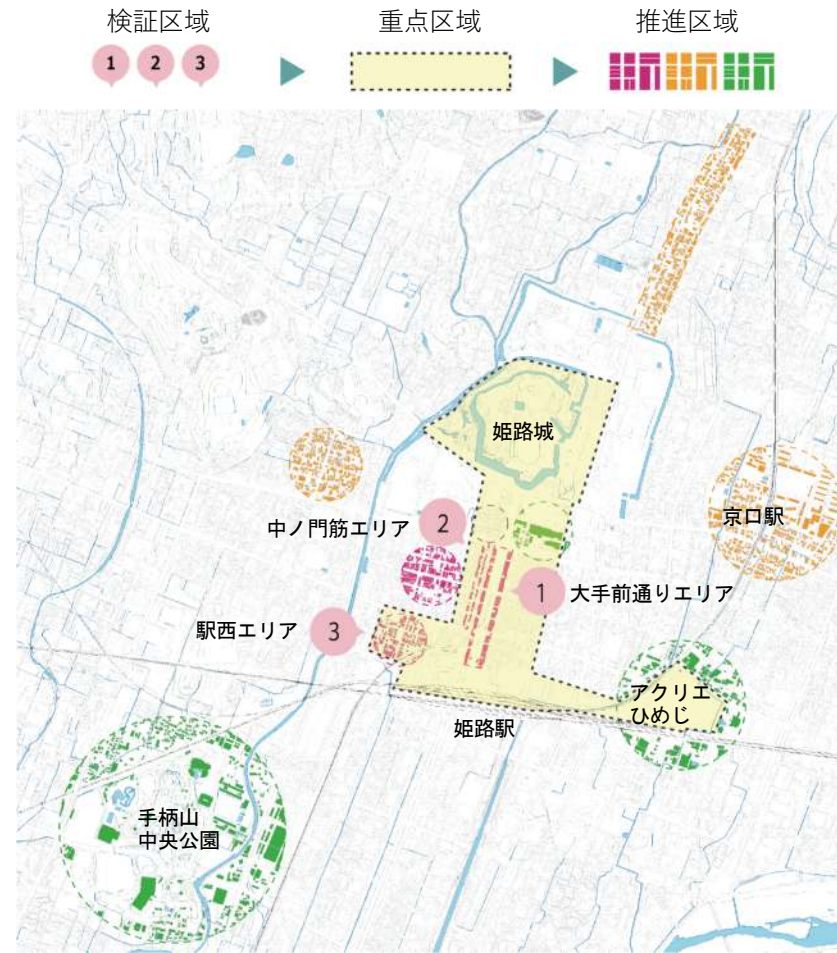
観光 地域の人の暮らしが街ににじみ出すことで豊かなシーンが増え、観光客の滞留時間と行動範囲が広がることが期待されます。

子育て 道路が安心して遊ぶことができる場所の1つとなるのが期待されま



取組方針

3つの区域と、3つの時間軸で段階的にウォーカブルな環境づくりを推進していく



6~10年 **長期** 推進区域(広域)

長期的には、中心部にウォーカブルなエリアが増加し、様々な目的地が生まれ、多様な人が集まり、エリア間を歩いて楽しめる街となることを目指します。

- ・推進区域全体で実現
- ・中心部全体で歩行が増加
- ・ウェルネスな都市環境の実現

10ヶ所に拡がる

3~5年 **中期** 重点区域(中域)

中期的には、短期の取組み成果をもとに、中心部の重点区域においてウォーカブルな環境づくりを進め、行きたくなる魅力的な目的地が増えネットワークが広がることを目指します。

- ・プログラムを重点地区で展開
- ・検証区域以外でも実現
- ・面的な界隈性が生まれる

3ヶ所+αに拡大(重点区域に拡がる)

1~2年 **短期** 検証区域(狭域)

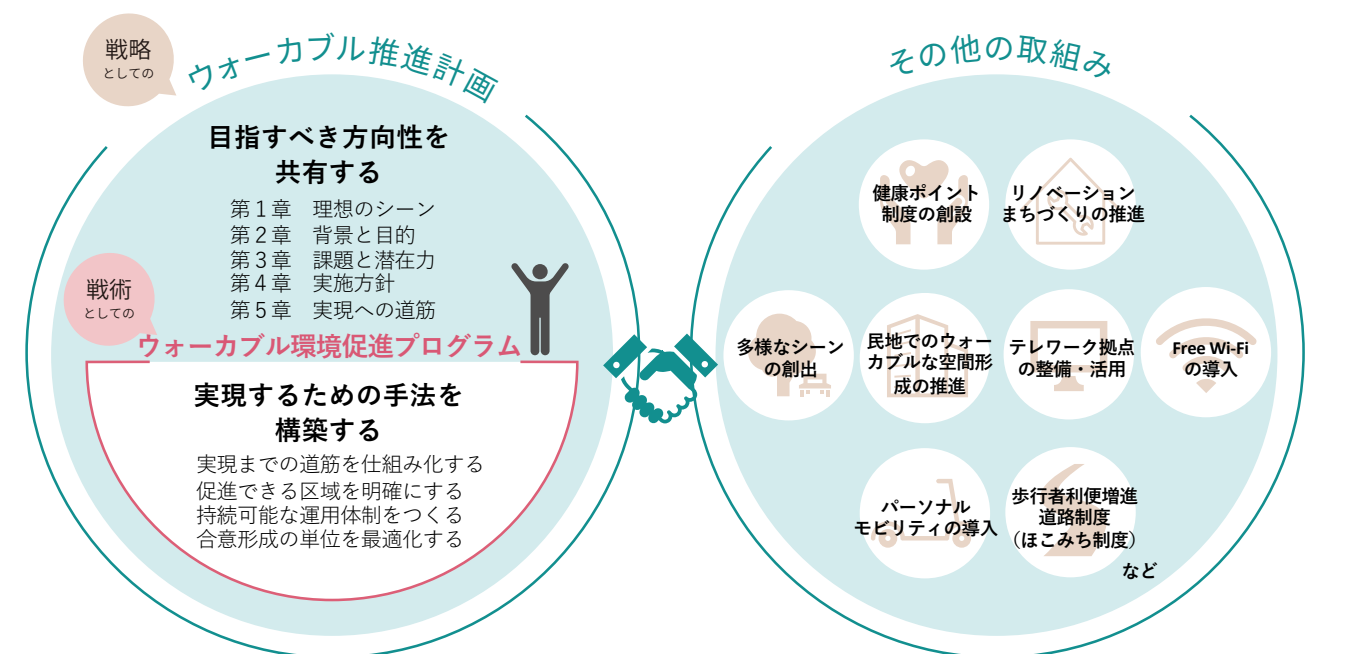
短期的には、検証区域として複数場所で象徴的なプロジェクトの目指すシーンを実験し、ウォーカブルな取組みの機運を醸成していき、展開するための仕組みを構築します。

- ・複数の検証区域で社会実験
- ・成果を踏まえプログラムを構築
- ・目指すシーンが可視化される

3ヶ所からスタート

計画推進のためのプログラム

最終的に目指す姿を実現するためには、長期のイメージを皆さんと共有しつつ、短期的にできることから小さく初めて一歩一歩進め、その道筋を具体的に描くことが重要です。そのため、理念や目標、エリアの考え方などを中心にまとめている戦略としての本計画に加え、今後実際にその環境を増やしていく戦術としてのプログラムをつくっていきます。



姫路市ウォーカブル推進計画

—街に選択多様性をつくり、豊かな生活シーンを生む—



目次

第1章 理想のシーン



- 理想のシーン1：大手前通りエリア
- 理想のシーン2：中ノ門筋エリア
- 理想のシーン3：駅西エリア
- 理想のシーン4：住宅系エリア

第2章 背景と目的



2-1 背景

- 1) 世界の動向 (SDGs)
- 2) 世界の動向 (コペンハーゲン・パリ)
- 3) 日本の動向 (ウォーカブルの推進)
- 4) 日本の動向 (コロナの影響)
- 5) 姫路市の状況 (多様な公共空間)
- 6) 姫路市の状況 (「道」の歴史)
- 7) 姫路市の状況 (歴史的な道への整備)
- 8) 姫路市の状況 (まちなか居住)
- 9) 政策的効果 (長期的な効果)
- 10) 政策的効果 (多様な効果)

2-2 目的

- 1) 「心も身体も毎日充実した生活」を営むこと
- 2) 将来的に目指す姿
- 3) 目指す姿を実現するための3つのSTEP
- 4) 目指す姿を実現するための5つの切り口

2-3 位置付け

- 1) 多分野に渡って政策効果を発揮する計画

第3章 課題と潜在力



3-1 課題

- 1) 「魅力的な目的地」としての課題
- 2) 「快適な歩行環境」としての課題
- 3) 「偶然の出会い」としての課題

3-2 潜在力

- 1) 「魅力的な目的地」としての潜在力
- 2) 「快適な歩行環境」としての潜在力
- 3) 「偶然の出会い」としての潜在力

3-3 課題と潜在力の整理

第4章 実施方針



4-1 第4章の構成

4-2 推進区域 / 重点区域 / 検証区域の考え方

- 1) 3つの区域と、3つの時間軸で段階的にウォーカブルな環境づくりを推進していく

4-3 推進区域 (長期) の考え方

- 1) ウォーカブルな環境を推進する10の区域設定
- 2) 推進区域の目指す姿

4-4 重点区域 (中期) の考え方

- 1) 中心部における重点区域の選定
- 2) 展開場所の特徴

4-5 検証区域 (短期) の考え方

- 1) 姫路の街の特徴を反映するエリアでの検証
- 2) 大手前通りエリア
- 3) 中ノ門筋エリア
- 4) 駅西エリア

第5章 実現への道筋



5-1 ウォーカブルな環境づくりのためのアクション

- 1) ウォーカブルな環境づくりに資する様々な取組み
- 2) 取組み例1 大手前通り 活用チャレンジ「ミチミチ」
- 3) 取組み例2 歩行者利便増進道路制度
- 4) 取組み例3 健康ポイント制度の創設

5-2 計画推進のためのプログラム

- 1) ウォーカブル環境促進プログラムの位置付け
- 2) ウォーカブル環境促進プログラムの概要
- 3) ウォーカブルな環境をつくるアプローチ
- 4) 促進すべき区域の明確化
- 5) 持続可能な運用体制
- 6) 運用に向けた体制づくり
- 7) 合意形成の単位を最適化する
- 8) 取組みの進め方と目指すシーン
- 9) 居心地の良さにつながる空間デザインの要素

5-3 プログラムを進める上での課題

- 1) 道路の利活用における課題

5-4 実現への戦略的な道筋

- 1) 3段階のスケジュール

本計画の構成

第1章 理想のシーン

大手前通りエリア

中ノ門筋エリア

駅西エリア

住宅系エリア

第2章 背景と目的

1 魅力的な目的地

2 快適な歩行環境

3 偶然の出会い

第3章 課題と潜在力

1 課題

1 潜在力

2 課題

2 潜在力

3 課題

3 潜在力

第4章 実施方針

短期：検証区域（狭域）

検証区域をモデルにウォーカブルな環境づくりに資する社会実験を行い、重点区域で展開するための仕組みを構築します

中期：重点区域（中域）

短期の取組み成果をもとに、重点区域へ取組みを展開し、実施範囲を拡大します

長期：推進区域（広域）

推進区域全域に取組みを拡大し、ウォーカブルな環境づくりを通して豊かな生活シーンを実現します

第5章 実現への道筋

計画推進のためのプログラムにおける仕組みづくり

交通制御

沿道活用

プラスα

第1章 理想のシーン



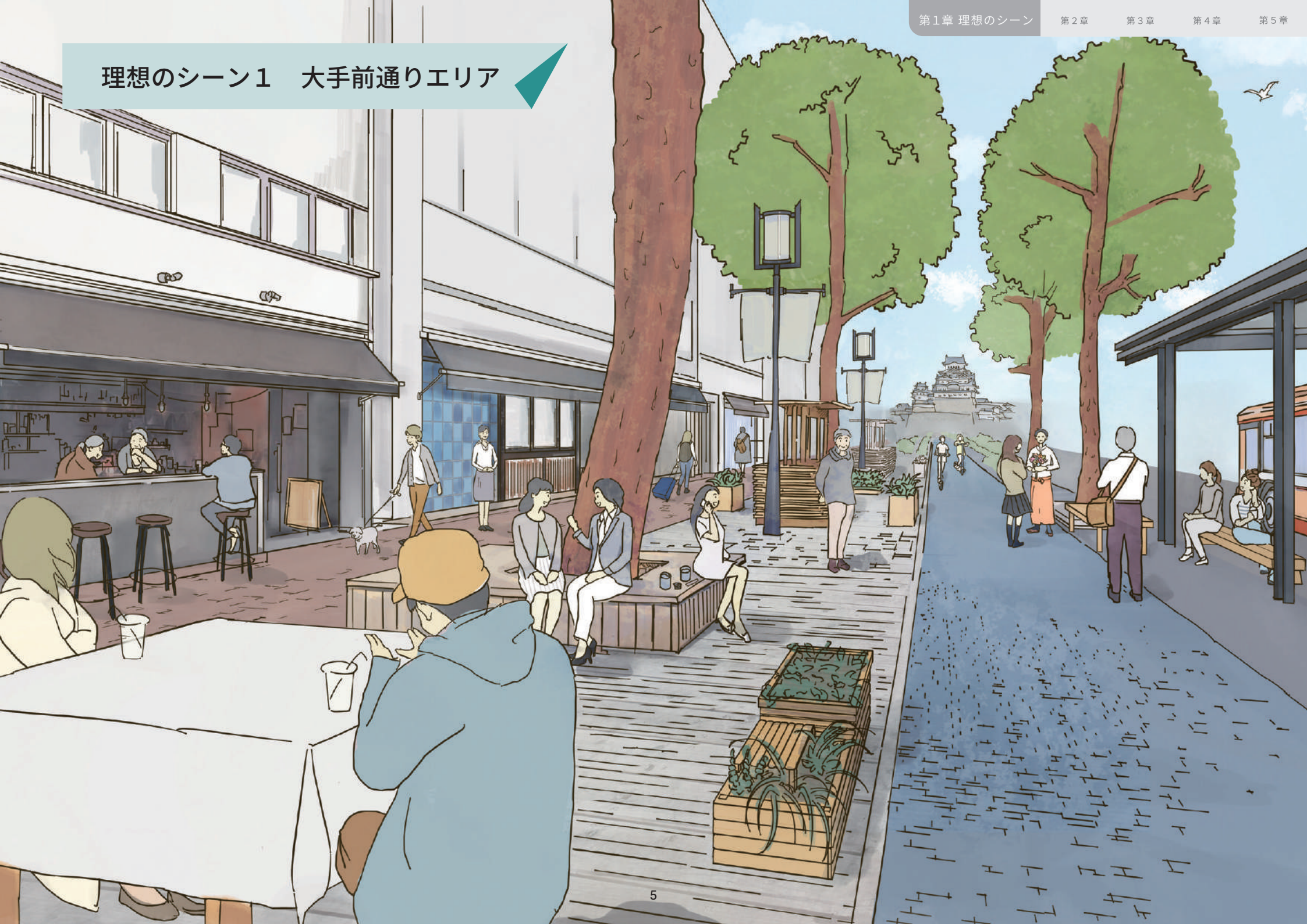
理想のシーン1：大手前通りエリア

理想のシーン2：中ノ門筋エリア

理想のシーン3：駅西エリア

理想のシーン4：住宅系エリア

理想のシーン1 大手前通りエリア



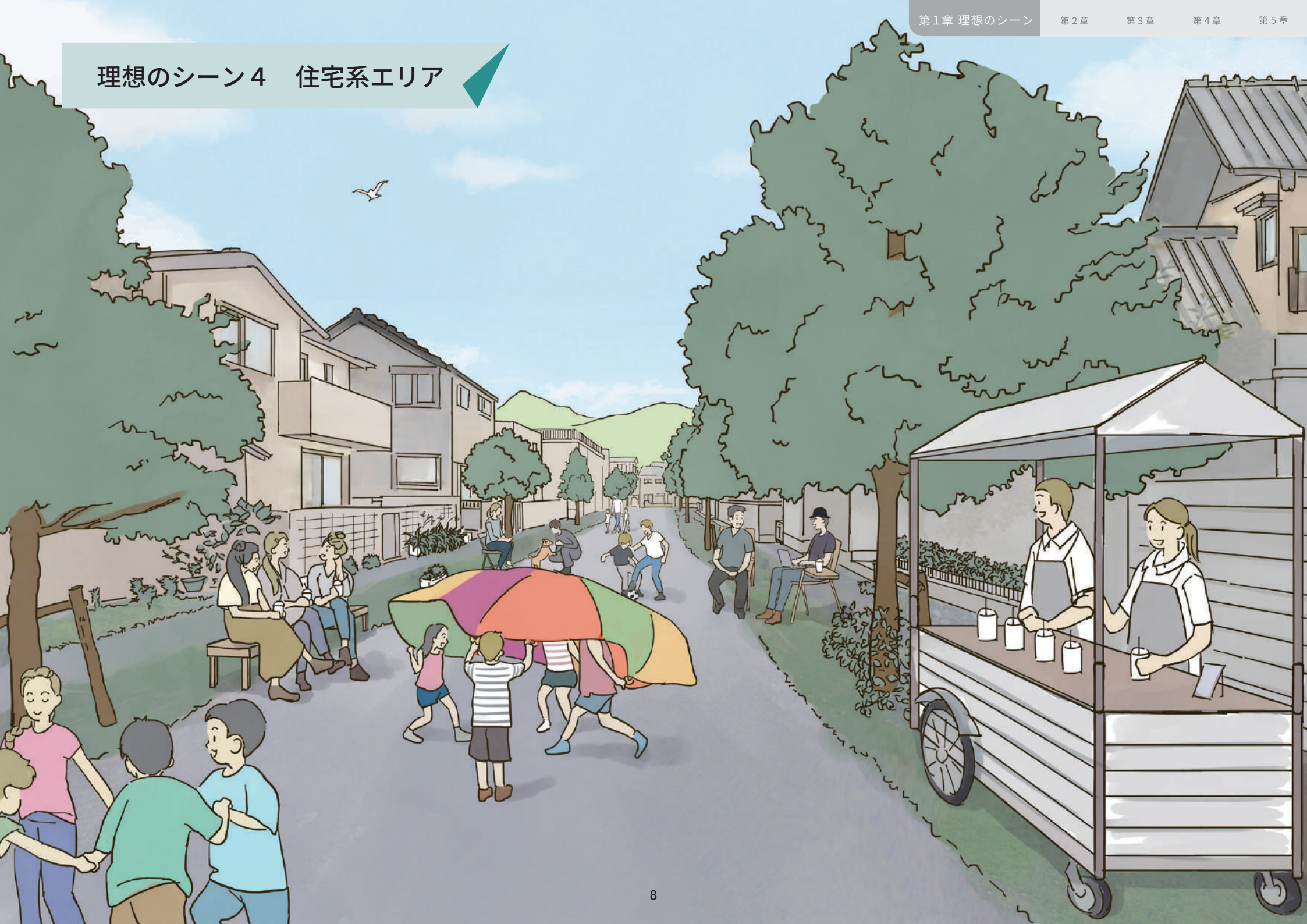
理想のシーン2 中ノ門筋エリア



理想のシーン3 駅西エリア



理想のシーン4 住宅系エリア



第 2 章 背景と目的



2-1 背景

2-2 目的

2-3 位置付け



2-1. 背景

1) 世界の動向 (SDGs)

POINT

様々な目標の達成に向けて横断的に連携を図り、子どもから高齢者まで、誰もが安心して健康的に住み続けられる多様で持続可能な街を目指すことが求められています

SDGsとは

Sustainable Development Goalsの略: 持続可能な開発目標のことであり、「誰一人取り残さない」持続可能でよりよい社会の実現を目指す世界共通の目標

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



1 貧困をなくそう
あらゆる場所あらゆる形態の貧困を終わらせる



2 飢餓をゼロに
飢餓を終わらせ、食料安全保障及び栄養の改善を実現し、持続可能な農業を促進する



3 すべての人に健康と福祉を
すべての年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する



4 質の高い教育をみんなに
すべての人に包摂的かつ公正な質の高い教育を確保し、生涯学習の機会を促進する



5 ジェンダー平等を実現しよう
ジェンダー平等を実現し、すべての女性及び女児のエンパワーメントを行う



6 安全な水とトイレを世界中に
すべての人々の水と衛生の利用可能性と持続可能な管理を確保する



7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに
エネルギーをみんなにそしてクリーンに
すべての人々の、安価かつ信頼で
きる持続可能な近代的なエネルギーへのアクセスを確保する



8 働きがいも経済成長も
働きがいも 経済成長も
包摂的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用(ディーセント・ワーク)を促進する



9 産業と技術革新の基盤をつくろう
産業と技術革新の基盤をつくる
強靱(レジリエント)なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る



10 人や国の不平等をなくそう
人や国の不平等をなくそう
国内及び各国間での不平等を是正する



11 住み続けられるまちづくりを
住み続けられるまちづくりを
包摂的で安全かつ強靱(レジリエント)で持続可能な都市及び人間居住を実現する



12 つくる責任 つかう責任
つくる責任 つかう責任
持続可能な消費生産形態を確保する



13 気候変動に具体的な対策を
気候変動に具体的な対策を
気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる



14 海の豊かさを守ろう
海の豊かさを守ろう
持続可能な開発のために、海洋・海洋資源を保全し、持続可能な形で利用する



15 陸の豊かさも守ろう
陸の豊かさも守ろう
陸域生態系の保護、回復、持続可能な利用の推進、持続可能な森林の経営、砂漠化への対処ならびに土地の劣化の阻止・回復及び生物多様性の損失を阻止する



16 平和と公正をすべての人に
平和と公正をすべての人に
持続可能な開発のための平和で包摂的な社会を促進し、すべての人々に司法へのアクセスを提供し、あらゆるレベルにおいて効果的で説明責任のある包摂的な制度を構築する



17 パートナリーシップで目標を達成しよう
パートナーシップで目標を達成しよう
持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化



2-1. 背景

2) 世界の動向(コペンハーゲン・パリ)

POINT

これからの都市は歩ける範囲の環境づくりへ向かっています



コペンハーゲン／デンマーク「ひと中心の街」

公共空間をひとと自転車に開放し、
豊かで健康な暮らしのためのひと中心の街へ

デンマークは2020年世界幸福度ランキング2位。
パブリックライフ、健康、福祉、教育、環境などの先進性があり、労働時間は短く
経済は順調、給料の半分は税金として払う仕組みですが、教育、医療などは国が
全額負担で豊かに暮らしていると言われています。
※パブリックライフとは、ひとのアクティビティを中心に据えた都市のあり方のこと

背景

ひと中心の街 コペンハーゲン(ストロイエ通り)

1950年代から車社会が進み、排ガスが増加し都市環境が悪化
1962年にヨーロッパで最も早く都心部から車を排除しました。

取組み例

実験的な運用で歩行者天国に

クリスマス時のイベントで以前から歩行者天国にしていた場所で、長期間の実験を行い、常態化に向けた検証を進めました。

ハード整備は行わず実験運用

舗装はアスファルトのままで、ハード整備は行わず、実験を行いました。

歩行者通行量は初年度に35%増加

幅11m延長1.1kmの街路と、いくつかの広場を含むストロイエ全体が歩行者
専用の公共空間となった結果、人気の場所となり、歩行者通行量が初年度で
35%増加しました。

実験から常設化へ

1965年には歩行者天国が一時的な実験ではなく常設化され、1968年には街路と広
場の舗装が整備されています。1本の通りから小さくスタートし、成功を重ねながら
徐々に広げる方法をとっています。



パリ／フランス「15分で行ける街」

誰もが車を使用せず15分で仕事、学校、買い物、公園、
そしてあらゆる街の機能にアクセスできる都市へ

フランスのパリは、コロナ禍で劇的に変化した社会状況も踏まえ2024年まで
を目標に「15分で行ける街」を推進することを都市計画政策に盛り込みました。

背景

交通渋滞や大気汚染問題

人口が密集するだけでなく、世界中から年間8000万人の観光客が訪れる街で
もあり、渋滞や大気汚染が問題になっています。

通勤時間の短縮化

パリ中心部は家賃が高いため、働く人の半数以上は通勤に45分以上をかけています。

車通勤が多い

パリは交通機関が発達した都市ですが、システムの老朽化や、ストライキ等によ
り公共交通に遅れが生じることがあるため車通勤が多い。

取組み例

交差点を歩行者天国に

自転車15分の街にするために、パリの大通りの中でも渋滞が発生しやすい
交差点を歩行者天国に変える予定です。

公園や緑地、畑をつくる

パリには8万3000台程の路上駐車スペースがありますが、そのうち6万台ほど
を撤去し、公園や緑地、畑にする予定です。

子どもの登校時・下校時には一時的に車両走行禁止

学校の近くの通りを、子どもの登校時・下校時には一時的に車両走行禁止と
する予定です。

期待される効果

大気汚染による健康被害対策、長時間の通勤によるストレス改善など



2-1. 背景

3) 日本の動向(ウォークブルの推進)

POINT

まちなかの主役は車から、ひとに変わっていきます

✓ 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり

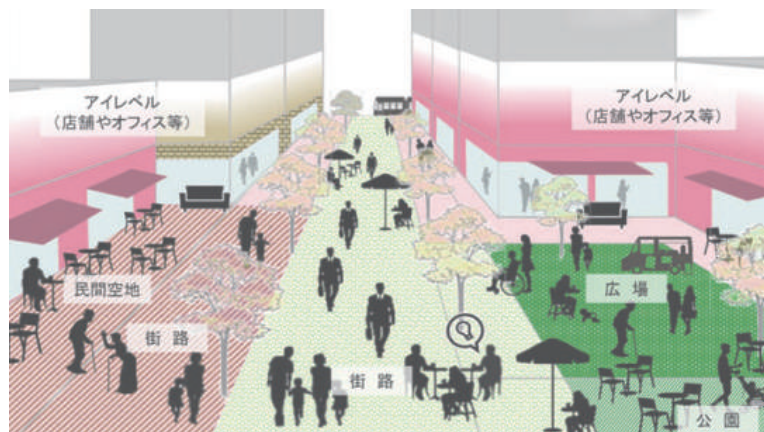
ウォークブルなまちなかの形成

国土交通省は新たな時代のまちづくりの方向性として「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成を目指し、2019年6月にウォークブルなまちなかの形成を推進することを発表しました。これからのまちづくりは、車中心からひと中心の空間に変化しようとしています。

そして、ウォークブルなまちづくりを推進する「ウォークブル推進都市」には、302自治体の賛同(2021.1.31時点)があり、日本全国で取組みが進んでいます。

隣接建物低層部も公共空間と一体的に捉える

まちなかの公共空間と隣接建物低層部を一体的に捉え、公民連携でひと中心の居心地が良くウォークブルな空間に改変する取組みが全国的に求められています。



出典:国土交通省(2019)
「まちなかウォークブル推進プログラム」

✓ 道路政策ビジョン 「2040年、道路の景色が変わる」

国土交通省が道路政策ビジョンを「2040年、道路の景色が変わる」として2020年6月にまとめ、ひと中心の道路を追求することを発表しました。これからの道路は、車のための安全で円滑な通行から、人々の多様なニーズへの対応に、大きく変化しようとしています。

車中心



道路とは、
車の安全で円滑な通行

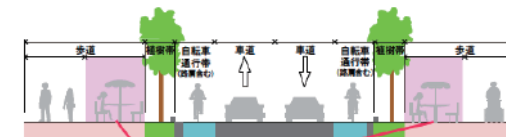
ひと中心



道路とは、
人々の多様なニーズへの対応

✓ 姫路市が全国初の「ほこみち」 道路指定を行いました(2021年2月12日)

地域を豊かにする、ひと中心の道路空間の構築のための規制緩和として、歩行者利便増進道路「ほこみち」の制度があります。この「ほこみち」に姫路市が大手前通りを全国で初めて指定しました。



歩行者の利便増進を図る空間

出典:国土交通省
「利用者利便増進道路制度(ほこみち)」



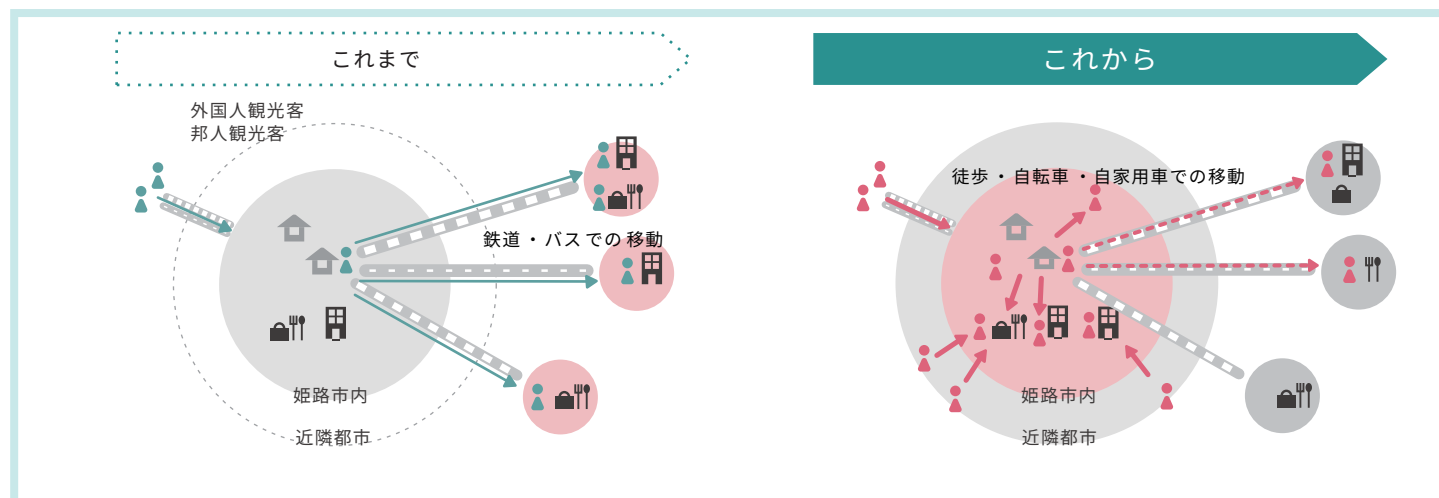
2-1. 背景

4) 日本の動向(コロナの影響)

POINT

暮らし方が大きく変わってきています

これまでの暮らし方として、平日は近隣都市まで通勤し、休日には同じく近隣都市などの中心部の商業集積地や郊外の大型ショッピングセンターに出かけて余暇を過ごす人が多かったと考えられます。しかし、コロナ禍の感染拡大防止策の一環として、働き方は通勤を抑制するためのリモートワークが推進され、在宅勤務の人や家の近くのシェアオフィス、コワーキングスペースで働く人も増えました。休日も、多くの人々が密集する大都市中心部の商業集積地を避け、家から遠くないエリアで小さくても素敵なお店を探したり、アウトドアのレジャーを楽しむ人が増えています。また、観光においても、国内を自由に行き来するにはまだ時間がかかり、インバウンドの回復はより長期間を要すると考えられます。そんな中、自分の住む街の近隣圏を旅するマイクロツーリズムが脚光を浴びています。こうした人々の生活や行動の変化は、移動手段そのもののパーソナル化を後押しすることになり、これらを総合して受け止める環境として、ウォークアブルな都市環境が求められています。



通勤	近隣都市中心部のオフィスエリアへ通勤	>	リモート化により在宅もしくは市内のシェアオフィス勤務
余暇	近隣都市中心部の繁華街、商業集積地へ	>	大規模都市中心部を避け、市内や近隣の店舗や公園へ
観光	国内全域の観光地へ／海外からのインバウンドが隆盛	>	近隣圏でマイクロツーリズムへ、インバウンドの回復は不透明
移動	通勤や余暇では鉄道や飛行機などの大規模輸送機関を利用	>	個々の行動の変容によりパーソナルモビリティのニーズ増



2-1. 背景

5) 姫路市の状況(多様な公共空間)

POINT

姫路の街はすでに、質の高い公共空間が多くあります

姫路の道路

- ・人が滞留し楽しむための魅力的なメインストリートがあります。
- ・自動車のための環状道路・放射道路共に中心部はほぼ整備が完了しています。
- ・幹線道路の内側に広がる街区には歩いて心地良い沿道空間が残っています。

大手前通り



駅西エリア



姫路の公園

- ・姫路城の玄関口として多数のイベントが開催される大手前公園が中心部にあります。
- ・手柄山中央公園などの休日に訪れ余暇を楽しむことができる場所が中心部に存在します。
- ・姫路の公園は緑が多く、市民の憩いや活動の空間として機能しています。

大手前公園



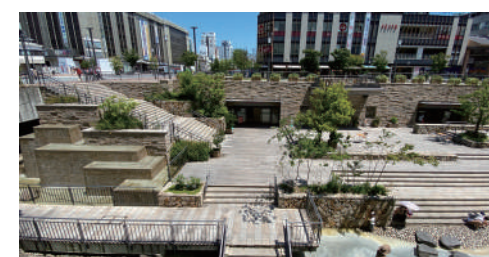
手柄山中央公園



姫路の広場

- ・姫路の玄関口として駅ビル地下と連動した屋外の解放的な広場が整備されています。
- ・JR姫路駅の駅前に親水の憩いの場が整備され中心部でも水と緑を感じることができます。
- ・姫路の広場は市民のにぎわい交流の広場として機能しています。

キャッスルガーデン



姫路駅北にぎわい交流広場





2-1. 背景

6) 姫路市の状況(「道」の歴史)

POINT

姫路の街には歴史ある道の文化が息づく貴重な場所が残っています

✓ ひと中心のかつての「道」

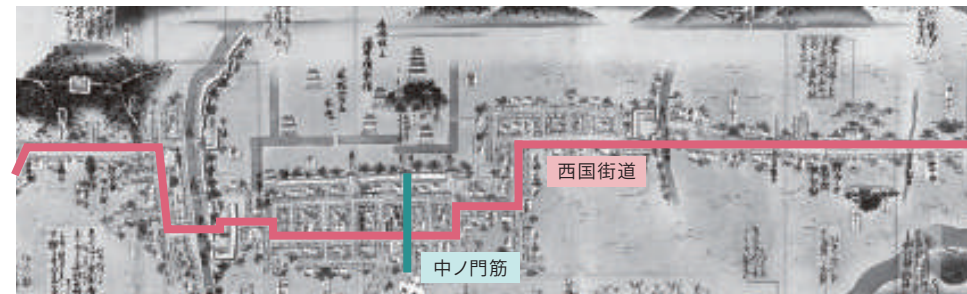
姫路の街道には江戸時代の大名や一般庶民の往来があり、人通りが多く、歴史的にみても「道」には昔から市民の生活やにぎわいが沿道に広がっていました。

かつての道は
ひと中心で
使われていた



撮影：瀬川卯ノ一

✓ 播磨には多くの主要な古道が行き交い、それらが今に繋がっている地域は首都圏など一部の地域を除くとほとんどありません



中ノ門筋

姫路城の表玄関の中ノ門から南に延びる筋は、江戸時代から「中ノ門筋」と呼ばれ、城下町の南北の基幹となる筋でした。山陽道と中ノ門筋の交差する辻には、人相書きや法度を人々に知らしめるための高札場が設けられたため「札の辻」と呼ばれ、最も人の行き交う城下の中心地でした。中ノ門筋は現在に至るまで幅員が変化していない歴史的にも貴重な通りです。

西国街道

姫路城下の西国街道は外京口門から入り、現在の二階町・西二階町街商店街などを通り抜け、備前門から城下町の外へ至ります。この通りは江戸時代には、参勤交代の西国諸大名のみならず、巡礼や名所巡りをする一般庶民の往来もあり、交通の要所として姫路は多くの旅の記録に記されていることから、人通りが多くにぎやかな城下町であったことがうかがえます。

野里街道

野里は商業・職人のまちとして、また但馬道の窓口として栄えた町であり、今も町家、神社仏閣等の遺構が多く残っており歴史的資源が数多くある情緒のある地域です。野里街道は門前町、城下町、交通の要所として栄え、多くの町家や歴史的街並みが残っています。

出典：姫路市 市長公室 企画政策推進室「播磨古道調査報告書—物語のある道—」

図：『行程記』山口県文書館 宝暦末期(1760年頃)

※行程記とは、宝暦末期(1760年)に描かれた、参勤交代の際に各地の様子を知ってもらい旅を楽しませるために作成されたもの。

参考：姫路城下うちまちものがたり／姫路まちなかあるき 野里地区／旅人気分で歴史散歩 播磨古道

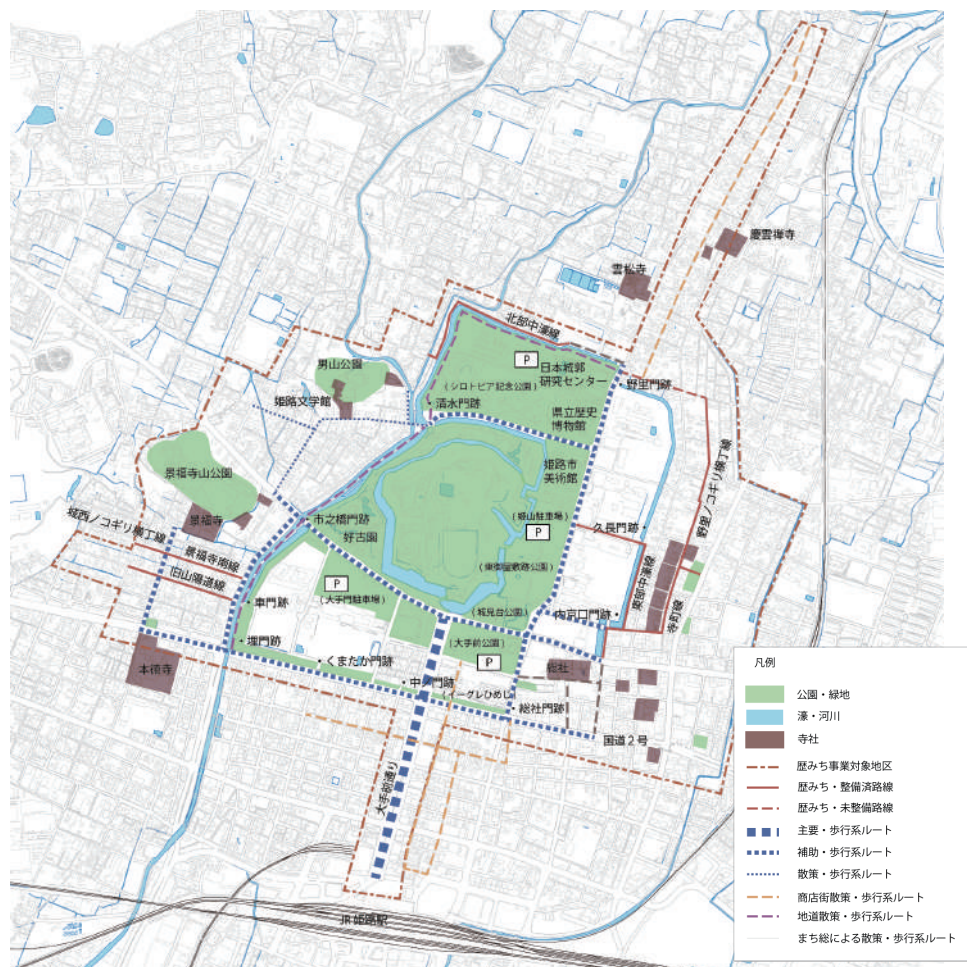


2-1. 背景

7) 姫路市の状況(歴史的な道への整備)

POINT

歴みち事業や街なみ環境整備事業によって、姫路城周辺の歴史的な道を整備してきました



✓ 歴みち事業(身近なまちづくり支援街路事業)とは

姫路城周辺には、数多くの歴史的・文化的遺産が点在しております。これらの貴重な遺産を大切に守るとともに、歴史的な建物等と道が調和した一体感のある街並みを形成し、市民の皆さんが誇りを持つとともに、訪れる人々が歴史を感じる情緒豊かなまちづくりを推進するために、「中濠」沿いを中心にこれらの遺産を結ぶみちすじを地道風舗装に整備してきました。

旧山陽道線



東部中濠線



景福寺南線



北部中濠線



✓ 街なみ環境整備事業とは

野里街道では、歴史的な街並み景観の形成を図るために、建築物等への修景助成のほか、街路灯の設置や地道風舗装への整備を行ってきました。



2-1. 背景

8) 姫路市の状況(まちなか居住)

POINT

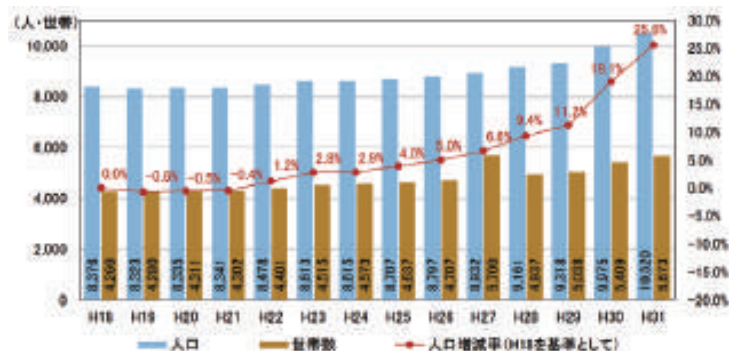
まちなか居住が進んでいる一方で、歩行者通行が減ってきています

人口

人々が暮らしたくなる中心市街地となり
人口が増加しています

姫路市では、姫路市中心市街地活性化基本計画(第3期計画)において、にぎわいと回遊、滞留を促す事業を展開し、中心市街地の活性化に取り組む方針を掲げています。それらの成果として、公共交通の利便性向上や生活利便性の高い商業施設の整備等が実現され魅力が高まり、中心市街地の人口は増加しています。令和元年9月の市民アンケート調査によると中心市街地への市民満足度も高まってきています。

中心市街地の人口と世帯数(外国人含む)の推移(各年3月末)



出典：姫路市中心市街地活性化基本計画(第3期計画)令和2年4月
資料：姫路市人口統計

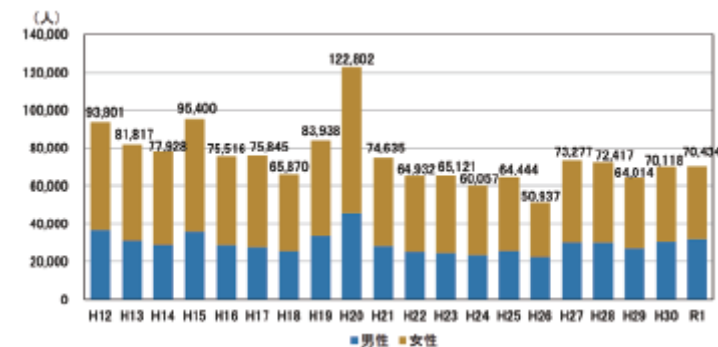
歩行者自転車

まちなかの歩行者や自転車の通行量は
近年やや減少傾向です

近年では平成27年度をピークに中心市街地の歩行者や通行量はやや減少しており、姫路市の中心市街地を市民が出歩かなくなってきたことがうかがえます。

そのため、これからは中心部の「居心地が良く歩きたくなるまちなか」が実現できる取組みが大切になってきます。

歩行者・自転車通行量(休日)



出典：姫路市中心市街地活性化基本計画(第3期計画)令和2年4月
資料：姫路市中心市街地通行量調査



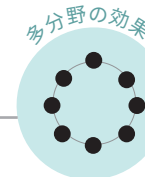
2-1. 背景

9) 政策的効果(長期的な効果)

POINT

ウォーカブルな環境づくりは、
解決に長期間を要する社会問題に対する政策に効果を発揮します

経済的側面	福祉的側面	環境的側面
<p>期待される効果</p> <ul style="list-style-type: none"> 都心経済の活性化 高度人材の集積 	<p>健康増進 (社会保障費の削減)</p>	<p>温室効果ガスの削減</p>
<p>事例</p> <p>事例:1人当たりGDPが高くなる アメリカのジョージワシントン大学の研究では、「歩行者に優しい」都市ほど1人当たりのGDPが高いという研究結果が示されています。</p> <p>事例:高度人材が集積する アメリカのジョージワシントン大学の研究では、歩行者のための空間に配慮している都市には教育水準の高い人材が多く集まる傾向があり、集積した高度人材が経済活動を底上げしていく可能性があると考えられています。</p>	<p>事例:心疾患やガンの罹患リスクや死亡リスクが軽減する イギリスのグラスゴー大学の研究では自転車や徒歩での行動は心疾患や癌リスクを下げる可能性が高いという結果が示されています。</p>	<p>事例:自動車由来のCO2排出量が減少する 新型コロナウイルスの世界的な大流行により、自動車が活用されないことで、2020年の温室効果ガス排出量がこれまでにないほど減少していることが示されています。</p>
<p>関連する行政計画</p> <p>都市計画マスタープラン 総合交通計画 中心市街地活性化基本計画 都市再生整備計画</p>	<p>姫路健康プラン(保健計画) 地域福祉計画 子ども・子育て支援計画</p>	<p>環境基本計画 総合交通計画 都市計画道路整備プログラム 自転車利用環境整備計画</p>



2-1. 背景

10) 政策的効果(多様な効果)

POINT

ウォーカブルな環境づくりは、多様な分野で効果を発揮します

ウォーカブルな環境づくりを進めるにあたり、様々な視点を踏まえ連携することで、生活者や来街者にとって魅力的で豊かな暮らしの創出、安心して歩ける環境づくり、誰もが健康に過ごすことができる街など多様な効果生まれ、総合的な姫路の街の価値向上へと繋がります。

まちづくり 視点

現状の課題

まちなかに回遊性が乏しいです

ウォーカブルな環境により

出かける動機ができることで街を歩く人が増え回遊性が向上し、エリアの価値が高まることが期待されます

健康視点

現状の課題

日常的に歩く習慣の少ない人は生活習慣病等のリスクが高いです

ウォーカブルな環境により

日常的に身体を動かすことで健康な身体を育まれることが期待されます

観光視点

現状の課題

JR姫路駅と姫路城の往復だけの通過型の観光となっています

ウォーカブルな環境により

地域の人暮らしが街ににじみ出すことで豊かなシーンが増え、観光客の滞留時間と行動範囲が広がることを期待されます

子育て視点

現状の課題

まちなかに安心して遊べる広場のような場所が少ないです

ウォーカブルな環境により

道路が安心して遊ぶことができる場所の1つとなることを期待されます

歴史的視点

現状の課題

姫路城以外の歴史的な価値の認知が低いです

ウォーカブルな環境により

かつての街道など歴史的な道がより生活に近くなることで、市民の皆さんにも認知が広がることが期待できます

交通視点

現状の課題

車社会のため目的地までの車利用が多く、街を歩かない状況です

ウォーカブルな環境により

まちなかに目的地が増え、目的地間の移動が歩行に変化することが期待されます

公園視点

現状の課題

身近な公園が活用しやすい環境を整える必要があります

ウォーカブルな環境により

広場や道路空間の活用機運と併せて公園の利用も促進されることが期待されます

道路視点

現状の課題

幹線道路の内側の通過交通が多いです

ウォーカブルな環境により

歩行者の視点に立った交通規制や道路空間活用が促進され、結果として安全に歩け、楽しめる道路空間が増えることが期待されます

2-2. 目的

1) 「心も身体も毎日充実した生活」を営むこと

POINT

ウェルネスな都市へ



✓ ウェルネスとは

個々人が健康かつ生きがいを持ち安心安全で豊かな生活を営むこと

出典: Smart Wellness City

✓ ウェルネスの要素

ウェルネスとは、単なる身体的健康以上のもので多くの要素が含まれます

- 身体的な要素 運動、栄養、睡眠等により健康を維持できるよう身体をケアすること
- 心的な要素 学習、問題解決、創造性等を通じた世界との関わりを持つこと
- 感情的な要素 自分・他人の気持ち、価値観等を理解し、尊重すること
- 精神的な要素 人生に目的や価値、意味を見つけること
- 社会的な要素 健全な人間関係を維持すること
- 環境的な要素 自身の社会環境、自然環境等が健康に与える影響を理解すること

出典: Global Wellness Institute.
<https://globalwellnessinstitute.org/what-is-wellness/>

✓ ウェルネスな都市になることで期待される効果

生活の質 QOL (Quality of Life) が向上する

QOLとは、物質的な豊かさに満たされた生活ではなく、「心も身体も毎日充実した生活」に焦点を当てたものであり、ウェルネスでウォークラブルなまちなかになることで、子どもから高齢者まで、誰もが、豊かな生活環境で安心して健康的に暮らすことができ、街への誇りと愛着を持つことにも繋がります。

1 生活習慣病等の発症リスクを下げる

日々の生活の中で歩いて自然に身体を動かすことが日常的になると、肥満や糖尿病等の生活習慣病発症率増加の抑制が期待されます。

2 福祉の面において安心安全な都市になる

地域の人々が積極的に歩いて外に出ることで、地域内の交流が増え、高齢者や障害者が孤立しない社会になることが期待されます。

3 医療費が抑制できればその他のまちづくりに充当できる

市民が健康で毎日健やかに過ごすことで医療費等の抑制ができれば、その財源を他のまちづくりに充当することが可能となり、まちの発展にもつながります。

2-2. 目的

2) 将来的に目指す姿

Walkable is **Selectable**

ウォーカブルな環境の目標：居心地が良く歩きたくなるまちなか

目的：街に選択多様性をつくり、豊かな生活シーンを生む

姫路に暮らす人、訪れる人が、街の中に多様な居場所の選択肢をもち、街への誇りと愛着がもてる魅力的なまちなかを実現します。

「ウォーカブル」というのはより豊かな都市環境を築いていくための1つの手段であり、最終的には身近な生活圏が豊かに(Quality of Lifeの向上)なることで、住みたい街・住み続けたい街に(周辺都市からは訪れたい街)となり、人口減少社会においても「選ばれる都市」となることが重要になります。そこに暮らす人々が街の中に多様な居場所の選択肢や街への誇りと愛着を持てることが大切です。

ウォーカブルであることとは、街に出掛けたくなるような「魅力的な目的地」があること、そこへのルートが安全安心で「快適な歩行環境」であること、そしてその道の途中に幸せな「偶然の出会い」があることです。ジェイコブズが掲げた「魅力的な都市の4原則(注)」と共に、街での多様な過ごし方や出会いの選択肢をつくることによって、市民にとっても来街者にとっても魅力的で豊かなまちなかが実現できます。



3つのSTEP

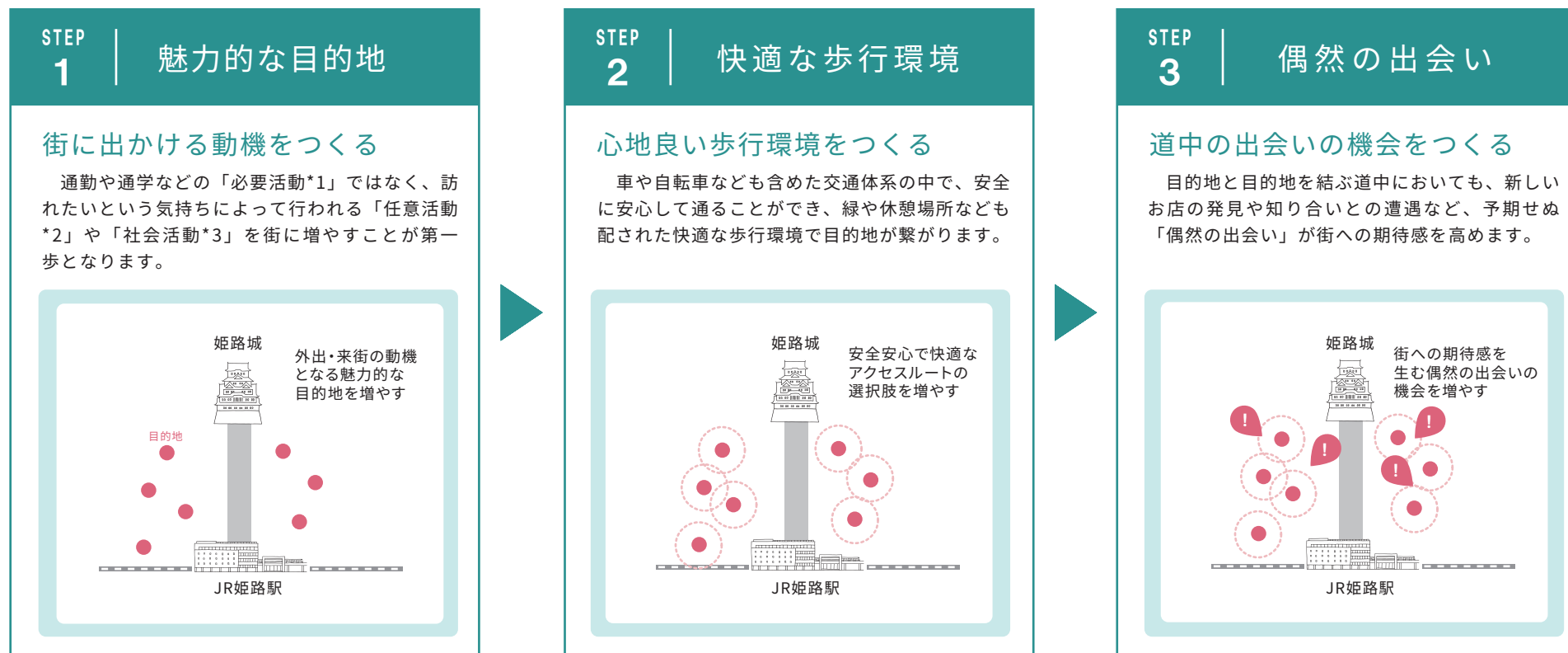


注) 都市の街路や地区に多様性を生み出すには、以下の4つの条件が欠かせないとした。

- 1) ブロックが短く、幅員が狭く、曲がっている街路
 - 2) 古い建物と新しい建物が共存しているエリア
 - 3) 単一用途ではなく、複合的な用途で構成されたエリア
 - 4) できるだけ高い人口密度
- 出典: Jane Jacobs著,山形浩生訳(2010),「アメリカ大都市の死と生」より

2-2. 目的

3) 目指す姿を実現するための3つのSTEP



*1 必要活動：通勤や買い物等の義務的な意味合いを含む活動。

*2 社会活動：散歩やレクリエーション等そうした気持ちがあり、場所や時間が許すときに行われる活動。

*3 任意活動：他者を眺める、挨拶や会話、各種コミュニティ活動といった他者の存在を前提とした活動。

街への期待感が高まり歩きたくなる、歩くことが暮らしを豊かにする都市へ

2-2. 目的

4) 目指す姿を実現するための5つの切り口

POINT

ウォーカブルな環境とウォーカブルではない環境を比較することで、ウォーカブルな環境づくりを推進していく上での目指すべきまちの姿が明確になります

Walkable is

Walkable is not

- ・沿道空間が道路に向けて開いている
- ・多様な用途が混在している
- ・歩行者中心の空間構成になっている
- ・公共空間や道路で多様なアクティビティが見られる

- ・沿道空間が道路に向けて閉じている
- ・用途が単一化されている
- ・自動車中心の空間構成になっている
- ・公共空間に人がおらず、道路は交通をさばいているだけ

5つの切り口

ウォーカブルな環境づくりの指標は、5つの切り口に分類できます

対象範囲の現状と目指す姿を把握、検討し、その差を埋めて行くための取組みを行うことがウォーカブルな環境の推進に繋がっていきます。

1 街区の構造

人やものの密度が一定程度高く保たれ歩き回りやすい小さなスケールの街区であること

2 建物の（低層）用途・土地利用

特定の用途の集積ではなく、多様な用途が複合的に混ざり合っていること

3 道路構造・道路ネットワークの形態

歩きやすい歩行環境が整備されていること

4 沿道空間・公共空間の使われ方

沿道空間が道路に向けて開かれ、にぎわいがにじみ出ており、公共空間も多様なアクティビティで活用されていること

5 公共交通と自動車交通のバランス

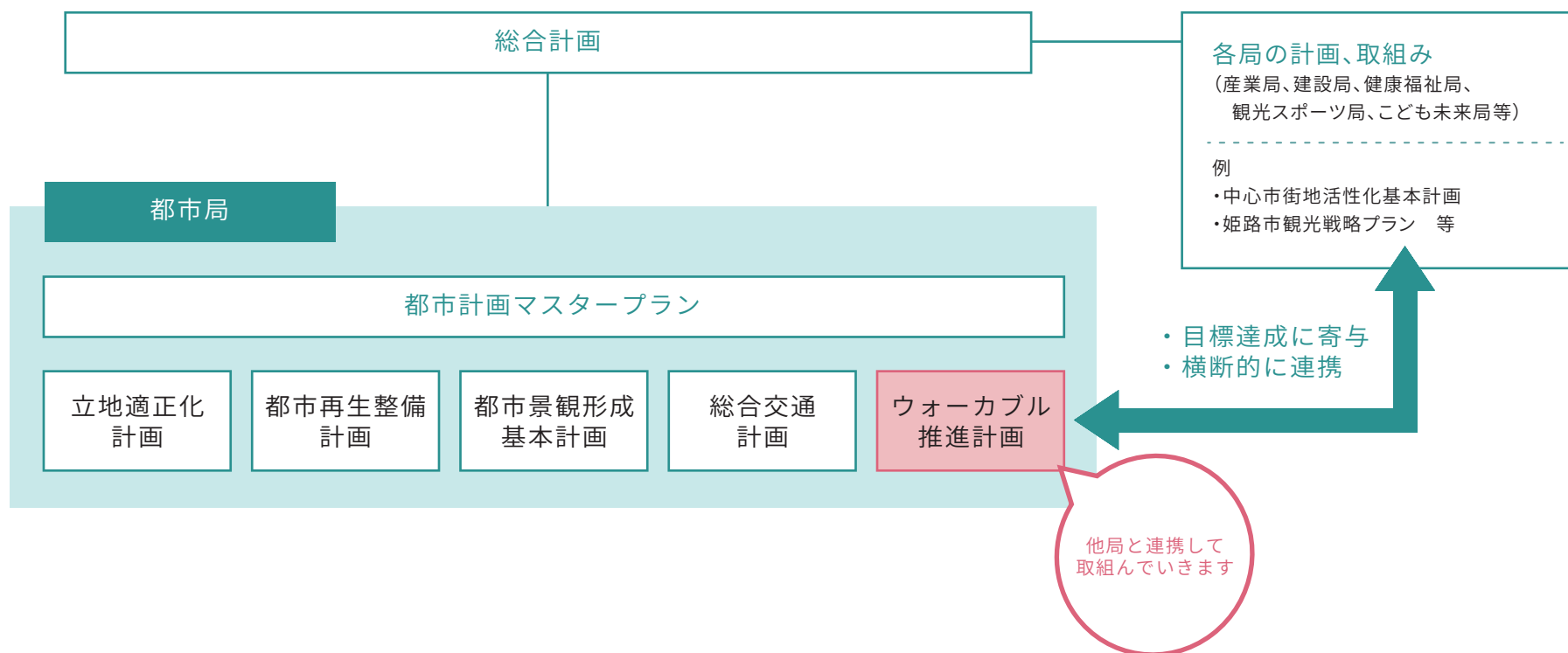
中心部は公共交通中心の交通体系となっており、街区内側は歩車が共存するひと中心な空間活用となっていること

2-3. 位置付け

1) 多分野に渡って政策効果を発揮する計画

ウォーカブル推進計画の取組みは、効果が多分野に及び各局の計画目標に資する場合がありますため、連携して事業に取り組んでいきます。

都市に関する計画は様々ありますが、中でもウォーカブル推進計画はハード整備によらず、既存の都市空間、都市環境の潜在力を読み取り、それを公民連携の仕組みによって高めていくことで歩きやすく豊かな都市環境の実現を目指す、ソフトの視点に立脚した計画です。今後、「ウォーカブル環境促進プログラム」を作成し、計画で掲げた内容が実際に都市の中で展開されていくための仕組みづくりを行います。これらの一連の取組みは、産業局が進める中心市街地の活性化やリノベーションまちづくりの取組み、建設局が進める多様なニーズに応える道路空間の実現に向けた取組みなど、分野を横断した取組みと連携し、その効果を最大化していきます。そして、ウォーカブルな環境が実現できれば、健康的な体が生まれ生活の質が向上し、魅力的な豊かな暮らしのシーンの創出、子どもたちが安心して地域で育つ環境づくりなど、総合的に姫路の街の価値向上に繋がります。



第3章 課題と潜在力



- 3-1 課題
- 3-2 潜在力
- 3-3 課題と潜在力の整理

3-1. 課題

1) 「魅力的な目的地」としての課題

課題

1

中心部の回遊行動が
発生しにくい施設立地になっています

要因

JR姫路駅周辺への商業施設の集積

姫路城周辺への公共施設の集積

商業施設と公共施設のそれぞれが集中的に立地していることが要因と考えられます

商業施設の立地

JR姫路駅周辺に商業施設が集積しているため、他のエリアに人が少ない状況です。JR姫路駅周辺が新しくなり、かつ大規模小売店舗が駅前周辺に多く立地しているため、ショッピング等で姫路を訪れる人はまちなかを回遊せずJR姫路駅周辺に留まっています。

図.姫路市中心部の商業施設の立地分布
(大規模小売店舗 (店舗面積1,000㎡以上))



公共施設の立地

中心市街地の公共施設は姫路城周辺に立地している施設が多く、JR姫路駅から歩いて行くよりも自動車でのアクセスが多い傾向があります。そのため、施設を利用したついでにまちなかを歩く、という行動にはつながりにくく、回遊性の創出には寄与していない状況です。

図.姫路市中心部の公共施設の立地分布



3-1. 課題

2) 「快適な歩行環境」としての課題

課題 2

幹線道路の内側は、自動車の通過交通が多く、安心して歩ける環境になっていません

要因

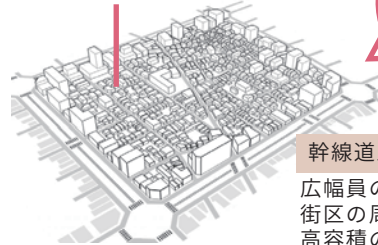
骨格の幹線道路の整備は概ね完了
一方で、幹線道路の内側のエリアは歩車が混在しています
幹線道路に囲まれた内側の道路は、幅員が狭い道路が多く、歩車が混在していることが要因と考えられます

日本の都市の特徴

日本の都市は、自動車社会の発展に合わせた都市計画、道路計画が行われてきており、都市部は広幅員の幹線道路を周囲に整備し高容積の建物を誘導し、その内側に生活道路と低層の建物を誘導する、という構造になっています。姫路の街もこの構造を踏襲しています。

幹線道路の内側

幹線道路の内側に生活道路と低層の建物を誘導する



姫路の街も
同じ構成

幹線道路沿い

広幅員の幹線道路を街区の周囲に整備し高容積の建物を誘導

出典：バリー・シェルトン『日本の都市から学ぶこと』
(2014年/鹿島出版会)

幹線道路に囲まれた内側の歩車混在の環境

幹線道路に囲まれた内側のエリアでは、物理的に区分された歩道が整備されていません。さらに、内側のエリアでは幹線道路沿いに比べ、歩行者専用や一方通行の道路が多く、歩車が混在した環境となっています。



現在の
歩行環境

自動車の通過交通が多い狭い幅員の道路

図. 姫路市中心部の車線数別の道路ネットワーク



3-1. 課題

3) 「偶然の出会い」としての課題

課題
3

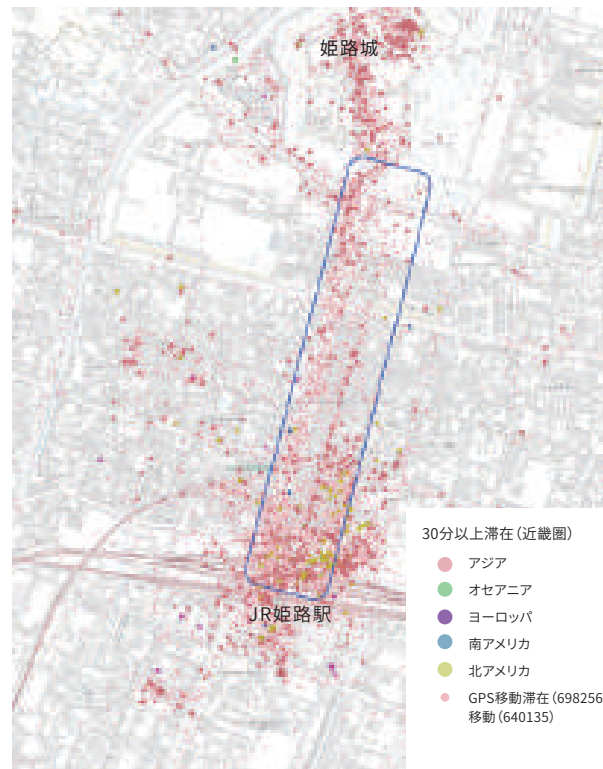
中心部の移動は圧倒的に南北方向が多く、
面的な界限性^(注)が乏しい状況です

(注)界限性:生活感あふれる雰囲気を感じさせ、多種多様な人々(地域の人や来街者)が往来し、空間的なつながりがある状況

要因

来街者・観光客の動線は基本的に姫路城とJR姫路駅の往復、市民の生活動線においても、みゆき通り商店街を中心とする南北方向の移動が多いです

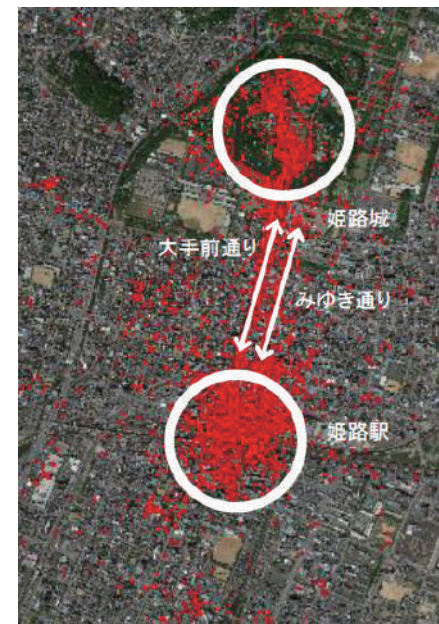
図.外国人の姫路市都心部の立ち寄り場所



出典:「外国人の姫路市都心部の立ち寄り場所」
姫路市観光動向調査結果分析業務委託報告書

歩行位置

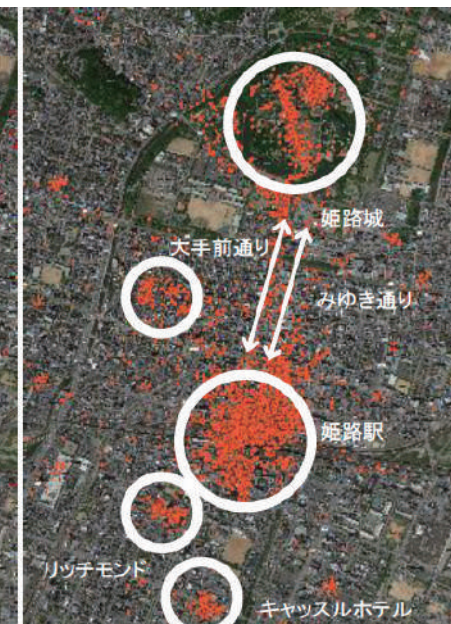
図.外国人の姫路市
中心部の位置情報(歩行)



提供:株式会社よかネット
データ:ジョルテGPSデータ
※歩行と滞在はGPSの軌跡の移動速度で判別

滞在位置

図.外国人の姫路市
中心部の位置情報(滞在)



提供:株式会社よかネット
データ:ジョルテGPSデータ
※歩行と滞在はGPSの軌跡の移動速度で判別

3-2. 潜在力

1) 「魅力的な目的地」としての潜在力

潜在力
1

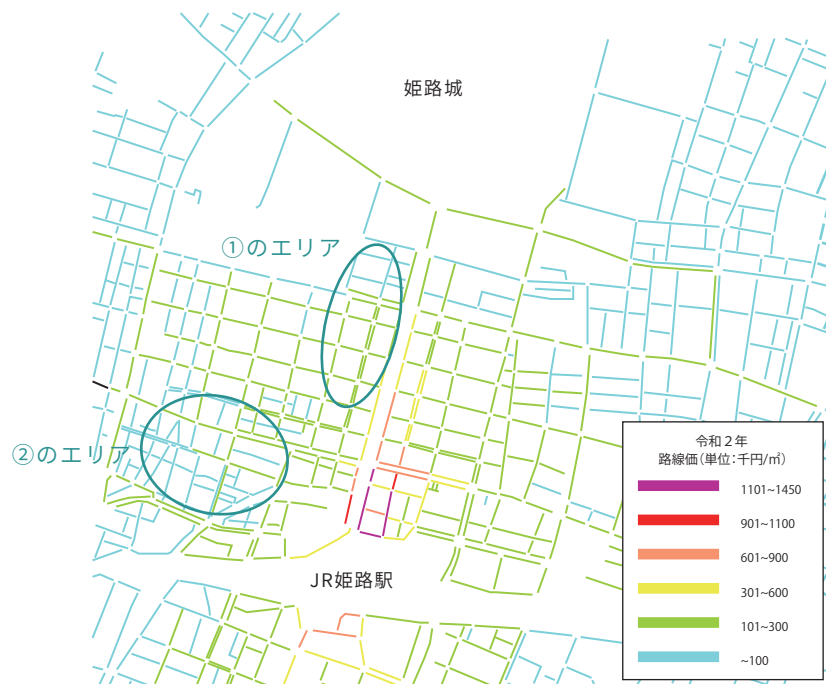
新しい店舗や事業が
起こりやすい環境があります

要
因

家賃断層帯が存在します

JR姫路駅や姫路城等の人が集まる場所にも関わらず家賃が低い「家賃断層帯」は、小規模な資本の事業者でも出店できる可能性が高いです

令和2年 路線価MAP



令和2年の路線価MAPより、駅前や大手前通り、みゆき通りは路線価が高く、小規模資本での出店は厳しい環境です。一方で①や②のエリアは路線価が低く、家賃断層帯となっており、建物規模も小さいことから、出店へのハードルが低くチャレンジしやすい環境が揃っているため、魅力的な目的地が形成されるポテンシャルがあります。

①のエリア



路地裏にはひっそりとカフェや絵本屋等がある等、歩いて楽しめる雰囲気が存在する場所となっています。

②のエリア



高架下等には小さな店舗が軒を連ね、大手前通りやみゆき通りにはない小規模な界隈性があります。空き店舗の活用やエリアの価値を高めるように既存のまちを使っていく試みも始まることで今後は魅力が高まる可能性のある場所です。

3-2. 潜在力

2) 「快適な歩行環境」としての潜在力

潜在力
2

幹線道路の内側に広がる街区には、歩いて心地良い沿道空間があります

要因

幹線道路の内側に広がる街区では、道路幅員が狭いものの、歩行者専用や一方通行の道路が多く、沿道建物が低層なため、圧迫感や閉塞感のない空間となっています

歩道の整備状況



✓ 幹線道路に囲まれたエリアに残る歩いて心地良い沿道空間

幹線道路に囲まれた内側のエリアの道路や低層の建物の規模感が中心部の魅力となっています。

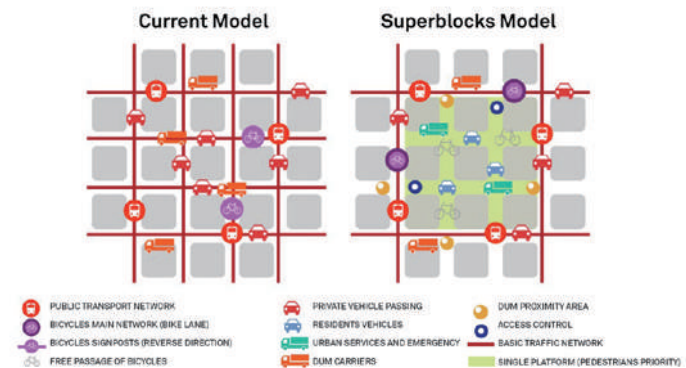


✓ バルセロナのスーパーブロック

スペイン・バルセロナでは、グリッド状の都市構造を活かしながら道路の運用を変更することで、地区内の通過交通を排除し、地区内の公共空間をひと中心の空間として再生しています。

具体的には、複数の街区を1つの大きな街区(=スーパーブロック)として捉え、その内部への自動車の乗り入れを制限しています。また、スーパーブロックの内部に進入する近隣住民の自動車に関しては、制限速度を10km/h以下に規制することで、死亡事故の発生を抑え、市民の安全と健康を守っています。

図.バルセロナのスーパーブロックの概念図



出典: Urban Mobility Plan of Barcelona 2013-2018

3-2. 潜在力

3) 「偶然の出会い」としての潜在力

潜在力
3

沿道店舗が道路を活用しやすい
制度、環境になりつつあります

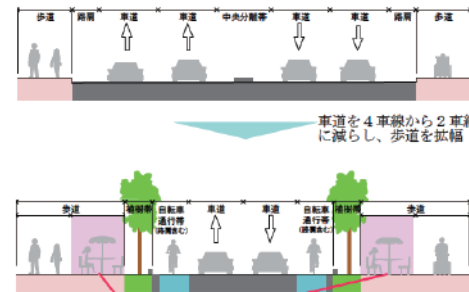
要
因

道路活用の規制緩和

国の規制緩和策により、道路空間と沿道建物をセットで捉え、歩行者中心の道路の魅力を高める取組みが進んでいます

✓ 歩行者利便増進道路

地域を豊かにする歩行者中心の道路空間を構築するための道路であり、歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保と地域の活力の創造に資する道路を指定します。



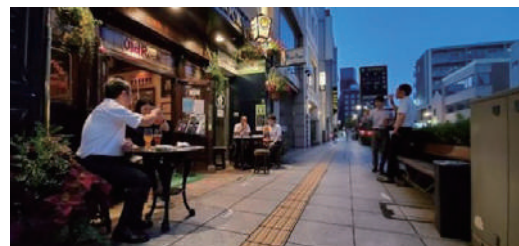
歩行者の利便増進を図る空間

出典：国土交通省「歩行者利便増進道路制度（ほこみち制度）」

✓ 新型コロナウイルス対策の道路占用（2021年9月末まで）

テイクアウトやテラス営業等のための道路占用許可基準を緩和しています。

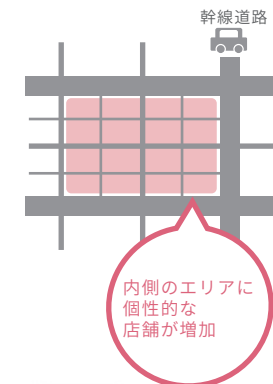
新型コロナウイルス感染症の影響を受ける飲食店等の支援するための緊急措置として、地方公共団体と地域住民・団体等が一体となって取組む沿道飲食店等の路上利用の占用許可基準の緩和に取り組んでいます。



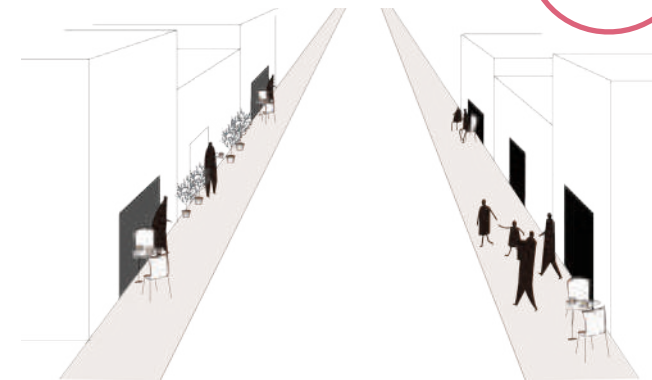
出典：松本市HP、「街場のえんがわ作戦（新型コロナウイルス感染症の影響に対応するための措置）」

✓ 沿道建物と連動した道路活用の可能性

中心部において、小規模資本による個性的な店舗の増加などが確認できており、今後道路空間と連動して幹線道路の内側のエリアを魅力的にしていけるポテンシャルがあります。



内側のエリアに
個性的な
店舗が増加



3-3. 課題と潜在力の整理

ウォーカブルな環境の目標：居心地が良く歩きたくなるまちなか

目的：街に選択多様性をつくり、豊かな生活シーンを生む

✓ 3つのSTEP

1 コンテンツ
魅力的な目的地
街に出かける動機をつくる

課題
中心部の回遊行動が発生しにくい施設立地

潜在力
新しい店舗や事業が起りやすい環境がある

姫路城とJR姫路駅前だけではない魅力的な目的地をつくる

外出・来街の動機となる目的地は現時点ではJR姫路駅周辺や姫路城周辺に集積していますが、小規模資本の事業者が参入しやすい家賃断層帯がJR姫路駅から適度な距離に存在しており「魅力的な目的地」が増えていく可能性があります。

2 アプローチ
快適な歩行環境
心地良い歩行環境をつくる

課題
幹線道路の内側は、自動車の通過交通が多く、安心して歩ける環境になっていない

潜在力
幹線道路の内側に広がる街区には、歩いて心地良い沿道空間がある

幹線道路の内側に広がるエリアに快適な歩行環境をつくる

魅力的な目的地を繋ぐ安心安全で「快適な歩行環境」は幹線道路においては整備がされています。幹線道路の内側の歩いて心地良い沿道空間に対する自動車の通過交通を抑制することで、歩行者の安心安全で快適なアクセスルートの選択肢が増える可能性があります。

3 沿道空間
偶然の出会い
道中の出会いの機会をつくる

課題
中心部の移動は圧倒的に南北方向が多く、面的な界限性に乏しい

潜在力
沿道店舗が道路を活用しやすい制度、環境になりつつある

目的地までの行き方を多様にし偶然の出会いを増やす

道路を活用しやすい環境にすることで、目的地までのアクセスルートの選択肢が増え、予期せぬ「偶然の出会い」の機会が生まれ、まちなかへの期待感が高まり歩いて楽しい街となる可能性があります。

第4章 実施方針

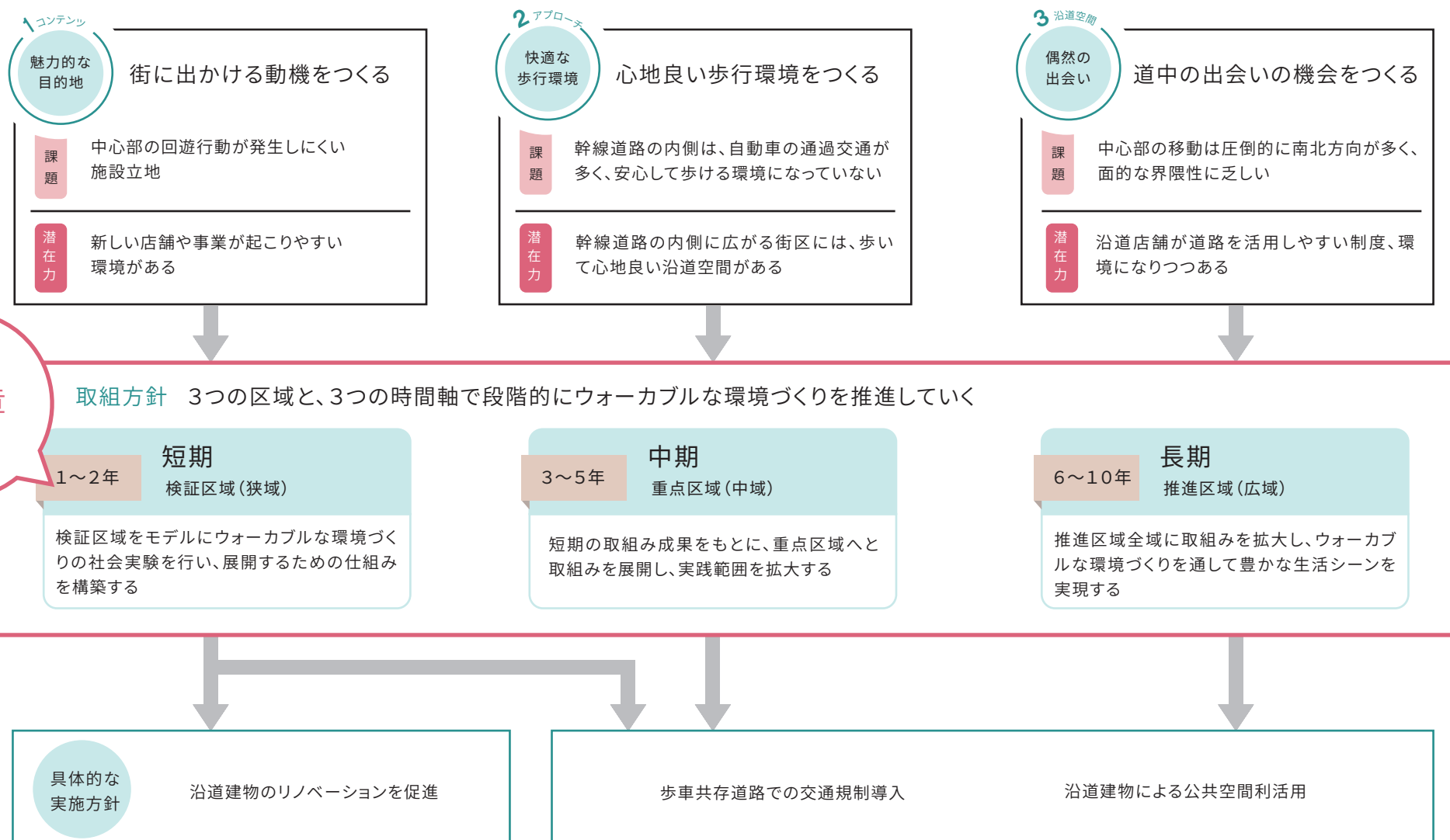


- 4-1 第4章の構成
- 4-2 推進区域 / 重点区域 / 検証区域の考え方
- 4-3 推進区域（長期）の考え方
- 4-4 重点区域（中期）の考え方
- 4-5 検証区域（短期）の考え方

4-1. 第4章の構成

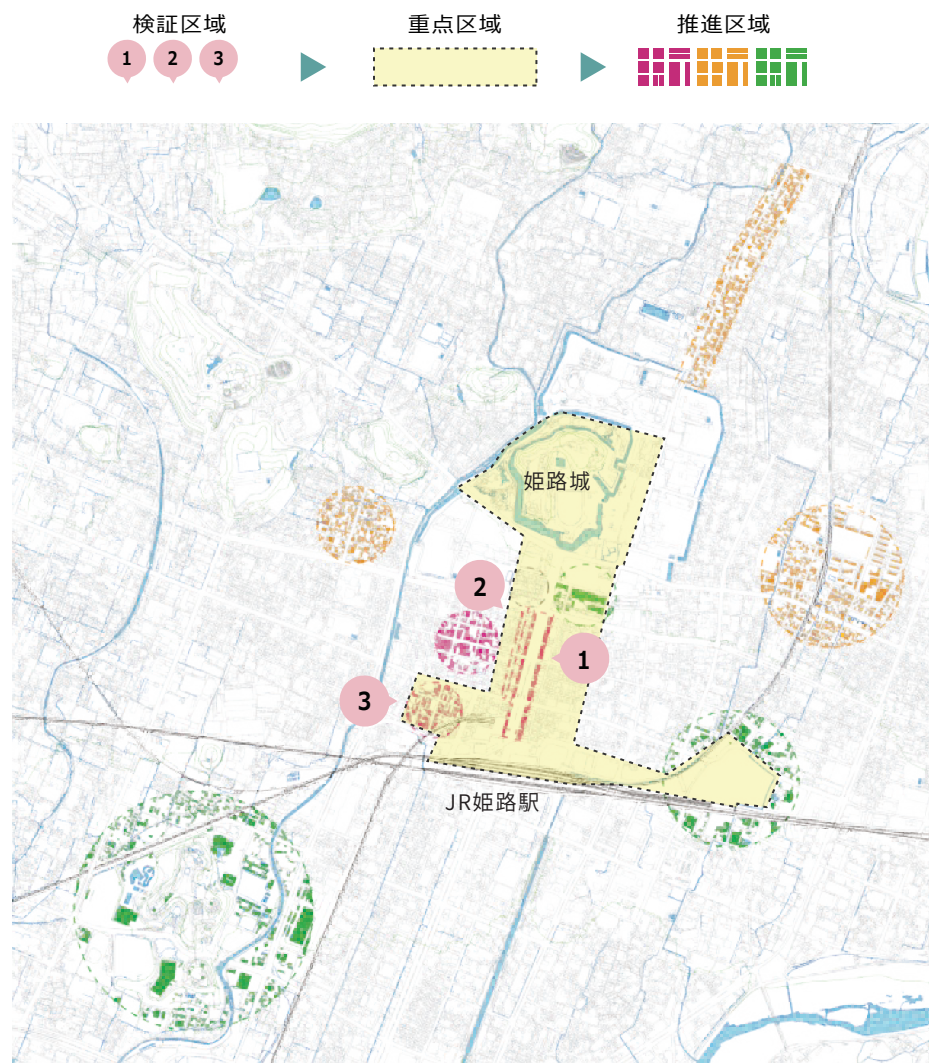
ウォーカブルな環境の目標：居心地が良く歩きたくなるまちなか

目的：街に選択多様性をつくり、豊かな生活シーンを生む



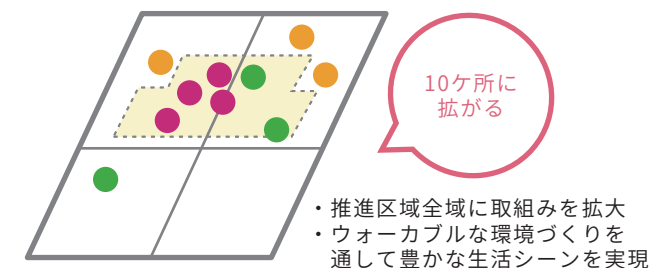
4-2. 推進区域／重点区域／検証区域の考え方

1) 3つの区域と、3つの時間軸で段階的にウォーカブルな環境づくりを推進していく



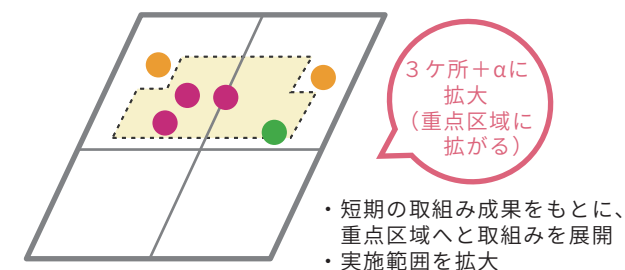
6～10年 長期 推進区域(広域)

長期的には、中心部にウォーカブルなエリアが増加し、様々な目的が生まれ、多様な人が集まり、エリア間を歩いて楽しめる街となることを目指します。



3～5年 中期 重点区域(中域)

中期的には、短期の取組み成果をもとに、中心部の重点区域においてウォーカブルな環境づくりを進め、行きたくなる魅力的な目的が増えネットワークが広がることを目指します。



1～2年 短期 検証区域(狭域)

短期的には、検証区域として複数場所で象徴的なプロジェクトの目指すシーンを実験し、ウォーカブルな取組みの機運を醸成していき、展開するための仕組みを構築します。



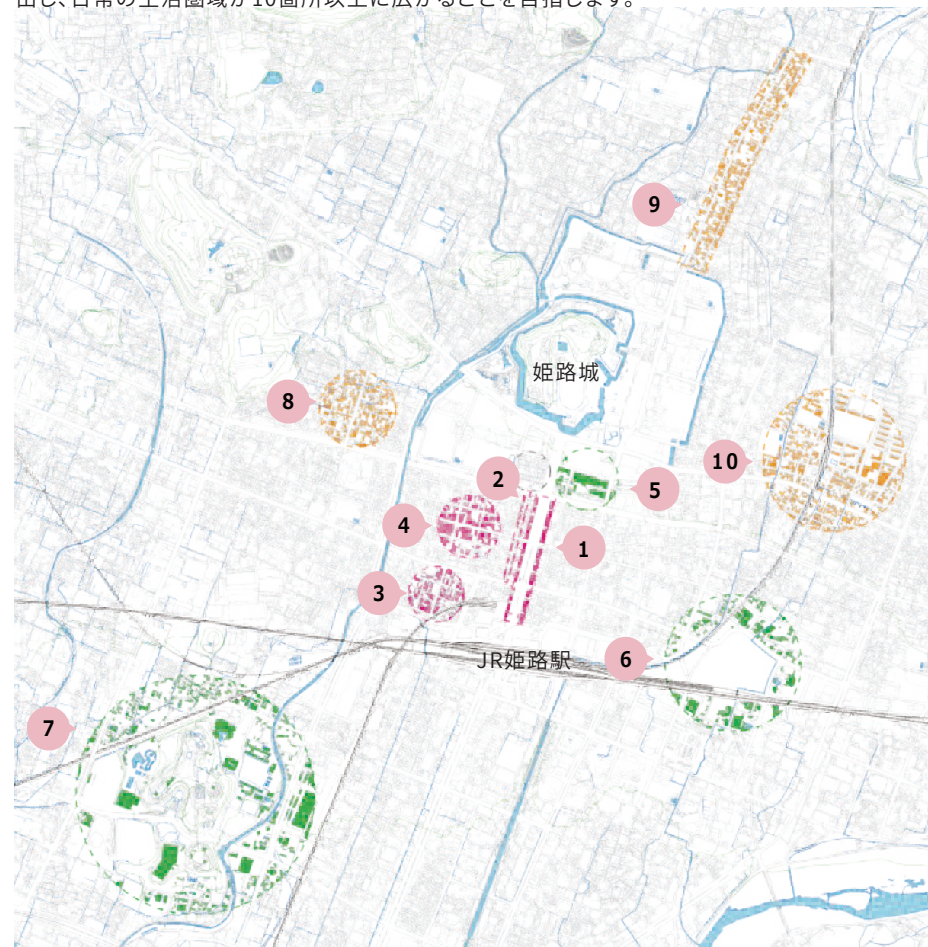
4-3. 推進区域(長期)の考え方

6~10年
長期
推進区域(広域)

1) ウォーカブルな環境を推進する10の区域設定

✓ 姫路の日常の生活圏域

現在のまちなかには魅力的なお店や空間があるエリアが各所にあります。長期的にはこの日常の生活圏域の各所で道路と沿道建物が一体的に活用され、エリアの魅力がまちなかににじみ出し、日常の生活圏域が10箇所以上に広がることを目指します。



タイプ 商業系
人 ワーカー・住民
活動 週末・夜

主に週末や夜などワーカーや住民が活動するエリア

1. 大手前通りエリア



2. 中ノ門筋エリア



3. 駅西エリア



4. 魚町エリア



タイプ 文化系
人 市民
活動 余暇

主に週末や余暇の際に市民が来街するエリア

5. イーグレひめじエリア



6. コンベンションエリア



7. 手柄山エリア



タイプ 住宅系
人 住民
活動 毎日

主に日常生活で住民が徒歩で移動するエリア

8. 龍野町エリア



9. 野里エリア



10. 京口駅エリア



4-3. 推進区域(長期)の考え方

6~10年
長期
推進区域(広域)

2) 推進区域の目指す姿

POINT

長期的には10の推進区域で豊かな生活シーンが形成され、
区域間の回遊性を生むことで、中心部が歩いて楽しい場所となることを目指します

タイプ
商業系

人 ワーカー・住民 活動 週末・夜
主に週末や夜などワーカーや住民が活動するエリア

1. 大手前通りエリア

選定
ポイント

姫路のメインストリートであり、市民にとっても来街者にとっても魅力が高まることで望まれる場所であるため。

目指す姿

将来的に沿道建物の低層部に歩いて楽しめる用途が入り、道路と沿道建物が一体的に活用され、豊かなシーンが生まれる。

2. 中ノ門筋エリア

選定
ポイント

江戸時代、姫路城への南北のメインストリートであり、現在に至るまで幅員が変化していない道がかつての城下町のスケール感が残るため。

目指す姿

市民の日常的な目的地が点在し、観光客もそぞろ歩きを楽しむことで、両者の交流が生まれる。

3. 駅西エリア

選定
ポイント

駅近ながらも家賃が比較的低く、地元の若い事業者によるリノベーションまちづくりが進んでいるエリアであるため。

目指す姿

意欲的な事業者による魅力的な目的地が生まれ、多様な人々が日常的に歩いて楽しんでいる。

4. 魚町エリア

選定
ポイント

姫路の代表的な繁華街の一つであり、飲食店の面的広がりが最もあるため。

目指す姿

飲食用途中心にナイトタイムエコノミーの舞台となる。

タイプ
文化系

人 市民 活動 余暇
主に週末や余暇の際に市民が来街するエリア

5. イーグレひめじエリア

選定
ポイント

イベント利用が活発な大手前公園と、公民連携で運営しているイーグレひめじとを連携した活用が図れる場所であるため。

目指す姿

大手前公園 - 道路 - イーグレひめじが、一体的に利用されている。

6. コンベンションエリア

選定
ポイント

姫路の新しい文化拠点施設として、観光客とは異なるビジネスやエキシビション中心の来街者が集うだけでなく、憩いの場として周辺住民が集う場所であるため。

目指す姿

来街者が集まる非日常のシーンと、周辺住民や市民が中心に使う日常のシーンが複合的に現れている。

7. 手柄山エリア

選定
ポイント

水族館や庭園、植物園や新設のアリーナ等、目的性の高い過ごし方を提案できるエリアであるため。

目指す姿

週末を中心に、家族連れなどのレジャー客や様々な種類のスポーツ選手・関係者が快適に過ごせる空間となる。

タイプ
住宅系

人 住民 活動 毎日
主に日常生活で住民が徒歩で移動するエリア

8. 龍野町エリア

選定
ポイント

建物の更新は一定程度進んでいるが、戦災を免れた事で、かつての街のスケール感が残る住宅地であるため。

目指す姿

近隣住民の方々が軒先で井戸端会議を行い、子ども達は家の目の前で安全に遊んでいる。

9. 野里エリア

選定
ポイント

古くからの歴史的な街道筋であり、町家が多く残っており、住宅地としてだけでなく町家を活用した店舗などによる商店街としての側面を併せ持つため。

目指す姿

歴史的な街並みを生かした、店舗や住宅などが道路を活用している。

10. 京口駅エリア

選定
ポイント

市内に複数ある小規模駅周辺地域のモデルとなり得る住宅系用途中心のエリアであるため。

目指す姿

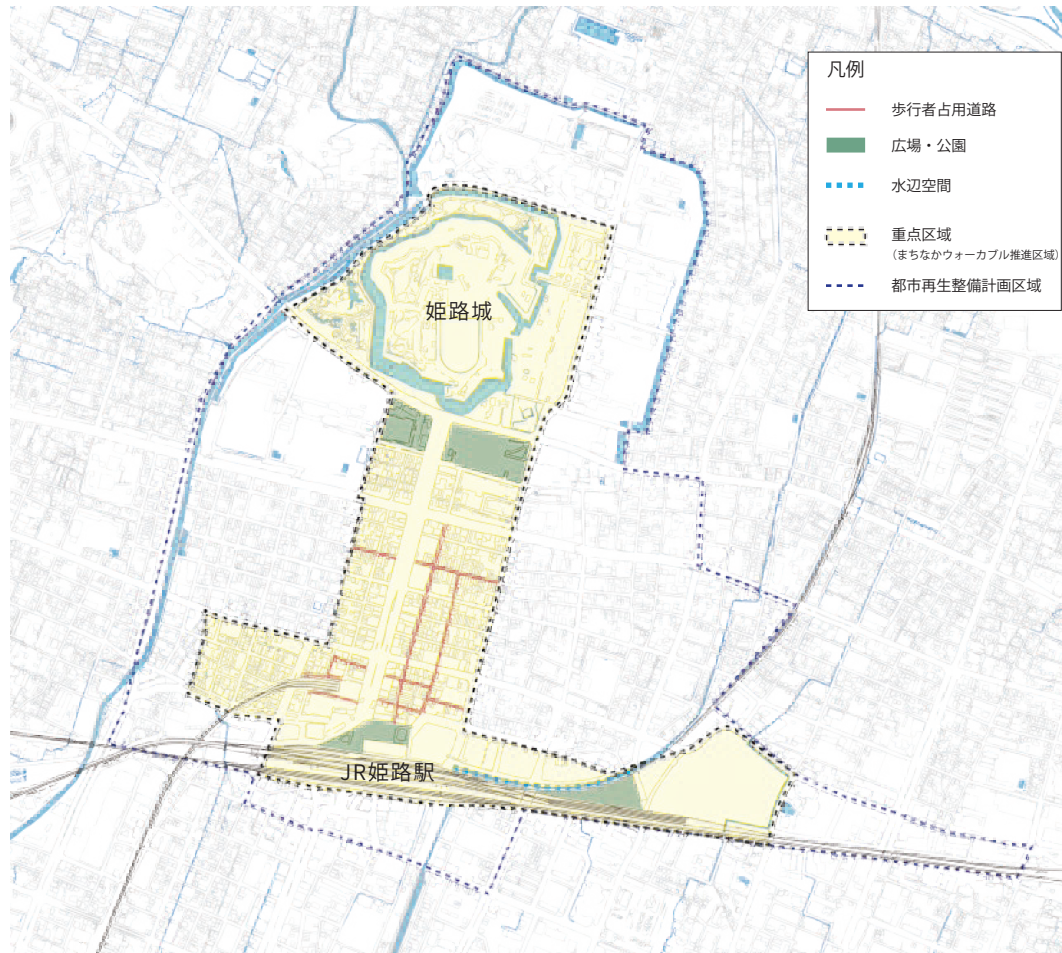
住宅地にある小規模な駅で、駅前空間や道路が住民の生活の延長として活用されている。

4-4. 重点区域(中期)の考え方

3~5年

 中期
 重点区域(中域)

1) 中心部における重点区域の選定



重点区域の設定基準

重点区域は次の展開可能性がある場所をもとに選定しています。

1. 歩車共存道路を含むエリア

展開可能性 歩車共存道路沿いには、古い建物などが残っており、歩いて散策を楽しむ場所となる可能性があります。

2. 多様な生活シーンが生まれる用途混在エリア

展開可能性 用途が混在するエリアでは、人々の多様な過ごし方や出会いの機会が生まれる可能性を持っています。

3. 公共交通や駐車場からのアクセスが行いやすいエリア

展開可能性 公共交通や駐車場からのアクセスが行いやすいエリアは、駐車後などに歩いて散策を楽しむ場所となる可能性を持っています。

4. 沿道建物・空間の潜在力が高いエリア

展開可能性 道路に建物内部のにぎわいがにじみ出しやすいエリアは、まちなかを散策して歩いて楽しい場所となる可能性があります。

5. 商店街等の歩行者専用道路

展開可能性 歩行者専用道路で1階に店舗が多い通りは活用の促進と居心地が良く歩きたくなるような仕掛けを実施できる可能性があります。

6. 公園、広場、水辺等の公共空間

展開可能性 活用の促進と居心地が良く歩きたくなるような仕掛け、現在使われていない水辺空間を活用したにぎわい等が生まれる可能性があります。

4-4. 重点区域(中期)の考え方

3~5年
中期
重点区域(中域)

2) 展開場所の特徴

展開
場所

歩車共存道路を含むエリア

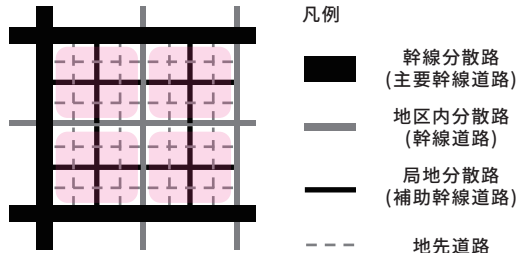


図:道路の段階的な構成

中心部の骨格となっている幹線道路の整備は概ね完了していますが、幹線道路の内側部分は歩車共存道路になっています。それらのエリアを含むことで歩きたくなる環境を目指します。

展開
場所

公共交通や駐車場からのアクセスが行いやすいエリア



図:重点区域の公共交通の圏域

中心部は、駅勢圏(駅から半径800m)やバス停圏(バス停から半径300m)の範囲内に含まれます。それらの範囲を含むことで市民の週末利用圏域、来街者の行動範囲で歩きたくなる環境を目指します。

展開
場所

多様な生活シーンが生まれる用途混在エリア

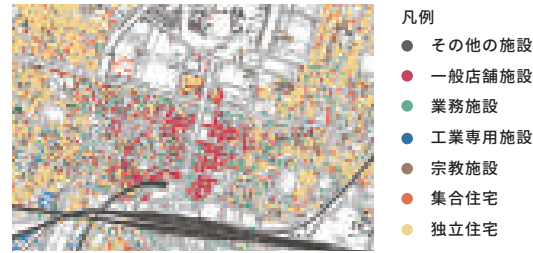


図:2014年 姫路中心部の建物用途現況図

中心部では、商業用途や業務用途、住宅系用途など多様な用途が混在しています。それらのエリアを含むことで多様な過ごし方や出会いの機会が生まれることを目指します。

展開
場所

沿道建物・空間の潜在力が高いエリア

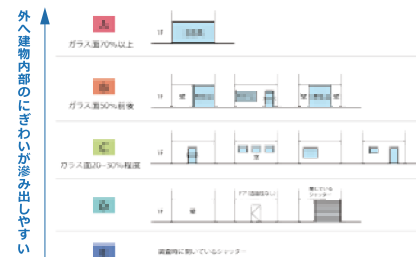


図:建物外観の開口部の分類イメージ

通りを歩いていて沿道建物内部のにぎわいが感じられる要素として、建物外観の開口部の大きさがあります。その要素が多くあるエリアを含むことで通りににぎわいがにじみ出し、建物と一体的に歩いて楽しい場所となることを目指します。

展開
場所

商店街等の歩行者専用道路



歩行者専用道路

中心部には商店街が多くあり、それらの歩行者専用道路で沿道に店舗が多いエリアを含むことで歩きたくなる環境を目指します。

展開
場所

公園、広場、水辺等の公共空間



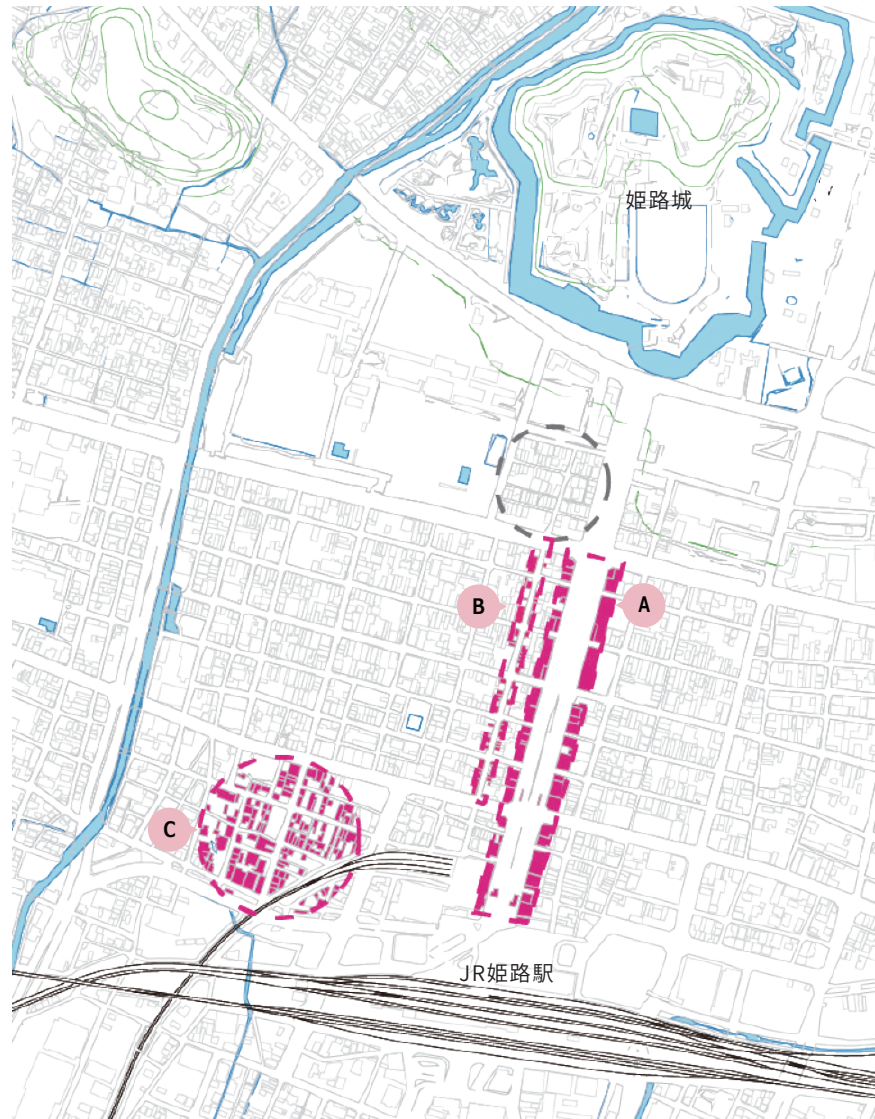
外堀川

中心部には質の高い公共空間が多くあります。それらの公共空間の活用促進を行い、また一方でまだ活用がされていない水辺空間等を活用することで、にぎわい等が生まれることを目指します。

4-5. 検証区域(短期)の考え方

短期
1~2年
検証区域(狭域)

1) 姫路の街の特徴を反映するエリアでの検証



✓ 検証区域



A. 大手前通りエリア 姫路城へのメインストリート

姫路のメインストリートである大手前通りの再整備は令和2年3月に完成し、歩きやすくひと中心の環境が整っていますが、沿道1階部分に歩いて楽しめるカフェや店舗等の用途がなく、道路と建物1階が一体的になっていません。中心部に回遊性を生むためには重要なメインストリートであり、ひと中心の空間活用を進めていく上で優先し環境的にウォークラブルな通りとする必要があります。駅前から、大手前交差点までを検証区域とします。



B. 中ノ門筋エリア 歩いて楽しめる小規模な店舗のあるエリア

カフェなどの商業系用途、オフィスなどの業務系用途や住宅の用途が混在したエリアであり、多様な過ごし方や出会いの選択肢が生まれる可能性があります。また姫路城とJR姫路駅の間点であることから回遊性や界隈性の向上が期待できます。



C. 駅西エリア 新しいチャレンジングなエリア

単一用途だけではなく複合的な用途で構成されたエリアであり、魅力的な飲食店や小売店が立地し、今後の空き店舗再生の取組みも進んでいく可能性があるエリアです。中心部の回遊性を東西方向へ広げ、にぎわいを波及していくためには優先的にウォークラブルなエリアとして機運を醸成する必要があります。

4-5. 検証区域(短期)の考え方

1~2年

短期
検証区域(狭域)

A. 大手前通りエリア

「歩いて楽しい、大好きなお城への道」～「ひと」が集い「まち」とつながる大手前通り～をコンセプトに、JR姫路駅から姫路城への緑・光・にぎわいの連続性を確保し、人が通行するための歩道から、人が滞留し楽しむための魅力あるストリートになるよう大手前通りの再整備を行い、令和2年3月末に完成しています。

こうした大手前通りのコンセプトを実現するとともに、エリア価値を向上させるため、公民連携の取組みにより利活用を促進して道路空間と沿道建物が一体となった利用シーンの創出を見据え、社会実験を実施しています。



B. 中ノ門筋エリア

中ノ門筋は江戸時代、姫路城への南北のメインストリートであり、現在に至るまで幅員が変化していない歴史的に貴重な通りです。これまで姫路が築いて守ってきた変らぬ歴史性と、通り沿いの飲食店など新たなアイデアでの活用がエリアとして融合し魅力を高めています。

中ノ門筋へのウォーカブルな環境の展開を見据え、まずは本町エリアで沿道活用を検証する社会実験を行います。



C. 駅西エリア

駅西エリアでは、小売業や飲食業にとっては欠かせない卸売店がたくさん存在しています。2018年には、フードや遊びを兼ね備えたイベントとして、「家族で楽しめる忘年会!」をテーマに道路上で畳とこたつを並べて「メ市(しめいち)」を行っています。

こうした取組みがこれまで展開されている背景もあることから、沿道活用の社会実験を行います。



まずは、道路空間の活用を低リスク・低コストで小さく始め、エリアの魅力を高めていく

短期(1~2年)での取組み方針

検証区域では道路を活用した際の効果を測るための社会実験を行うことにより技術的な検証を行うと共に、目指すシーンを再現し、広く関係者や利用者との共有を図ります。



複数の検証区域で社会実験を実施



その成果を踏まえプログラムを構築する



目指すシーンを可視化することで
ウォーカブルな環境を共有する

STEP1 仮説設定

潜在力のある場所を見つけ、その魅力を發揮するために展開できそうな仮説を立てます。

STEP2 チーム構築

いきなり本格的な実施検討に入る前に、まずは仮説を立てて小さく検証するためのチームを構築します。

STEP3 社会実験

低リスク・低コストな社会実験による検証を積み重ねながら、そのエリアにあった内容を確認するとともに、目指すシーンの共有を広げ可能性を広げていきます。

4-5. 検証区域(短期)の考え方

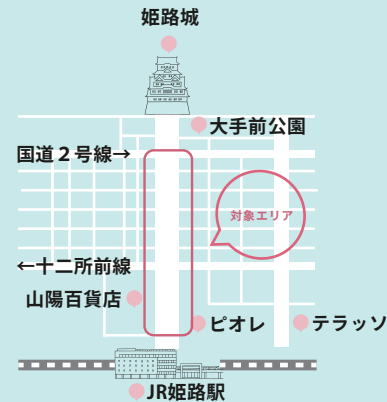
短期
1~2年
検証区域(狭域)

具体的な実施事項
沿道建物のリノベーションを促進
歩車共存道路での交通規制導入
沿道建物による公共空間活用

2) 大手前通りエリア

POINT

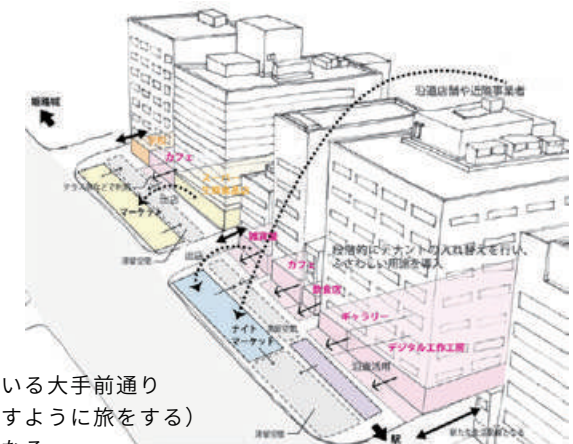
中心部に回遊性を生むために重要なメインストリート



昭和20年(1945年)	太平洋戦争、空爆のため市街地の大部分を焼失
昭和30年(1955年)	大手前通り完成
令和 2年(2020年)3月末	大手前通り再整備工事成
令和 3年(2021年)4月	高さ規制等の変更

✓ 大手前通りの目指す将来像

エリア個性の
『にじみ出し』が
彩る大手前通り



- 1 地域の人々が日常的に憩っている大手前通り
(観光客も日常を体験し暮らすように旅をする)
- 2 若い人のチャレンジの場になる
- 3 魅力的な用途が入り多様な人の目的地になる
- 4 開かれた建物と道路が連動し人の居場所になる
- 5 地域の人や観光客が思い思いに過ごしている

✓ 状況・経緯

大手前通りは姫路の象徴である姫路城とJR姫路駅を南北につなぐシンボルロードです。その大規模な再整備が令和2年3月末に完成し、人が滞留し楽しむための魅力あるストリートへ向けた基盤整備を終えました。

また、令和3年2月12日、にぎわいのある道路空間創出のため、全国で初めて大手前通りを歩行者利便増進道路(通称:ほこみち)に指定し、道路から街を変えていく機運が高まっています。

さらに、沿道の建築物や屋外広告物等についても、令和3年4月に高さや色彩等の規制内容を変更し、歩行者目線での姫路城を眺める景観の保全と沿道のにぎわい創出を図っています。

✓ 取組方針

大手前通りでは、整備された歩道空間活用と並行して沿道の建物オーナーを中心とした道路の活用・運営組織として「大手前みらい会議(OMK)」を立ち上げ、将来ビジョンの検討を行っています。将来的には沿道建物1階部分の用途を飲食店や物販店などのサービス用途へ変えていくことを目指し、社会実験として活用チャレンジ「ミチミチ」を実施し、まずは大手前通りが姫路の人に活用される取組みから段階的なステップを踏み、将来像の実現に向かっての取組みが2019年から始まっています。

中心部に回遊性を生むためには重要なメインストリートであり、ひと中心の空間活用を進めていく上で優先し環境的にウォークラブルな通りとする必要があります。

困り場 座り場

バス待ちの
滞留行為がある。

巡り場

沿道建物が道に対して
開いている状況。
歩道と連携して活用され、
空間的なデザインも
統一されている。

眺め場

道行く人々を
見守る人がいる。

食場 眺め場 座り場 陰り場 話し場

人が溜まって滞留行為がある
沿道建物と一体的な利用。

座り場 食場

店舗の椅子が出てきて
座っている様子。
姫路城に向かう観光客が、
沿道のにぎわいを眺め
楽しんでいる様子。

一体的な利用

4-5. 検証区域(短期)の考え方

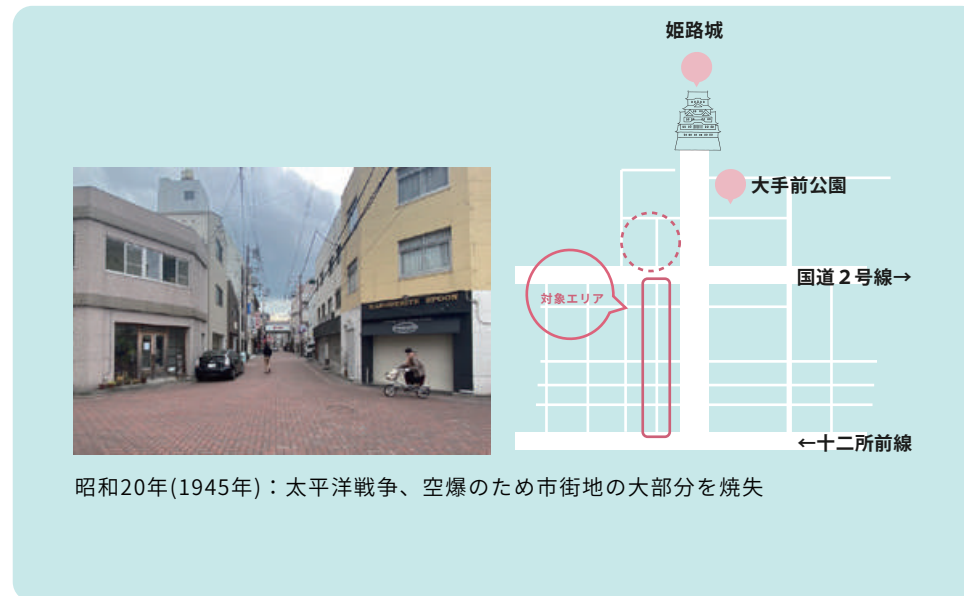
短期
1~2年
検証区域(狭域)

具体的な実施事項
沿道建物のリノベーションを促進
歩車共存道路での交通規制導入
沿道建物による公共空間利活用

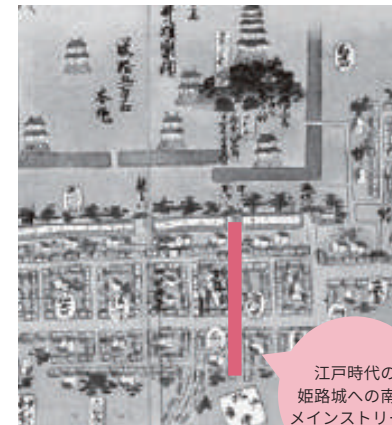
3) 中ノ門筋エリア

POINT

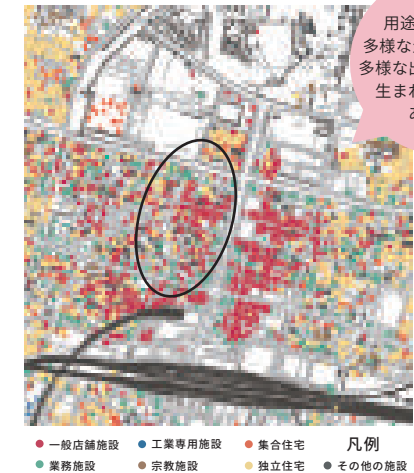
観光客のそぞろ歩きと住民の日常生活が交わる用途混在&歩車共存エリア



江戸時代の姫路城への
南北のメインストリート



図：建物用途の混在状況
(2014年度建物用途現況図)



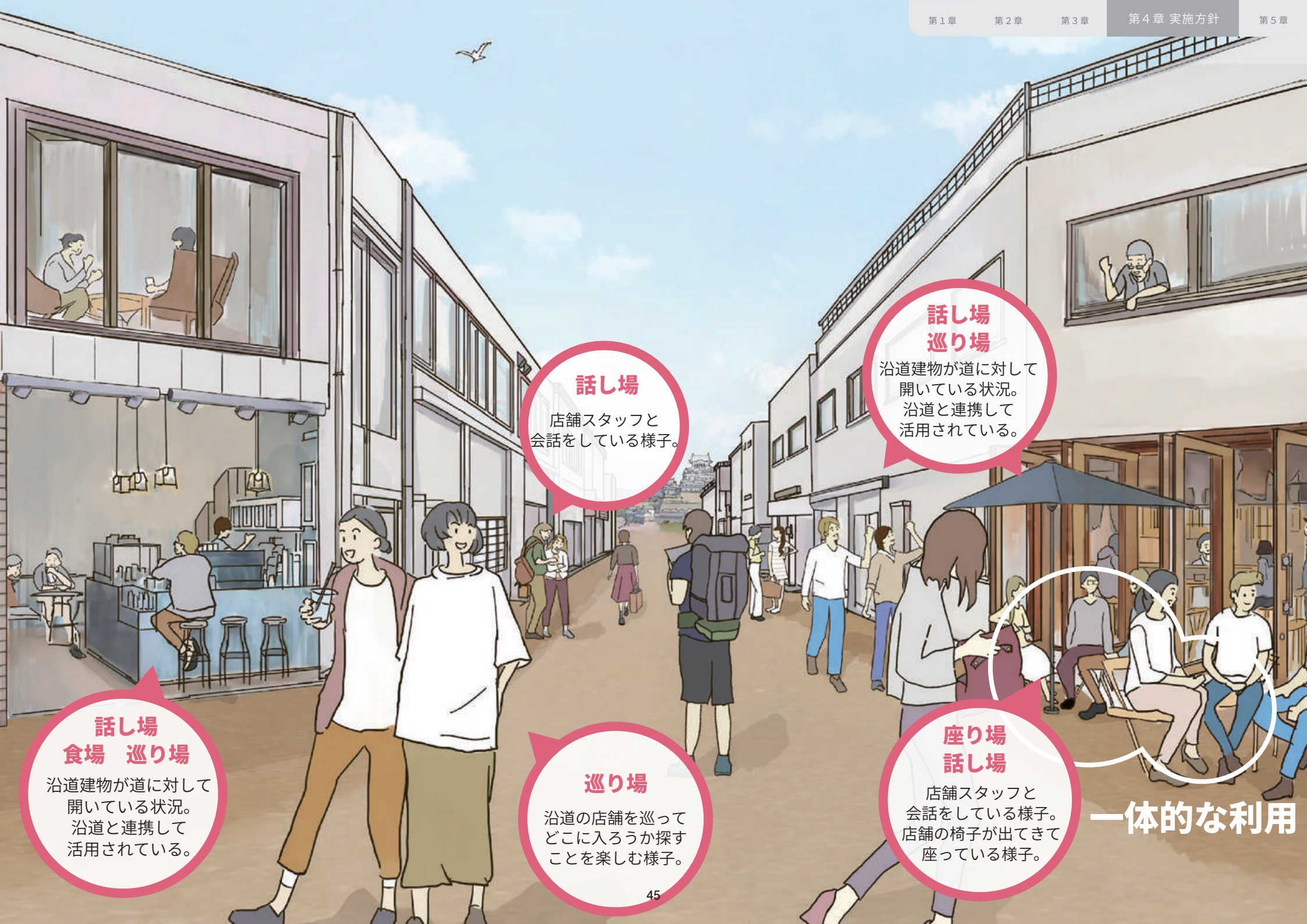
✓ 状況・経緯

中ノ門筋は江戸時代、姫路城への南北のメインストリートであり、現在に至るまで幅員が変化していない歴史的にも貴重な通りです。近年は中ノ門筋沿いや周辺に小規模資本による飲食店や物販店などの个性的なお店が広がっています。それらの个性的なお店がある背景としては、JR姫路駅の駅前や大手前通り沿いと比べると賃料が安く、事業者がチャレンジしやすい環境があります。

✓ 取組方針

中ノ門筋は歴史的に貴重な通りであり、これまで姫路が築いて守ってきた変らぬ歴史性と、通り沿いの飲食店など新たなアイデアでの活用がエリアとして融合し魅力を高めています。また、このエリアは姫路城とJR姫路駅の間地点に位置していることから、姫路城周辺駐車場を利用する観光客と、JR姫路駅から歩いて姫路城へ向かう観光客の両方のアクセスが期待されます。

周辺には住宅や商業系の用途が混在しており、今後ウォーカブルな環境が促進されることで近隣住民の日常生活の一部としても沿道が活用され、歴史的な通りの背景や価値と合わせ、魅力が高まることが期待されます。そのため中ノ門筋へのウォーカブルな環境の将来的な展開を見据え、本町エリアで沿道活用を検証する社会実験を行い、ウォーカブルな環境づくりの検証を段階的に行っていきます。



話し場

店舗スタッフと
会話をしている様子。

話し場 巡り場

沿道建物が道に対して
開いている状況。
沿道と連携して
活用されている。

話し場 食場 巡り場

沿道建物が道に対して
開いている状況。
沿道と連携して
活用されている。

巡り場

沿道の店舗を巡って
どこに入ろうか探す
ことを楽しむ様子。

座り場 話し場

店舗スタッフと
会話をしている様子。
店舗の椅子が出てきて
座っている様子。

一体的な利用

4-5. 検証区域(短期)の考え方

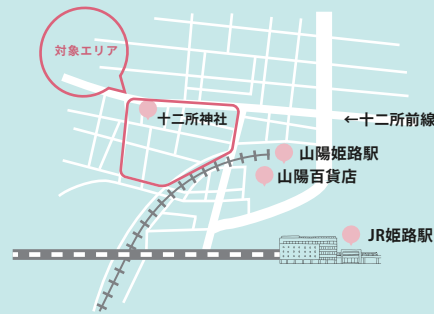
短期
1~2年
検証区域(狭域)

具体的な実施事項
沿道建物のリノベーションを促進
歩車共存道路での交通規制導入
沿道建物による公共空間利活用

4) 駅西エリア

POINT

意欲的な事業者が新たなチャレンジを始めている用途混在&歩車共存エリア



昭和20年(1945年): 太平洋戦争、空爆のため市街地の大部分を焼失
令和3年(2021年): 第1回リノベーションスクール@姫路

図: 令和2年 路線価MAP

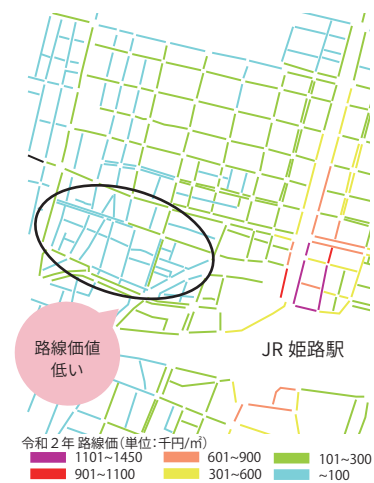
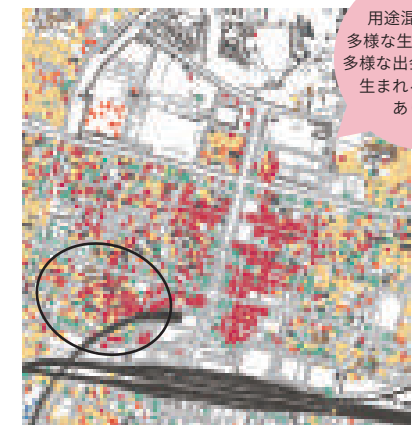


図: 建物用途の混在状況
(2014年度建物用途現況図)



用途混在エリア
多様な生活シーンや、
多様な出会いの機会が
生まれる可能性が
あります

✓ 状況・経緯

このエリアはかつては卸売市場として200以上の店舗が建ち並び、多くの人が行きかっていたましたが、現在は空き店舗や駐車場が増加しています。2018年には、フードや遊びを兼ね備えたイベントとして、「家族で楽しめる忘年会！」をテーマに道路上で畳とこたつを並べて「メ市(しめいち)」を行っています。

現在はリノベーションを行った新しい店舗が参入するなど、機運が高まっています。

✓ 取組方針

昔ながらの雰囲気が残るこのエリアでは、地元の不動産や建築を再生している「はりま家守舎」らの取組みにより、新しい飲食店が開店するなど、意欲的な事業者のチャレンジが始まっています。JR姫路駅に近い場所でありながら家賃断層帯という立地条件と、卸売市場として、朝主体の業態だった場所においてナイトタイムを主とした飲み屋などの業態が周辺で増えていることから、今後、沿道活用として取組みを推進していくことが望ましいエリアです。また、2021年には同エリアでリノベーションスクールが開催される予定で、これらの動きが加速することが期待されます。

食場 座り場

沿道建物が道に対して開いている状況。沿道と連携して活用されている。

灯り場

建物からの漏れる光で心地良い明るさを保っている。

巡り場

沿道の店舗を巡ってどこに入ろうか探すことを楽しむ様子。

話し場 座り場

店舗スタッフと会話をしている様子。店舗の椅子が出てきて座っている様子。

一体的な利用

第5章 実施への道筋



- 5-1 ウォーカブルな環境づくりのための
アクション
- 5-2 計画推進のためのプログラム
- 5-3 プログラムを進める上での課題
- 5-4 実現への戦略的な道筋

5-1. ウォーカブルな環境づくりのためのアクション

1) ウォーカブルな環境づくりに資する様々な取組み

ウォーカブルな環境を促進する事業は、様々な取組みが考えられます。これらの取組みは多岐にわたり、市の部署の垣根を越え、関係する組織や街の皆さんと一緒に検討しながら、より効果的な取組みを実施していきたいと考えています。



中心部全域での取組み

ウォーカブル環境促進プログラム

健康ポイント制度の創設

パーソナルモビリティの導入

テレワーク拠点の検討

Free Wi-Fiの導入

歩行者利便増進道路制度
(通称：ほこみち制度)

- 全国で初めて、大手前通りをほこみちに指定
- 今後本格的に大手前通りで道路の利活用等を推進

民地でのウォーカブルな空間形成の推進

- 建物の外観デザイン、高さや用途等を誘導
- ガイドライン等を作成し運用
- 車両出入口の位置を制限等

多様なシーンの創出

- 多様な空間(駅前広場・公園・水辺等)の利活用の促進
- オープンカフェやマルシェ等の活用促進
- 写真映える区域の促進
- アクリエひめじへのアプローチ等

リノベーションまちづくりの推進

- 既存建物を新たな用途で再生
- 地元の事業者の開業支援等

5-1. ウォーカブルな環境づくりのためのアクション

1) ウォーカブルな環境づくりに資する様々な取組み

「ウォーカブル環境促進プログラム」
次ページ以降で詳細を掲載



多様なシーンの創出

「多様なシーン」とは

道路空間以外の、駅前広場や姫路市内の公園等のすでにある魅力的な公共空間や、民間のオープンカフェやマルシェ等、それらの利活用を一体的に促進することで生まれる様々なシーンのことです。



歩行者利便増進道路制度 (通称:ほこみち制度)

「ほこみち」とは

国土交通省が、道路法の一部を改正する法律(令和2年5月27日公布、11月25日施行)により、にぎわいのある道路空間創出のための道路の指定制度として、創設した制度です。



民地でのウォーカブルな 空間形成の推進

「民地でのウォーカブルな空間」とは

道路や広場等に隣接する民地において、建物低層部のオープン化(ガラス張り化等)や道路側からの車両出入りを禁止する等により、道路や広場等の公共空間と連続して形成される歩行者目線の歩きたくなる空間のことです。



リノベーションまちづくりの推進

「リノベーションまちづくり」とは

空き家、空き店舗、空きビル及び空き地等の既存の建物や土地(遊休不動産)をリノベーション手法により活用し、遊休不動産の再生と質の高い雇用の創出等を掛け合わせ、新たな産業振興と地域コミュニティの再生を図ることを目的としているまちづくりのことです。

健康ポイント制度の創設

「健康ポイント制度」とは

市民の健康づくりのための運動や健康診断の受診に対して、インセンティブ(ポイント付与)を設ける制度のことです。

- 参加型:健康づくりの取組みやプログラムへの参加を評価
 - 努力型:健康づくりのプログラム等の中での本人の努力を評価
 - 成果型:健康づくりの成果としての健康指標の改善を評価
- 評価によってポイント付与されます(参考:厚生労働省「個人の予防・健康づくりに向けたインセンティブを提供する取組に係るガイドライン」)。

また、施設までの歩数と予防できる病名を明示した看板を設置することで、市民の健康意識の向上を目指します。

具体的な取組み

- 中心市街地の周遊コーススタンプラリー
- 歩数に伴うポイントを付与
- 歩数と予防できる病名を明示した看板の設置 など



パーソナルモビリティの導入

「パーソナルモビリティ」とは

新たな交通手段として脚光を浴びているコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1~2人乗り程度の車両のことです。移動に伴う環境負荷の低減、交通弱者への移動支援等、さまざまな効果が期待されています。

具体的な取組み

- パーソナルモビリティ(キックボード等)の導入
- 移動が気軽に、楽にできる など



職住近接等のニューノーマルに対応

新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う影響により、日常生活のみならず、経済・社会のあり方、人々の行動様式・意識など変わりつつあります。そのためテレワークを中心とした働き方に対応するために、テレワーク拠点の導入を検討します。

また、中心市街地にフリーWi-Fiを導入することで観光客や来街者の利便性を強化します。

Free Wi-Fi の導入

- 中心市街地にフリーWi-Fiを導入
- 観光客の利便性の向上 など



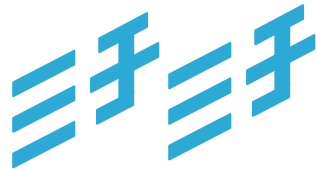
テレワーク拠点の検討

- 職住近接等のニューノーマルに対応
- テレワーク拠点を活用した地域交流の場 など



5-1. ウォーカブルな環境づくりのためのアクション

2) 取組み例1 大手前通り 活用チャレンジ「ミチミチ」



「歩いて楽しい、大好きなお城への道」～「ひと」が集い「まち」とつながる大手前通り～をコンセプトに、JR姫路駅から姫路城への緑・光・にぎわいの連続性を確保し、ひとが通行するための歩道から、ひとが滞留し楽しむための魅力あるストリートを目指した取組みを進めています。エリア価値を向上させるため、公民連携の取組みにより利活用を促進しています。道路空間と沿道建物が一体となった利用シーンの創出を見据え、2019年から社会実験として活用チャレンジ「ミチミチ」を実施しています。

第1弾 2019年



将来的な大手前通りの利活用を具体的に想定し、大手前通り周辺で働く方、来街者、そして観光客の方を姫路の魅力的な「食」や「クラブ」でおもてなしをする活用チャレンジを行いました。

実施内容

飲食・物販の出店やマーケット等

設置物

ベンチ、テーブル、櫓、茶室、パーティバイク等

第2弾 2020年



2019年の活用チャレンジを経て、大手前通りには滞留している人が少ないということがわかりました。そのため、2020年は市民の皆さんや大手前通り周辺の方々に、大手前通りが憩いやくつろぎの場として利用されることを目指し、休憩施設等を設けることで、段階的に人が居る状況をつくり、大手前通りの空間としての質を高めました。

実施内容

滞留行為誘発のための滞留施設やくつろぎスペースの設置

設置物

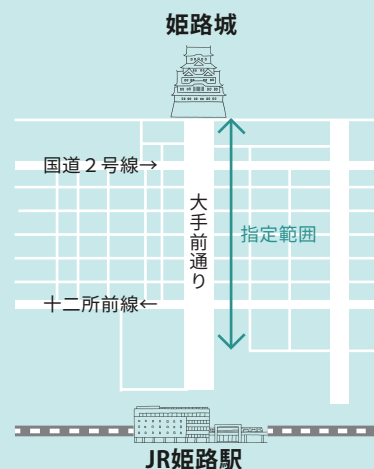
ベンチ、テーブル、櫓等

5-1. ウォーカブルな環境づくりのためのアクション

2) 取組み例2 歩行者利便増進道路制度(通称:ほこみち制度)

国土交通省が、道路法の一部を改正する法律(令和2年5月27日公布、11月25日施行)により、にぎわいのある道路空間創出のための道路の指定制度として、創設した制度です。これまでにぎわいのある道路空間にするための位置付けがなく、整備の規定、技術的ルールが定まっていなかったところを、地域を豊かにするにぎわいのある道路空間とすることが可能となるよう革新的な法整備がなされました。

令和3年2月12日
全国初、大手前通りを
「ほこみち」に指定しました

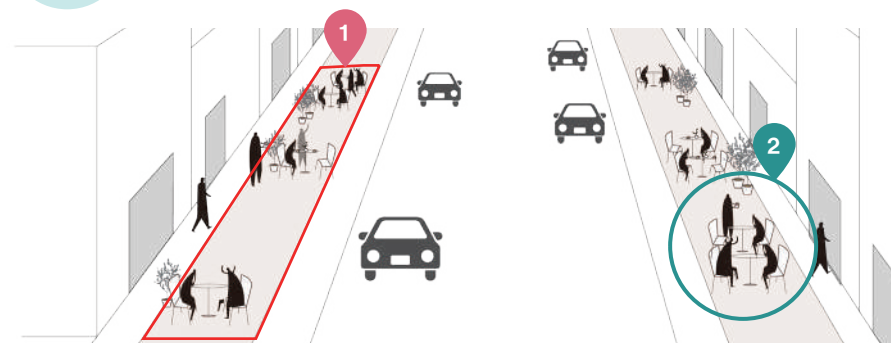


✓ 「ほこみち」とは

地域を豊かにするにぎわいのある道路空間を可能にする制度です

道路への
新しいニーズへの
対応

- ・歩道にカフェテラス席やベンチを置いてゆっくり滞在できる空間にしたい
- ・道路空間を街の活性化に活用したい



1 メリット1

道路空間を活用する際に必要となる道路占用許可が柔軟に認められます。

2 メリット2

道路空間を活用する者(=占用者)を公募により選定することが可能になります。この場合には、最長20年の占用が可能となります(通常は5年)。

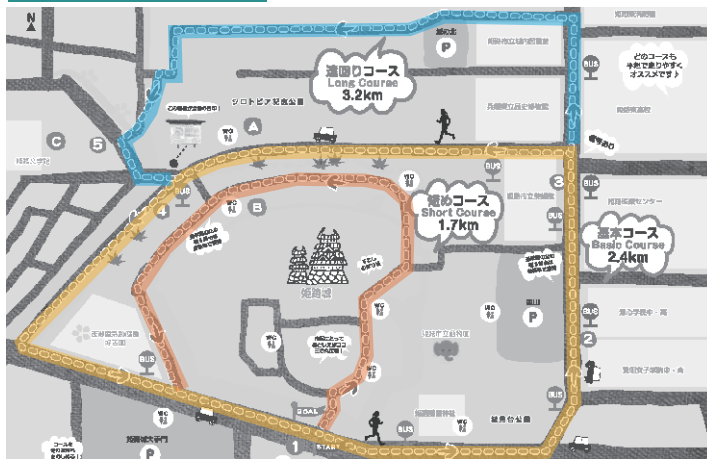
5-1.ウォーカブルな環境づくりのためのアクション

2) 取組み例3 健康ポイント制度の創設

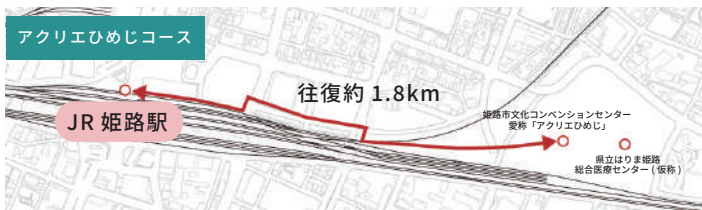
歩くことへのインセンティブとして、健康ポイント制度を創設します。

既存まち歩きマップ等を活用し、コースごとに歩数や予防改善できる可能性のある病気・病態をマップに示すことで、市民の健康意欲を向上させ、フレイル予防、健康増進に繋がることを目指します。

姫路城周辺ランニングコース



	歩数	健康ポイント(案)	予防・改善できる病気・病態
短めコース	約 2,500 歩	5 ポイント	寝たきり
基本コース	約 4,000 歩	8 ポイント	うつ病、寝たきり
遠回りコース	約 5,000 歩	10 ポイント	認知症、心疾患 など



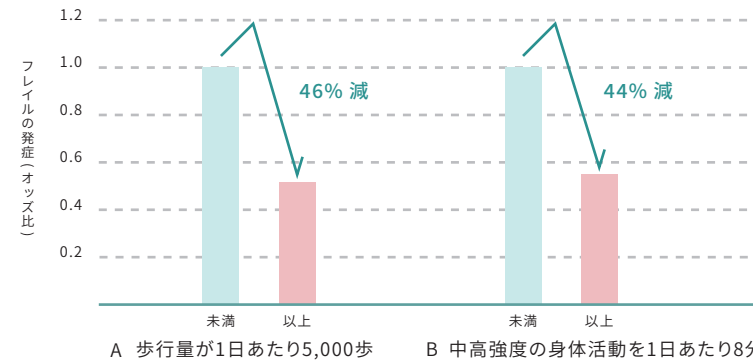
	歩数	健康ポイント(案)	予防・改善できる病気・病態
JR 姫路駅 アクリエひめじ間 (往復)	約 2,500 歩	5 ポイント	寝たきり

(参考) フレイル予防とは

フレイルとは、健常な状態と要介護状態の間の段階で、心身のさまざまな機能が低下した状態をさし、フレイルに陥ると生活能力が低下したり、死亡率が高まったりすることがあります。

1日5,000歩以上を目安として歩くことで、フレイルの発症リスクが下がることが研究でわかっています。また、歩数に応じて、様々な病気・病態を予防改善できる可能性もあります。

図.歩行量・身体活動量とフレイル発症の関係



出典：国立研究開発法人国立長寿医療研究センター No.40 [フレイル]活動的に過ごしてフレイル予防より

歩数	予防・改善できる可能性のある病気・病態
2,000 歩	寝たきり
4,000 歩	うつ病
5,000 歩	要支援 / 要介護、認知症、心疾患、脳卒中
7,000 歩	がん、動脈硬化、骨粗しょう症、骨折
7,500 歩	筋肉減少症、体力の低下 (75 歳以上の下肢筋肉など)
8,000 歩	高血圧症、糖尿病、脂質異常症、メタボリックシンドローム (75 歳以上)
9,000 歩	高血圧 (正常高値血圧)
10,000 歩	メタボリックシンドローム (75 歳未満)
12,000 歩	肥満

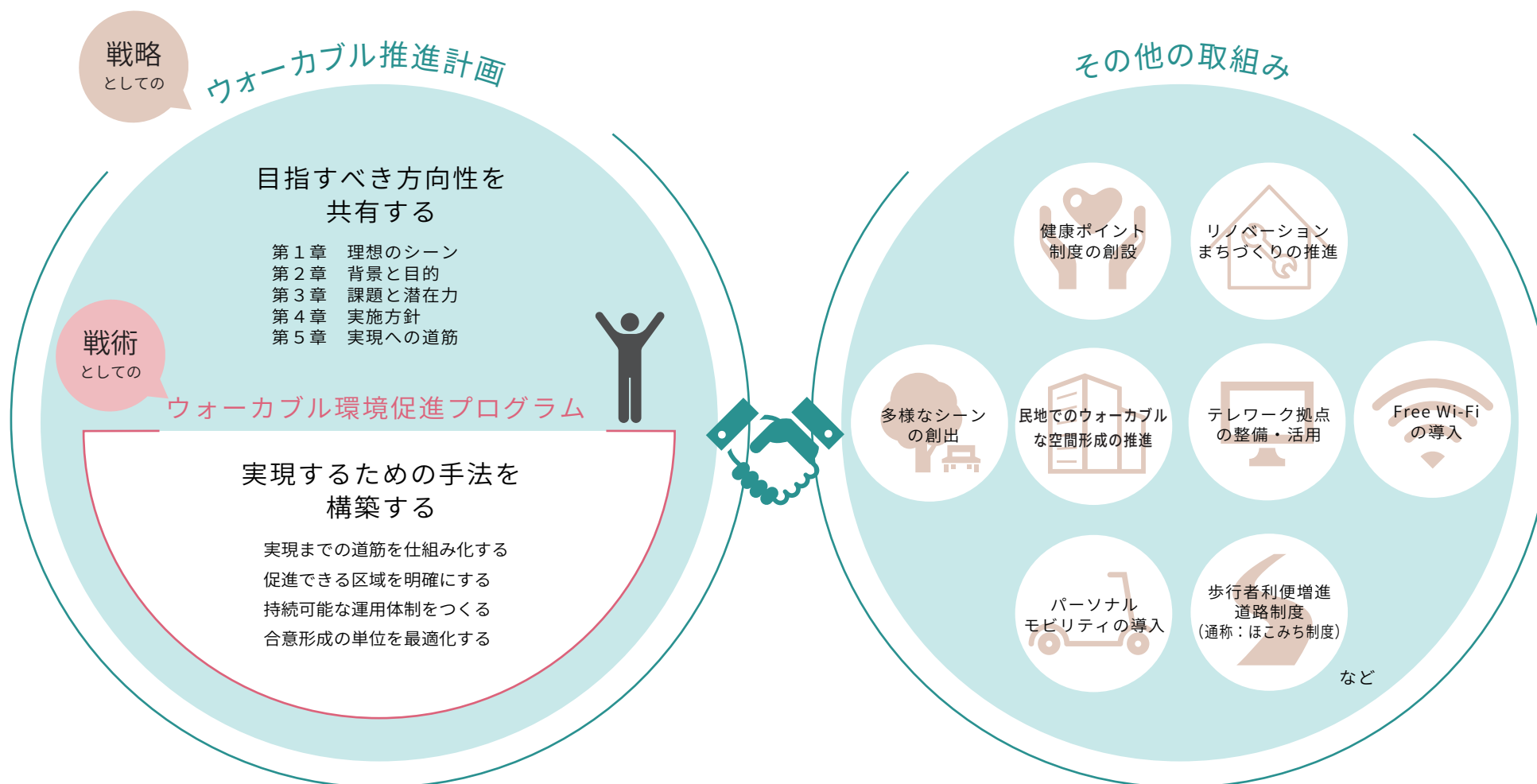
出典：東京都健康寿命医療センター中之条研究

一日あたりの「歩数」「はや歩き時間」「予防改善できる可能性のある病気・病態」より

5-2. 計画推進のためのプログラム

1) ウォーカブル環境促進プログラムの位置付け

最終的に目指す姿を実現するためには、長期のイメージを皆さんと共有しつつ、短期的にできることから小さく初めて一歩一歩進め、その道筋を具体的に描くことが重要です。そのため、理念や目標、エリアの考え方などを中心にまとめている戦略としての本計画に加え、今後実際にその環境を増やしていく戦術としてのプログラムをつくっていきます。



5-2. 計画推進のためのプログラム

2) ウォーカブル環境促進プログラムの概要

ウォーカブル環境促進プログラムは2021年度から構築に取り組んでいきます。プログラムの主な役割は、「実現までの道筋を仕組み化する」「促進できる区域を明確にする」「持続可能な運用体制をつくる」「合意形成の単位を最適化する」という4つです。これらの整理を行いプログラムを組み上げることで、本計画で共有される理想のシーンが着実に実現していくことができると考えています。

実現までの道筋を仕組み化する

本計画で掲げた内容を、誰が、どのように、実現していくのか、その進め方を具体的に示すことで理想のシーンの実現に導きます

促進できる区域を明確にする

本計画で定めた重点区域の中でさらに詳細な調査を実施し、環境づくりを促進できる区域をより明確に整理し示します

持続可能な運用体制をつくる

環境づくりのために、行政、住民、民間事業者が果たすべき役割を明確し、無理のない持続可能な運用体制を整えます

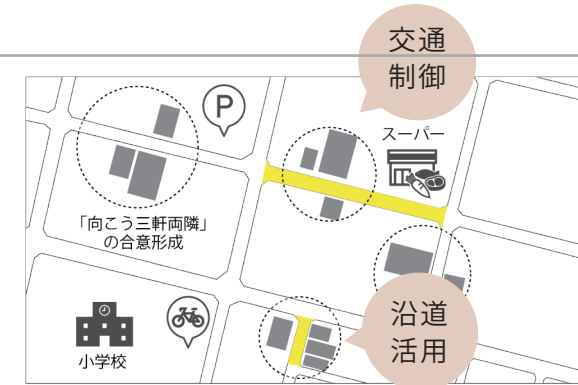
合意形成の単位を最適化する

取組み実施に必要な合意形成の単位も、可能な限りハードルを下げるために見直し、最適化します

5-2. 計画推進のためのプログラム

3) ウォークブルな環境をつくるアプローチ

道路と沿道建物を一体的に活用し、滞留空間を生み出す「沿道活用」と、主に街区単位で自動車通行の時間帯規制や歩行者専用化を行う「交通制御」の2つのアプローチを必要に応じてバランスよく取り入れ、エリアに応じた最適解を求めることができる仕組みを作る予定です。



交通制御

街区単位で車両通行の環境をコントロール

交通制御は、主に住宅系エリアや文化系エリアでの活用を想定しています。現状の自動車交通に影響しない範囲を前提としつつ、街区内の通過交通を排除して安全安心な道路空間とし、住民や子ども達が過ごせる地域の庭としての空間を作ることができるようになります。



交通制御の例

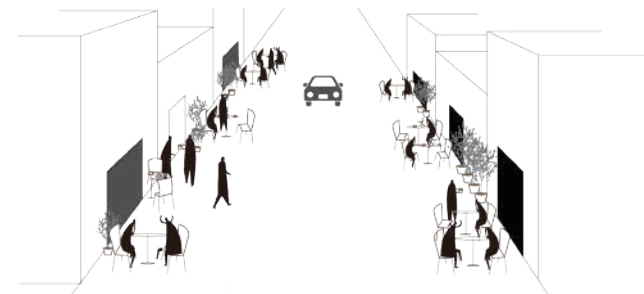
- 周辺道路の速度制限(ゾーン30など)
- 対象道路の速度制限(狭窄部、コミュニティ道路など)
- 対象道路の通行時間規制(スクールゾーンなど)
- 車線の減少、歩道の拡幅(道路空間の再配分など)

2つの
アプローチ
最適な
バランス

沿道活用

沿道建物が軒先の道路を一体的に活用

沿道活用は、主に商業系エリアでの活用を想定しています。対象とする道路の沿道店舗が、軒先を建物と一体的に活用することで人々が滞留し、飲食等の活動が街ににじみ出す状況を作ることができるようになります。



沿道活用の例

- 滞留空間の設置(パークレットなど)
- 食事施設の設置(オープンカフェなど)
- 情報発信機能の付加(デジタルサイネージなど)
- 催事の開催(ファーマーズ・マーケットなど)

5-2. 計画推進のためのプログラム

4) 促進できる区域の明確化

ウォーカブル環境促進プログラムで、促進できる区域の明確化については、本計画で行った中心部の交通体系や都市空間の環境などを活用しつつ、本計画の目的で掲げた3つのSTEP「魅力的な目的地」「快適な歩行環境」「偶然の出会い」の切り口に沿った中心部のマップ（ウォーカブル環境マップ）を作成します。

ウォーカブル環境マップ

1 コンテンツ

魅力的な目的地

- ・地域のアイコンとなる場所
- ・地元で有名な人（店主・職人 等）
- ・特定のテーマを持った店舗（○○好きが集まる店 等）
- ・地場産業の象徴的な施設
- ・歴史的な価値のある場所
- ・居心地の良い空間 等

2 アプローチ

快適な歩行環境

- ・駅に近い場所
- ・バス停に近い場所
- ・駐車場の出入りに近い場所
- ・小中高の学校の通学路
- ・ゾーン30に指定された道
- ・コミュニティ道路
- ・自転車と歩行者の共存道路 等

3 沿道空間

偶然の出会い

- ・主に住民が利用する飲食店
- ・主に観光客が利用する飲食店
- ・人気のある物販店
- ・建物の外装開口率が高い店
- ・屋外テラスのあるカフェ
- ・そぞろ歩きしやすい道路幅員の飲食街
- ・複合用途の集積エリア 等

上位計画・各種関連計画

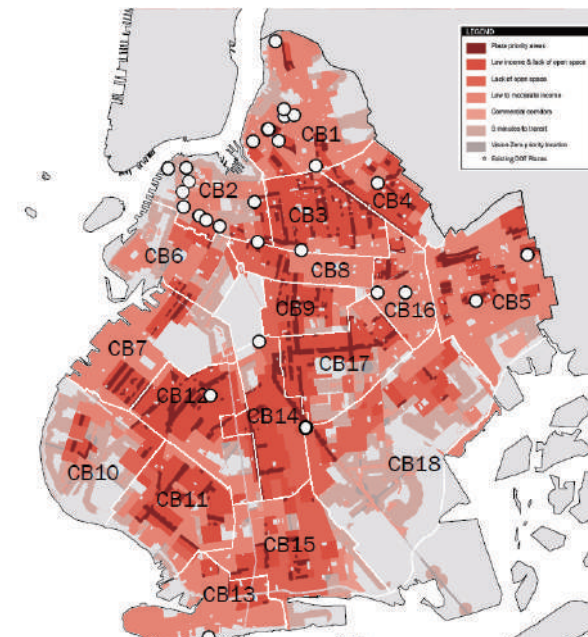
- ・都市計画
- ・健康福祉
- ・観光促進
- ・SDGs
- ・産業振興
- ・環境保全
- ・交通計画
- 等

交通関連基礎調査

- ・歩道の整備状況
- ・歩行者空間の整備状況
- ・自転車通行空間の整備状況
- ・路外駐車場、収容台数
- ・路上駐輪場の位置
- ・姫チャリステーションの位置、運用状況
- ・バス路線の経路、運行頻度
- ・バス停の位置
- ・公園、オープンスペースの位置

■ウォーカブル環境マップのイメージ

ニューヨークでは、多様な視点で環境を調査し、広場化を促進する区域を下図のように色分けして公開することで、取り組むべき区域を明確に示しています。



出典：NYC Plaza Program Application Guidelines 2019

5-2. 計画推進のためのプログラム

5) 持続可能な運用体制

ウォークブルな環境づくりを進めるためには、行政、地域住民、民間事業者、それぞれが得意分野を活かし、連携して取り組むことが大切です。計画を策定するだけでなくその中身を実際に実現するために、それぞれが適切な役割分担の下に「権利と責任」を果たしていくことが重要です。

行政は、市内全域への波及も見据えて街全体がよりよくなるためのわかりやすい仕組みを構築します。そして、それを広く展開し、実現への道筋をつけます。地域住民の皆さんには、日常生活の舞台となっている地域を見直し、より安心安全で快適に過ごせる環境とする取組みを考え実施していただくことを期待しています。また、民間事業者の皆さんには、店舗での事業を目の前の通りや公共空間へと波及させることで地域の魅力を顕在化し、エリアの価値を高めていく役割を期待しています。

このような役割分担と連携を、小さなエリアで少しずつ実践していくことで、ウォークブルな環境づくりが現実のものとなっていきます。

行政

姫路市・関係機関

わかりやすい仕組みの構築

- ・区域マップの作成
- ・プログラムの構築と運用
- ・希望区域の審査
- ・許認可手続き

地域住民

自治会・住民組織

快適な生活環境の獲得

- ・候補地探し
- ・小さなスケールでの仲間作り
- ・合意形成と申請手続き
- ・規制や活用の実施

民間事業者

商店街・地元事業者

地域の魅力の向上

- ・魅力ある目的地づくり
- ・小さなスケールでの仲間作り
- ・合意形成と申請手続き
- ・規制や活用の実施

5-2. 計画推進のためのプログラム

6) 運用に向けた体制づくり

ウォークブル環境促進プログラムでは、市がつくるウォークブル環境マップを活用し、取組みの提案があった区域の内容を「(仮称) 姫路市ウォークブル推進会議」の場で審査することを考えています。その体制には、ウォークブルの政策に関連する市の関係課が出席する予定です。また、姫路市の組織外からも交通管理者である警察署や、公共交通の事業者、有識者など、必要に応じたメンバーが参加し、多様な視点での検討ができる体制を作ることを目指します。



※メンバーはあくまで想定であり、具体案は今後検討します。

5-2. 計画推進のためのプログラム

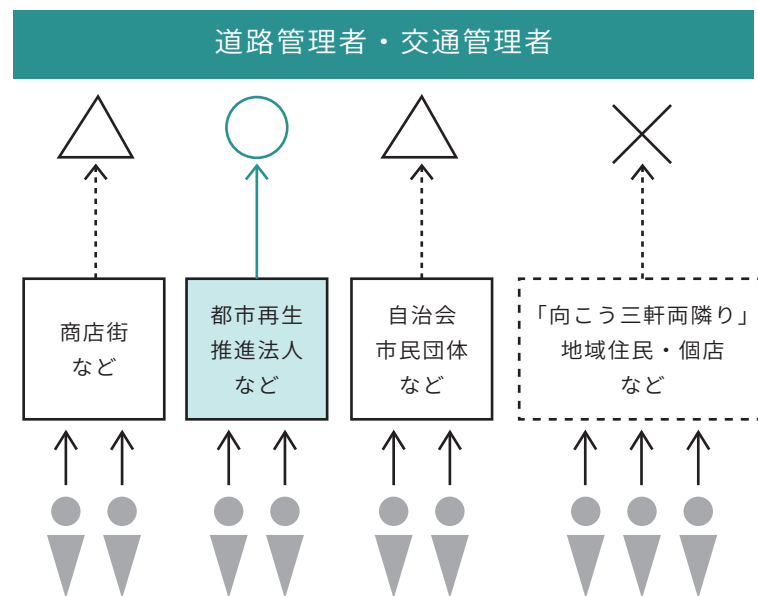
7) 合意形成の単位を最適化する

ウォーカブルな環境づくりの主な舞台となる道路空間は、近年、国土交通省が中心となり通行のための空間としてでなく、居心地の良いまちづくりのための活用の場としても使えるよう規制緩和が進められてきました。しかし、現在の制度では一部のイベントを除き、基本的に市や国が認めた特定の団体（既に道路や地域活性化の活動実績があり、法人格を有するかそれと同等の信用がある組織）しか、道路空間の活用を行うことは認められていません。

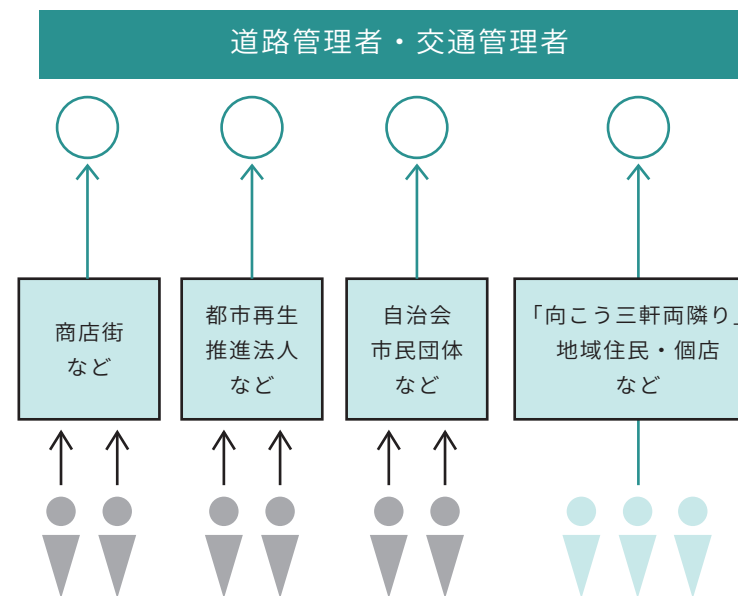
そのため、ウォーカブルな環境づくりを推進していくためには、適切な審査を経た上でより広く門戸を広げ、公共的な目的を持つ取組みを実施する団体であれば、小規模でも活用できる仕組みを独自に築くことが重要です。住民や地元の民間事業者が、「向こう三軒両隣り」のスケールで関係者と合意形成が取れば取り組める、そんな新しい単位の仕組みづくりを進めていきます。

■ プログラムによる変化のイメージ

これまで



これから



※△：一部のイベントでは活用可能

5-2. 計画推進のためのプログラム

8) 取組みの進め方と目指すシーン

ウォーカブルな環境づくりの取組みを通して生み出されるのは、姫路のまちなかの皆さんが豊かに暮らすシーンです。

歩行者が安心して過ごせる空間で、沿道のお店や建物の個性がにじみ出し、家族や友人や知り合いと楽しく過ごす風景、そんなシーンがまちなかのあちこちで生まれることを目指します。

そうしたシーンは、来街者や観光客にとっても魅力的で、姫路のまちなかの豊かさを伝えるメディアとしての価値も生まれるかもしれません。その実現に向けた進め方も、プログラムの中でわかりやすく示せるよう検討していきます。

1 居場所 / 魅力的な目的地の候補を探す・つくる

2 交通の観点から安全安心な状況になるかを考える

3 道と一体となった利用イメージをつくる

4 仲間を募り、運営する上で最適な単位で合意を得る

5 地域で運営していくための計画と体制をつくる

6 プログラムに基づく審査を受ける

7 交通制御や沿道活用に必要な許可を得る

8 小さな規模で始め、改善しながら仲間を増やす

9 豊かに暮らすシーンが少しずつ増えていく

10 来街者や観光客にとっても魅力的な街へと育っていく

5-2. 計画推進のためのプログラム

9) 居心地の良さにつながる空間デザインの要素

人が街の中で居心地良く過ごせる空間を整理していくと、以下のような8つの場に分類することができると言われています。これらの場は、全てを新しく作るのではなく、既にあるまちなかの空間に少し手を加えるだけで作ることができる場合もあります。その手段として、ウォークアブル環境促進プログラムの2つのアプローチと、空間デザインの考え方を生かした取組みを実施していくことが大切です。

座り場 (すわりば)

椅子やベンチ等の設置により
自由に無料で座れる場



主な
構成要素
キーワード

借景、人、樹木、デッキ、
テラス席、ガラス窓

眺め場 (ながめば)

眺める対象への視界を確保する
ことにより風景を眺められる場



主な
構成要素
キーワード

借景、人、樹木、デッキ、
屋上、テラス席、ガラス窓

困い場 (かこいば)

植栽などの緩やかな空間の分節
により落ち着いて滞留できる場



主な
構成要素
キーワード

背もたれ、柱、壁、植栽、柵

陰り場 (かげりば)

街路樹やパラソルなどの存在に
より日陰が生まれている場



主な
構成要素
キーワード

樹木、パラソル、屋根、
庇、軒先、半屋外空間

食場 (しょくば)

テーブル等の設置により飲食し
ながらくつろぐことができる場



主な
構成要素
キーワード

イス・テーブル、
飲食店、露店

灯り場 (ともりば)

照明や建物から漏れる光で心地
良い明るさが保たれている場



主な
構成要素
キーワード

沿道建物の室内照明、
屋外照明

話し場 (はなしば)

店のスタッフなどの存在により
会話を楽しむことができる場



主な
構成要素
キーワード

店の人、楽しむ人、
演ずる人

巡り場 (めぐりば)

複数の「場」が近接していること
で回遊性が生まれる面的な場



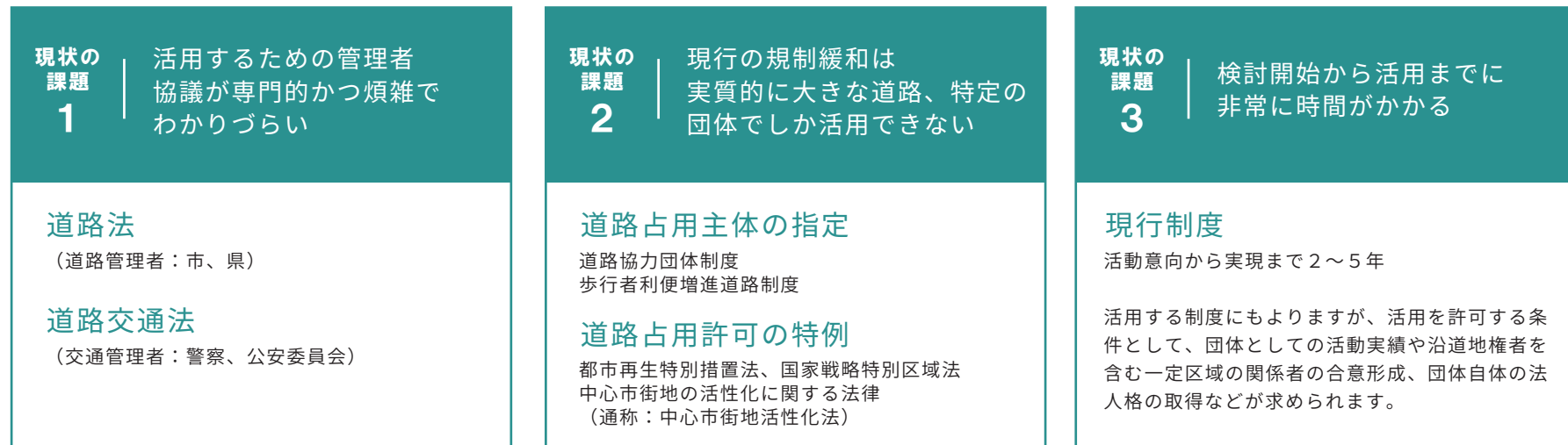
主な
構成要素
キーワード

目的地・経路地、道、
通路、連続した店

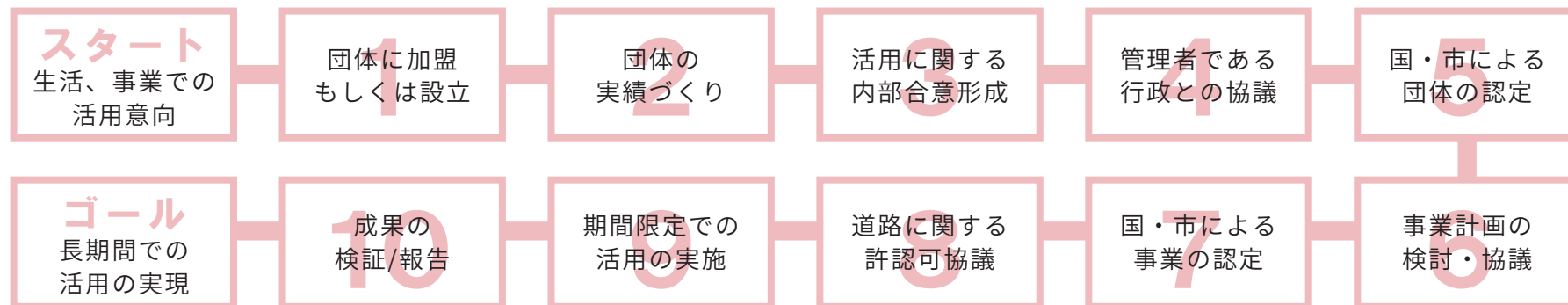
5-3. プログラムを進める上での課題

1) 道路の利活用における課題

道路空間を活用する際には、活用内容の協議や道路使用許可、道路占用許可といった許認可を必要とします。道路の利活用は、一部のイベント等の特例を除き認められていませんが、近年、国の特例制度により活用が可能となっています。しかし、国の特例制度でも解決できていない様々な課題がある状況です。そのため、有効期間が限られ、ハードルの高い国の特例制度のみに頼るのではなく、姫路市独自の道路利活用の仕組みを構築し、道路の利活用を進めていきます。



現行の道路活用制度（国の制度）を使用した場合の流れ



5-4. 実現への戦略的な道筋

1) 3段階のスケジュール

本計画で取組むウォーカブルな環境づくりは一朝一夕で実現するものではありません。しかし、段階的なステップを踏み、小さくとも着実に取組みを進めていくことで、街に良い変化を生みながら目指すシーンの実現へと近づくことができます。本計画では、1～2年で取組む「短期」、3～5年で取組む「中期」、6～10年で取組む長期という3つの段階に分けて取組みを推進し、目指すシーンが姫路の街の日常生活になることを目指します。

6～10年

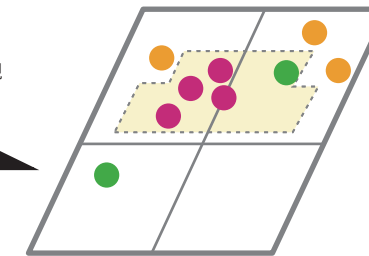
長期

- ・推進区域全体で実現
- ・中心部全体で歩行が増加
- ・ウェルネスな都市環境の実現

6～10年を目安とする長期では、本計画で設定した推進区域の各エリアと、その周辺で目指すシーンが多様に展開されています。プログラムも更新しながら運用され、姫路モデルの取組みが確実に街の中で成果として表れ、街では車からひとへの環境づくりが進みます。また、高齢者を中心に健康寿命の増加も見られ始めます。

対象 推進区域

段階 ウォーカブルな環境の実現

重点区域
+ 推進区域の各所で実現10ヶ所に
拡がる

3～5年

中期

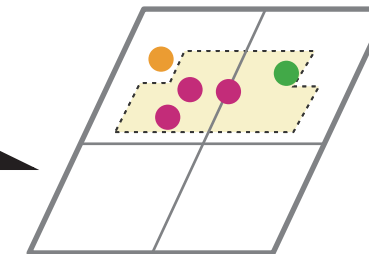
- ・プログラムを重点地区で展開
- ・検証区域以外でも実現
- ・面的な界隈性が生まれる

3～5年を目安とする中期では、複数の検証区域に加えて重点区域内（商店街や自由通路等）で取組みを展開し、ウォーカブル環境促進プログラムによる応募受付から許認可までの運用試験も実施します。現場では、本計画が目指すシーンが街に広がり、界隈性が生まれ始めます。

対象 重点区域

段階 プログラム普及

重点区域で運用

3ヶ所+aに
拡大
(重点区域に
拡がる)

1～2年

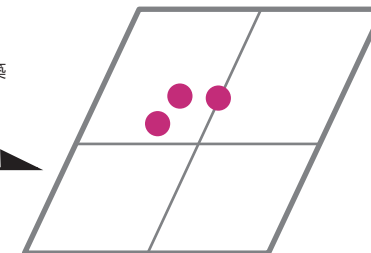
短期

- ・複数の検証区域で社会実験
- ・成果を踏まえプログラムを構築
- ・目指すシーンが可視化される

本計画で行った基礎調査に加え、発展的調査を行いながら検証区域を中心に対象区域の詳細情報を収集し整理します。また、検証区域では交通管制、沿道活用を適用した際の効果を測るために社会実験を行います。これにより技術的な検証を行うと共に、目指すシーンを実際に可視化し、広く関係者や利用者と共に共有します。

対象 検証区域

段階 社会実験、プログラム構築

大手前通りエリア・中ノ門筋エリア・
駅西エリアで社会実験3ヶ所から
スタート