

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と状況です。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1,000m²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

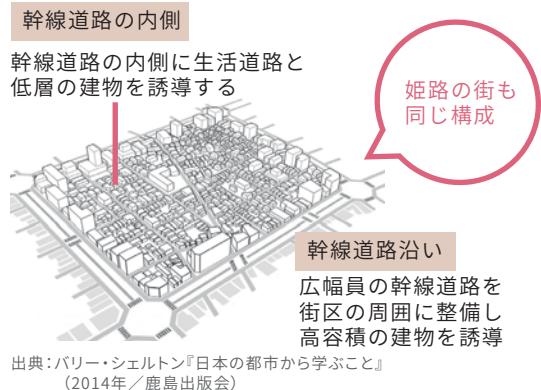
幹線道路の内側は、自動車の通過交通が多く、安心して歩ける環境になっていません

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。姫路の街もこの構成を踏襲しています。



☑ 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。



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

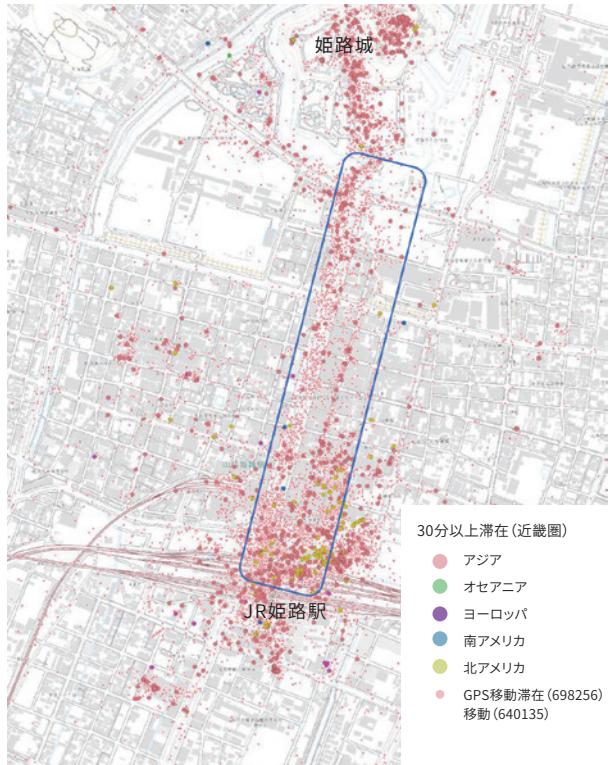
中心部の移動は圧倒的に南北方向が多く、
面的な界隈性^(注)が乏しい状況です

(注)界隈性：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

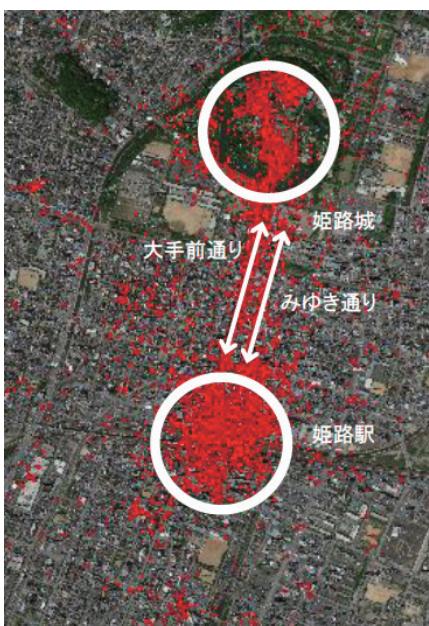
図.外国人の姫路市都心部の立ち寄り場所



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

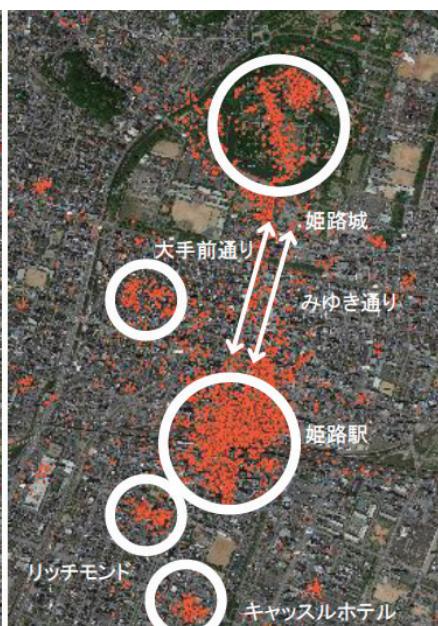
図.外国人の姫路市
中心部の位置情報（歩行）



提供:株式会社よかネット
データ:ジヨルテ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:ジヨルテ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

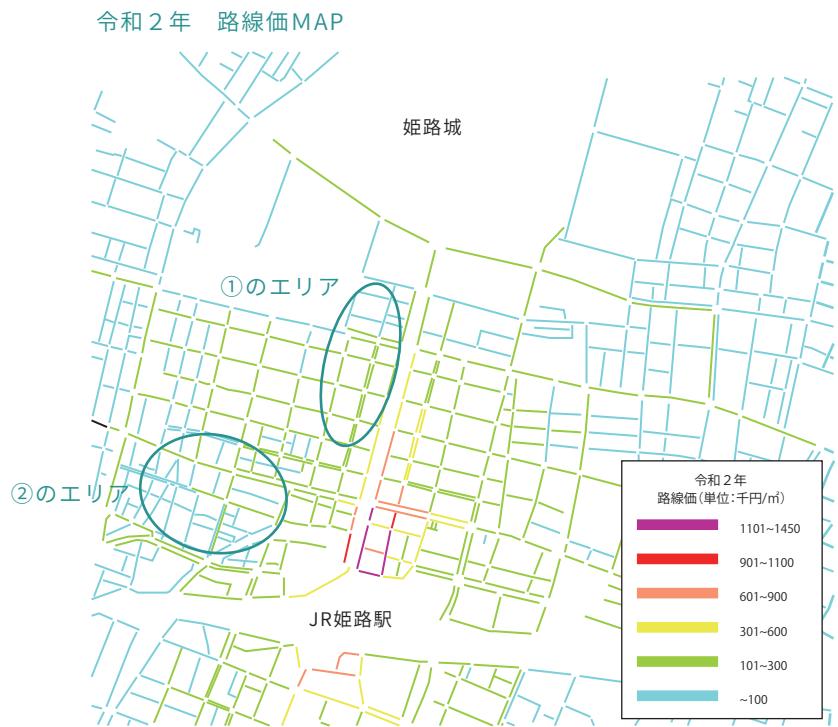
**潜在力
1**

**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。



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。



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

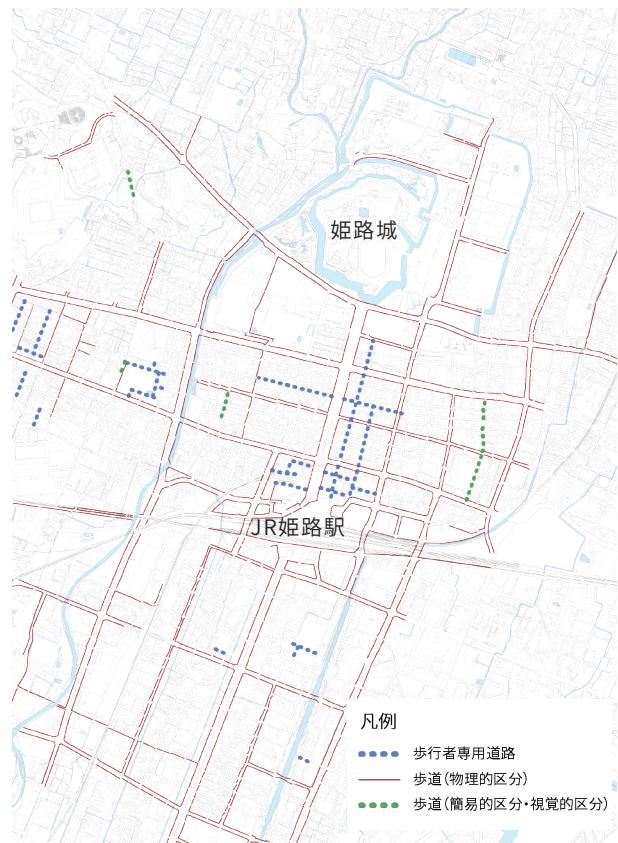
潜在力
2

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。

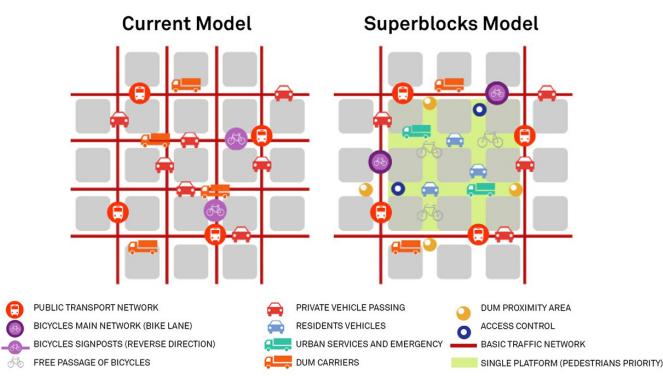


バルセロナのスーパーブロック

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



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

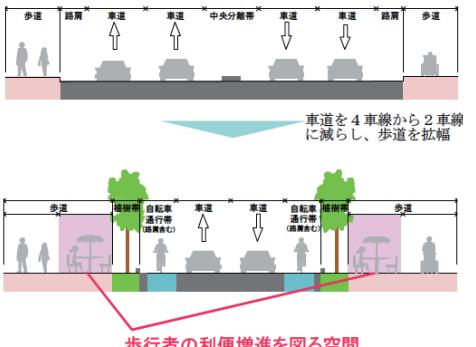
道路活用の規制緩和

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。



出典:国土交通省「歩行者利便増進道路制度(ほこみち制度)」



新型コロナ感染症対策の道路占用 (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。

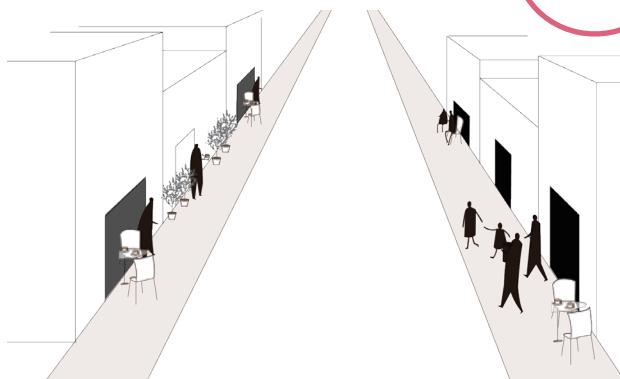
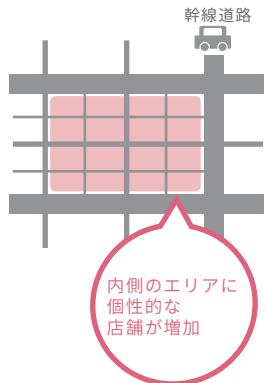


出典:松本市HP、「街場のえんがわ作戦
(新型コロナウイルス感染症の影響に対応するための措置)」



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くことができるポテンシャルがあります。

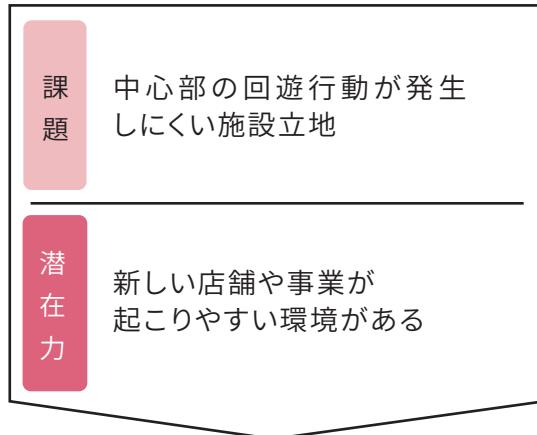


3-3. 課題と潜在力の整理

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

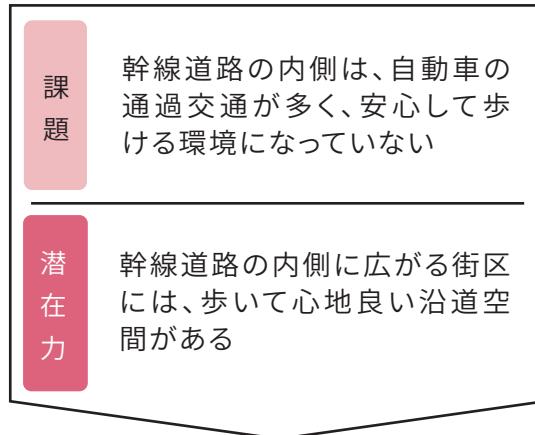
目的：街に選択多様性をつくり、豊かな生活シーンを生む

✓ 3つのSTEP



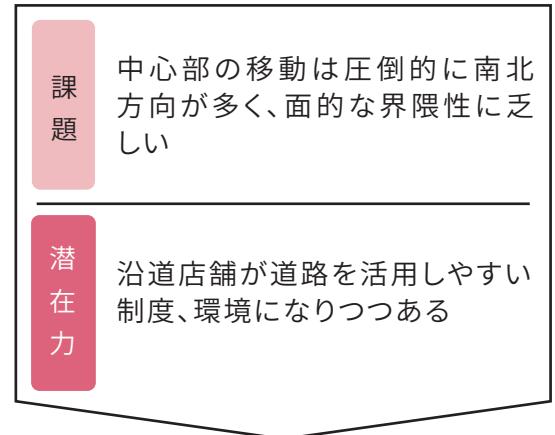
姫路城とJR姫路駅前だけではない魅力的な目的地をつくる

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。



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。



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。