

**姫路市都市計画マスタープラン（素案）に関する
市民意見（パブリック・コメント）の募集結果について**

1 募集期間及び意見総数

- (1) 募集期間：令和7年10月1日（水）～10月31日（金）
- (2) 意見総数：11通35件

2 市民意見の提出状況

項目	件数
姫路市都市計画マスタープラン全体に関するもの	5件
「第1章 都市計画マスタープランについて」に関するもの	0件
「第2章 姫路市の市勢」に関するもの	3件
「第3章 都市づくりの目標〈全体構想〉」に関するもの	9件
「第4章 分野別の基本方針〈全体構想〉」に関するもの	2件
「第5章 地域の将来像〈地域別構想〉」に関するもの	14件
「第6章 実現化方策」に関するもの	0件
その他	2件
合計	35件

※ご意見が複数の項目にまたがる内容の場合は、主な内容が含まれる項目に件数を計上しています。

3 修正する箇所

7箇所

4 提出された市民意見及び意見に対する市の考え方

(1) 計画へ反映する意見

番号	提出された市民意見（要旨）	市の考え方	頁
第5章 地域の将来像<地域別構想>			
1	<p>「都市形成の沿革」で示された内容に関して、いくつかの違和感がある。</p> <p>（第1段階）姫路城下町の記述しかないが、飾磨、網干などの港町や林田などの陣屋町等市内各所に都市的な発展を見せた地域があり、現在の姫路市の骨格を形成したことにも触れるべき。</p> <p>（第2段階）明治・大正期は紡績など軽工業の時代。製鉄所等の重工業の立地は昭和戦前期。</p> <p>（第3段階）「昭和初期」の時代区分は、一般的には戦前期を指す言葉として用いられるもの。</p> <p>（第5段階）「人口減少社会の都市づくりが求められる」は「沿革」にはそぐわない。「〇年以降は人口減少に転換」などのように、事実即して記載すべき。</p> <p>ここで示された過程は、「中心形成→拡大→縮小」という単線型だが、そのような歴史認識は事実と反するもので、都市の構造の理解を不正確なものにする危険があり、注意が必要。</p>	<p>第1段階について、市民の方に読みやすく分かりやすい計画にするために、できる限りシンプルにしており、すべての沿革を記入しているわけではありません。</p> <p>第2段階について、明治～昭和初期とし、「繊維・紡績業等の軽工業が発展するとともに臨海部に製鉄業等の重工業が進出し、人口の集積に伴い市街地が拡大する。」に修正します。</p> <p>第3段階について、昭和中期に修正します。</p> <p>第5段階について、「平成27年（2015年）以降、人口動態は増加から減少へと転換している。」に修正します。</p>	7

2	<p>7行目「旧街道等の古道沿いには旧城下町、旧宿場町等の面影が残っています」とあるが、城下町の町並みの痕跡はもっと広く面的に残っている。野里街道沿道や龍野町はもとより、五軒邸等の寺町筋、同心町・五郎右衛門邸・坊主町など外曲輪・外町エリアの街路空間と町家群、北前船日本遺産にも関連する旧飾磨町エリアの港町等は、街道筋の宿場町等とは異なるものとして記載されるべき。</p>	<p>「姫路城の旧城下町、西国街道などかつての街道に面した旧宿場町、飾磨・網干の港町、林田の旧陣屋町等には、当時の暮らしや町の形態を偲ばせる遺構が残されています。」に修正します。</p>	8
3	<p>p. 28 のイラストについて、視点2は「まちづくりの方向性」のどれに対応したものか不明。 視点4は既存集積から離れた場所に工場か物流施設を誘致して、自専道から直通ランプを設置する図のように見えるが、本市が目指す企業立地や幹線道路・港湾機能の整備とは、このようなものか。 視点6は、自転車利用に関しては「まちづくりの方向性」と整合しているが、その他の項目はどう対応しているのか不明。 視覚的に強く訴えるものであり、しっかりと意図をつたえるものにしたい。</p>	<p>視点2はまちづくりの方向性の「複数の用途が融合した職住近接への対応」に、視点3は「居心地が良く歩きたくなるまちなかの形成」に、視点5は「歴史的建造物や歴史的な町並み景観の保全・活用」に、視点6は「安全で快適な自転車利用環境の創出」に、視点7は「地域防災力の強化」に対応しています。 視点4については、臨海部のイラストに差し替えます。</p>	28
4	<p>「誰もが安心して通行できる歩道整備」については、「歩道整備」を「歩行者空間の整備」と修正してはどうか。歩車分離されていない区画道路等においても歩行者の安全性と快適性の向上を図ることが望ましく、ウォーカブルなまちの形成に合致するものだと考える。</p>	<p>「誰もが安心して通行できる歩行者空間の整備」に修正します。</p>	43

5	<p>城央エリアの「地域の特徴」として、「船場・野里など旧城下町の北部一帯には、城下町当時の街路網や構築物とともに寺社、町家などの歴史的建築物が多く残り、世界遺産姫路城のバッファゾーンとなっています。」を追加すべき。</p> <p>世界遺産バッファゾーンの保全・活用と都市開発との調和は、当エリアの地域づくりの目標設定を考えるうえで非常に大きなテーマの一つである。</p>	<p>城央エリアの「地域の特徴」に「世界遺産姫路城のバッファゾーンには、当時の街路網や構築物とともに寺社、町家等の歴史的建築物が多く残っています。」を追加します。</p>	61
6	<p>地域づくりの目標「世界遺産姫路城を生かした国際観光都市づくり」に関わる歴史的・文化的資源の多くは、所謂「都心部」以外の旧城下町エリアや広嶺・増位エリアに、外国人にとって魅力的な指定・登録文化財をはじめとする多様な歴史的・文化的資源がある。</p> <p>「都心部に集積する歴史的・文化的資源の活用による都心の魅力を高め」を「本エリアに集積する歴史的・文化的資源の活用により魅力を高め」と変更すべき。</p>	<p>「本エリアに集積する歴史的・文化的資源の活用による都心の魅力を高め」に修正します。</p>	62
7	<p>「高規格な幹線道路網の整備を契機とした交通ネットワーク」の「播磨臨海地域道路網、海岸線（国道250号）等の東西幹線道路」を「播但連絡道路と接続される播磨臨海地域道路網、姫路バイパス（国道2号）、海岸線（国道250号）等の地域高規格道路」に修正してはどうか。理由は、国土交通省「近畿地整管内地域高規格道路指定路線図」の既指定路線に「播磨臨海地域道路」が追記されれば、東西方向及び南北方向の地域高規格幹線道路ネットワークが形成されるため。</p>	<p>「東西幹線道路」を「高規格な幹線道路」に修正します。</p>	76

(2) 今後の取組の参考とさせていただくこととした意見

番号	提出された市民意見（要旨）	市の考え方	頁
姫路市都市計画マスタープラン全体			
8	特になし。	本計画に基づいて、持続可能な都市の構築に向けて取り組みを進めてまいります。	-
9	グラフや図形が多く、見やすく分かりやすかった。 登場人物が会話形式で随所に登場し、驚いた。大変理解しやすかった。	この度の改定では、市民にとって読みやすく分かりやすい計画にすることも改定のポイントの1つとしています。本計画に基づいて、持続可能な都市の構築に向けて取り組みを進めてまいります。	-
10	よりよいまちづくりに期待している。 費用面含めて、姫路らしさを維持しながら、新たな価値を創出する都市づくりを期待する。言うが易しだが、頑張ってもらいたい。	本計画に基づいて、持続可能な都市の構築に向けて取り組みを進めてまいります。	-
11	未来像を構築する上で、持続可能性が重要だと思う。少子高齢化が進展するなか、市民が主体的にかかわれる仕組みが必要。 自分もできることがあれば手伝いたい。	本計画に基づいて、持続可能な都市の構築に向けて取り組みを進めてまいります。	-
12	本計画の改定が進められていることは、このパブリックコメントで初めて知った。案の作成過程では、自治会のルートで地域の意見を聞いたと伺ったが、そのような場があったことは知らなかった。従前の例にとらわれず、多様な手段を採り入れて、時代の状況に即した方法で幅広い意見を掬い上げられるようにしてほしい。	本計画の改定にあたり、令和4年度に市民意見アンケートを、令和6年度に地域意見交換会を実施してきました。地域意見交換会は、地域づくり推進協議会毎に実施しました。 今後、計画の見直し・改定がある際には、計画改定の当初から、多くの意見を吸い上げられるような取組を検討し、実施していきたいと考えています。	-

第2章 姫路市の市勢			
13	2行目「このうち10件が集中するのが播磨地域」とあるが、神戸市の太山寺も旧国区分上では播磨国に属しているため、「11件すべて」と記載すべき。	旧播磨地域には神戸市の太山寺の辺りも含まれますが、本計画では、現在の播磨地域のことを記載しているため「10件が集中するのが播磨地域」としています。	8
第3章 都市づくりの目標<全体構想>			
14	(3) 目標とする都市構造の「市街地ゾーン」及び「地域交流拠点」に、鉄道駅を中心とする地区への都市機能の集約が強調されているが、鉄道網密度が低く、また鉄道の輸送力も高くない本市においては、この方針は現実的ではない。バスネットワークや道路網も活用しながら、既存の都市機能集積を一層生かしていくことが、本市らしい「コンパクト・プラス・ネットワーク」実現の道であると考え。次のページ以降の拠点の設定も、人口分布等と整合しておらず、見直すべき。	(3) 目標とする都市構造や拠点については、本計画の上位計画である姫路市総合計画に即して作成しています。市域を超えた生活の結びつきに着目した広域的な視点と、市内各地域の特性に応じた都市機能のさらなる集約化と各地域間を結ぶ交通体系の強化を図る「多核連携型都市構造」の構築を進めていきます。また、ご指摘のとおり、鉄道だけでなく道路網を活用して柔軟性に富んだバスの利点も生かした公共交通ネットワークの形成を目指しており p.38 に記載しております。	17
15	「姫路らしいコンパクトなまちづくり」の推進は、都市機能の「集中」をめざす方針である一方、臨海部の産業集積地や北部山間部の地域資源活用などの「分散」を求めており、矛盾しているのではないか。結果的に周辺地域の生活基盤の低下を招く、計画的縮小になるのではないか。	本市がめざす都市構造は、各地域の拠点に都市機能を集約し、各地域間を結ぶ交通体系を強化する「多核連携型都市構造」としており、むやみに分散させるものではなく、複数の核を連携させるものです。また、臨海部や内陸部の産業については、姫路市の経済の活性化と雇用の創出に大きく寄与していることから、このようなものづくり産業を維持・振興していくことは必要なことだと考えております。	23

16	<p>「姫路らしいコンパクトな市街地の形成」の「計画的な市街化」を目指すことには違和感がある。市街化区域内といえども新規の宅地開発は抑制し、既存宅地の活用による都市環境の改善をめざすことが、公共施設の持続的な維持管理、災害リスクの低減等様々な施策の方向性とも合致するため、「新たな市街化の防止」に変更すべき。</p> <p>p. 26 の「無秩序な市街地の拡大や開発の抑制」についても、「市街地の拡大や開発の抑制」とすべき。</p>	<p>人口減少・超高齢化の進展により空家空地問題が深刻になる中、新たな宅地開発のすべてを抑制するのではなく、コンパクトシティへの寄与を含めて計画的な市街化に向けて誘導していきたいと考えています。</p> <p>いただいたご意見については、今後の検討課題とさせていただきます。</p>	23 26
17	<p>本市において鉄道駅周辺のみを拠点とすることは現実的ではなく、バス等の小回りのきく公共交通手段を活用しながら既存の都市機能集積を生かし、魅力を高めていく方策を検討すべき。「姫路らしいコンパクトな市街地の形成」における移動の利便性向上の方向性としては、「交通結節機能の充実」ではなく、「公共交通ネットワークの充実」とするのが適当だと考える。</p>	<p>多核連携型都市構造の実現に向けて、都心部や地域交流拠点等への移動の利便性を高めるための交通結節機能の充実を図ることは、日常生活を支える都市機能や公共交通を保つために必要な利用圏人口を維持し、持続可能なまちづくりを進めるためにも重要なことだと考えています。公共交通ネットワークの充実については、視点2人口減少・超高齢社会への適応のまちづくりの方向性に「公共交通の維持・確保」と記載しており、分野別の基本方針の中でも公共交通ネットワークの方針について記載しています。この方針に基づいて取組を進めていきます。</p>	23

18	<p>今後高齢化が進むが移動手段は車ベースのため、運転をできない人が増加するので何か新しい手段を考える必要がある。また、今後さらに人口減少に拍車がかかることや一人暮らしの方が増加することを考えると、外出する手段をマスタープランの中に織り込んでいただきたい。</p>	<p>人口減少・超高齢社会への対応として、「自家用車への依存」「高齢運転者の事故の社会問題化による交通弱者のさらなる増加」を課題として挙げており、「公共交通の維持・確保」や「新たなモビリティサービスの導入」などをまちづくりの方向性として掲げています。</p> <p>具体的には、公共交通空白地域等におけるコミュニティバスやデマンド型乗合タクシーなど、地域の実情を踏まえた効率的で持続性の高い地域公共交通の導入を、行政や交通事業者だけでなく地域住民の参画と協働により進めます、などと記載しています。</p>	24 40
19	<p>幹線道路ネットワークの基本構成の概念図は、未だに都市拡大思想を背景に描かれたものをそのまま踏襲しているように見える。人口減少への対応を考えるのであれば、この概念図自体から見直しを行うべき。</p> <p>たとえば、山陽本線以南の人口が過半を占める現状に対して、道路網の密度、特に沿道利用可能なアクセスコントロールのない幹線道路が非常に少ない点を改善すべき。</p>	<p>p. 41に記載のとおり、周辺地域から自動車交通が集中する本市において、環状と放射状の道路を組み合わせた道路ネットワークの構築が必要だと考えております。ただし、ご指摘のとおり人口減少社会等の社会経済情勢の変化に伴い p. 43 に記載のとおり必要に応じて都市計画道路網の見直しを行います。</p>	41
20	<p>城北線は、並行する城南線の活用で十分対応できる。また、投資効果、公共施設の維持管理コスト低減等の観点からも、廃止または城南線への路線の変更を行うべき。</p>	<p>p. 43に記載のとおり、国等の動向を注視し、社会経済情勢の変化に伴い、整備効果等の検証等を踏まえながら、必要に応じて都市計画道路網の見直しを行うこととしております。</p>	41 64

21	<p>「居心地が良く歩きたくなるまちなかの形成」において、ウォーカブルな「人」中心の空間へ転換するための取組を推進する区域として、城下町姫路の景観要素を最も多様かつ多く残す野里地区を含む旧城下町エリア全体に拡大すべき。こうすることで、現在記載のある区域だけの場合より一層多様な居場所の選択肢が拡大し、町への誇りと愛着が持てる魅力的なまちなかの実現可能性が高まると考える。また、当該エリアには、これまでの市街地整備事業等により修景整備された歩行者空間のネットワークが存在しており、これらの公的資産を有効に活用する観点からも、区域を拡大して取り組むべき。</p>	<p>姫路市ウォーカブル推進計画において、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きます、としています。本計画に記載の姫路駅から姫路城やアクリエひめじまでを中心とした区域は中期的に推進していく重点区域として位置づけており、野里地区については長期的に推進していく推進区域として位置づけています。今後も、関連計画と連携を図りながら、取組を進めていきます。</p>	49
第4章 分野別の基本方針<全体構想>			
22	<p>非現実的な先進技術（Maas/自動運転）への過度な依存は、実効性が低く、市域北部等の交通弱者の移動が蔑ろにされるのではないかと見直すのであれば、安価な電動トゥクトゥクなど超小型モビリティの導入、そのための助成金を検討する方がまだ現実的ではないか。</p>	<p>本計画において、鉄道やバスでは対応が難しい地域では、主要拠点で他の公共交通に接続するコミュニティバス等の地域公共交通で地域内移動を面的にカバーします、と記載しております。また、いただいたご意見については、関係課と共有し、今後の参考にさせていただきます。</p>	38
第5章 地域の将来像<地域別構想>			
23	<p>地域区分の設定において、「城央エリア」は日本語の用法として間違っており、「中部エリア」等に変更すべき。「城央」は姫路市の造語のようだが、字句どおりに解釈すれば「城の真ん中」という意味になる。この用法では主客が逆転してしまっており、明白な間違いで、誤解を与えてしまう。</p>	<p>本計画の上位計画である姫路市総合計画にあわせてエリアや名称を設定しています。いただいたご意見については、関係課と共有し、今後の参考とさせていただきます。</p>	60

24	<p>土地利用に関して、「姫路城」が全く言及されていないことには違和感がある。当エリアの中心にあって、かつ広大な面積を占めるシンボリックな空間であり、きちんと言及されるべきではないか。</p>	<p>城央エリアにおいて、「姫路城」はシンボルとなる空間であることには間違いないので、土地利用にも「姫路城と土地の高度利用との健全な調和を図る」など姫路城のことについても記載しています。</p>	63
25	<p>景観のうち「野里街道、西国街道沿いに残る歴史的町並み」の項目に関しては、街道沿いという概念を離れて、その周辺エリアも包括しながら一体的に捉えた「旧城下町エリア」として計画に反映させるべき。</p> <p>当該エリアには、多数の町家のみならず、外敵の侵入に備えて計画的に作られた街路網、堀、土塁、寺町などの城下町特有の構築物や空間が、広く面的に残されており、町家や寺社などの歴史的建築物も同様に面的に分布している。城下町姫路のシンボルとして、「旧城下町エリアに残る歴史的町並み」に変更すべきと考える。</p>	<p>いただいたご意見については、関係課と共有し、今後の参考とさせていただきます。</p>	66
26	<p>旧姫路警察署跡地等の将来像が、商業業務地とされている。この場所は、現在の用途地域では、姫路公園と同じ第二種中高層住居専用地域だが、将来用途変更を予定しているのか。また、変更を予定している場合は、具体的にどのような利用を見込んでいるのか。</p> <p>将来の用途変更を予定していない場合は、現在の用途地域指定と同じ用途として計画すべき。</p>	<p>旧姫路警察署跡地等の跡地活用について、具体的な活用方針は決定しておらず、現時点では用途地域の変更の予定はありません。</p> <p>また、将来像については、必ずしも現行の用途地域と一致しているものではありません。</p>	67

27	城央エリアについて、外国人を含む観光客が安心して繁華街を利用できるよう、官民連携して情報提供を充実させてほしい。	いただいたご意見については、関係課と共有し、今後の参考とさせていただきます。	-
28	城央エリアについて、集客スポットを計画的に増やして街の広がりを作成し、歩いて楽しい街づくりをしてほしい。	本計画では、「居心地が良く歩きたくなるまちなかの形成」をまちづくりの方針として掲げています。また、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枝を持ち、街への誇りと愛着が持てる魅力的なまちなかの実現を目指して、姫路駅から姫路城やアクリエひめじまでを中心に、ウォーカブルな「人」中心の空間へ転換するための取組を段階的に推進します、としています。	-
29	お城・書写・手柄への動線のさらなる拡充を図るため、分かりやすいインフォメーションシステムを構築してほしい。	いただいたご意見については、関係課と共有し、今後の参考とさせていただきます。	-
30	イーグレ姫路について、姫路城ビューの一等地にもかかわらず中途半端な活用になっている。3階、屋上からのお城の展望を多くの観光客が堪能できるようにし、図書館、人権関係、会議場、展示会場等を他に移転して観光客用のエリアとしてリニューアルしてほしい。	いただいたご意見については、関係課と共有し、今後の参考とさせていただきます。	-
31	大阪城では森ノ宮駅（JR、地下鉄）、JR 大阪城公園駅から大阪城内までロードトレインを運行している。低投資でなごみ感もあり、子供連れ、高齢者にもありがたいの輸送手段である。お城、手柄エリア、アクリエ、はりま姫路総合医療センターのアクセスに活用してほしい。	いただいたご意見については、関係課と共有し、今後の参考とさせていただきます。	-

32	城央エリアの安全な自転車道路の整備を推進してほしい。	本計画では、「安全で快適な自転車利用環境の創出」をまちづくりの方針として掲げています。また、城央エリアについては、国道線、十二所前線、駅南大路、下寺町線、大日線等における自転車利用環境の向上を図ります、としています。	-
33	家島に対する具体的な計画が記されていない。貴重な有人島である家島諸島を姫路市の資源として活用する計画が必要。企業誘致などで雇用を増やすために定期船の利便性を向上させ、観光資源としても活用できるように、姫路市の観光や地域創出の担当課の本部機能を家島に設置すべき。	家島についての取組は p.82 に記載しており、姫路港と家島を結ぶ海上交通は、現状のサービス水準を維持しつつ、陸上交通との連携強化を図りますと記載しています。観光や地域創出の担当課を家島に設置することについては、今後の参考とさせていただきます。	82
その他			
34	人口減少が進んでいるという点で、育児などを考えると姫路にそれほど魅力を感じない。近くに育児に力を入れている明石市や加古川市があるので、仕事や里帰りの人以外はあえて姫路市を選ぶ理由がないように感じる。世帯を増やすには近隣市町村に並ぶような育児政策が必要だと思う。	人口減少や少子高齢化の進展は市としても課題として認識しており、人口減少・超高齢化への適応としてまちづくりの方向性を記載しております。また、いただいたご意見については、関係課と共有を図ってまいります。	-
35	人口減少・若年層流出への対策は、小規模な補助金や既存産業の維持にとどま外的外れ。高等教育機関の強化と連動したデジタル・知識産業への抜本的な転換への投資が不可欠ではないか。	いただいたご意見については、関係課と共有し、今後の参考とさせていただきます。	-

5 市民意見提出手続きの実施結果に基づく修正箇所（新旧対照表）

番号	上段：旧（修正前）		頁
	下段：新（修正後）		
1	旧	<p>（第2段階）明治～大正時代</p> <ul style="list-style-type: none"> ・臨海部に製鉄所等の重工業が進出し、人口の集積とともに市街地が拡大する。 <p>（第3段階）昭和初期</p> <p>（第5段階）平成～</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口減少社会の都市づくりが求められる。 	7
	新	<p>（第2段階）明治～昭和初期</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>繊維・紡績業等の軽工業が発展するとともに臨海部に製鉄業等の重工業が進出し、人口の集積に伴い市街地が拡大する。</u> <p>（第3段階）昭和中期</p> <p>（第5段階）平成～</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>平成27年（2015年）以降、人口動態は増加から減少へと転換している。</u> 	
2	旧	<ul style="list-style-type: none"> ・姫路城に加えて、本市には円教寺、広峯神社、弥勒寺、古井家住宅、随願寺の重要文化財があります。また、播磨国分寺跡、瓢塚古墳、置塩城跡といった史跡等があるほか、西国街道など旧街道等の古道沿いには旧城下町、旧宿場町等の面影が残っています。 	8
	新	<ul style="list-style-type: none"> ・姫路城に加えて、本市には円教寺、広峯神社、弥勒寺、古井家住宅、随願寺の重要文化財があります。また、播磨国分寺跡、瓢塚古墳、置塩城跡といった史跡等があるほか、<u>姫路城の旧城下町、西国街道などかつての街道に面した旧宿場町、飾磨・網干の港町、林田の旧陣屋町等には、当時の暮らしや町の形態を偲ばせる遺構が残されています。</u> 	

3	旧	 <p>視点4 ものづくり産業の維持・振興</p>	28
	新	 <p>視点4 ものづくり産業の維持・振興</p>	
4	旧	誰もが安心して通行できる歩道整備	43
	新	誰もが安心して通行できる歩行者空間の整備	
5	旧	<p>地域の特徴</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶戦災復興土地区画整理事業の実施により、曲折が多く狭い旧城下町時代の道路網の改修が行われ、国道線（国道2号）や大手前通りなど今日にいたる市街地の骨格が形成されました。 ▶JR 姫路駅の南部では、駅南土地区画整理事業に続き、中部土地区画整理事業により、本市の骨格となる駅南大路が開通したほか、地域内各所での組合施行の土地区画整理事業により、機能的な市街地の整備が進められてきました。 	61
	新	<p>地域の特徴</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶戦災復興土地区画整理事業の実施により、曲折が多く狭い旧城下町時代の道路網の改修が行われ、国道線（国道2号）や大手前通りなど今日にいたる市街地の骨格が形成されました。 ▶JR 姫路駅の南部では、駅南土地区画整理事業に続き、中部土地区画整理事業により、本市の骨格となる駅南大路が開通したほか、地域内各所での組合施行の土地区画整理事業により、機能的な市街地の整備が進められてきました。 ▶世界遺産姫路城のバッファゾーンには、当時の街路網や構築物とともに寺社、町家等の歴史的建築物が多く残っています。 	

6	旧	世界遺産姫路城を生かした国際観光都市づくり ・世界遺産姫路城の保全と継承に力を注ぐとともに、都心部に集積する歴史的・文化的資源の活用による都心の魅力を高め、国際観光都市の構築を目指します。	62
	新	世界遺産姫路城を生かした国際観光都市づくり ・世界遺産姫路城の保全と継承に力を注ぐとともに、 <u>本エリア</u> に集積する歴史的・文化的資源の活用による都心の魅力を高め、国際観光都市の構築を目指します。	
7	旧	高規格な幹線道路網の整備を契機とした交通ネットワークづくり ・播磨臨海地域道路網、海岸線（国道 250 号）等の東西幹線道路を中心とした物流の効率化、災害時の緊急輸送や広域緊急医療の充実等に資する交通ネットワークの形成を目指します。	76
	新	高規格な幹線道路網の整備を契機とした交通ネットワークづくり ・播磨臨海地域道路網、海岸線（国道 250 号）等の <u>高規格な幹線道路</u> を中心とした物流の効率化、災害時の緊急輸送や広域緊急医療の充実等に資する交通ネットワークの形成を目指します。	