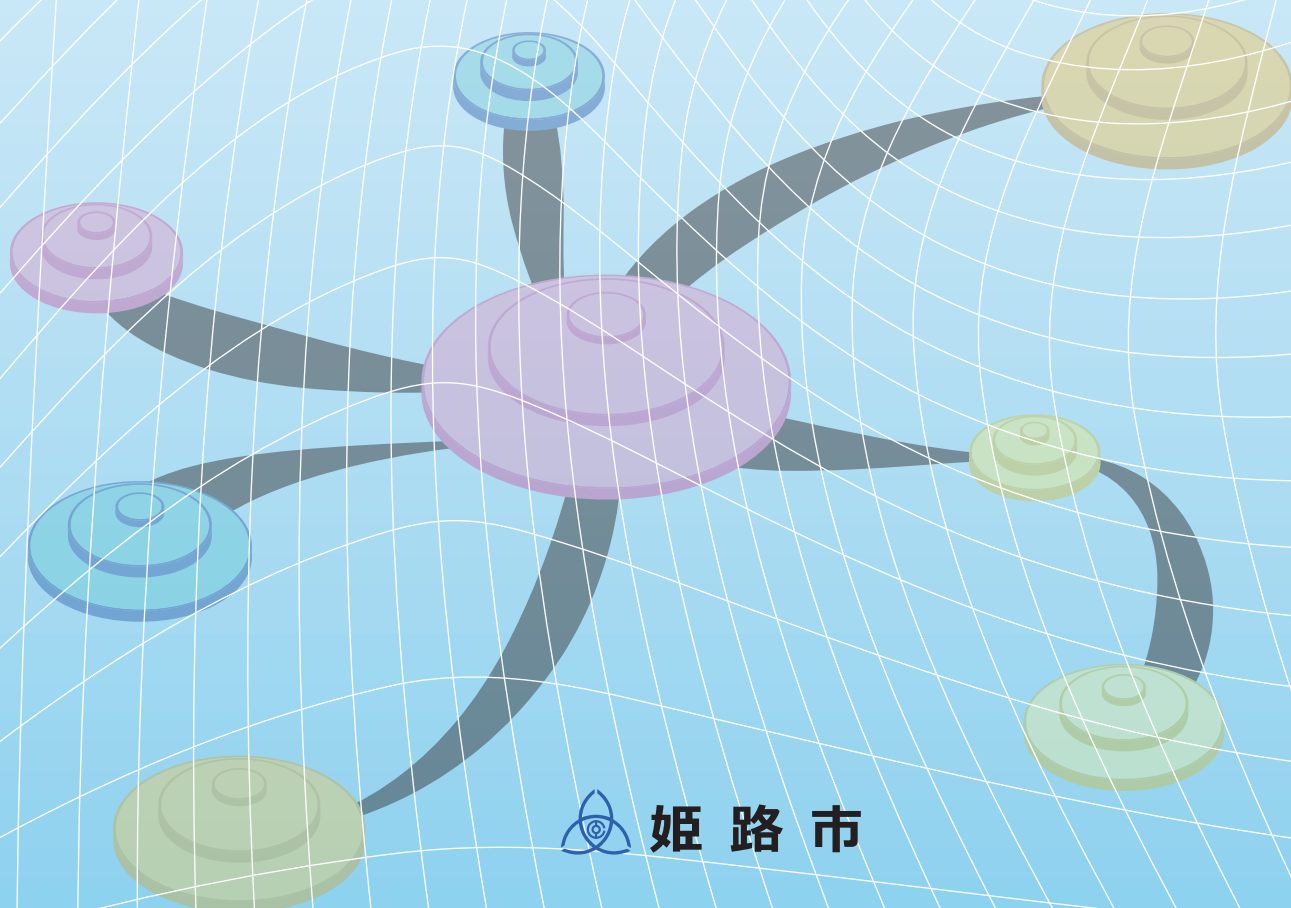


# 姫路市立地適正化計画



# 目次

---

第1章 立地適正化計画の概要.....	1
1. 1 立地適正化計画作成の背景.....	3
1. 2 立地適正化計画の特徴.....	4
1. 3 立地適正化計画の位置付け.....	5
第2章 姫路市の現状と課題.....	7
2. 1 姫路市の現状.....	9
2. 2 人口の将来見通し.....	29
2. 3 都市構造上の将来の課題.....	38
第3章 姫路市における立地適正化計画.....	41
3. 1 立地適正化計画を作成する目的等.....	43
3. 2 立地適正化計画で定める内容.....	44
3. 3 まちづくりの方向性.....	45
3. 4 目指すべき都市構造.....	49
第4章 都市機能誘導区域.....	51
4. 1 基本的な考え方.....	53
4. 2 姫路市における都市機能誘導の方針.....	53
4. 3 都市機能誘導区域、準都市機能誘導区域の設定.....	55
4. 4 都市機能増進施設の設定.....	57
第5章 居住誘導区域.....	61
5. 1 基本的な考え方.....	63
5. 2 居住誘導区域設定の方針.....	64
5. 3 居住誘導区域の設定.....	66
第6章 届出制度.....	69

第7章 誘導施策 .....	73
7. 1 基本的な考え方 .....	75
7. 2 主な誘導施策 .....	75
7. 3 今後検討する主な施策 .....	78
7. 4 誘導施策関連図 .....	79
第8章 都市機能誘導区域及び居住誘導区域以外の地域におけるまちづくりの基本的な考え方 ..	83
第9章 防災指針 .....	85
9. 1 防災指針の目的 .....	87
9. 2 災害リスクの分析 .....	88
9. 3 取組方針 .....	104
9. 4 防災・減災の取組 .....	108
第10章 目標値の設定と評価・見直し .....	111
10. 1 目標値の設定 .....	113
10. 2 評価・見直し .....	114
第11章 計画を推進することで期待される効果 .....	115
第12章 広域連携について .....	119
12. 1 中播磨圏域の立地適正化の方針について .....	121
12. 2 活動計画 .....	122
12. 3 目指すべき都市像 .....	123
用語解説 .....	125



# 第1章

## 立地適正化計画の概要



# 第1章 立地適正化計画の概要

## 1.1 立地適正化計画作成の背景

多くの地方都市では、人口減少・少子高齢化、低密度な市街地の形成等の問題が今後進展することが想定されており、一定の人口集積に支えられてきた商業や医療などの都市機能の低下が懸念されています。

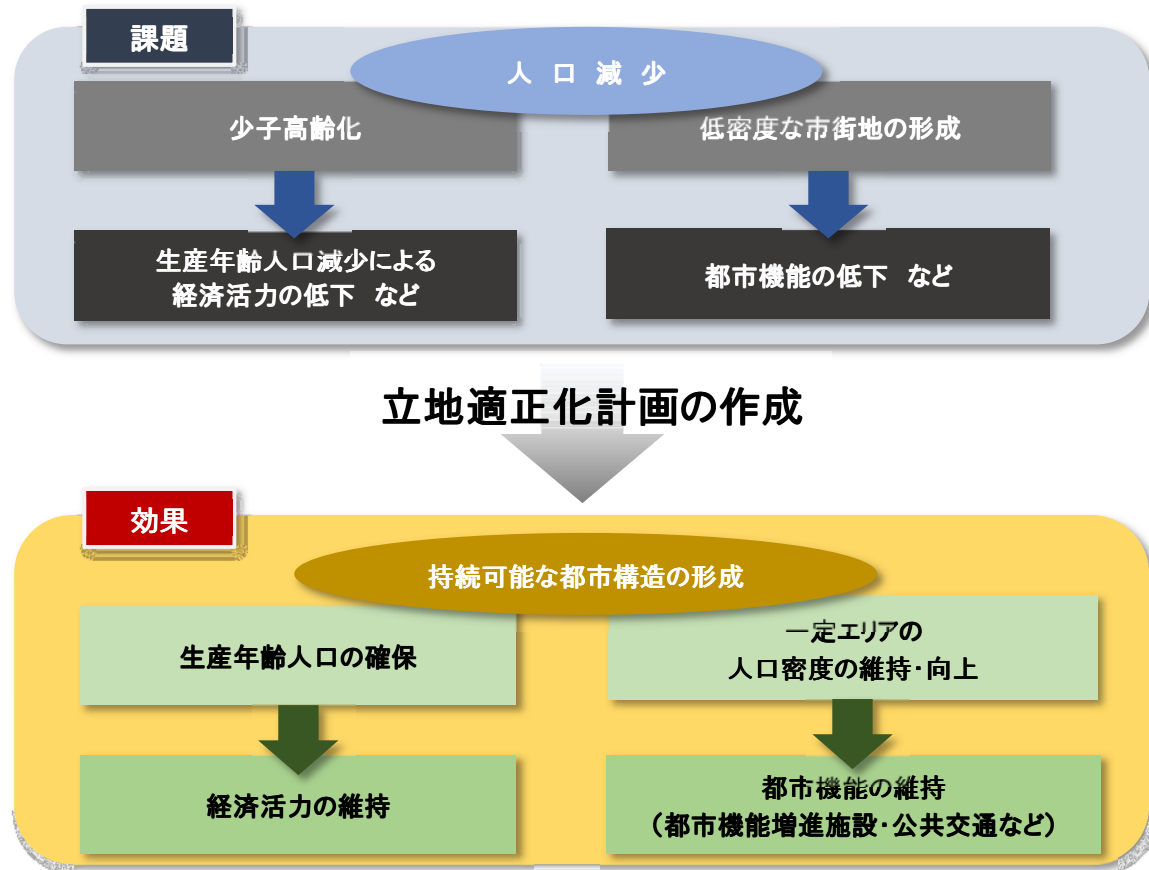
国においては、平成26年8月に都市再生特別措置法が改正され、立地適正化計画制度が創設されました。この制度は、都市計画区域について、都市再生基本方針に基づき、住宅及び都市機能増進施設（商業施設や医療施設、その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のため必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するものをいう。）の立地の適正化を図るための計画（立地適正化計画）を市町村が作成することができるものであり、都市全体の観点から作成する、居住機能及び都市機能の立地、公共交通の充実等に関する包括的なマスタープランとして、おおむね20年後の都市の理想像を目指すものです。

本市においても、将来にわたり市民が商業・医療などの生活利便サービスを安心して享受できること、子育て世代などの若い世代にとって魅力的な居住環境を提供すること、ものづくり力で元気な産業が維持されることなど生活利便性を維持するために立地適正化計画を作成することとしました。

## 1.2 立地適正化計画の特徴

### (1) 都市構造が抱える課題の解決

人口減少・少子高齢化や低密度な市街地形成等の都市構造上の課題を解決することにより、持続可能な都市構造を形成し、経済活力や都市機能の維持につなげます。



### (2) 都市全体の観点から作成するマスタープラン

都市を構成する一部の機能だけでなく、商業や医療などの都市機能や居住機能、公共交通など、様々な機能のあり方を総合的にとらえ、持続可能な都市構造の構築に向けた施策を推進します。

### (3) 都市計画との融合

従来からの都市計画法に基づく土地利用規制に加えて、緩やかな誘導により日常生活に必要な都市機能や公共交通機能などを確保します。

一定規模以上の住宅や都市機能増進施設を建築などする際には、都市再生特別措置法に基づき届出が必要となることから、届出を活用した居住・都市機能の立地動向を把握し誘導区域内への立地促進を図るなど、緩やかなコントロールを行います。

### (4) 高次都市機能の広域連携

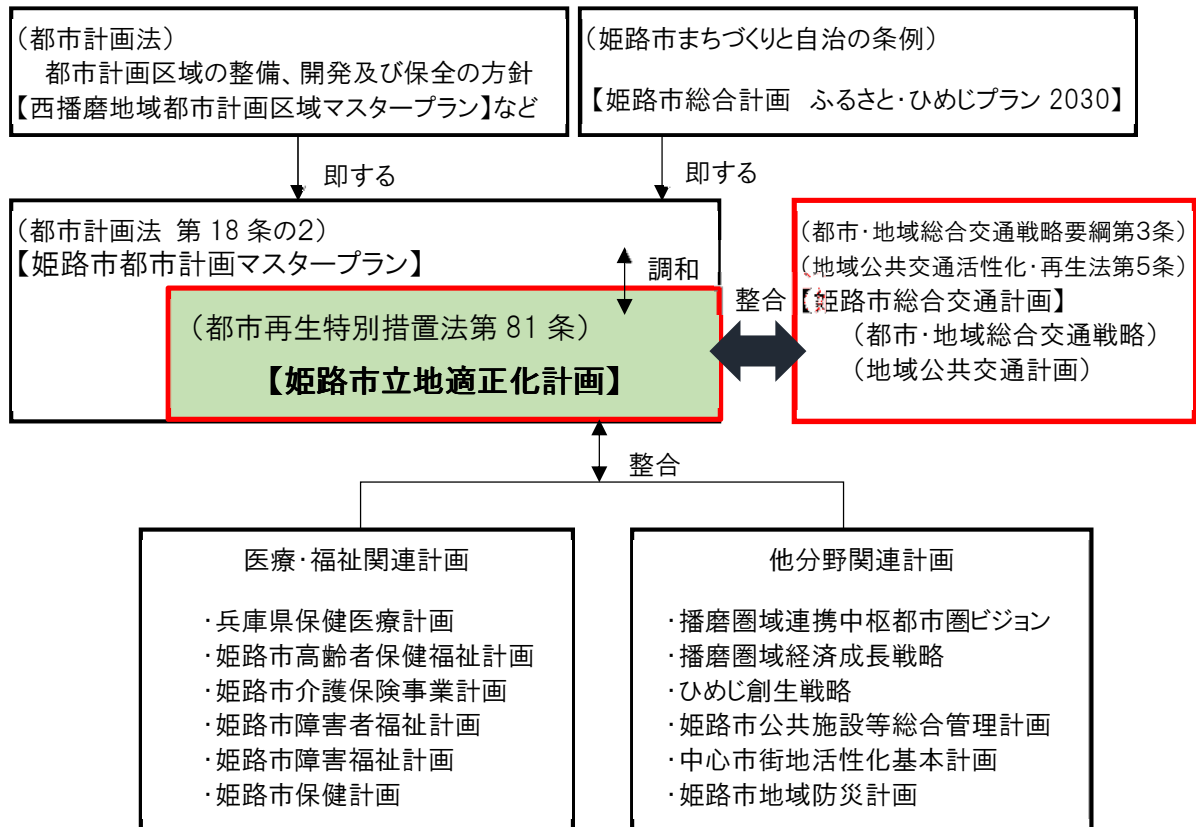
鉄道や高規格道路を活用し、近隣市町と広域連携型の持続可能な都市形成に向けて高次都市機能の連携及び役割分担を図ります。

### 1.3 立地適正化計画の位置付け

立地適正化計画は、都市全体の観点から居住機能や商業・医療などの都市機能の立地、公共交通の充実等に関する包括的な検討を行い作成する計画です。

『西播磨地域都市計画区域マスタープラン』や『姫路市総合計画』を踏まえて、作成された『姫路市都市計画マスタープラン』に示された都市づくりの方向性や都市構造の将来像と調和が保たれるように作成します。

さらに、多極ネットワーク型、広域連携型の持続可能な都市を形成するためには公共交通分野との連携が必須であることから、『姫路市総合交通計画』で定められた交通軸や拠点の位置付けなどとも整合した都市構造を踏まえて作成し、都市機能や居住機能の誘導の検討にあたっては、商業や医療など多分野の計画とも整合した計画とします。









## 第2章

### 姫路市の現状と課題



# 第2章 姫路市の現状と課題

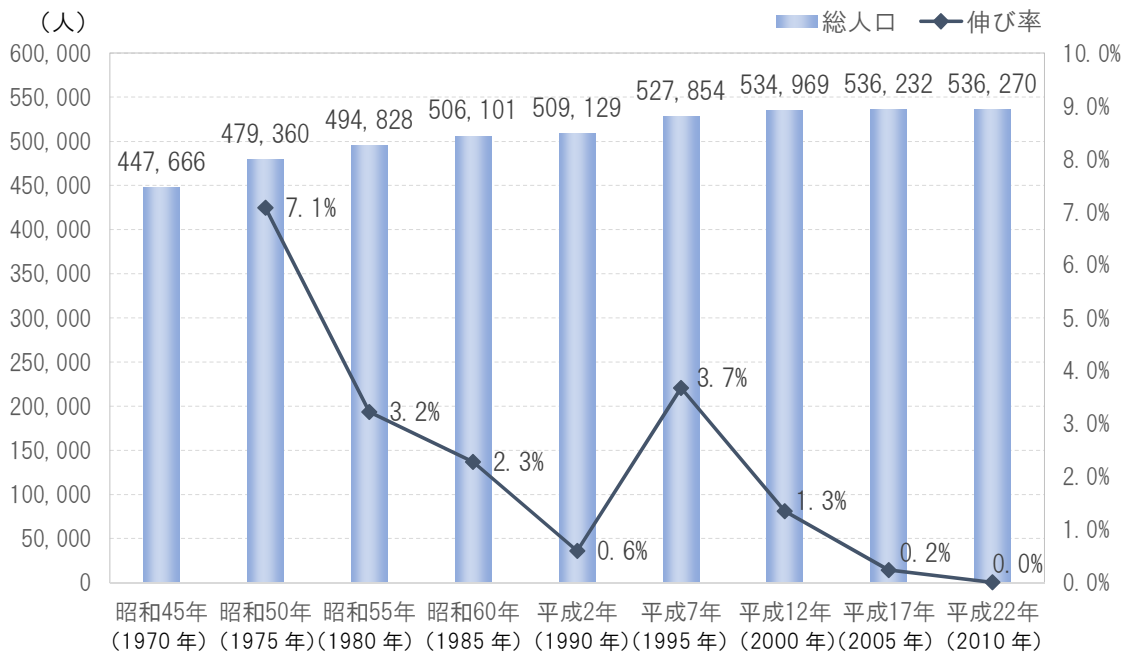
## 2.1 姫路市の現状

### (1)人口

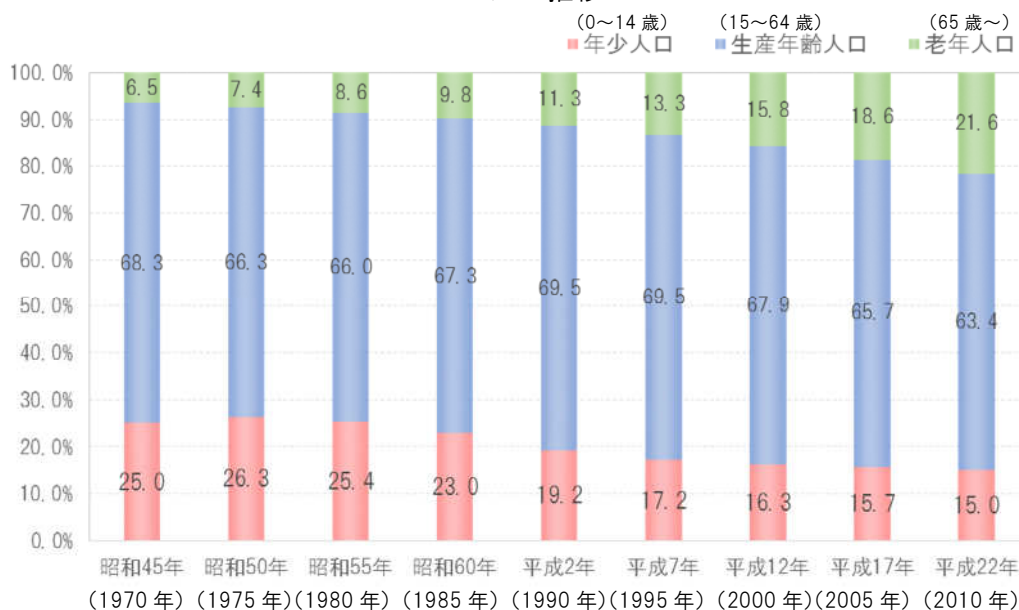
#### 1)人口の推移

本市の人口は平成22年（2010年）で536,270人であり、神戸市に次いで県内第2位の人口規模を有しています。

しかし、近年では人口の増加傾向が鈍化するとともに少子高齢化が進行し、生産年齢人口は平成7年以降減少傾向にあります。また、平成17年（2005年）以降老年人口が年少人口を上回り、平成22年（2010年）には老年人口が20%超となっています。



人口推移

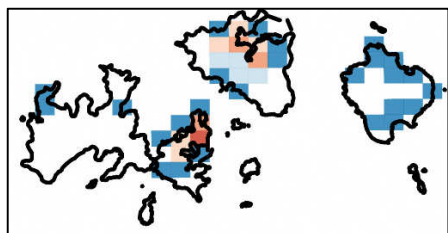
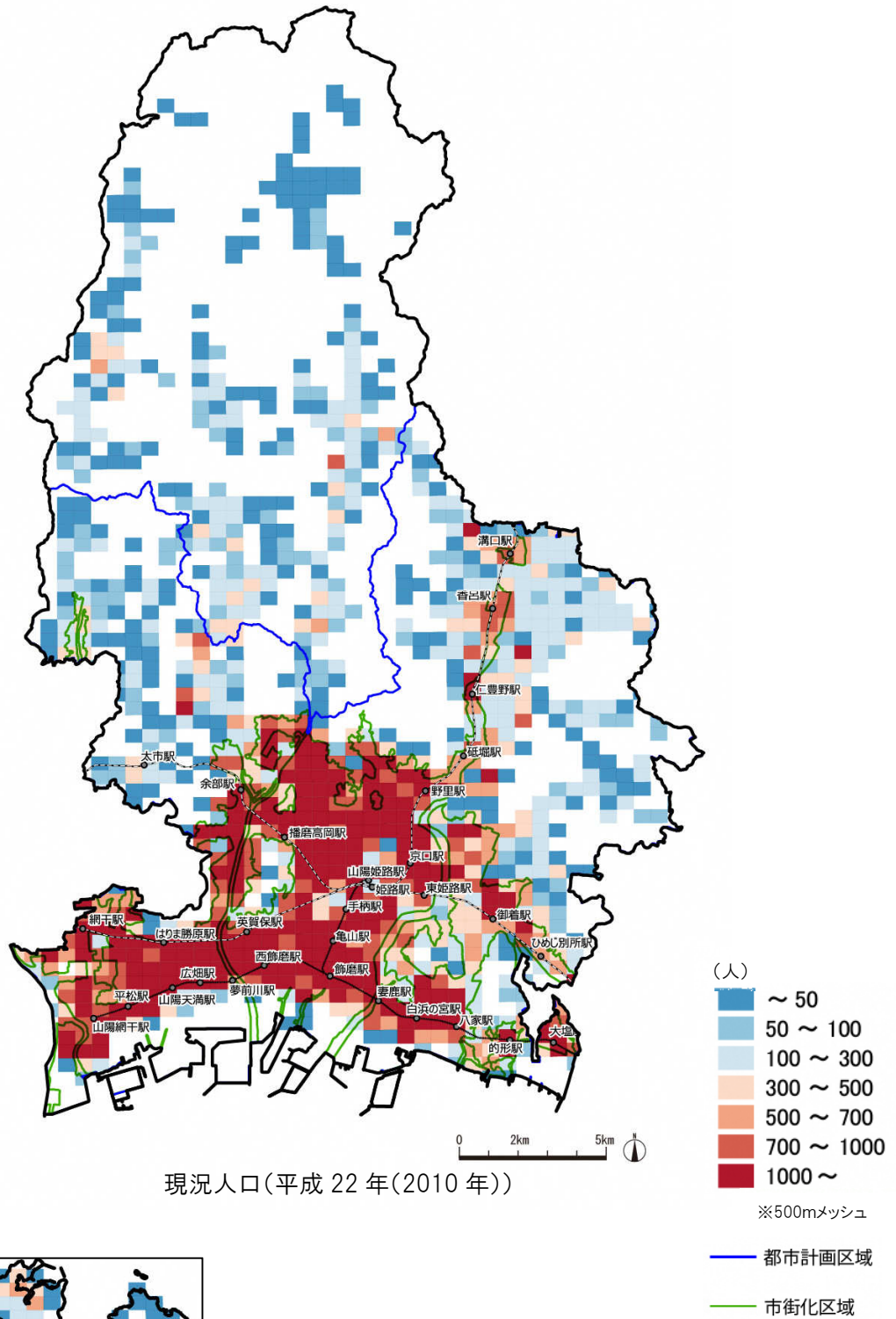


年齢階層別人口構成比

資料 国勢調査

2)人口の分布

市街化区域以外の市街化調整区域や都市計画区域外においても、人口集積の高い地域が見られます。

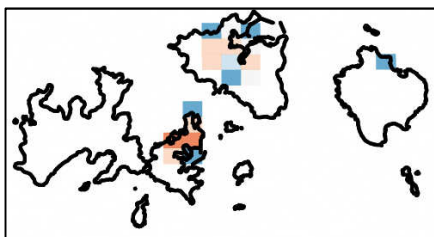
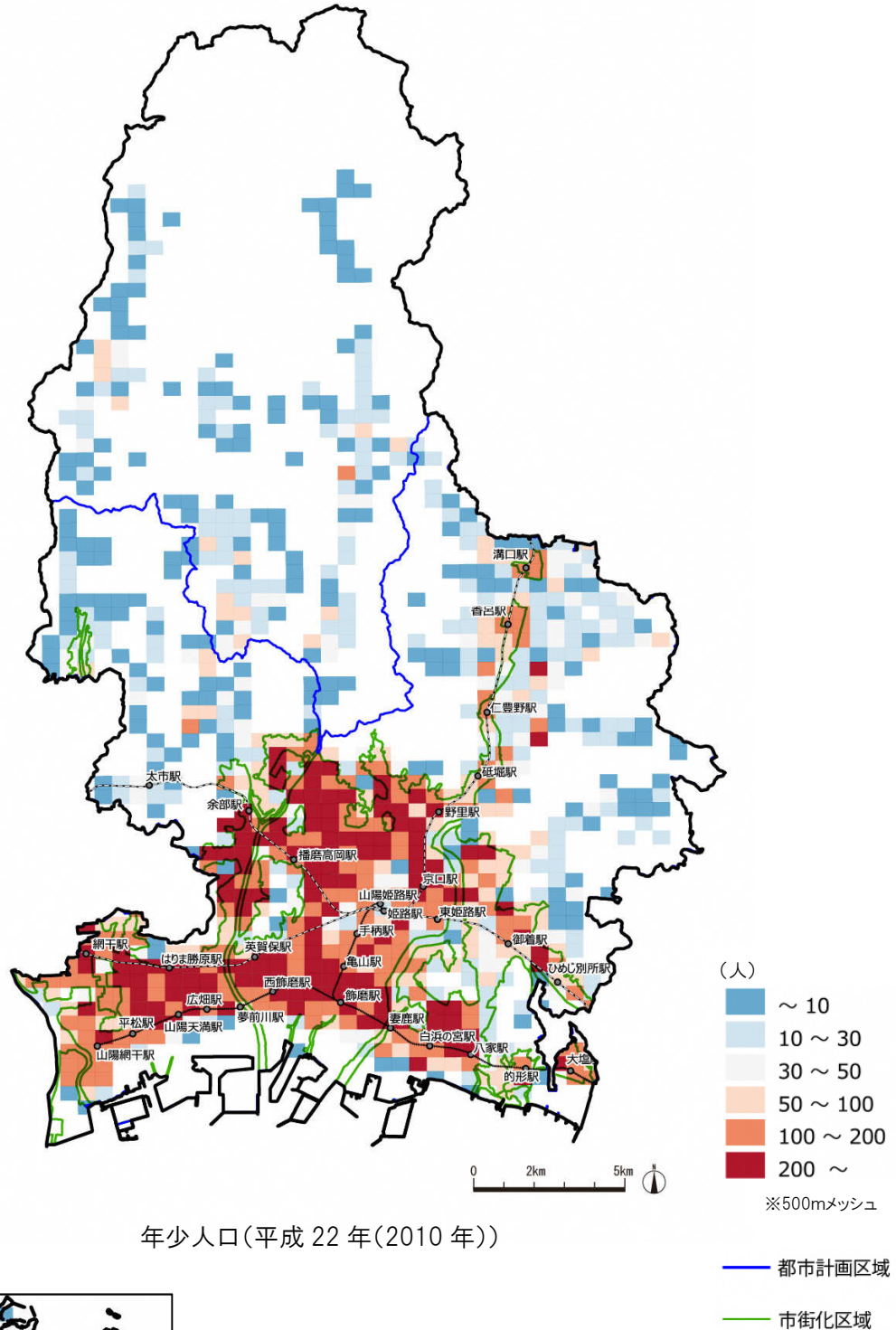


資料 国勢調査

3) 年齢階層別人口分布

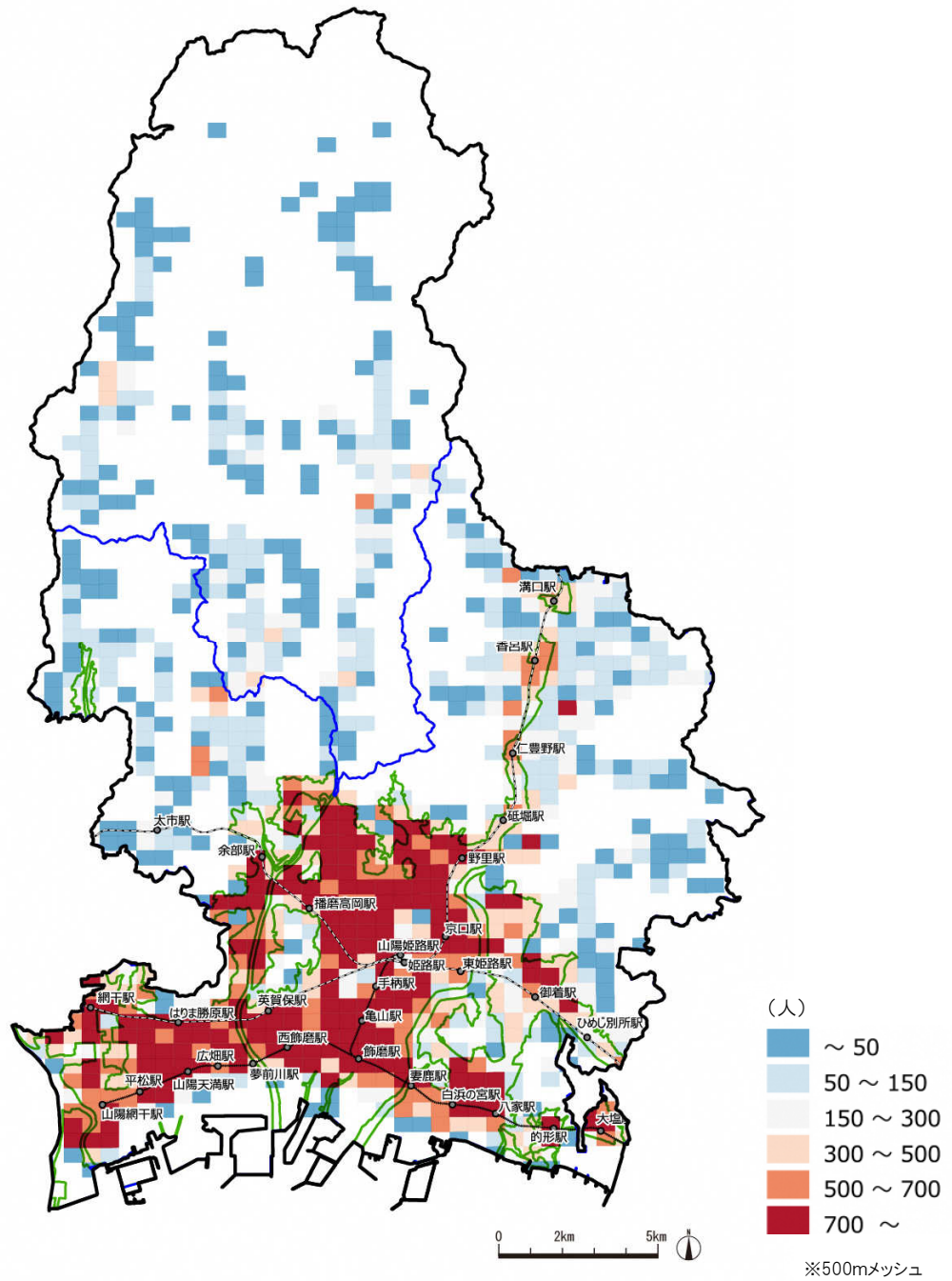
① 年少人口(0~15歳未満)

年少人口は、市中心部と臨海部の駅周辺地域において、人口集積の高い傾向が見られます。

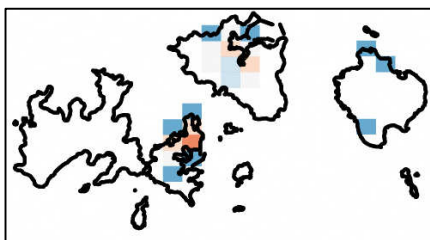


②生産年齢人口(15～65歳未満)

生産年齢人口は、市中心部と臨海部の山陽電気鉄道沿線に高い人口集積が見られます。



生産年齢人口(平成22年(2010年))

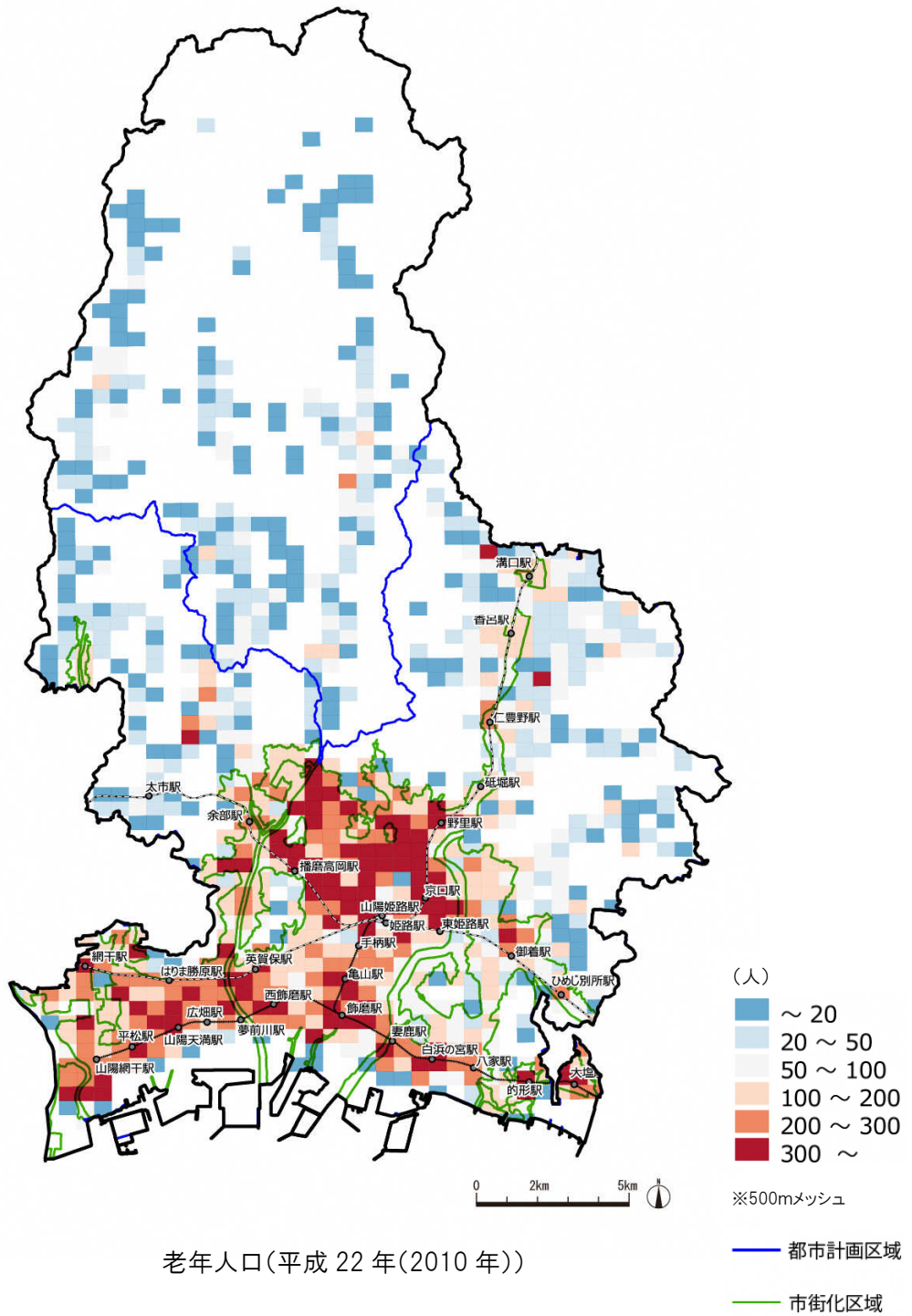


都市計画区域  
市街化区域

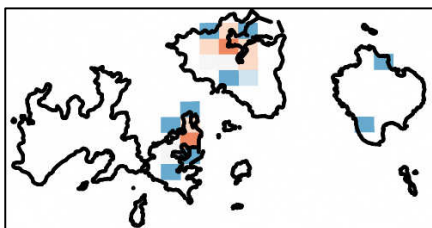
資料 国勢調査

③ 老年人口(65歳以上)

老年人口は、主に姫路駅以北の市中心部に集中している傾向が見られます。



老年人口(平成 22 年(2010 年))

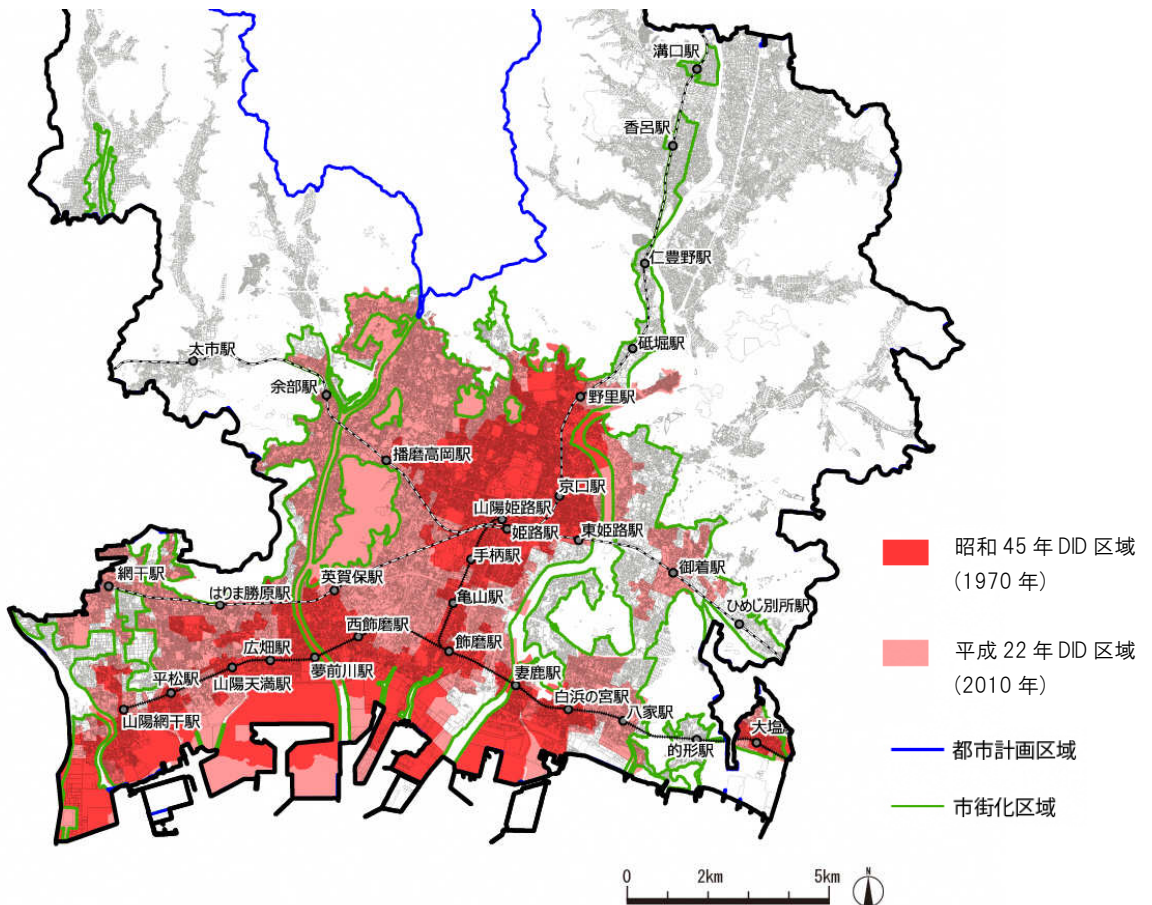
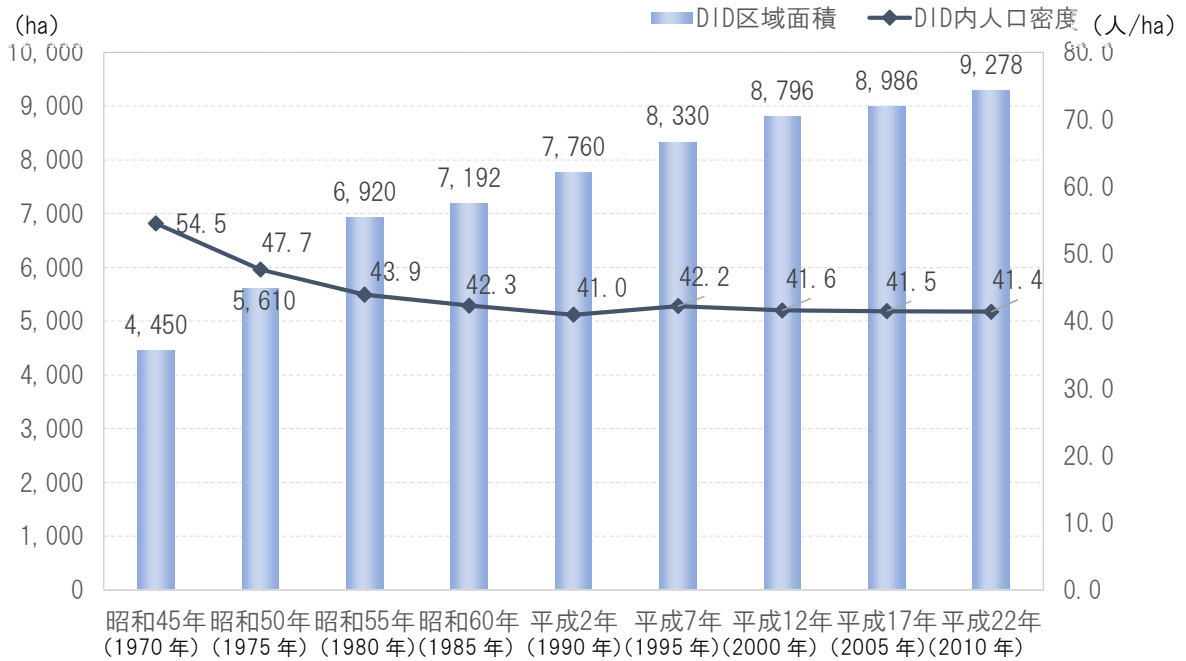


資料 国勢調査



(2) DID(人口集中地区)区域の変遷

DID 区域は昭和 45 年（1970 年）以降拡大し、平成 22 年（2010 年）の面積は昭和 45 年（1970 年）に比べて 2 倍以上になっています。DID 区域内の人口も 40 年間で約 60%増加していますが、近年の DID 区域内の人口密度は横ばい傾向にあります。

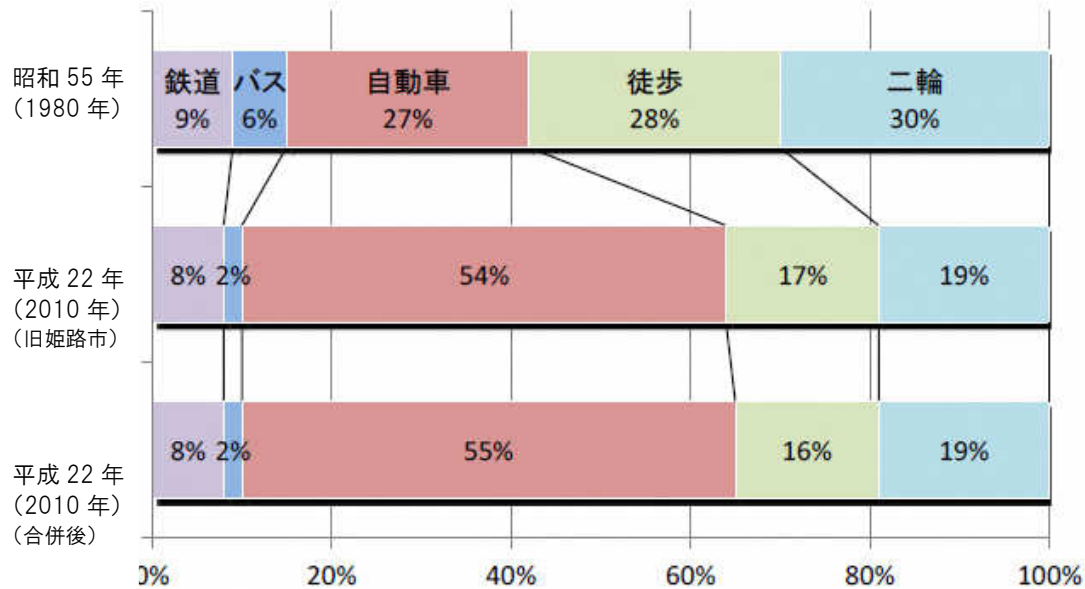


DID 区域の変遷

資料 国勢調査

(3) 都市交通

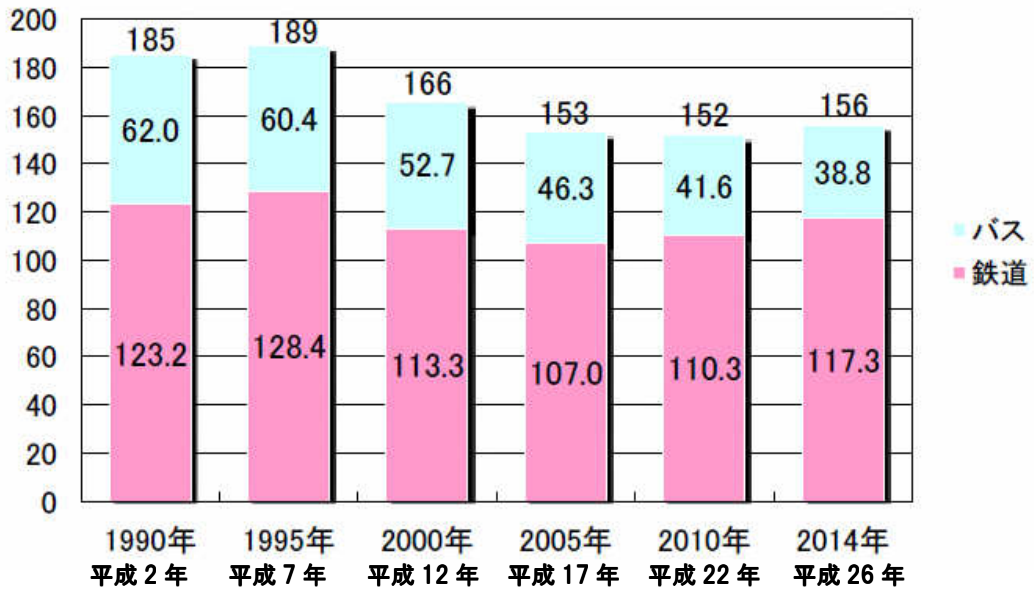
過去30年間で姫路市民の自動車利用割合は約2倍に増加し、徒歩を含む他の交通手段の割合は減少しています。



姫路市民の交通手段分担率の推移

本市における公共交通利用者数は減少傾向にあり、平成26年（2014年）の利用者数は、平成2年（1990年）に比べ約16%減少しており、特に路線バスの乗車人員は同年比で約37%も減少しています。

(千人/日)



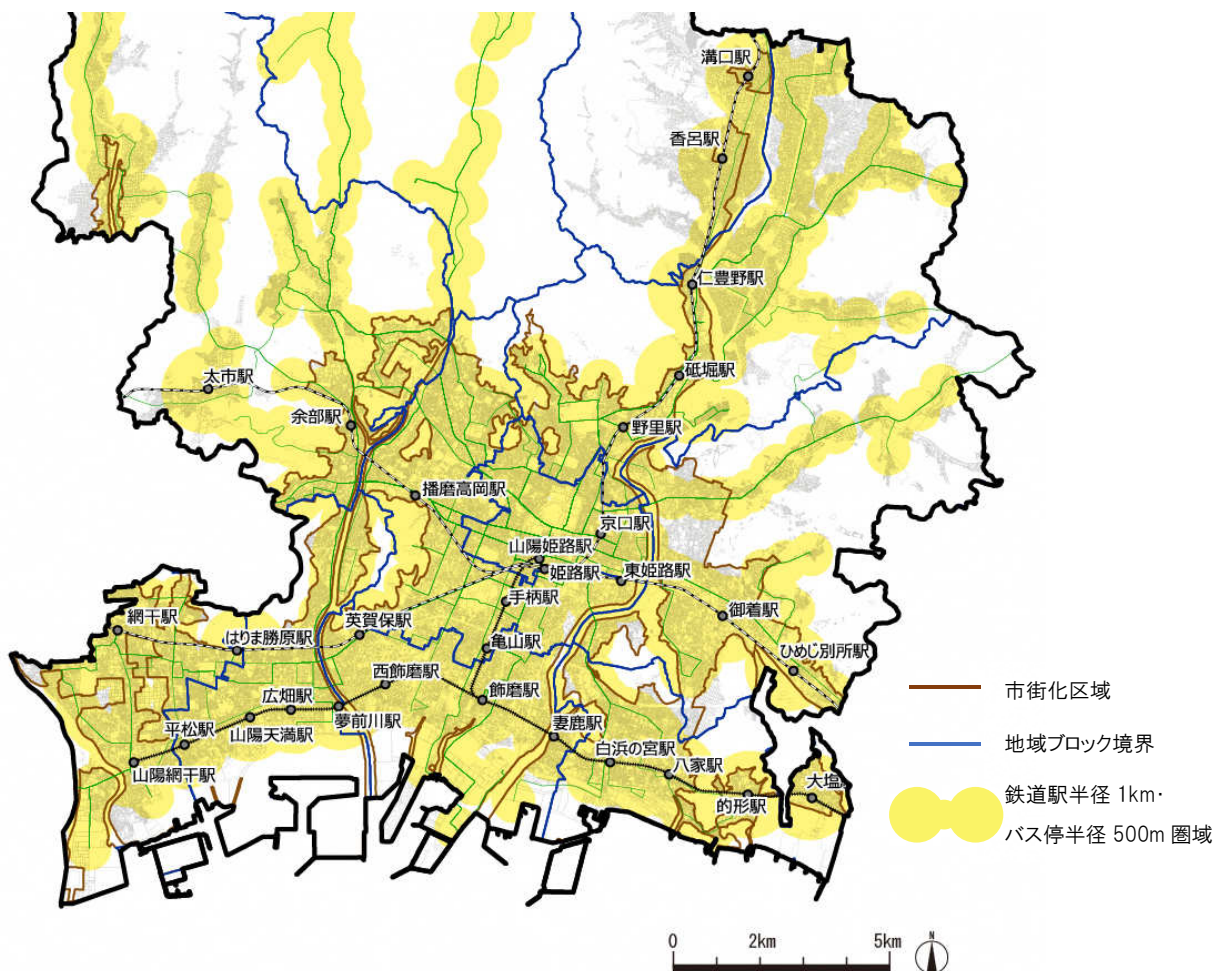
市内の鉄道、バス乗車人員の推移

(4)都市機能の現状

1)公共交通

本市は放射状に鉄道網があり、東西方向は JR 山陽本線、南北方向は JR 播但線、JR 姫新線、臨海部東西方向は山陽電鉄本線、山陽電鉄網干線で、鉄道駅は JR が 16、山陽電鉄が 15 の合計 31 駅です。JR 山陽本線、山陽電鉄本線は 1 日当たり 200～300 本（ピーク 1 時間当たり 10～20 本）と高い交通サービスが確保されていますが、JR 播但線、JR 姫新線は運行本数が約半分程度で、路線によってサービス水準に差があります。

市内の路線バスは、姫路駅を中心に放射状のネットワークを形成しており、市内全域で神姫バス（一部ウエスト神姫）が運行しています。姫路駅の北部、特に北西部には運行本数が多い路線が集中しています。



利用しやすい人の割合(市街化区域内)

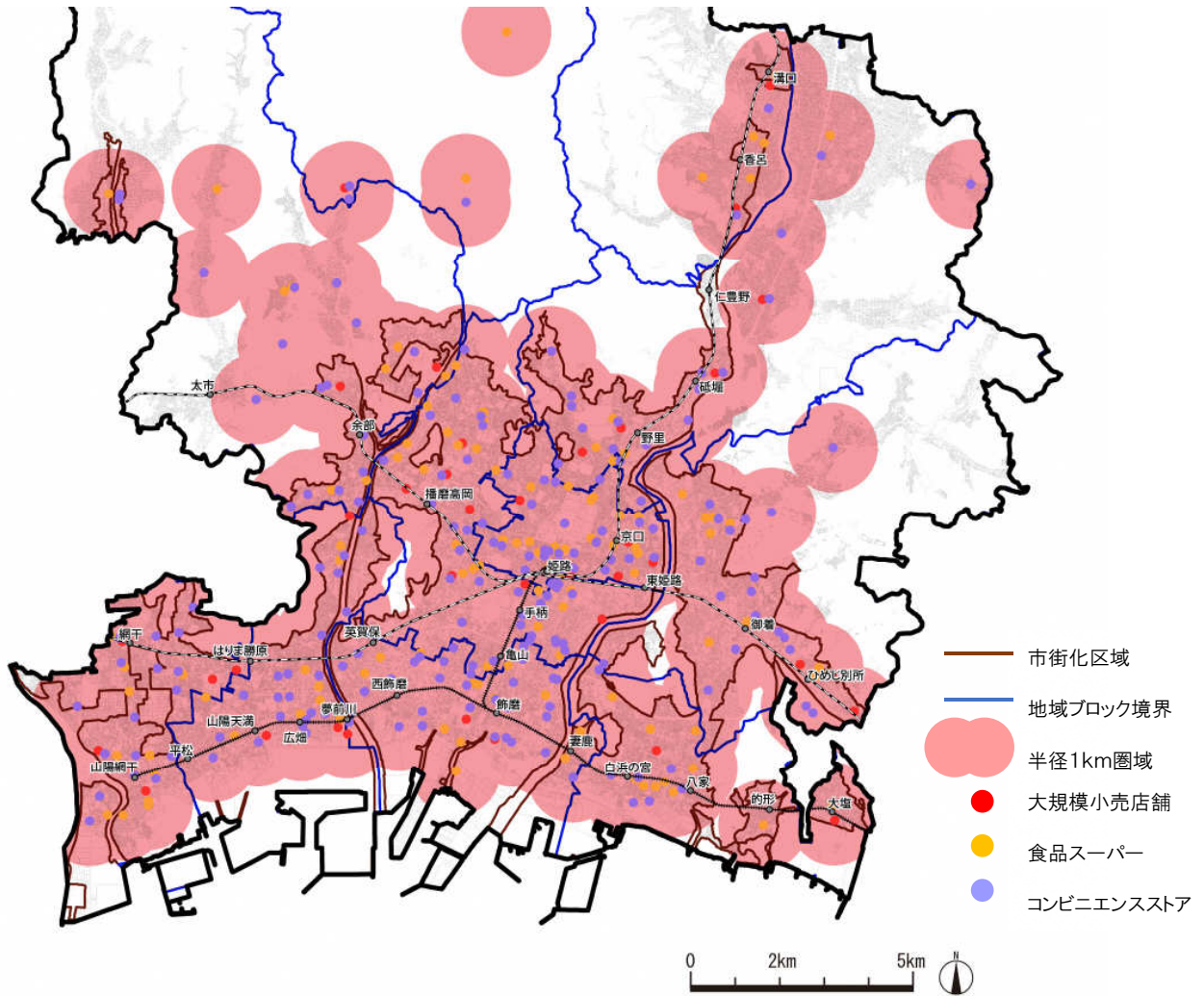
鉄道	バス	公共交通圏
56.6%	90.8%	97.3%

※利用しやすい人とは、鉄道駅から半径 1km 又はバス停から半径 500m の範囲内に居住している人

※平成 22 年度国勢調査の人口データを使用

## 2) 商業施設

商業施設（食料品を扱う小売業を営む店舗）については、広域的な利用も想定される大規模小売店舗を地域密着型の食品スーパーとコンビニエンスストアが補う形となっており、利用しやすい人の割合は9割を超えています。



利用しやすい人の割合(市街化区域内)

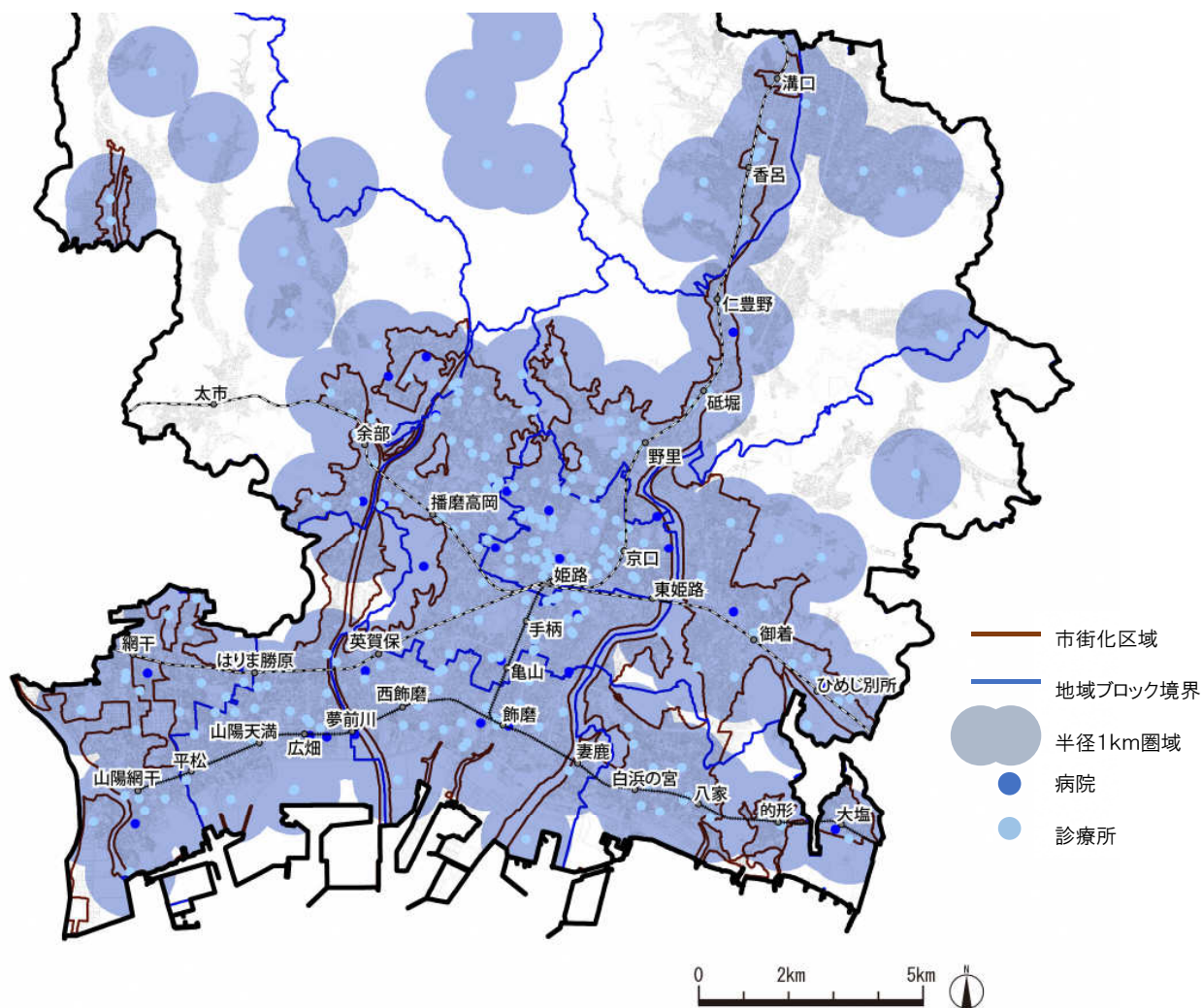
大規模小売店舗	食品スーパー	コンビニエンスストア	商業施設圏
64.1%	91.5%	94.8%	95.8%

※利用しやすい人とは、商業施設から半径1kmの範囲内に居住している人

※平成22年度国勢調査の人口データを使用

### 3) 医療施設

医療施設（内科又は外科の診療科目を有する病院又は診療所）については、広域的な利用も想定される病院を、地域密着型の診療所が補足・連携する形となっており、利用しやすい人の割合は9割を超えています。



利用しやすい人の割合(市街化区域内)

病院	診療所	医療施設圏
56.1%	98.3%	98.7%

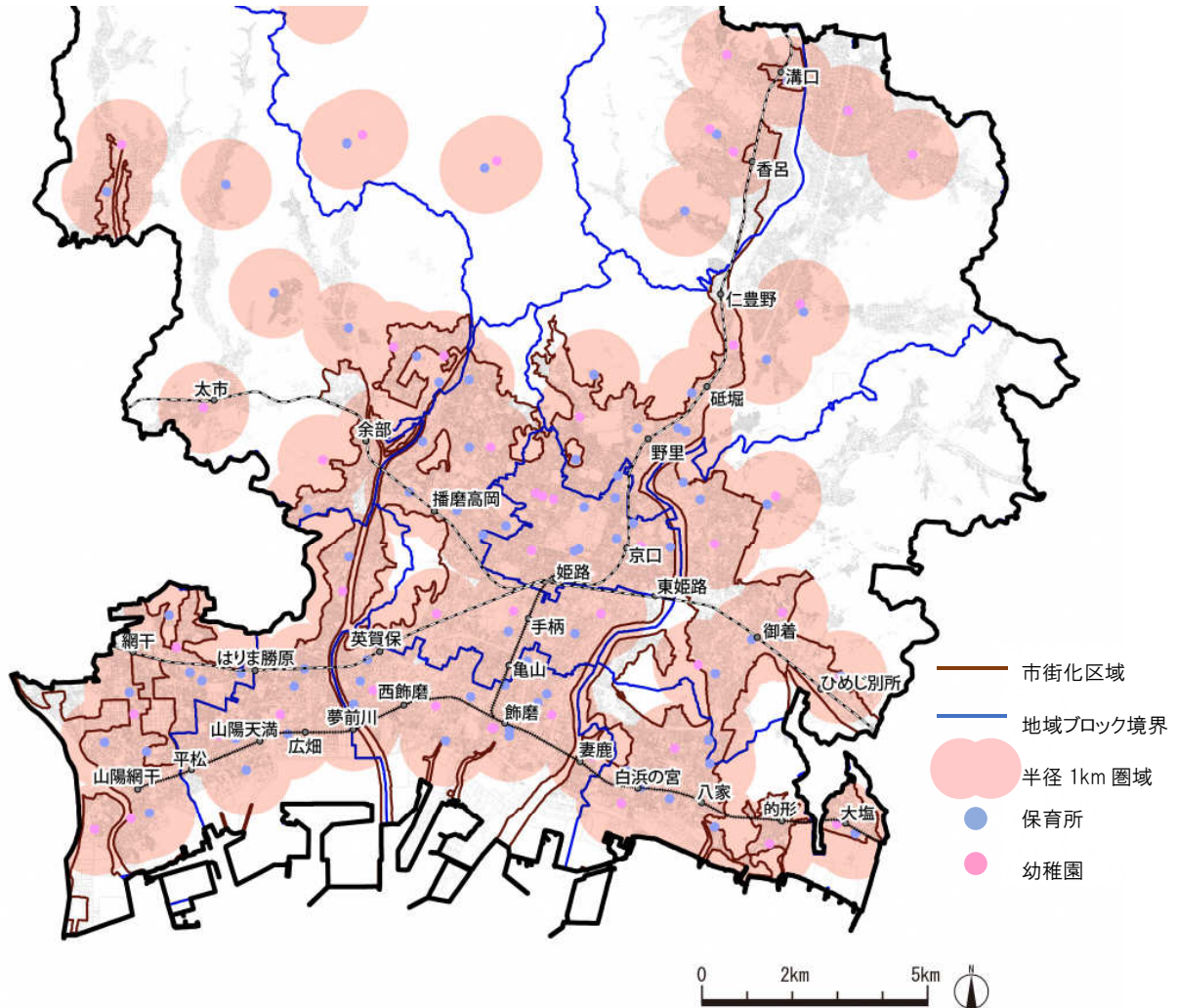
※利用しやすい人とは、医療施設から半径1kmの範囲内に居住している人

※平成22年度国勢調査の人口データを使用



5)子育て支援施設

子育て支援施設は、市街化区域内全体で利用しやすい人の割合が年少人口の 100%に近い数値となっています。



利用しやすい人の割合(市街化区域内)

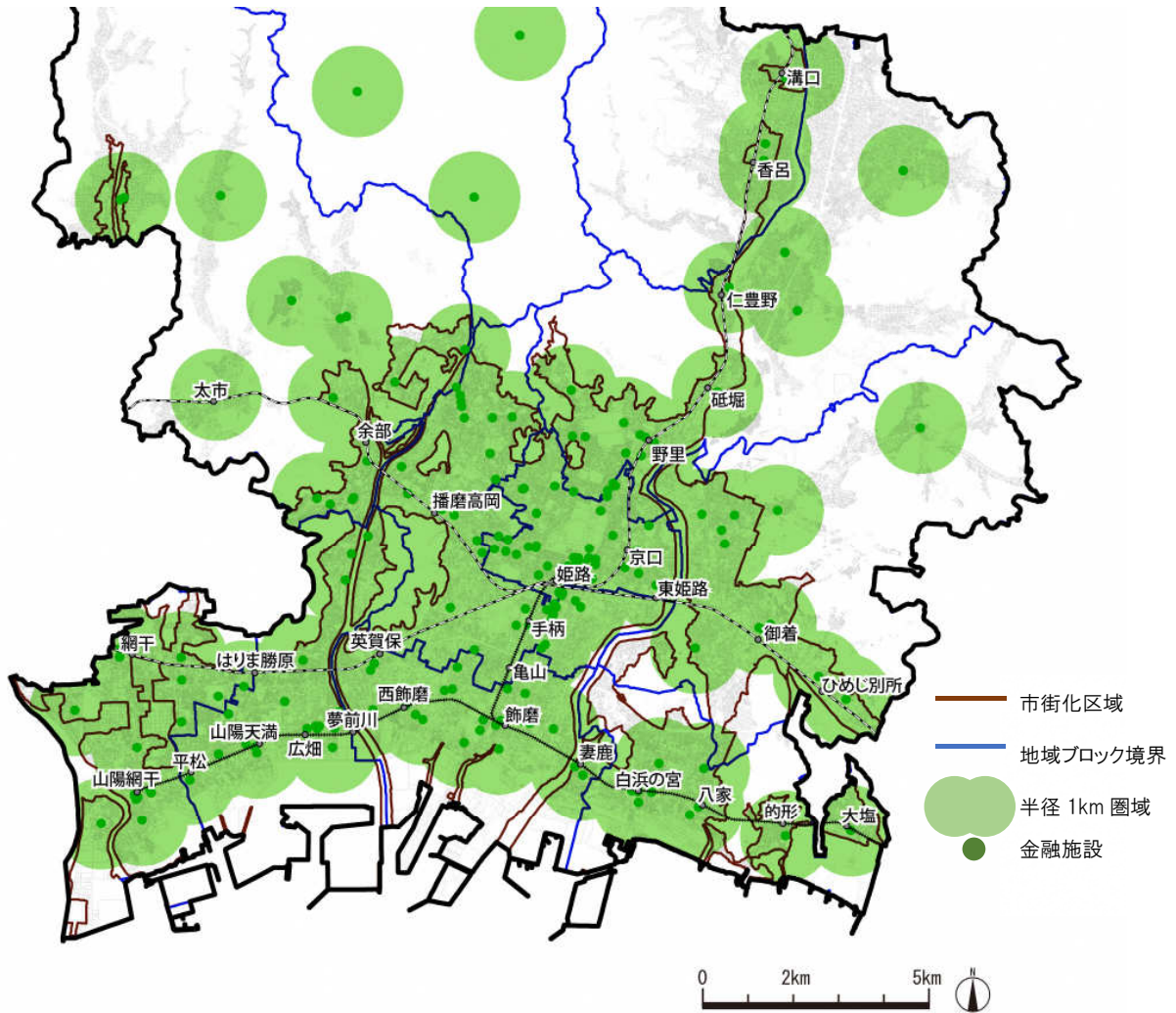
保育所	幼稚園	子育て支援施設圏
86.7%	77.0%	99.1%

※利用しやすい人とは、子育て支援施設から半径 1km の範囲内に居住している 0～15 歳未満の人

※平成 22 年度国勢調査の人口データを使用

### 6) 金融施設

金融施設（郵便局及び銀行等）については、金融サービスに対する需要にそって市街化区域内に多くの施設が立地しており、利用しやすい人の割合は、100%近い数値となっています。



利用しやすい人の割合(市街化区域内)



※利用しやすい人とは、金融施設から半径 1km の範囲内に居住している人

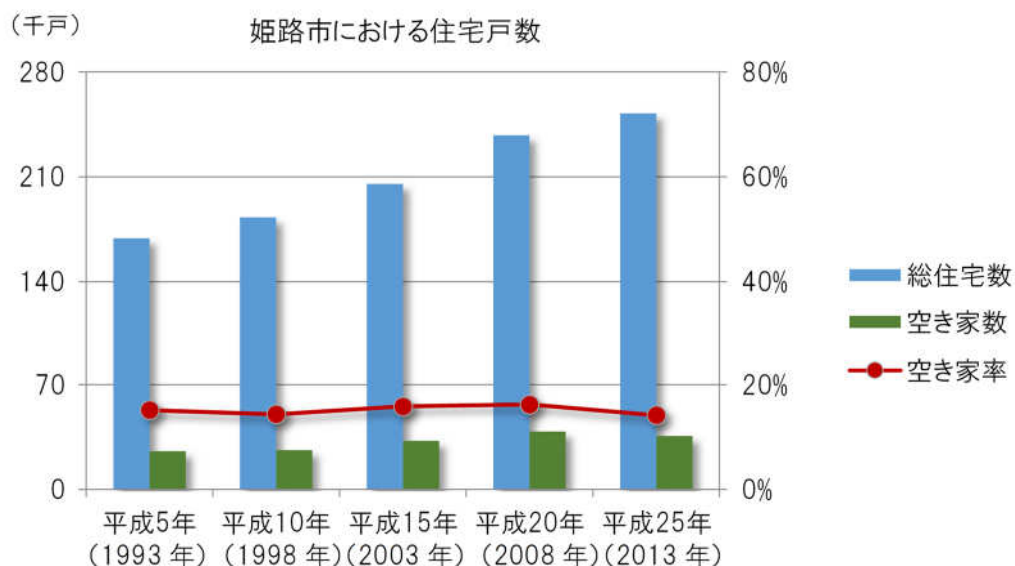
※平成 22 年度国勢調査の人口データを使用



(5)住宅

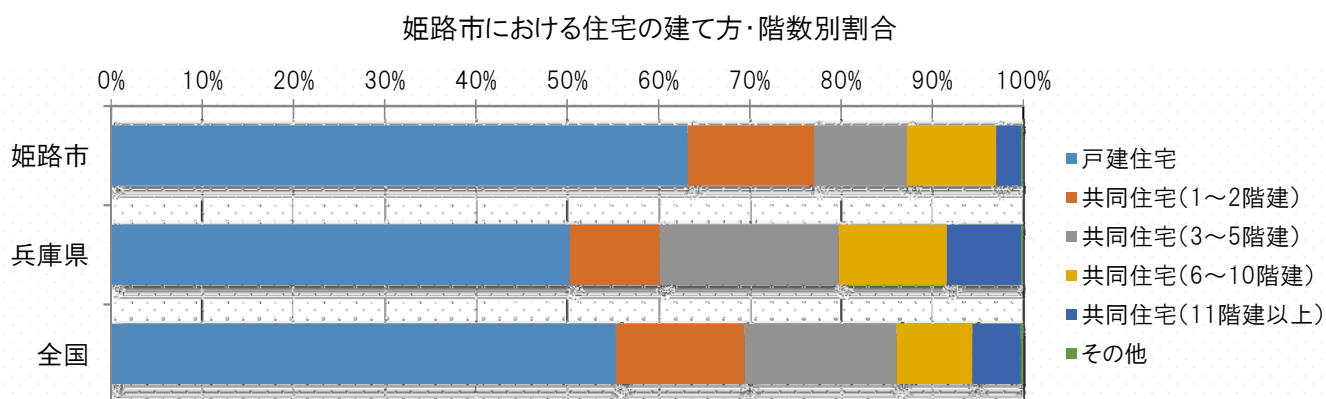
平成25年10月1日現在における本市の総住宅数は、252,310戸です。居住世帯の有無別の状況をみると、居住世帯のある住宅は215,870戸で総住宅数の85.6%を占め、居住世帯のない住宅は36,440戸で14.4%となっています。

居住世帯のない住宅のうち、空き家は35,770戸で総住宅数に占める割合は14.2%です。



出典 平成25年住宅・土地統計調査結果概要

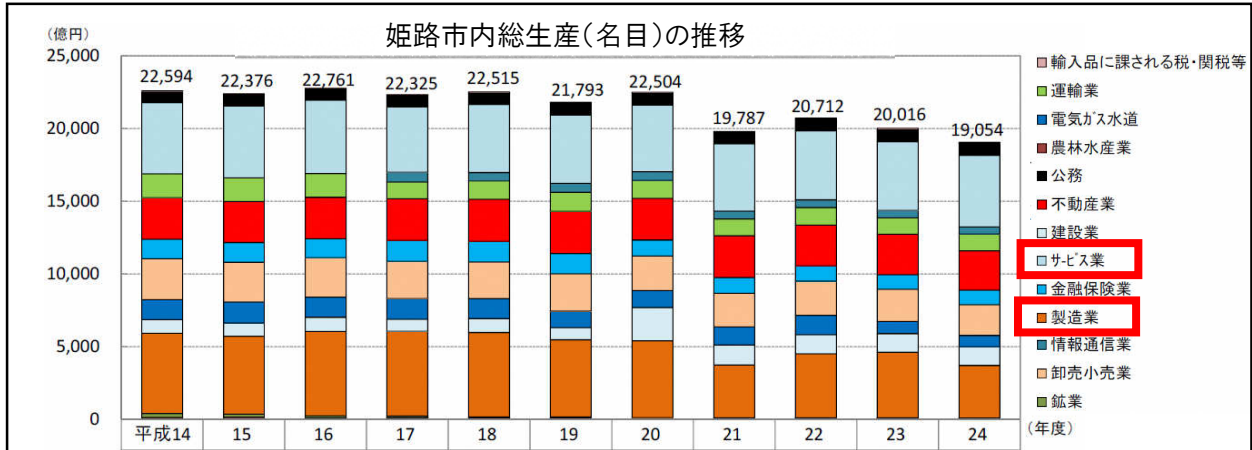
また、戸建て住宅の割合が63.2%と兵庫県、全国と比較して高くなっています。



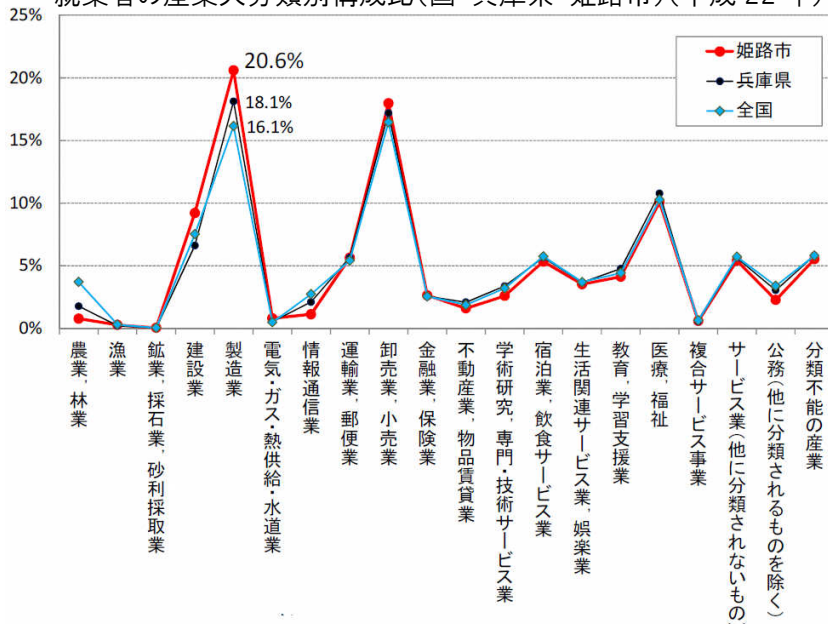
出典 平成25年住宅・土地統計調査結果概要

(6) 経済活動

本市の経済は、市内総生産において、製造業やサービス業が大きな割合を占めています。就業者の構成比をみると、国や兵庫県よりも製造業に従事する人が多いほか、製造品出荷額等は全国16位、東京特別区と政令市を除くと6位に位置するなど、全国でも屈指のものづくり都市となっています。



就業者の産業大分類別構成比(国・兵庫県・姫路市)(平成22年)

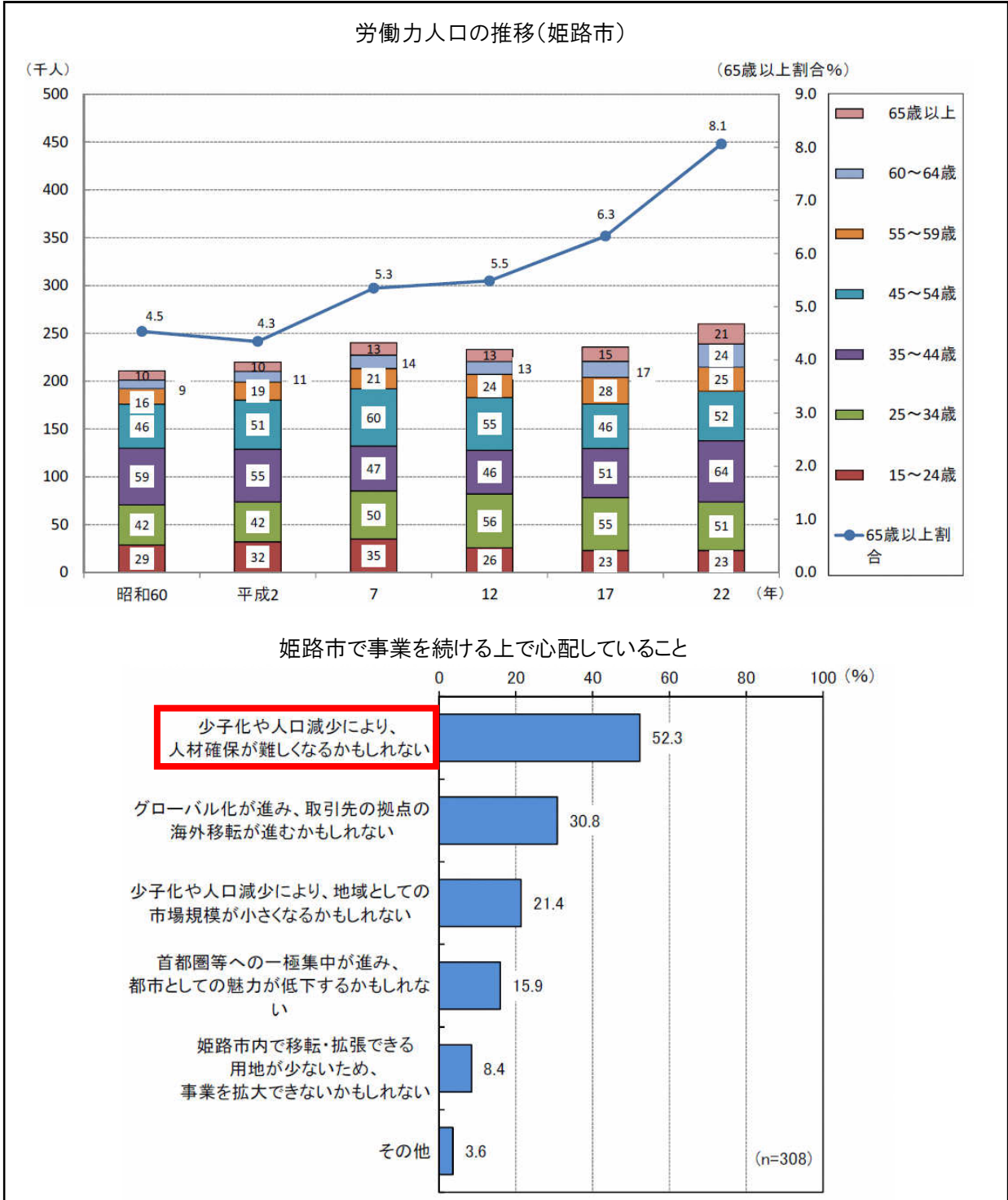


製造品出荷額等の上位20都市(平成24年)

順位	都市名	製造品出荷額等 (億円)	順位	都市名	製造品出荷額等 (億円)
1	豊田市	120,889	11	大分市	27,234
2	市原市	42,851	12	四日市市	26,849
3	横浜市(政)	42,736	13	京都市(政)	22,535
4	川崎市(政)	41,784	14	広島市(政)	21,987
5	倉敷市	41,440	15	浜松市(政)	20,853
6	大阪市(政)	35,221	16	姫路市	20,281
7	東京特別区	34,762	17	北九州市(政)	20,031
8	堺市(政)	34,575	18	太田市	19,959
9	名古屋市(政)	33,896	19	福山市	17,378
10	神戸市(政)	28,668	20	磐田市	17,216

出典「姫路市経済振興ビジョン」平成27年3月

本市の人口は近年横ばいで推移していますが、人口減少・少子高齢化は着実に進行しており、労働力人口は、65歳以上の高齢者が労働力として参画してきていることにより、平成22年（2010年）には25万人を突破するなど、一定の確保がなされています。しかし、市内企業アンケート調査では、回答した製造業308社のうち、52.3%が、本市で事業を続けるうえで心配していることとして、「少子化や人口減少により、人材確保が難しくなるかもしれない」を挙げるなど、労働力の確保は、企業の懸念材料として今後さらに大きな関心が寄せられるものと思われます。



出典「姫路市経済振興ビジョン」平成27年3月

## (7)災害

土砂災害警戒区域については、中心市街地が含まれる中部ブロックでも、市街化調整区域（山地など）の境界部などに指定区域が分布し、臨海部の網干や飾磨ブロックでは低い数値となっています。

浸水想定区域は、河川の下流域に位置する臨海部の網干や飾磨ブロックにおいて比較的多く指定されています。

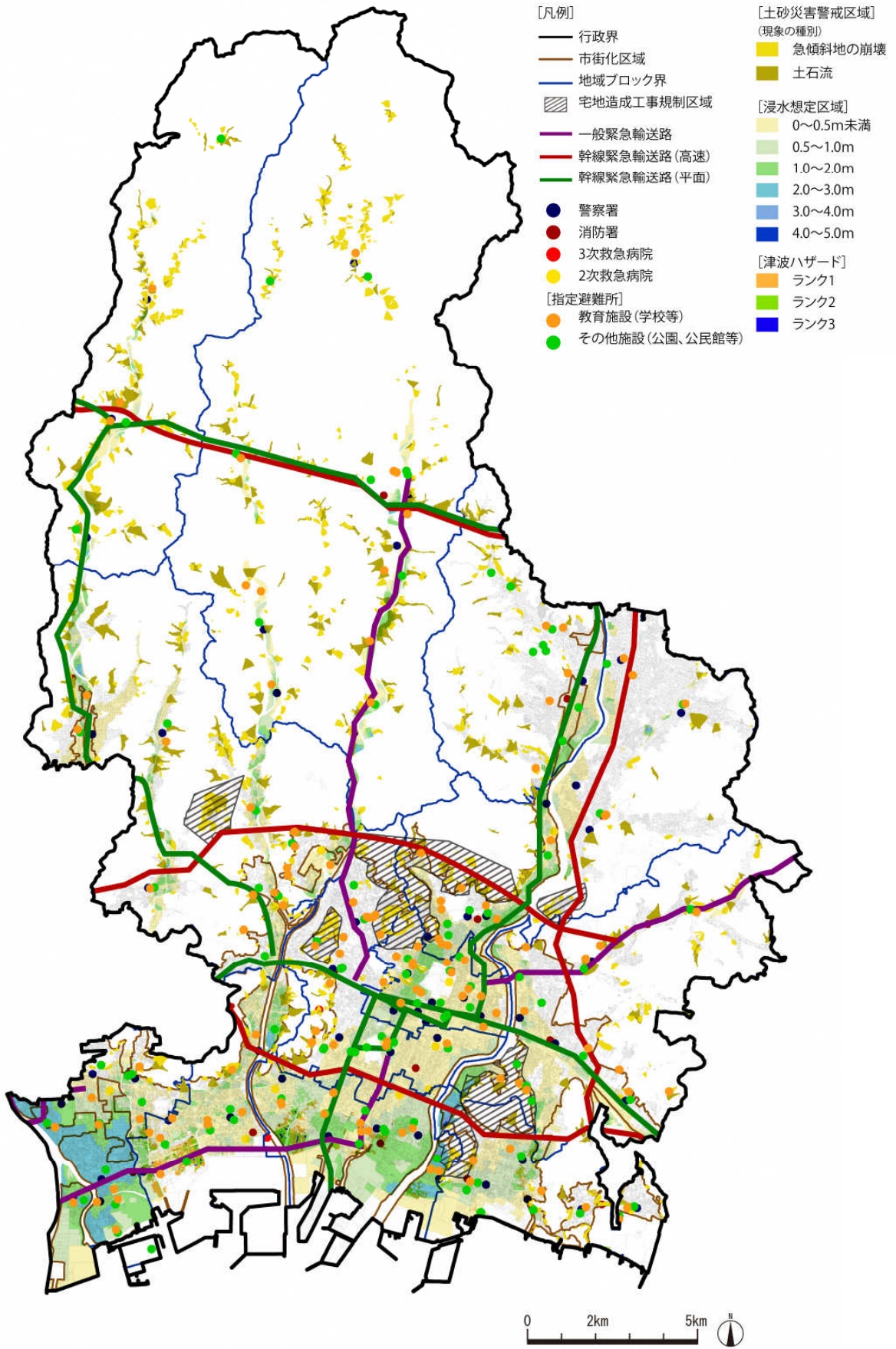
大規模地震発生時の浸水が想定される臨海部の津波ハザード区域は、飾磨ブロックで5%、広畑ブロックで4%、網干ブロックで1%程度指定されています。

近年、生命に係る人的被害は発生しておらず、近年多発するゲリラ豪雨にも耐えうるよう、居住地などの災害情報（被害の範囲や大きさ等）とあわせて、災害発生時の避難情報（避難所の場所や緊急連絡先等）をハザードマップ等を活用して、さらに市民にわかりやすく提供していき、人的被害等の防止に努める必要があります。

## 【参考】兵庫県CGハザードマップ

The screenshot shows the homepage of the Hyogo Prefecture CG Hazard Map. The main content area is divided into two columns. The left column, titled '平常時から災害に備えよう', features a large map with five interactive buttons for '土砂災害', '洪水', 'ため池', '津波', and '高潮'. Below this is a search section for '身の回りの危険箇所を知ろう'. The right column, titled '災害時に利用しよう', provides quick access to '観測情報' (weather), 'リアルタイム情報' (real-time info), and 'ライブカメラの情報' (live camera info). It also includes a '防災学習' section and a QR code for mobile access. A search bar at the bottom allows users to search by postal code, address, or landmark.

URL : <http://www.hazardmap.pref.hyogo.jp/>



防災危険箇所と市街化区域等の関係図

(8)財政

経済動向や人口減少・少子高齢化の進展などの社会動向は、本市の財政運営にも大きな影響を与え、今後の財政状況は更に厳しくなると考えられます。

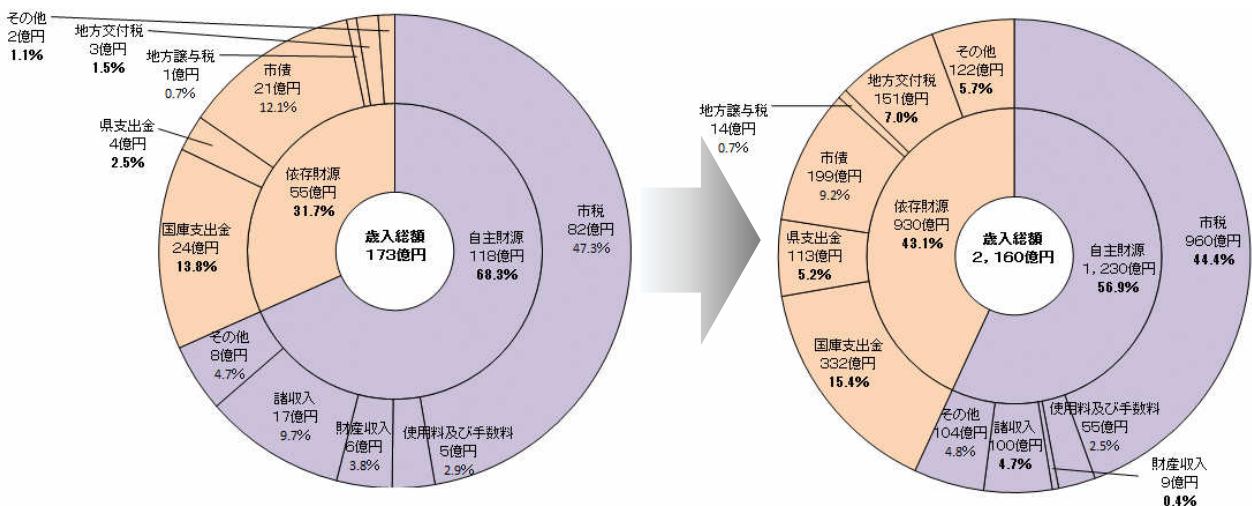
このような状況の中、本市の平成27年度一般会計決算は、歳入が約2,160億円、歳出が約2,090億円で実質収支約56億円となっています。

平成27年度決算のうち、歳出面では、義務的経費（人件費・扶助費・公債費）が増加し、額・構成比とも過去最大となりました。

地方交付税等、国の財源措置や行財政構造改革の取組などにより健全な財政運営を維持することができましたが、今後は、市税収入の大幅な増収が見込み難い中、社会保障関係経費や公共施設の老朽化対策などの財政需要が増していくことから財政状況は一層厳しくなっていくことが見込まれます。

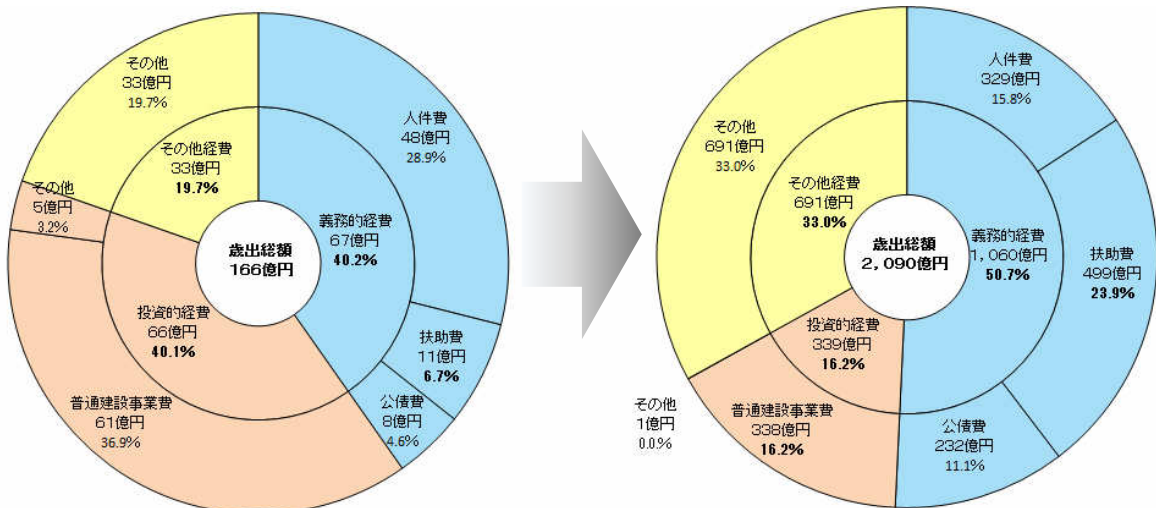
【昭和45年(1975年)(40年前)】

【平成27年(2015年)】



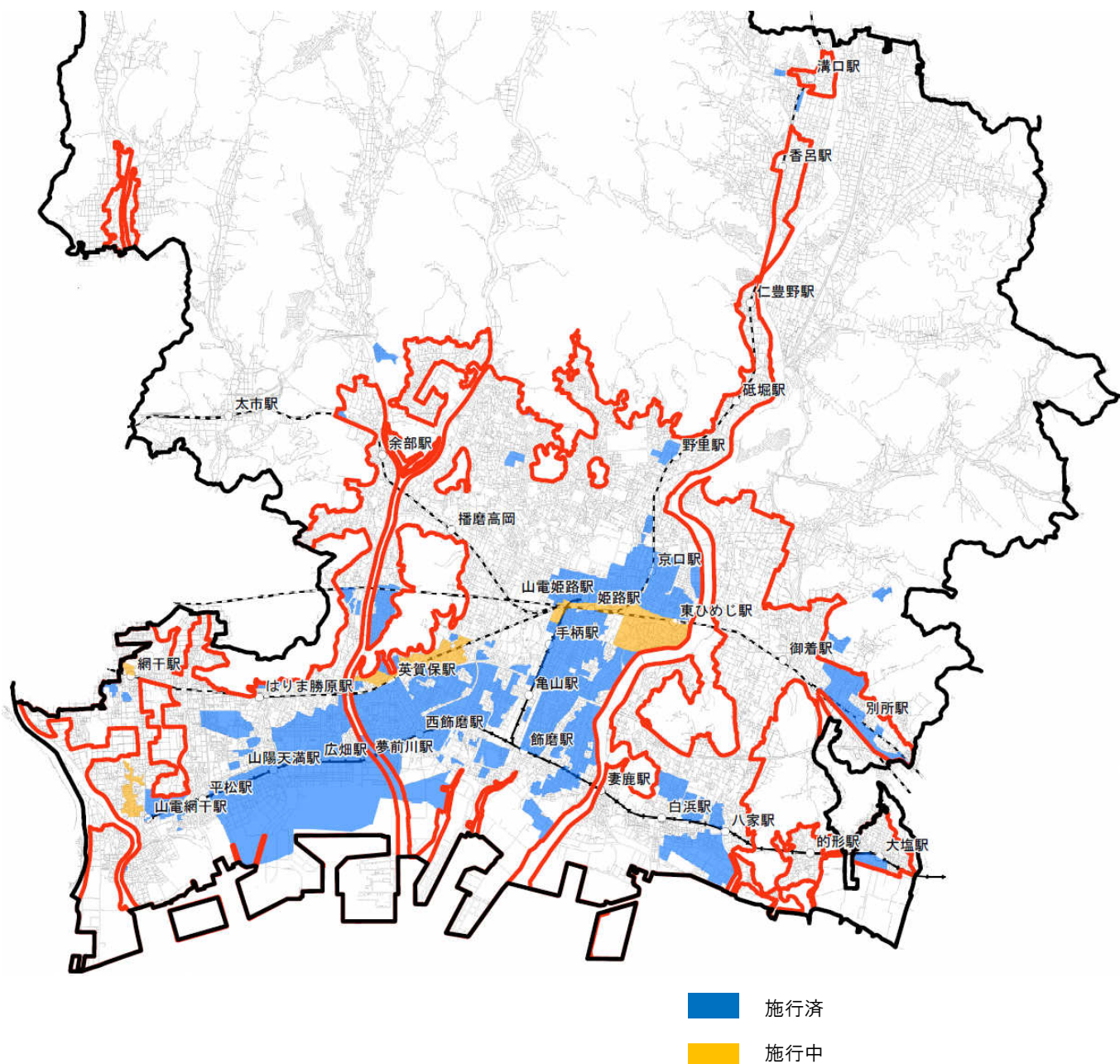
【昭和45年(1975年)(40年前)】

【平成27年(2015年)】



(9) 土地区画整理事業

本市における多くの市街化区域では、土地区画整理事業により市街地の基盤整備を実施してきました。現在、山陽本線高架事業の一環である姫路駅周辺地区や、姫路駅周辺地区とともに市中心部を一体的に整備する阿保地区、姫路市西部の玄関口として位置づけられるJR網干駅前地区、英賀保駅周辺地区等の土地区画整理事業を実施中であり、今後とも市街地の基盤整備を目指し積極的に事業に取り組んでいます。

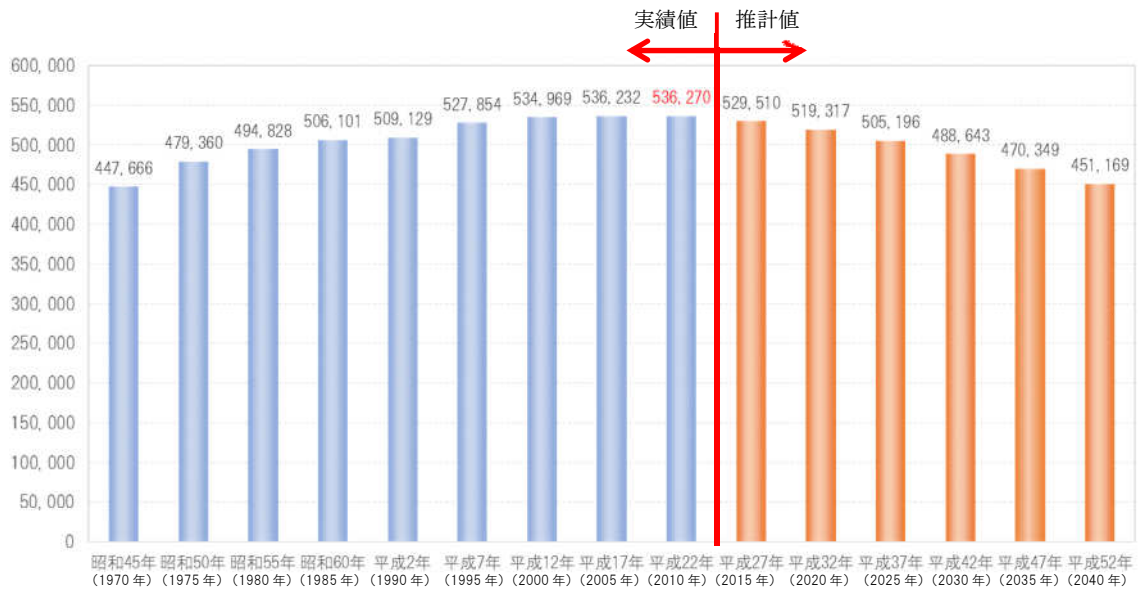


※平成29年(2017年)3月時点

## 2.2 人口の将来見通し

### (1) 姫路市における将来人口

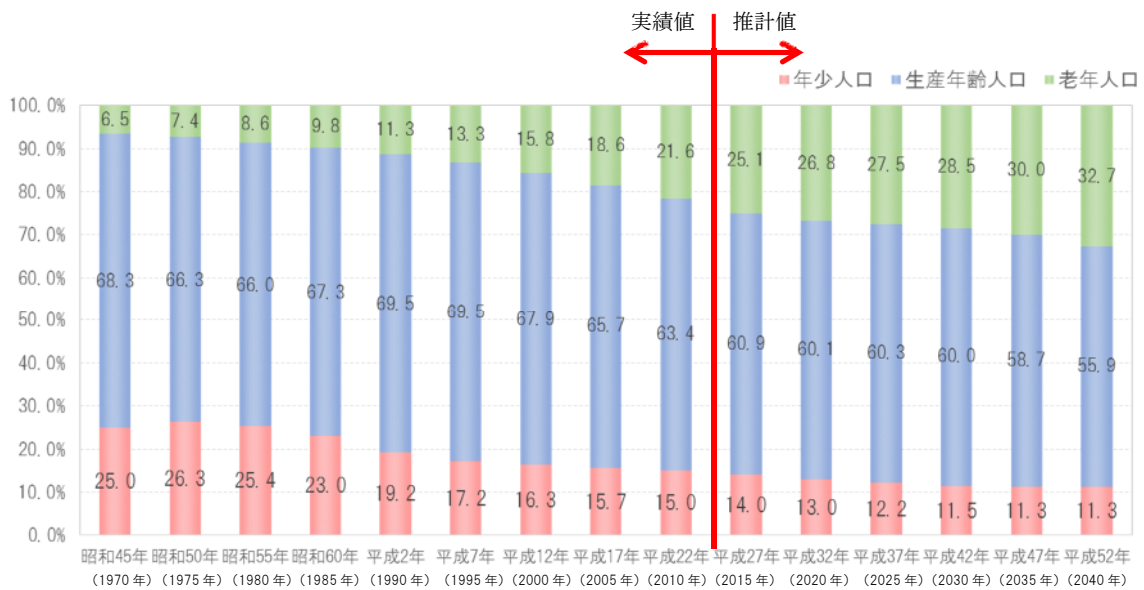
平成 22 年までの国勢調査の結果、本市の人口は、平成 22 年まで増加傾向でしたが、国立社会保障・人口問題研究所が行ったコーホート分析により将来人口を本市で推計した結果（以下、将来人口に係る分析はコーホート分析を採用）、平成 22 年をピークに減少に転じ、平成 52 年には約 45 万人になると見込まれています。年少人口は微減傾向で推移しますが、生産年齢人口は平成 22 年時と比べて約 8 %減少となる中、老年人口は同年比で約 11%増加の約 33%となると推測されています。



### 人口の推移

資料 国勢調査（昭和 45 年～平成 22 年）

国立社会保障・人口問題研究所（平成 27 年～平成 52 年）



### 年齢階層別人口構成比

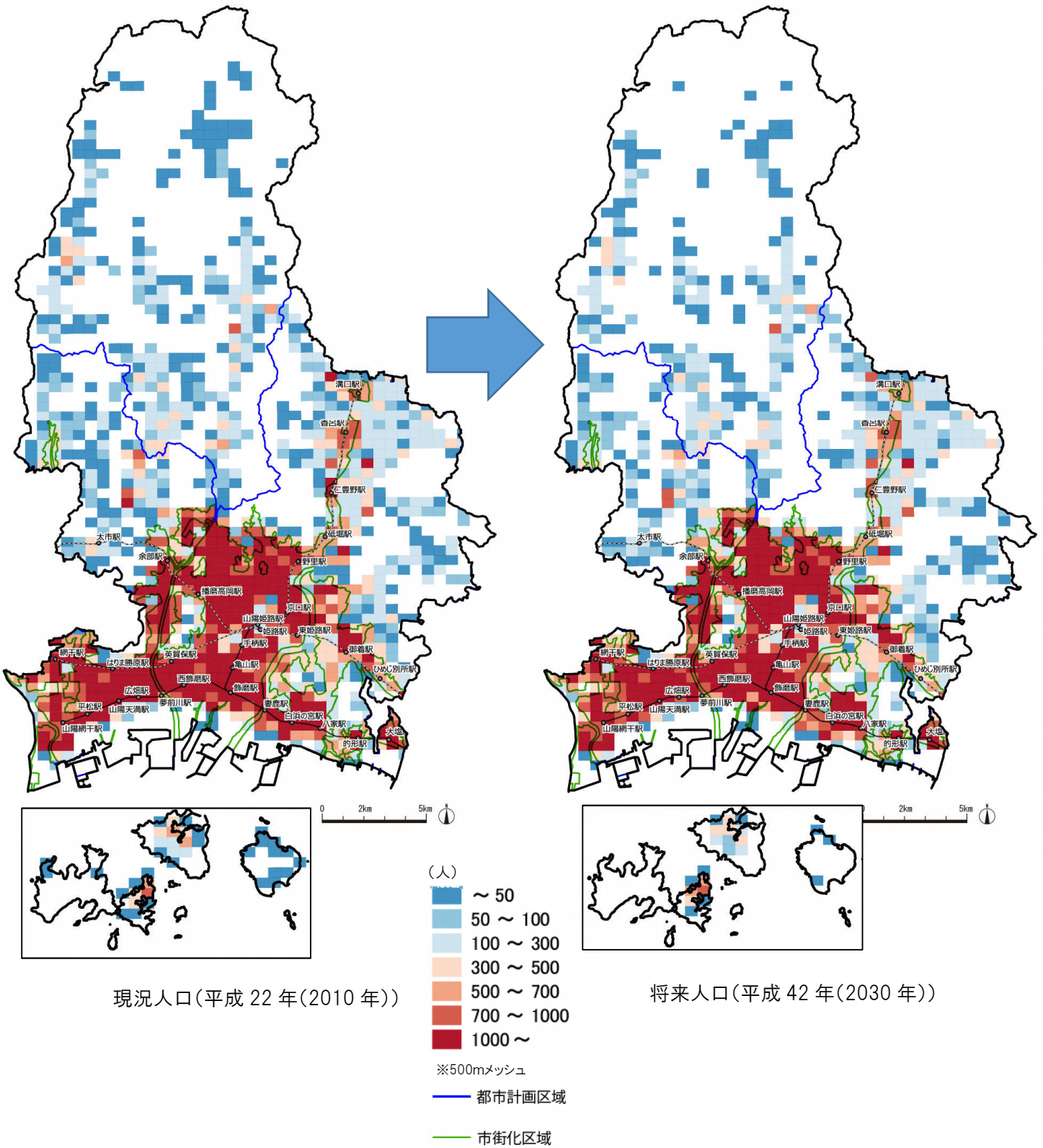
資料 国勢調査（昭和 45 年～平成 22 年）

国立社会保障・人口問題研究所（平成 27 年～平成 52 年）



①-1 平成 42(2030)年／総人口

現況の人口分布と比較すると、人口集積の傾向は大きくは変化していません。



現況人口(平成 22 年(2010 年))

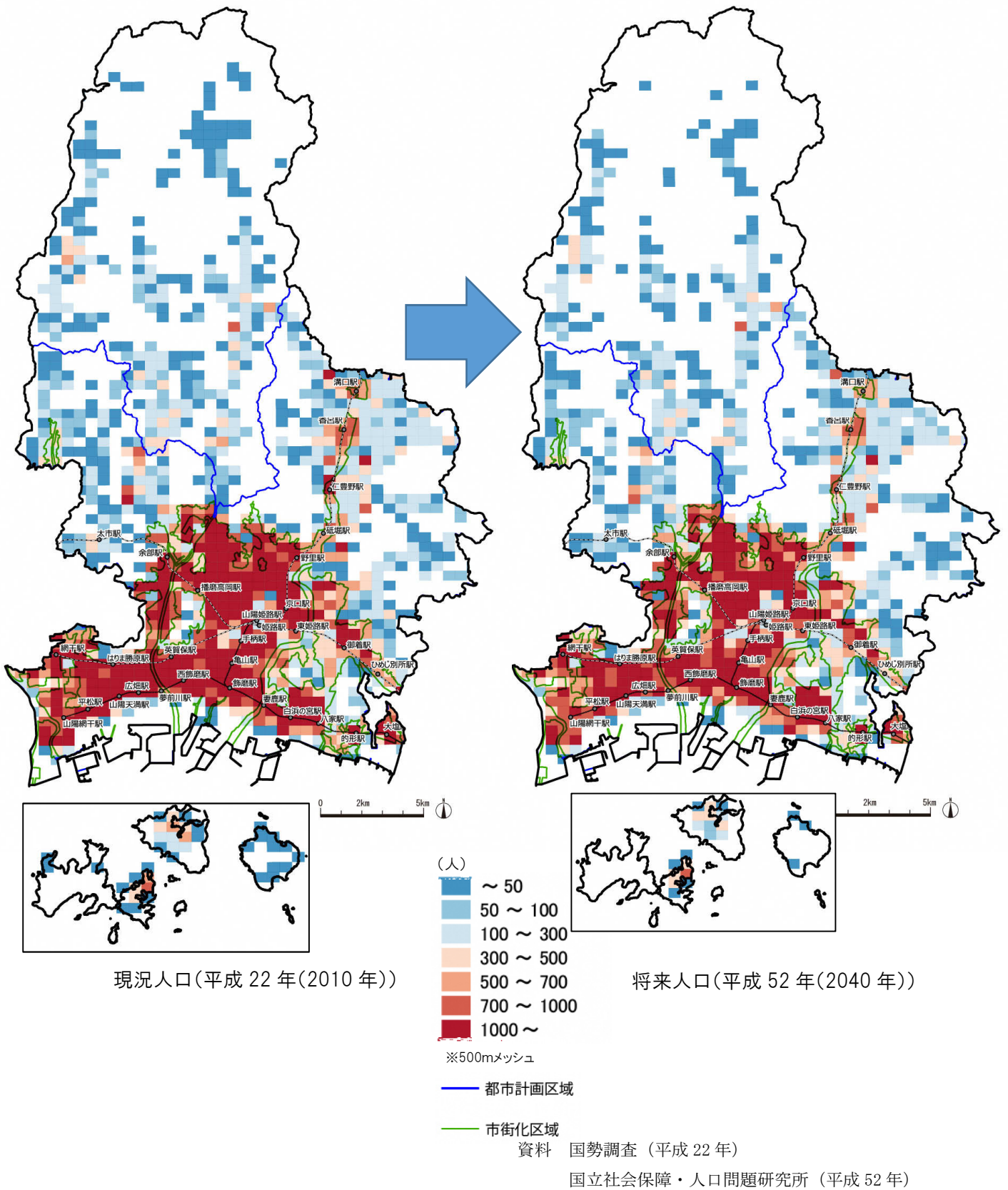
将来人口(平成 42 年(2030 年))

資料 国勢調査 (平成 22 年)

国立社会保障・人口問題研究所 (平成 42 年)

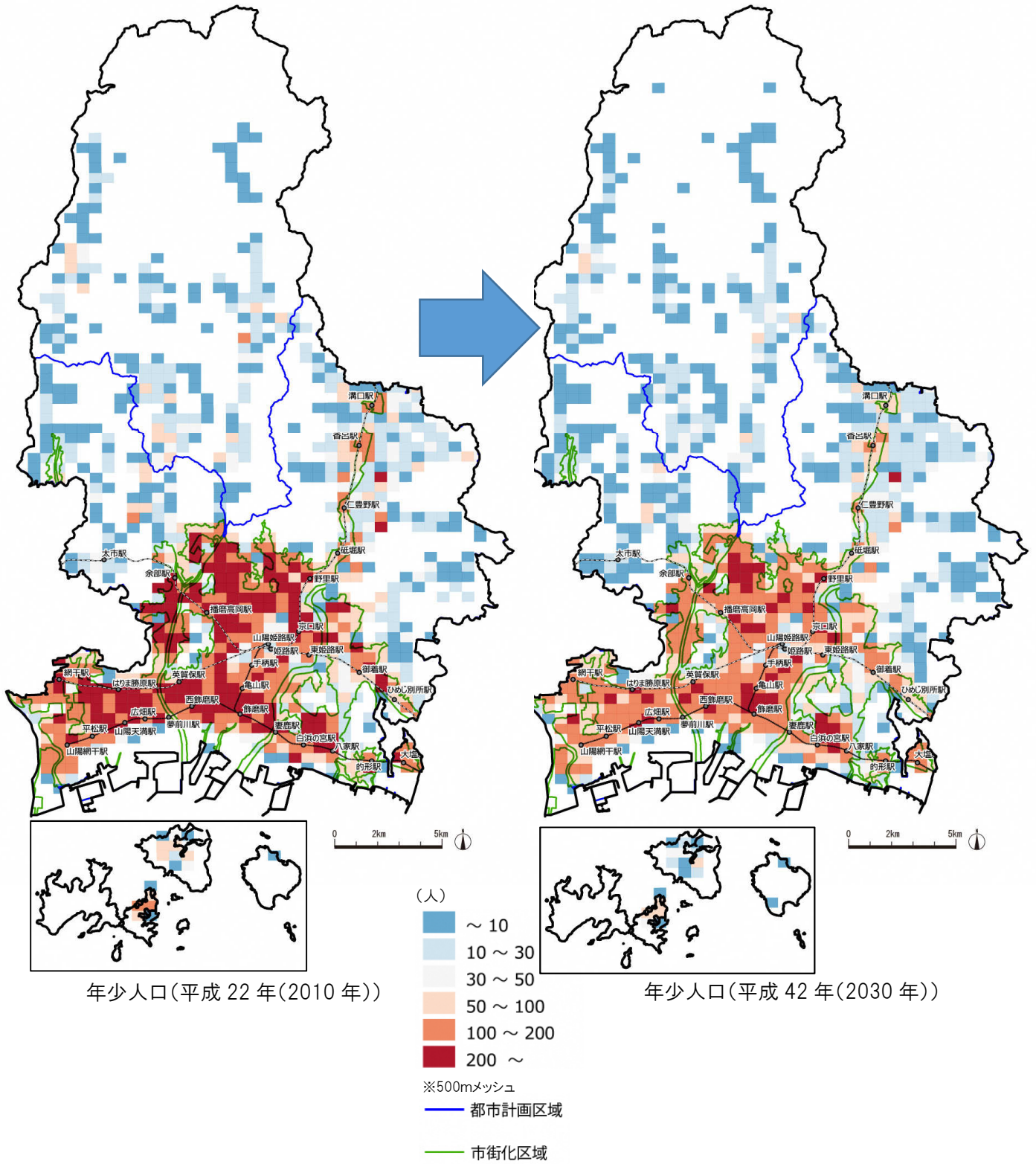
①-2 平成 52(2040)年／総人口

平成 52 (2040) 年においても人口集積の傾向は大きくは変化していません。



②-1 平成42(2030)年/年少人口(0~15歳未満)

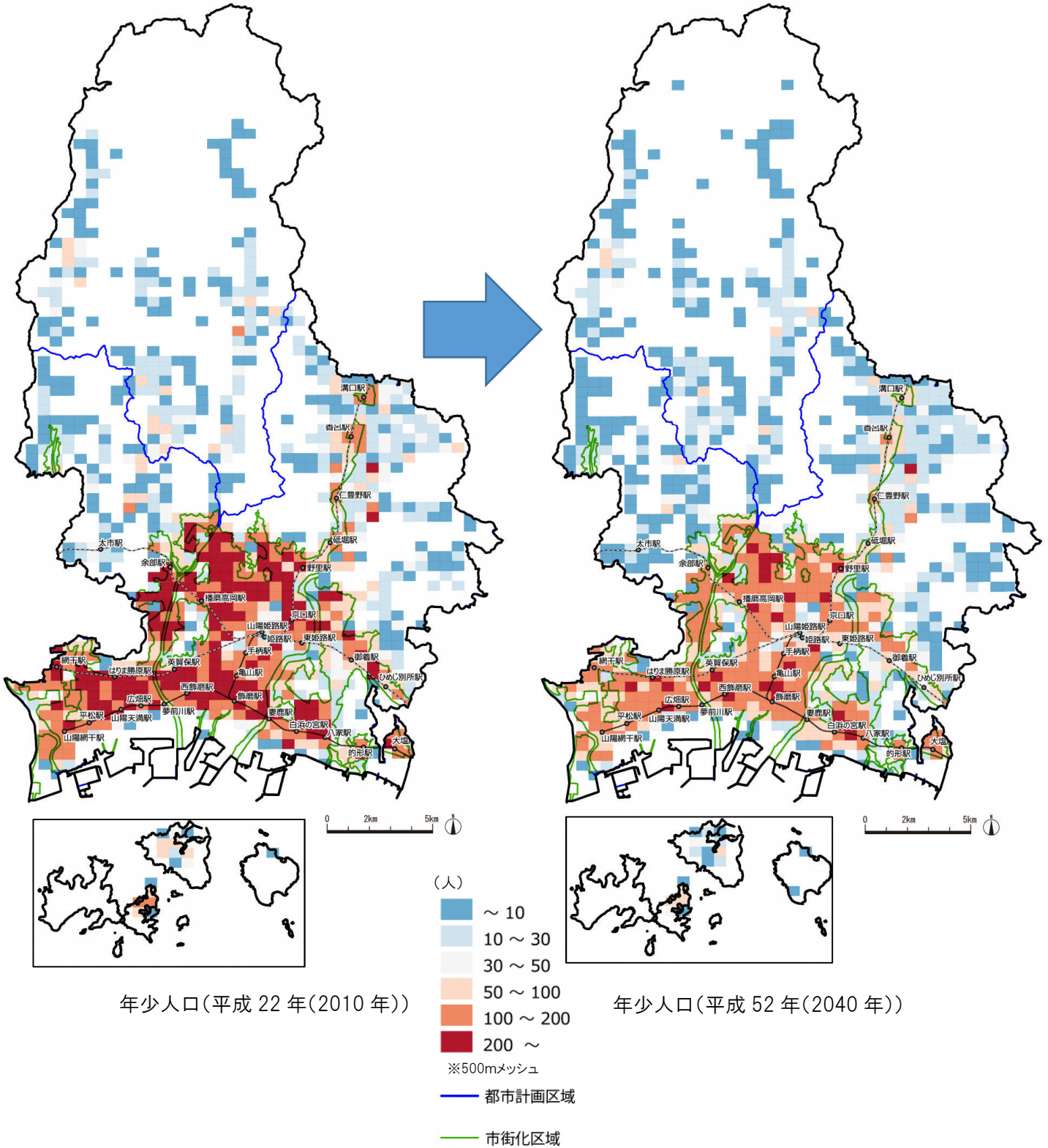
現況の人口分布と比較すると、全体的に減少していくのが分かります。



資料 国勢調査(平成22年)

国立社会保障・人口問題研究所(平成42年)

②-2 平成 52(2040)年／年少人口(0～15 歳未満)  
平成 42 (2030) 年と概ね同様の傾向が見られます。

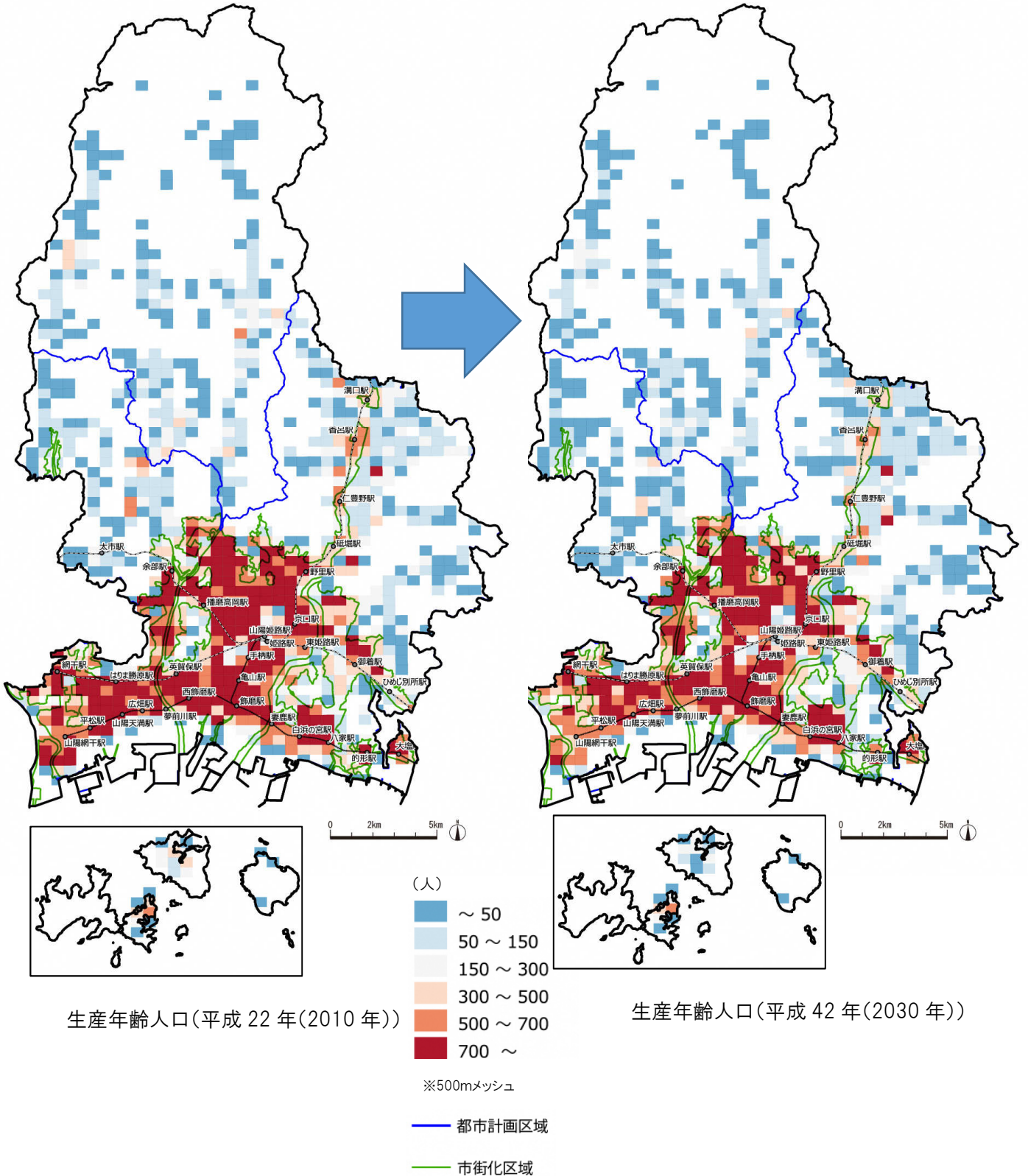


資料 国勢調査 (平成 22 年)

国立社会保障・人口問題研究所 (平成 52 年)

③-1 平成42(2030)年／生産年齢人口(15～65歳未満)

現況の人口分布と比較すると、中心部や臨海部において人口集積の高かったエリアでの減少傾向が見られます。

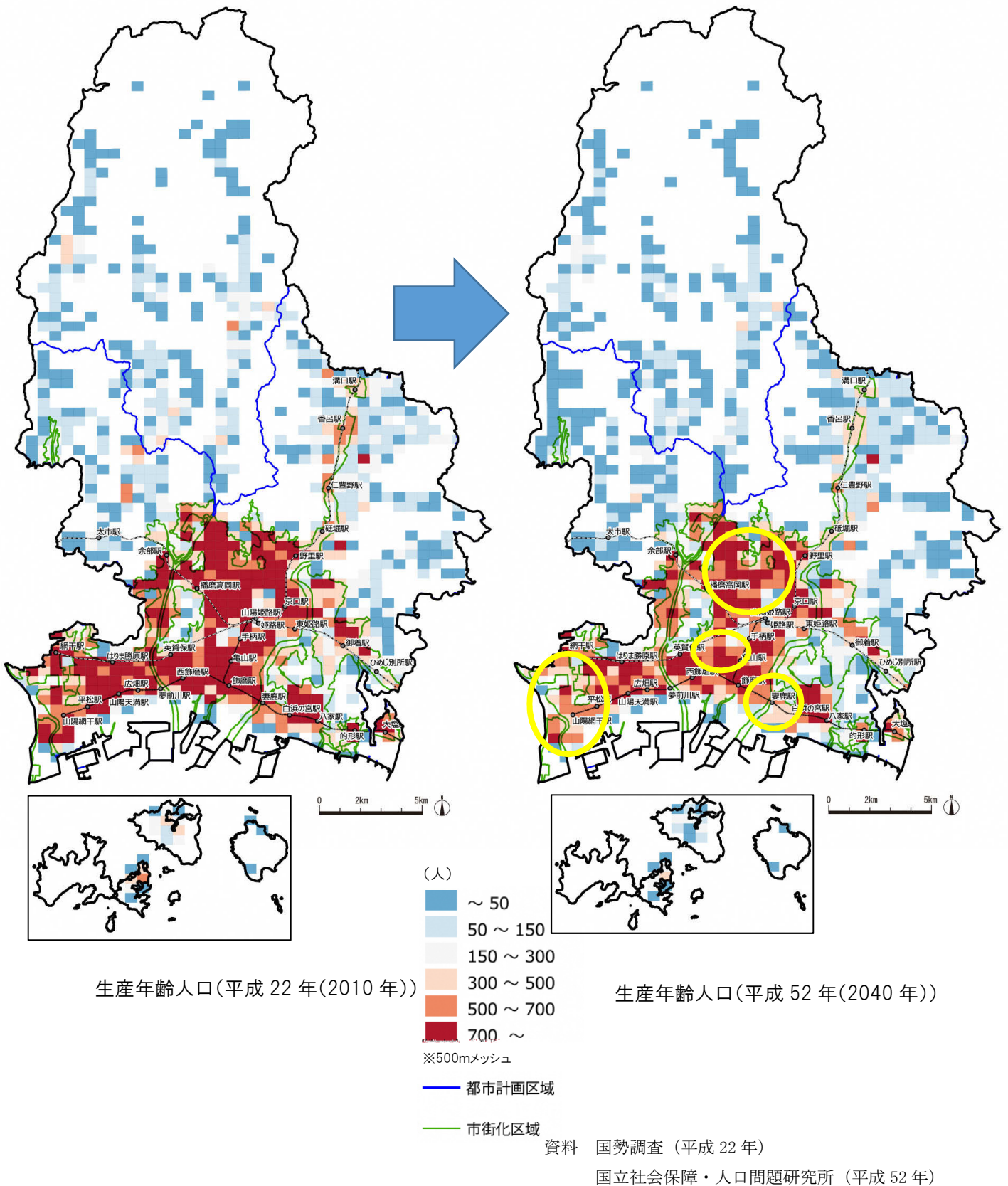


資料 国勢調査(平成22年)

国立社会保障・人口問題研究所(平成42年)

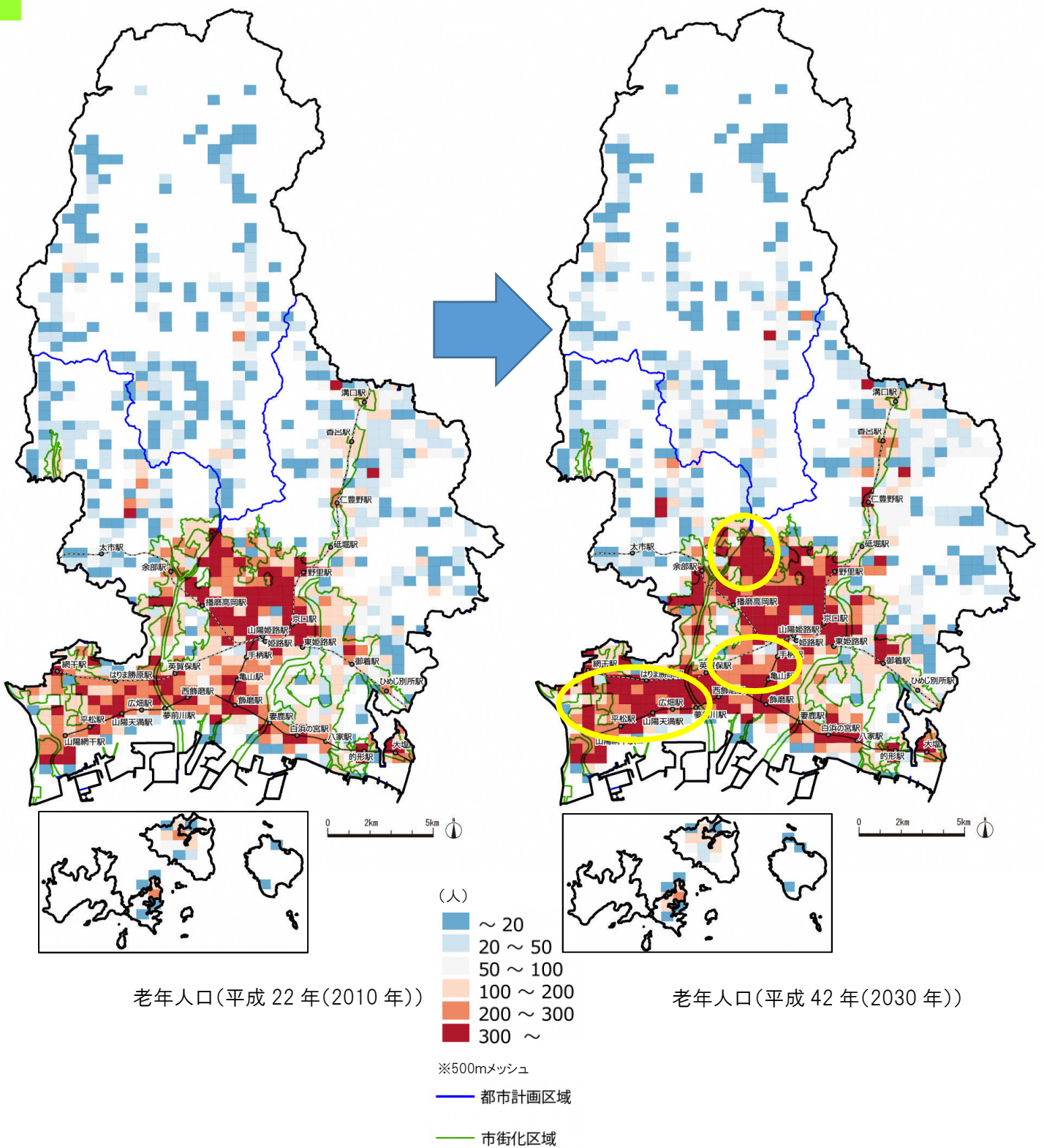
③-2 平成 52(2040)年／生産年齢人口(15～65 歳未満)

平成 52 (2040) 年では、中心部や臨海部において人口集積の高かったエリアでの平成 42 年と同様に減少傾向が見られます。



④-1 平成 42(2030)年／老年人口(65 歳以上)

現況の人口分布と比較すると、中心部や北部の住宅地を中心に増加傾向が見られます。

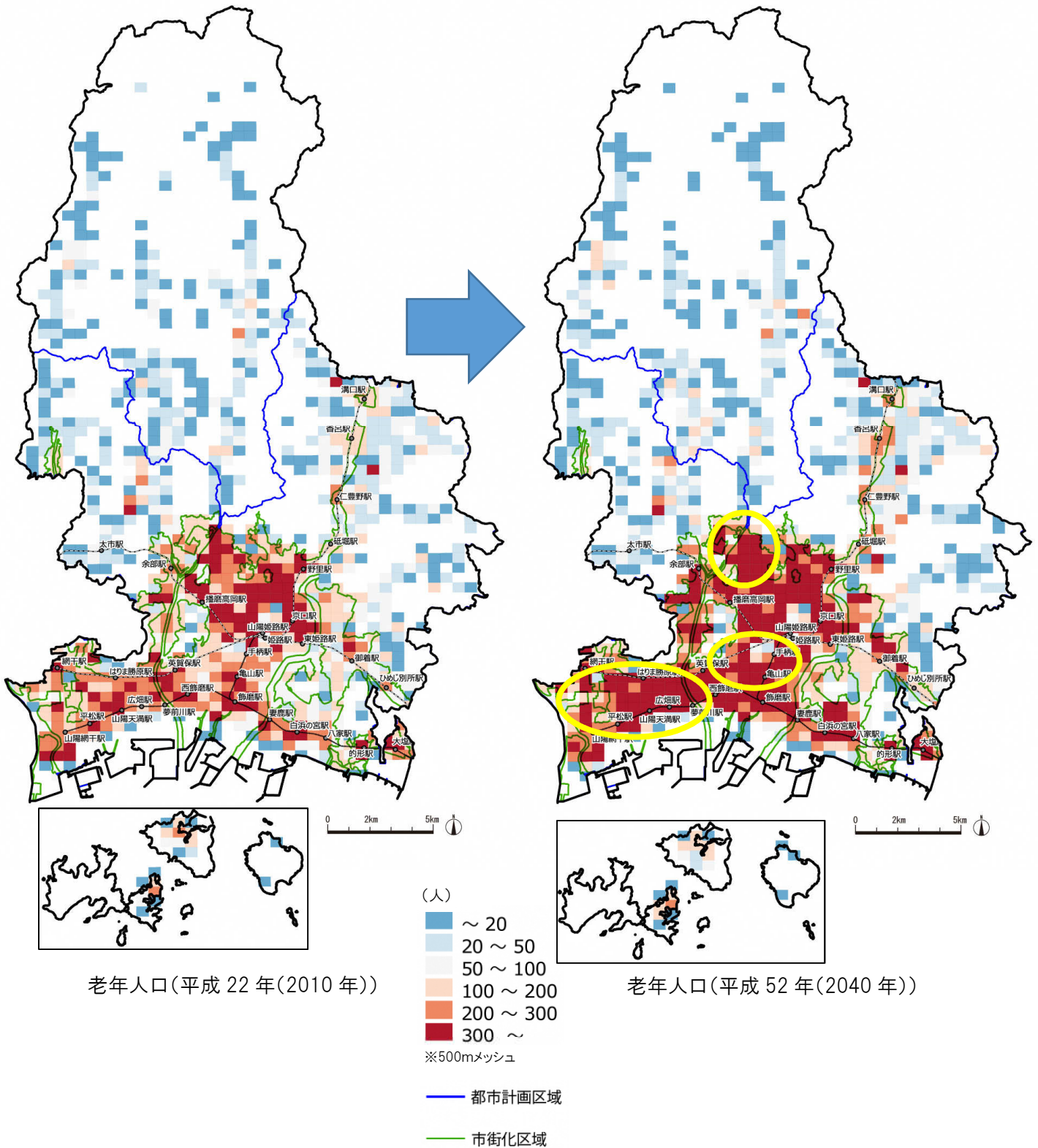


資料 国勢調査(平成 22 年)

国立社会保障・人口問題研究所(平成 42 年)

④-2 平成 52(2040)年／老年人口(65 歳以上)

平成 52 (2040) 年においても、平成 42 (2030) 年と同様の傾向が見られます。



資料 国勢調査 (平成 22 年)

国立社会保障・人口問題研究所 (平成 52 年)



## 2.3 都市構造上の将来の課題

本市の現状及び将来見通しをもとに、都市構造上の課題を以下のとおり整理します。

### (1)人口

将来人口分布について、市街化区域内においては集積区域の目立った変動は見られず、区域全体で緩やかに人口減少が進行していくことが分かります。しかし、人口減少・少子高齢化による生産年齢人口の減少は労働力の低下であり、経済力の停滞を招くこととなります。これは、連携中枢都市である本市の役割を考えると播磨圏域全体の経済力の低下にも影響するため、ものづくり力の維持が課題となります。

また、地場産業と調和した住居等の環境の保護を図るため特別用途地区である特別工業地区を指定し職住調和を促進してきた経緯や区画整理等による社会基盤整備、現状の戸建て住宅を中心とした地域コミュニティに配慮する必要があります。

### (2)公共交通

市街化区域内においては鉄道・バスの相互補完により現状ほぼ充足されているといえますが、本市の連携中枢都市としての役割を考えると高次都市機能が集積する中部ブロックの鉄道利便性の更なる充実を図る必要があります。また、バス路線については、姫路駅一極集中となっており、多核連携型都市構造の構築に向けて周辺拠点間を結ぶネットワーク強化を図っていく必要があります。

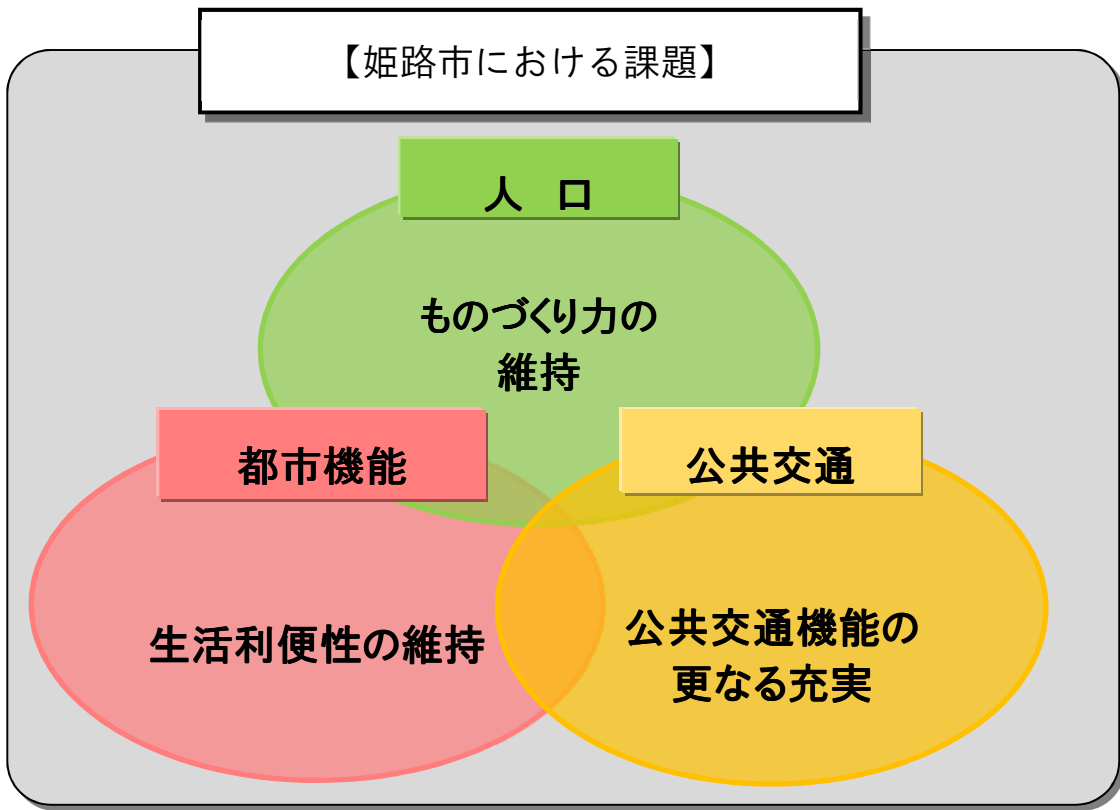
### (3)都市機能増進施設

現状を踏まえると、公共交通の利便性及び公共交通のサービス区域内に立地する日常生活に不可欠な商業施設は、満足できるサービス水準にあります。商業施設の維持が課題です。また、医療施設はほぼ充足しているといえますが、本市には3次救急医療機関、2次救急医療機関があるため、広域的な観点からの救急輸送路の強化（都市計画道路網の整備）に配慮する必要があります。

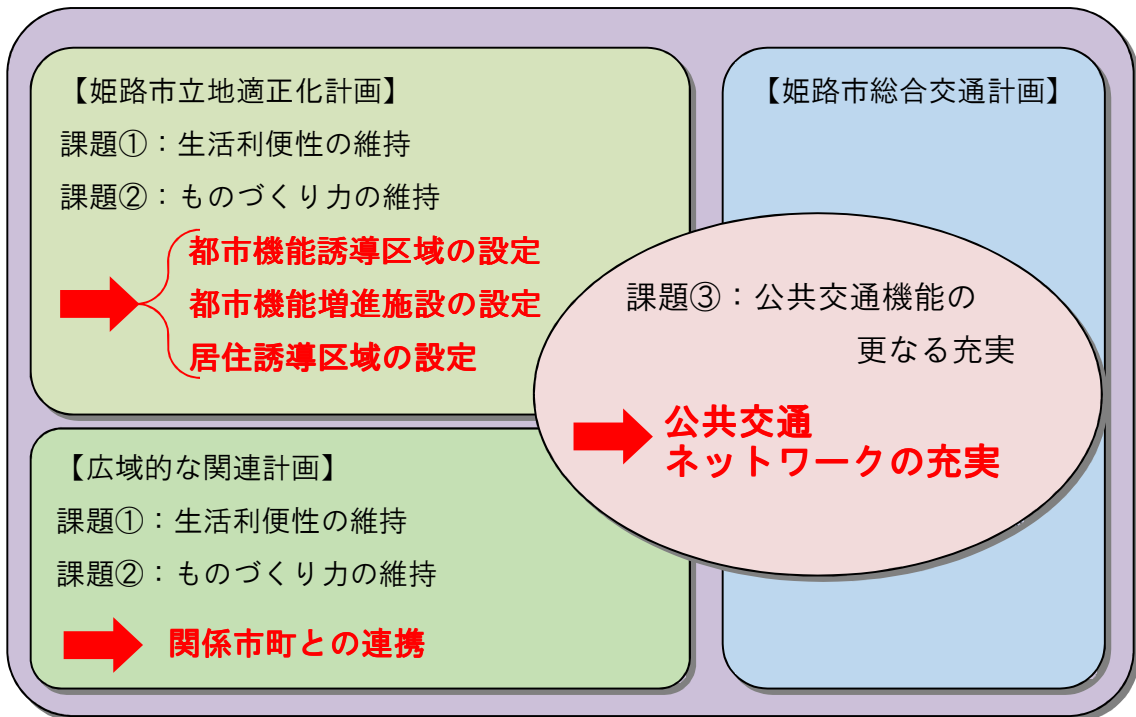
### (4)課題まとめ

人口減少の状況下においても都市が持続していくためには、既存ストック等を活用しつつものづくり力を維持することで都市活力の活性化を図るとともに、集積している都市機能の周辺の人口密度を一定程度確保し生活利便性を維持することが必要です。

将来の人口減少・超高齢化社会を踏まえると、都市機能誘導区域を設定し、そこに都市機能増進施設を確保することで、日常生活サービス機能を維持するとともに、居住誘導区域を設定し、一定の人口密度を維持することで、公共交通や労働力などを確保し、持続可能な都市構造とすることが必要です。



解決方策







## 第3章

### 姫路市における立地適正化計画



## 第3章 姫路市における立地適正化計画

### 3.1 立地適正化計画を作成する目的等

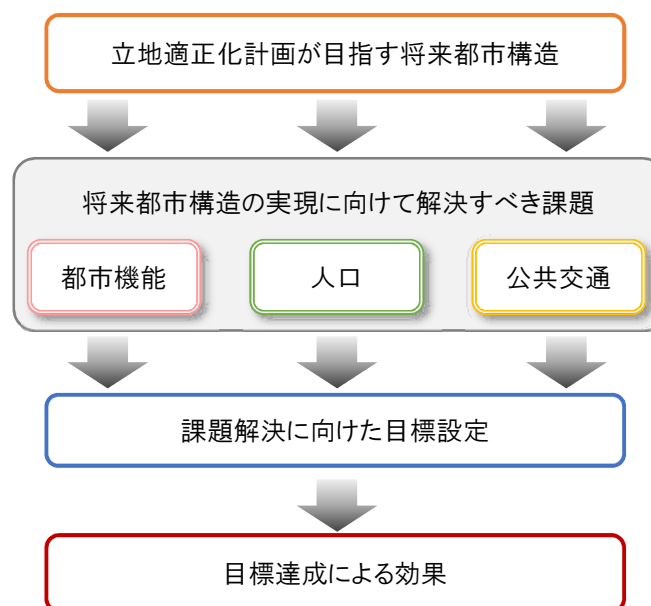
#### (1)立地適正化計画の目的

本市では、現在に至るまでの人口増加やモータリゼーションの進展等を背景に市街地が拡大してきており、拡大した市街地のままで今後人口が減少すれば、身近な商業や医療などの都市機能を維持することが難しくなり、安心して暮らせる居住環境が損なわれることが想定されます。将来にわたる人口減少、少子高齢化の進展が見込まれている中、これらの課題を解決し持続可能な都市構造を構築するため、公共交通の充実を図りながら生活利便性を維持し、現在の暮らしやすさ、経済活力を守るために本計画を作成します。

#### (2)立地適正化計画の効果

本計画において定める都市機能誘導区域内の一定規模以上の都市機能を維持・確保し、公共交通機能や生活利便性の高い拠点の居住機能を維持することで、周辺の都市機能の維持につながり、現在の生活利便性が郊外部においても確保されることが期待できます。

徒歩などにより暮らせる生活圏を形成することは、元気な高齢者の増加を促し、社会保障費の抑制や健康寿命の延伸の効果が期待できます。また、健康に支えられた生活は、地域コミュニティの維持・活性化へ寄与することが見込まれ、子育てしやすい環境づくりにもつながることが期待されます。さらに元気な高齢者の増加や子育てしやすい環境は、高齢者や女性の更なる社会参画を促し労働人口の確保にもつながり、連携中枢都市である本市のものづくり力を将来にわたって維持していくことが期待できます。





### 3.3 まちづくりの方向性

立地適正化計画が目指すまちづくりの方向性は、上位計画である『姫路市総合計画』や『姫路市都市計画マスタープラン』で定められた将来都市像・都市構造と、『姫路市総合交通計画』の交通軸、『播磨圏域連携中枢都市圏ビジョン』における高次都市機能の連携や、圏域全体の生活関連機能サービスの向上に向けた方向性を踏まえた内容とします。

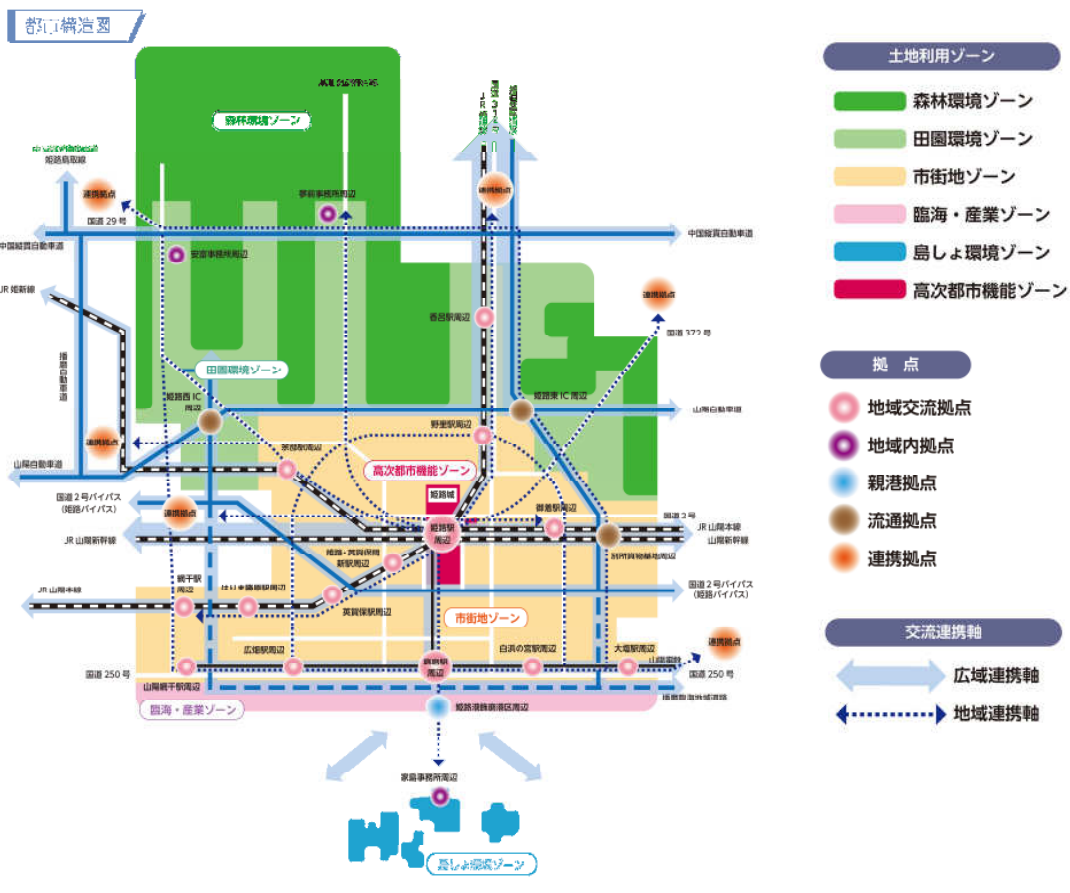
#### (1) 姫路市総合計画「ふるさと・ひめじプラン 2030」基本構想

##### ① 目指す都市像

世界文化遺産・姫路城をはじめ、豊かな歴史文化や産業、自然環境に恵まれたふるさと姫路を舞台に、多様な人が、互いの命・暮らしをたいせつに想い、支え合って、力強く輝く。播磨の交流拠点都市としての特長を活かし、まちとまちの連携、ヒト、モノ、情報の活発な交流を通じて、世界に誇れるまちの魅力やにぎわいを創出する、持続可能で生涯安心して暮らすことのできる都市を目指す。

##### ② 都市構造

人口が減少する中、持続可能な都市を目指すため、前総合計画において都市づくりの方向性を転換し、地域資源や地域特性を活用しつつ、都市機能を分担し相互補完することができる「多核連携型都市構造」の構築を進めます。



出典 姫路市総合計画「ふるさと・ひめじプラン 2030」



(2) 姫路市都市計画マスタープラン

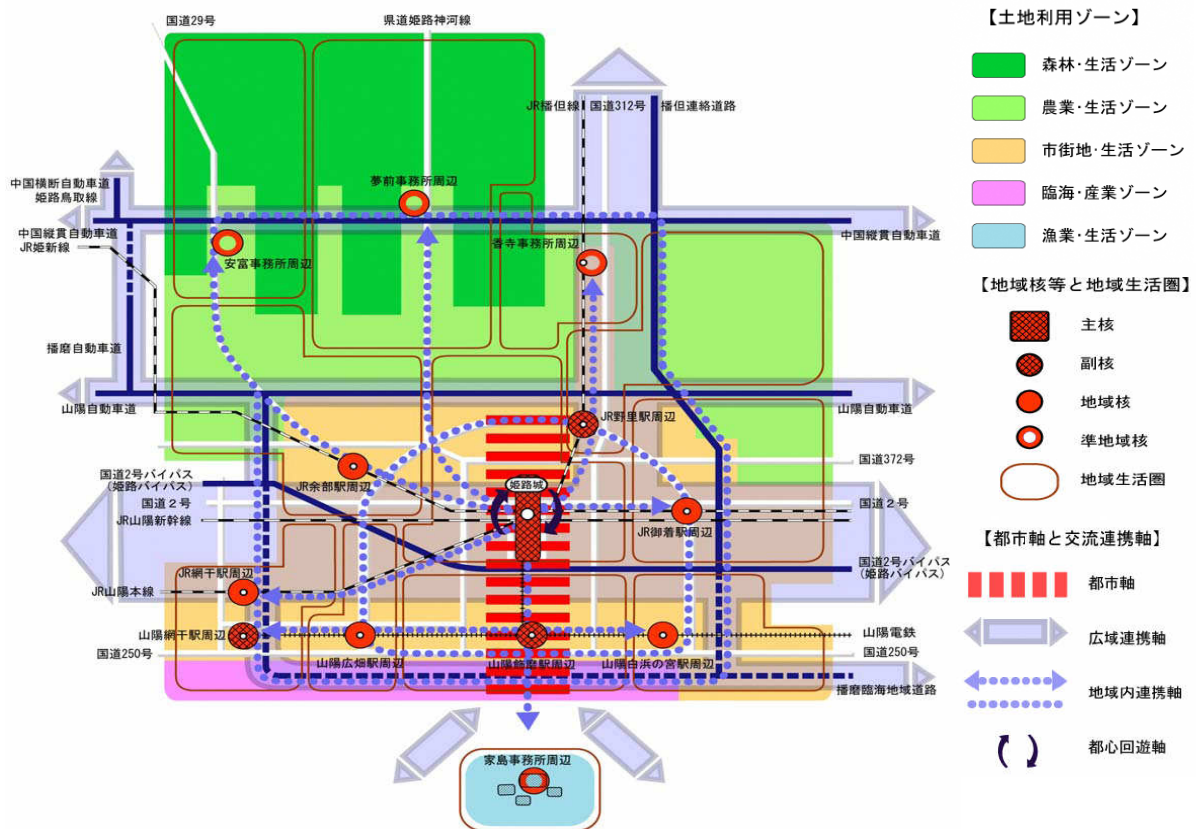
① 基本方針

1) 少子化対策を推進するとともに、市外からの人口流入及び定住化を積極的に推進し、目標人口として、平成42年の人口をおおむね50万人として設定します。

2) 持続可能な都市を目指すため、

- ・ 地域特性に応じた土地利用を促進する「土地利用ゾーン」
- ・ 住みよい生活圏の形成と高次都市機能が集積する都心部の充実を図る「地域核等と地域生活圏」
- ・ 各地域の交流連携を促進する「都市軸と交流連携軸」

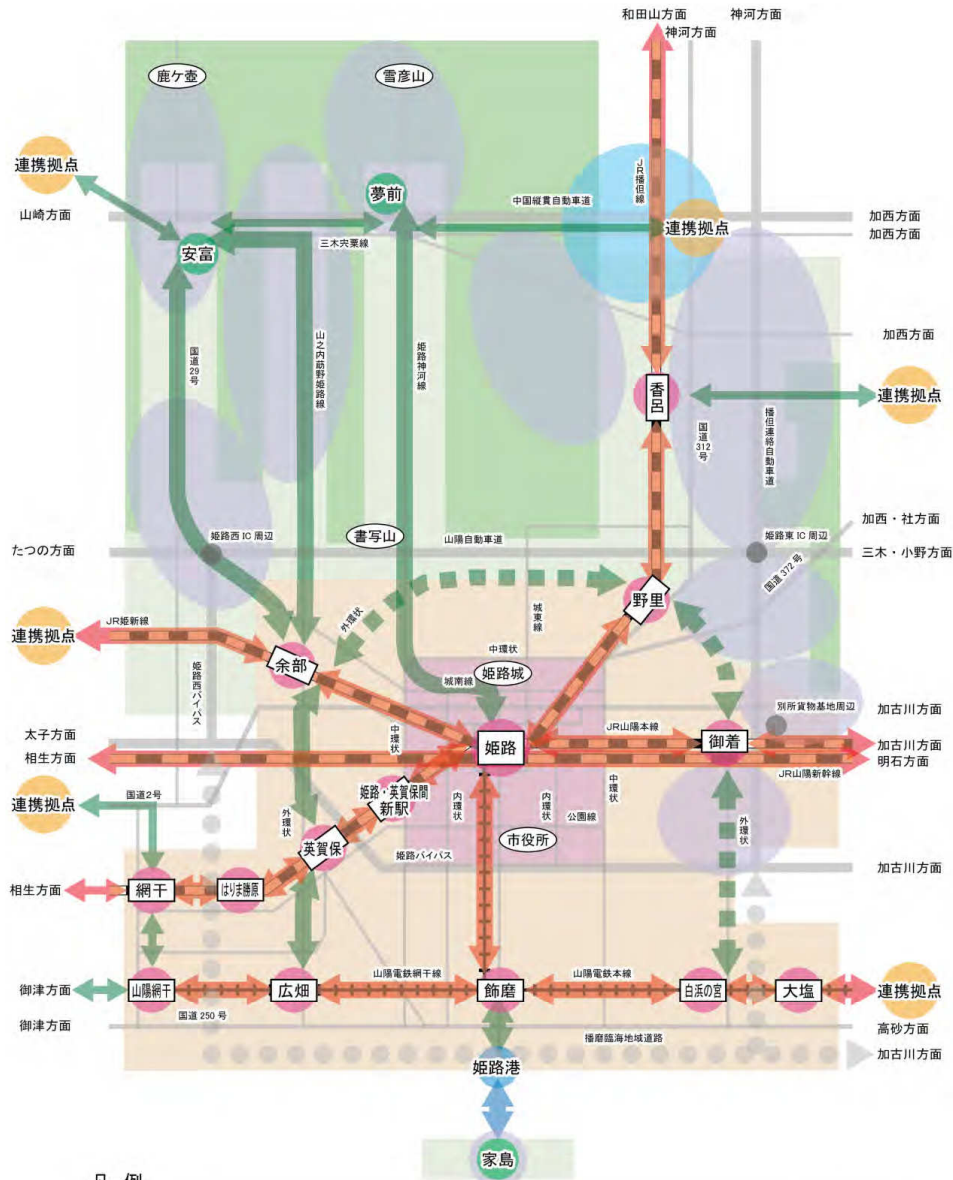
の3つの要素を設定し、地域資源や地域特性を活用しつつ、都市機能を分担し相互補完することができる「多核連携型都市構造」の構築を目標とする。



出典 姫路市都市計画マスタープラン

(3) 姫路市総合交通計画

にぎわいあふれる都心と魅力ある地域の交流連携を支える交通体系の構築を基本理念とし、骨格となる公共交通ネットワークは、定時性・速達性に優れた鉄道と、運行ルートの柔軟性に富んだバスの双方の利点を活かし、これらを有機的に結びつけることで既存の公共交通ネットワークが持っている輸送力を十分に活用し、市外との広域移動、市内移動の双方を支援することを目指します。



凡例

<地域区分>	<主要拠点 (交通結节点周辺)>	<骨格交通軸>
都心・中心市街地	地域交流拠点	鉄道
市街地	地域内拠点	バス
郊外部	親港拠点	航路
	流通拠点	コミュニティバス等の 地域公共交通
	連携拠点	広域連携公共交通

出典 姫路市総合交通計画

## (4) 播磨圏域連携中枢都市圏ビジョン

本市は、播磨圏域の連携中枢都市です。その役割を以下のとおり整理します。

## ① 圏域全体の経済成長のけん引

## ○ 「播磨圏域経済成長戦略」の推進

- ・ 圏域内の企業、大学、研究機関、金融機関及び地方公共団体等で構成する播磨圏域成長戦略会議を開催し、圏域の経済成長戦略のフォローアップを行い、圏域全体の経済成長をけん引します。

## ② 高次都市機能の集積

## ○ 高度な医療サービスの提供

- ・ 播磨圏域における、三次救急など高度な医療体制の一層の充実に取組みます。

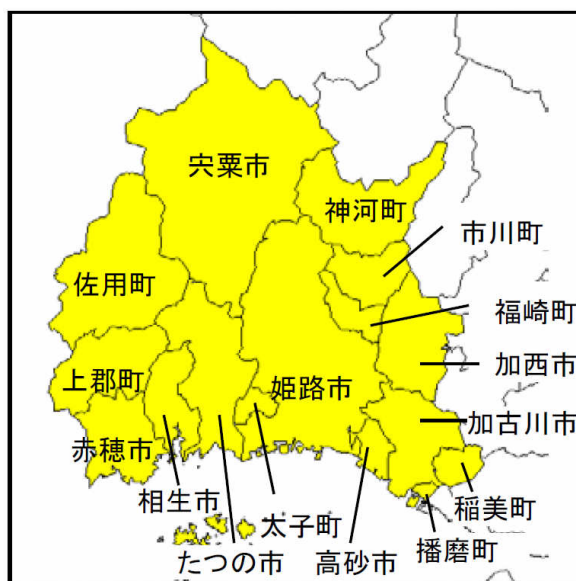
## ○ 播磨の玄関口・JR 姫路駅前の整備とネットワークづくり

- ・ 播磨圏域の連携中枢都市にふさわしい都心づくりに向けて、JR 姫路駅周辺の整備を進めるとともに、JR 姫路駅がグランドツーリズムやMICEなどの観光客等の送客や、播磨の地場製品のPRなど播磨圏域の広域連携の拠点となるよう、ネットワークづくりを進めます。

## ③ 圏域全体の生活関連機能サービスの向上

## ○ 地域公共交通

- ・ 各市町をまたぐバス路線網の可能性調査などを行い、路線バス又はコミュニティバス路線を構築します。
- ・ JR 姫路駅を起点として圏域の内外を繋ぐ JR 姫新線・播但線の活性化に向け、沿線各市町の協議会によるホームページを充実し、イベント等の情報を発信していくことで、乗降客数の増加を図ります。



(参考) 播磨連携中枢都市圏域図

出典 播磨圏域連携中枢都市圏ビジョン

## 3.4 目指すべき都市構造

立地適正化計画が目指す都市構造は、「多核連携型」を基本とし、上位計画との整合性や目指すべきまちづくりの方向性等を見据えながら、下記の方針に基づき、各誘導区域を設定します。

## 方針 1

## 生活利便性の優れた都市環境につながるまちづくり

鉄道駅周辺等に人口や都市機能施設が集積し、生活利便性の優れた「拠点」を形成することにより、快適で住みよい生活圏を構築するとともに、活力ある都心部を形成します。

## 方針 2

## ものづくり力の維持・強化につながるまちづくり

都市機能の維持・確保を図ることで将来における生産年齢人口の減少を抑えるとともに、元気な高齢者の増加や子育て環境の充実等を図り、労働人口を確保することでものづくり力を維持・強化します。

## 方針 3

## 交通利便性に優れた公共交通の維持・強化につながるまちづくり

「拠点」を「公共交通」で連携させ、公共交通軸を形成することで公共交通の充実・強化を図り、市民生活における交通利便性を確保します。

