

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	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	10 人や国の不平等をなくそう 国内及び各国家間の不平等を是正する	14 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
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	7 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	11 住み続けられるまちづくりを 包摂的で安全かつ強靭(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	15 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
3 すべての人に健康と福祉を あらゆる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	8 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	12 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	16 平和と公正をすべての人に 持続可能な開発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に説明責任のある包摂的な制度を構築する
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	9 産業と技術革新の基盤をつくろう 強靭(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的促進及びイノベーションの推進を図る	13 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	17 パートナーシップで目標を達成しよう 持続可能な開発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する
5 ジェンダー平等を実現しよう ジェンダー平等を達成し、すべての女性及び女児のエンパワーメントを行う			

出典:外務省ホームページ
(<https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/sdgs/about/index.html>)



歩ける



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年代から車社会化が進み、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

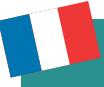
舗装はアスファルトのままで、ハード整備は行わず、実験を行いました。

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

自転車で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(ウォーカブルの推進)



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

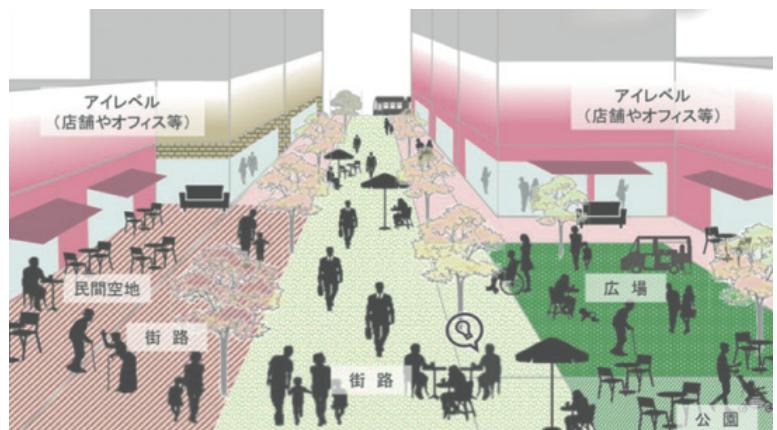
ウォーカブルなまちなかの形成

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月にウォーカ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、ウォーカブルなまちづくりを推進する「ウォーカブル推進都市」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カブルな空間に変化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)
「まちなかウォーカ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

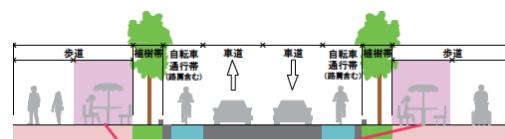


道路とは、
人々の多様なニーズへの対応



✓ 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。



出典：国土交通省
「利用者利便推進道路制度(ほこみち)」

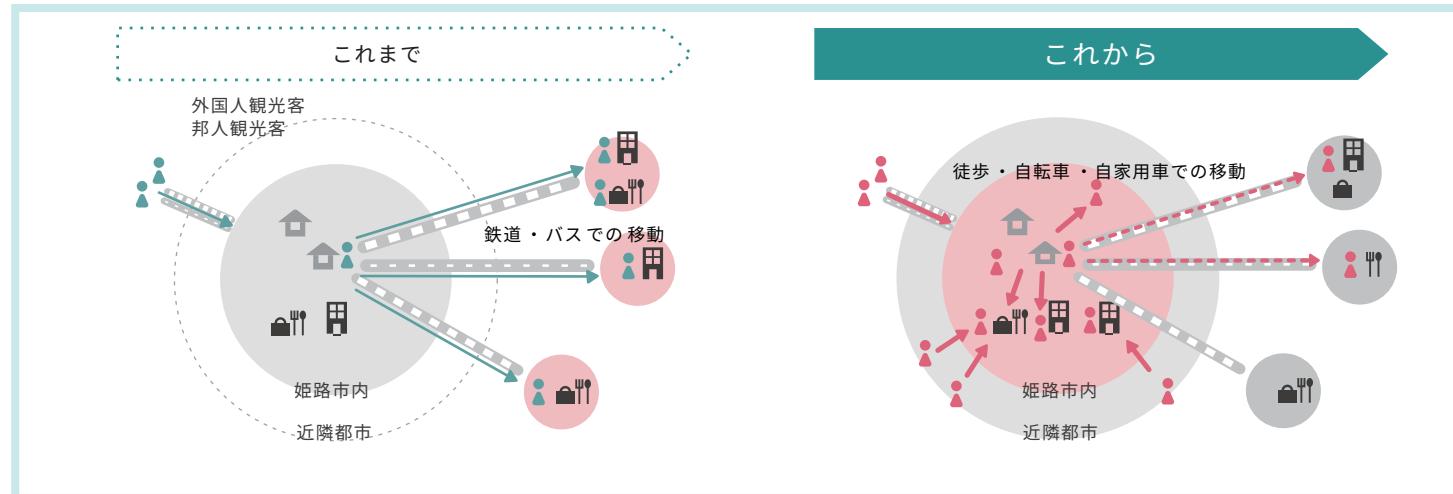
2-1. 背景

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、ウォーカ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」

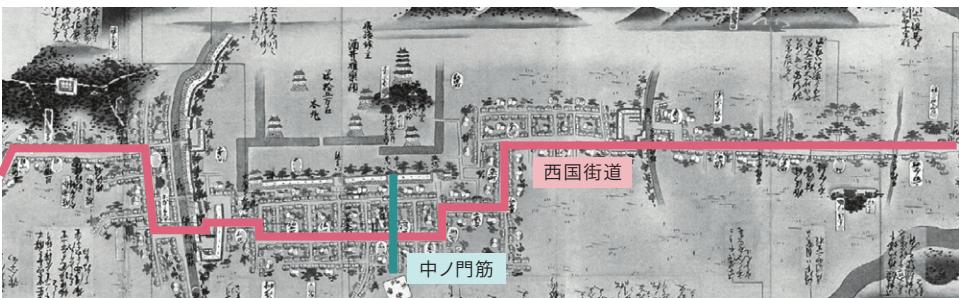
姫路の街道には江戸時代の大名や一般庶民の往来があり、人通りが多く、歴史的にみても「道」には昔から市民の生活やにぎわいが沿道に広がっていました。



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

西国街道

野里街道

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。

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一物語のある道ー」
図:『行程記』山口県文書館宝暦末期(1760年頃)

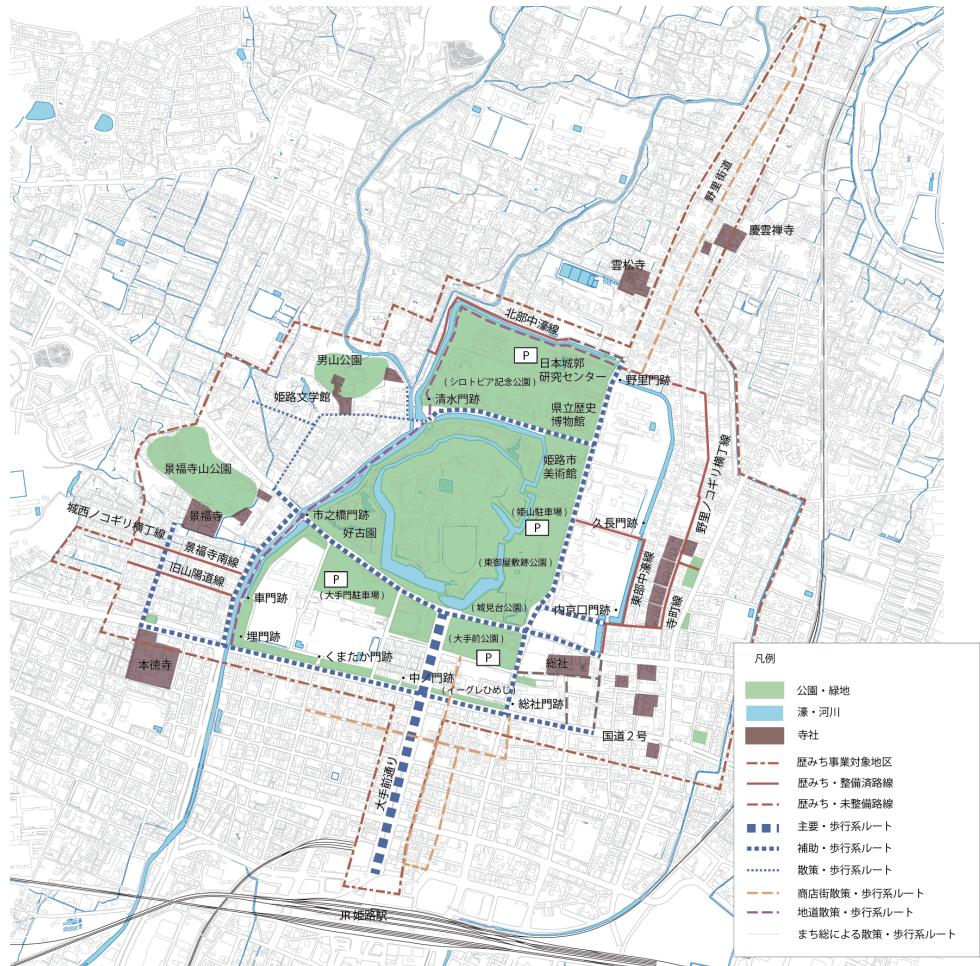
※行程記とは、宝暦末期(1760年)に描かれた、参勤交代の際に各地の様子を知つてもらい旅を楽しませるために作成されたもの。
参考:姫路城下うちまちものがたり／姫路まちなかあるき 野里地区／旅人気分で歴史散歩 播磨古道

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・文化的な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、市民の皆さんに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

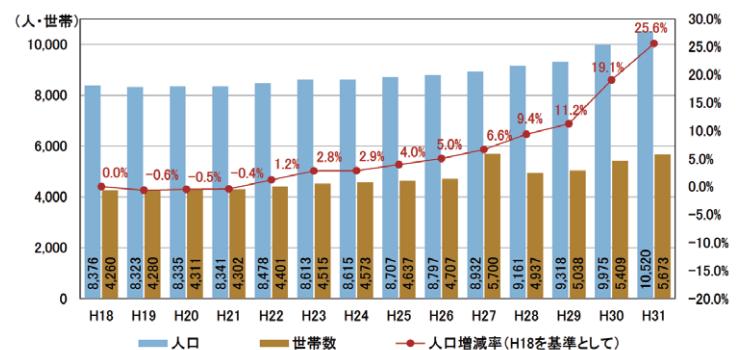
まちなか居住が進んでいる一方で、歩行者通行が減ってきています

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

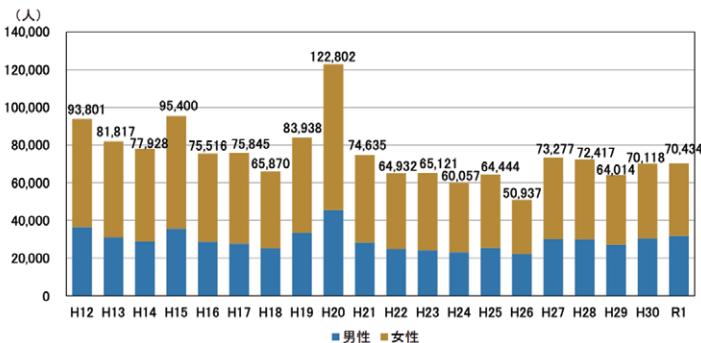
歩行者・自転車

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>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>関連する行政計画</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市計画マスターplan 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>健康増進 (社会保障費の削減)</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>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>温室効果ガスの削減</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>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



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



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



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



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つとなることが期待されます



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



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



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



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 |
| 情感的な要素 | 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カ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

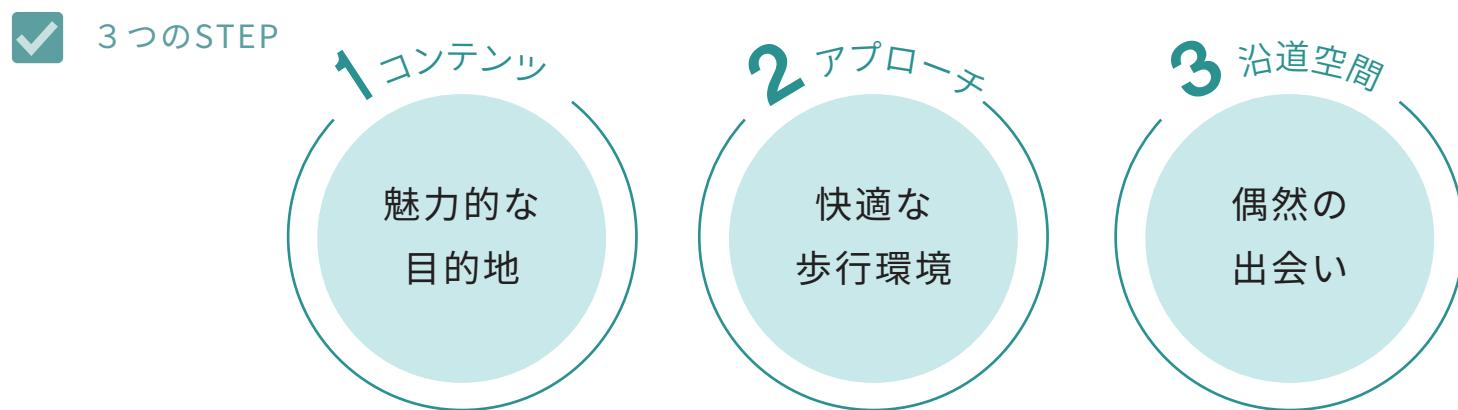
ウォーカブルな環境の目標：居心地が良く歩きたくなるまちなか

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に豊かなまちなかが実現できます。



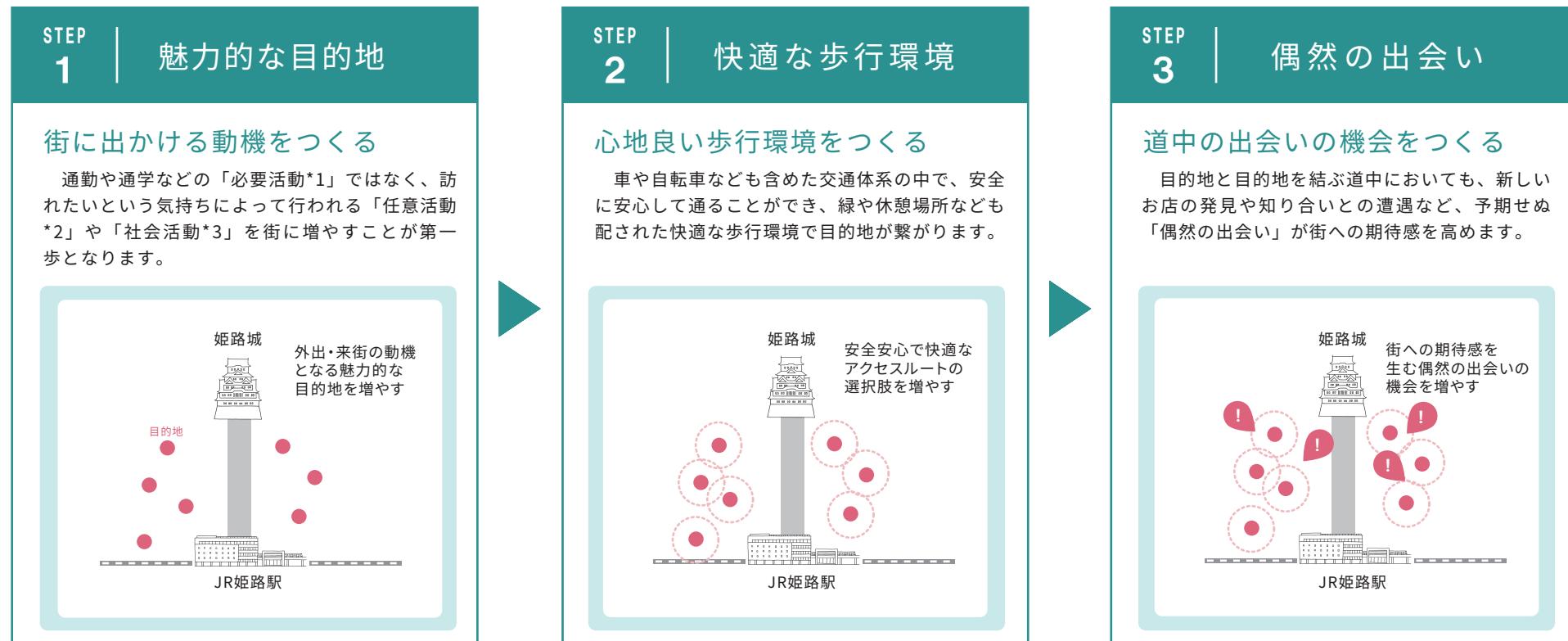
注)都市の街路や地区に多様性を生み出すには、以下の4つの条件が欠かせないとした。

- 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い気持ちがあり、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目指すべきまちの姿が明確になります

Walkable is Walkable is not

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。

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

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

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

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

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、街区の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るため、連携して事業に取組んでいきます。

都市に関する計画は様々ありますが、その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し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されれば、健康的な体が育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。

