



姫路市大手前通りにおけるストリートマネジメント の現状と展望 : 民間マネジメント主体が経営する沿 道店舗「KOGANE」に注目して

壽賀, 菜々葉
太田, 尚孝

(Citation)

兵庫地理, 68:113-125

(Issue Date)

2023

(Resource Type)

journal article

(Version)

Version of Record

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/0100482460>



姫路市大手前通りにおけるストリートマネジメントの現状と展望

—民間マネジメント主体が経営する沿道店舗「KOGANE」に注目して—

壽賀 菜々葉・太田 尚孝

I. はじめに

1) 研究の背景

近年、世界各国で都市の魅力を創出するために街路空間の利活用を目指す動きがみられる。日本においても、人口減少や少子高齢化が進み、空き家の増加や商店街のシャッター街化などによる地域の活力低下が懸念される中、都市の魅力を向上させ、居心地がよくまちなかに賑わいを創出するような「ウォーカブルなまち」が都市の大小を問わず共通して求められている。さらに、新型コロナウイルス感染症の拡大により、感染防止に配慮しながら人と社会とのつながりを求めていくには、屋外公共空間の利活用が重要であると考えられ、街路空間への注目度は高まっている。制度的にも、「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律(令和2年法律第43号)(2020年9月7日施行)」により、市町村がまちなかでの交流・滞在空間の創出に向けた官民連携の取り組みを都市再生整備計画に位置付けることが可能となった。これにより、規制緩和や支援制度がより積極的に活用できるようになり、徐々に民間事業者が主体となるストリートマネジメント(ここでは、ストリートの空間整備・管理運営・調整連携・空間の利活用を含めたこれに関わる公民の組織や団体が連携して総合的にマネジメントすることをストリートマネジメントと定義する)も行われてきている。

しかし、街路空間での活動の数は増加している一方で、特に地方都市でのストリートマネジメントでは、民間のマネジメント主体が質・量とも不十分であることや、社会実験を行うにしてもそれ自体がイベント化してしまい、イベント時しか人が集まらないこと、などが課題として想定される。

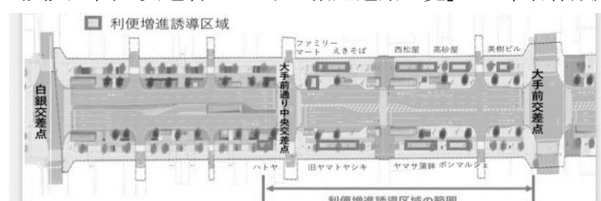
この中で、兵庫県姫路市は、他の地方都市と比較してもかなり早い平成28年から、JR姫路駅から姫

路城に至る約800mの大手前通りにて、道路の再整備による歩行空間の確保を行い、さらに令和3年2月には全国で初めて歩行者利便増進道路(通称:ほこみち)に指定されるなど、「人々が集い、にぎわい、交流するまちづくり」を目指して公民一体となったストリートマネジメントを試みている(第1表)(第1図)。もっとも、姫路市の大手前通りが地方都市のモデルケースとなりうるにしても、その現状や今後の展望などを具体的に明らかにする必要がある。

第1表 ほこみち1号指定道路一覧

道路管理者	路線名	指定日
大阪市	国道25号(御堂筋)	R3.2.12
神戸市	市道三宮中央通り線	R3.2.12
姫路市	市道幹第1号線(大手前通り)	R3.2.12
岡山市	市道駅前町6号線・市道表町4号線・市道表町8号線	R3.3.4
長野県	国道141号・県道79号小諸上田線	R3.3.25
甲府市	市道156号春日深線	R3.3.25
松本市	市道1059号線・市道2024号線・市道2805号線・市道1095号線・市道2517号線・市道2518号線・市道2279号線	R3.3.31
宇部市	市道常盤通り宇部新川駅線・市道宇部新川恩田線・市道小串通り線	R3.4.1

(出典:国土交通省「ほこみち指定道路一覧」より筆者作成)



第1図 大手前通りにおける利便増進誘導区域

(出典:姫路市HPより引用)

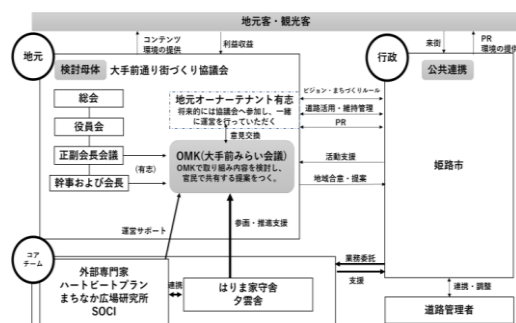
2) 既往研究のレビュー

野原ら(2016)は、地方都市の3事例を用いて、地方中心市街地のストリートデザインの展開プロセスには、(1)導入段階での街路事業の沿道マネジメントへの契機の橋渡しとみち空間連動のための仕組みの導入、(2)空間ビジョンの共有段階における相当数に

以上のように、ストリートマネジメントのプロセスに関する研究、都心部を対象とした研究は多くあるが、姫路市を含めた地方都市を対象として利用実態を示した研究はあまり見られなかった。また、道路占用についても社会実験時の課題を検討した研究は見られたが、姫路市でみられる日常的に設置されたファニチャーの利用実態に関する調査・研究や、民間のマネジメント主体が沿道の店舗を経営しながら活動をしている事例への関心は乏しい。

そこで本研究では、兵庫県姫路市大手前通りを事例に、官民連携のストリートマネジメントの現状 d

第二に、ストリートマネジメントの仕組みが公募占有に切り替わったことである。姫路市は、大手前通りにおける利便増進誘導区域に関して占有者を公募し、2022年5月に占用予定者は大手前通り街づくり協議会に決定した（第2図）。これにより、民間が主体となってウォークアブルなまちづくりへの活動が本格化し、ストリートファニチャーを常設するなど、より多様かつ長期的な事業となった。



(出典：公共R不動産HPより筆者作成)

第2章では、ストリートマネジメントの上位計画
ともいえる、姫路市のウォークブルなまちづくりの

現状を文献調査及び、姫路市へのヒアリング調査から明らかにする。

第3章では、大手前通りに着目し、道路占有事業者(民間のマネジメント主体)へのヒアリング調査と利用実態とアクティビティの特徴を分析するためアクティビティ調査を行う。

第4章では、マネジメント主体が経営する沿道店舗(飲食店 KOGANE)にてアンケート調査を行い、来客者や店舗スタッフの意識や期待を明らかにする。

第5章では、第3章の利用実態分析と第4章の店舗経営にかかわる調査を踏まえて、姫路市のストリートマネジメントの現状と展望を示す。

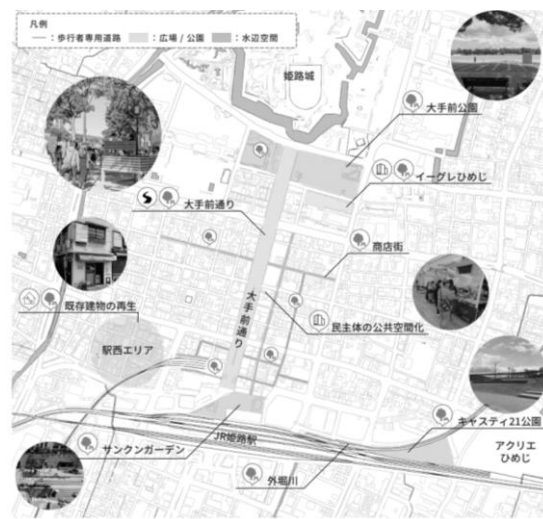
Ⅱ. 姫路市のウォーカブルなまちづくりの現状

1) 姫路市ウォーカブルなまちづくりの経緯

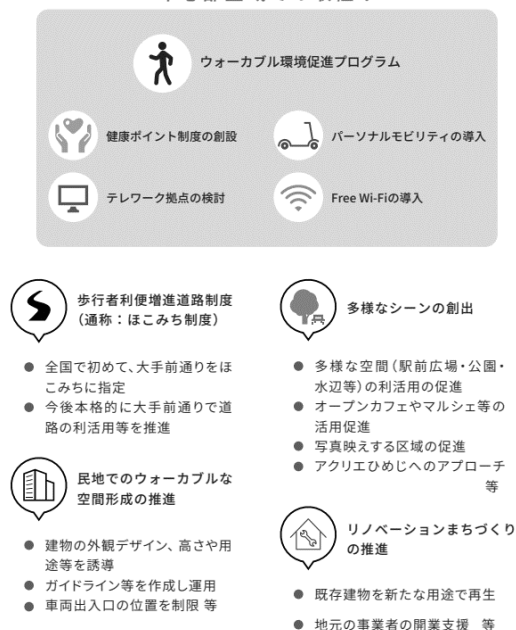
昭和63年、JR山陽本線等姫路駅付近連続立体交差事業を核とした姫路駅周辺土地地区画整理事業、関連道路事業からなる姫路駅周辺の総合整備事業についての基本構想が策定された。しかし、事業が長期化したため、バブル経済の崩壊や人口減少など社会・経済状況の変化に対応が求められた。平成19年、姫路市は駅前広場都市計画変更素案を公表したが、交通機能が最優先になっているとして地元の複数団体から代替案が提示された。これを受け、権利関係者・関係行政機関で構成した「姫路駅北駅前広場整備推進会議」を立ち上げた。また、会議と並行して開催された市民フォーラムにおいて、トランジットモール化の提案を受けたことから、構想策定時の自動車交通を優先とした整備から公共交通や人を優先した整備にシフトされた。姫路駅を中心とした環状道路網を整備することにより、平成27年、トランジットモール化を実現した。平成28年度より、大手前通り再整備事業が開始し、歩行者の空間と自転車の空間の区分やウッドデッキ・ベンチ等休息空間の整備などが行われた。令和元年、大手前通りの再整備が完成し、社会実験等が行われるようになった。令和2年、「街に選択多様性をつくり、豊かな生活シーンを生む」ことを目的として、姫路市ウォーカブル推進計画が策定された。

姫路市ウォーカブル推進計画は、公共空間利活用

の仕組みやリノベーションまちづくりなどウォーカブルな環境づくりに資するさまざまな取り組みを進めていくために策定された。ウォーカブルな環境を作るために、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、街区単位で自動車通行の時間規制や歩行者専用化を行う「交通制御」をバランス良く取り入れた仕組みづくりや様々な取り組み(第3図)が実施されている。



中心部全域での取り組み



第3図 ウォーカブル推進計画の中心市街地の取り組み

(出典: 姫路市ウォーカブル推進計画より引用)

2) 大手前通りでの社会実験

ウォーカブル推進計画に基づいて行われている大手前通りのほこみち制度を利用した取り組みは、下表の通りである(第2表)。この中で、ミチミチと呼

第2 ほこみち制度活用の流れ

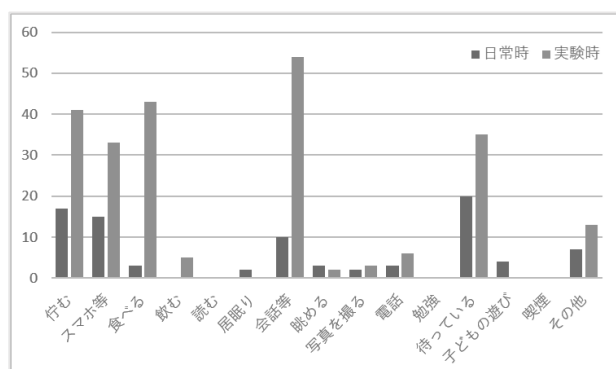
時期	内容
平成27年3月	公共交通機関と歩行者の通行のみに制限
平成28年3月	大手前通り再整備工事開始
令和元年11月	社会実験①マルシェの開催
令和2年3月	大手前通り再整備工事完成
令和2年12月～	社会実験②滞留施設の設置
令和3年2月	歩行者利便増進道路への指定
令和4年1月	利便増進誘導区域の指定
令和4年1月末～	占用予定者の公募開始
令和4年4月	占用予定者の決定
令和4年7月～	ほこみち制度の活用開始

(出典:国土交通省「官民連携まちづくりによるウォークアブル空間の形成に関する事例集」より筆者作成)

ばれる社会実験の概要を以下に示す。

a. 社会実験①: ミチミチ 2019

令和元年11月の1ヶ月間、姫路の飲食店や雑貨ショップ等の出店によるマルシェやイベントを開催した。この効果として、実際には沿道店舗の売り上げ向上に留まり、期待された沿道内店舗の売り上げは向上することができなかった。さらに、期間中は、イベントとして人が集まるものの、日常的な場面での大手前通りの利用率が少ないことが判明した。また、日常時と実験時のアクティビティ数を比較すると、特に平日において、飲食と会話が大幅に増加しており、コンテンツが有効であるという結果が示された(第4図)。



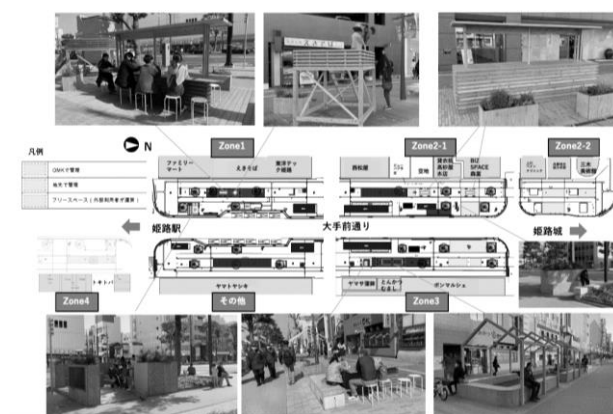
第4図 アクティビティ種数総計(平日)

(出典:姫路市「令和1年度大手前通り活用チャレンジ」より筆者作成)

b. 社会実験②: ミチミチ 2020

令和2年12月から令和4年1月に、滞留行動誘発のための滞留施設や休息施設を設置した(第5図)。

社会実験②では、社会実験①の成果を踏まえ、段階的に人がいる状況をつくることで、通りが憩いやすかつろぎの場として日常的に利用されることを目指す取り組みとした。結果として実施前に比べアクティビティの総数が増加し、実施中の休日は待ち合わせに使われるような認知を獲得し、居場所として認知され始めた。また、グループ利用が多く見られ、コミュニケーションの風景も発生した。滞留時間は、休日・平日ともに実験中では総滞在時間が約2.4倍増加し、滞留空間を設けることで人々の居場所として利用されたことが明らかとなった。



第5図 社会実験実施エリアと設置物

(出典:姫路市「令和2年度大手前通り魅力向上推進事業報告書

【概要】」より引用)

3) 姫路市へのヒアリング調査

a. ヒアリング調査概要及び目的

姫路市のウォークアブル推進計画に関する取り組みとその効果についてや、占用事業などが開始する中で今後民間事業者に期待することなどを明らかにするため、令和4年10月26日に姫路市都市計画課へヒアリング調査を行った。

3-2) ヒアリング調査結果

姫路市では、ウォークアブル推進計画に基づき社会実験やリノベーションスクールを開催しており、その効果としてまちづくりに携わりたいという民間事業者の方が増加している。また、課題として手続きの煩雑さが挙げられており、道路の使い方の周知も重要であると分かった。その一方で、姫路では昔から、沿道に屋台が並ぶゆかたまつりが行われており、

道路を使うことに違和感がないので、比較的ウォーカブル推進計画での取り組みに抵抗があまりなく、「街に選択多様性をつくり、豊かな生活シーンを生む」という目的に近づいていると思われた。これ以外にも、ヒアリング調査結果からは以下表のように、街路空間に関する取り組みの現状・課題・展望が整理できた(第3表)。

第3表 姫路市へのヒアリング調査結果

ウォーカブル推進計画の社会実験について	
現状	・社会実験やリノベーションスクールの開催を実施。 ・社会実験ミチマチでのアンケート調査によると出店店舗売り上げが期待以上であり、次回以降の参加も積極的な意見があった(来街者の満足度も高かったため、目標に近づいていると感じる)。
課題	・道路の使い方が周知されていないこと。
展望	・道路でも、多様な使い方や、様々な来街者などによる等「多様性」が魅力的なまちに繋がると思う。
民間事業者の取り組みの実態	
現状	・ウォーカブル推進計画の取り組みによって、積極的にまちづくりに関わりたいと思う人は増加した(リノベーションスクール生さんが多い)。
課題	・手続きが煩雑であること。
展望	・道路空間が人に使われていることが大切であり、前向きな民間事業者の方々にきれいに使ってほしい。

(出典：ヒアリング調査に基づく)

Ⅲ. 大手前通りの利用状況

1) ストリート空間としての大手前通りの特徴

大手前通りは、全長 800m、道路幅 50mのうち、左右に約 16mの歩道がある(第6図)。

○横断面図



第6図 大手前通り横断面図

(出典：国土交通省「ほこみちのとりくみ」より引用)

2020年3月に完了した再整備では、ウッドデッキやベンチを設置している。ほこみちで活用できるスペースは9カ所あり、レンタルスペース「トキトバ」やヤマサ蒲鉾大手前店、クラフトビール専門店「KOGANE」前などに飲食や休憩ができるいすやテーブルが置かれた(第7図)。キッチンカーの出店や地元商店街と連携したイベントも計画されている。



第7図 再整備後の大手前通りの様子

(出典：2022年7月筆者撮影)

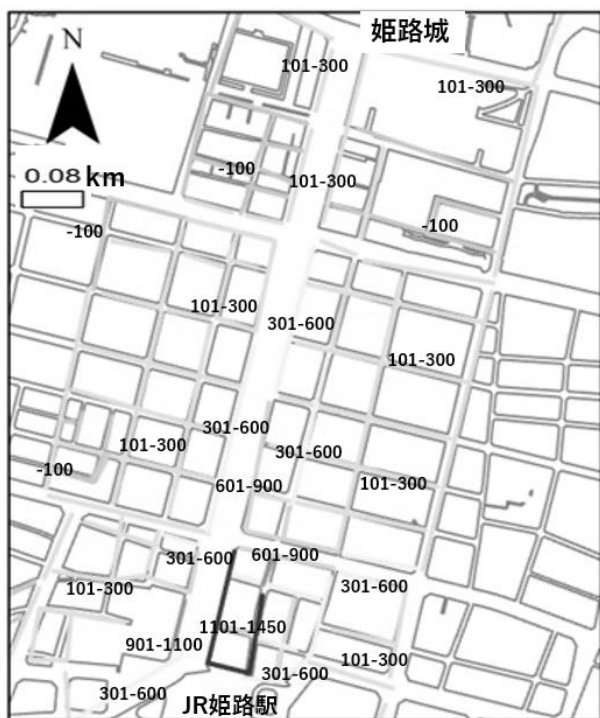
大手前通りについて、道路と密接に関係していると考えられる沿道の1階店舗を図示した(第8図)。姫路駅付近(南側)にはデパートや銀行などの大型店舗の立地が多く、姫路城側(北側)は飲食店や雑貨屋などの小規模店舗の立地が多いといえる。



第8図 大手前通り1階店舗の状況

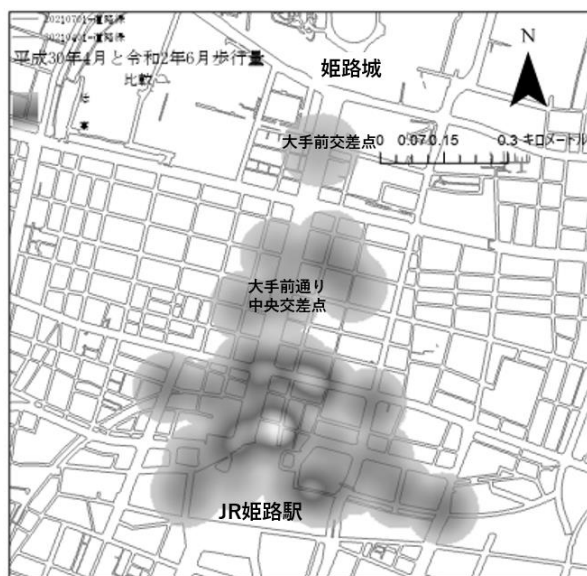
(出典：2021年5月現地調査より筆者作成)

これを路線価と関連付けると、特に比較的路線価の低い姫路城に近い西側に飲食店が多いことが分かる(第9図)。なお、中心市街地の通行量をコロナ前とコロナ禍で比較するとコロナウイルス感染症の影響による施設の入込客数の減少に伴い、大手前通りの南北の移動の減少が見られ、コロナ禍のJR姫路駅付近での回遊性が課題となっている(第10図)。



第9図 姫路市中心市街地の路線価 MAP

(出典：国税庁財産評価基準書より筆者作成)



第10図 大手前通り通行量比較(H30.4とR2.6)

(出典：姫路市「令和2年度中心市街地通行量調査結果」から作成)

以上から、大手前通り北側(姫路城側)の回遊性が低いという課題があることやほこみちの占用エリアも同様の区域にあるため、大手前通り中央交差点から大手前交差点にかけての西側に着目し、調査を行う。

2) 道路占有事業者へのヒアリング調査

a. ヒアリング調査概要及び目的

社会実験や道路占用に対しての考えを、令和4年6月28日にはりま家守舎代表取締役A氏にヒアリング調査を行った。

b. ヒアリング調査結果

ヒアリング調査結果からは以下表のように、姫路市への想いや大手前通りに関する取り組みの現状・課題・展望が整理できた(第4表)。つまり、大手前通りへの参画は、「元々姫路が面白くないと思っていたので、自分で変えられるところは変えたい」という想いがあって取り組んでいた。また、社会実験を通して、大手前通り全体の活性化を考えていたからこそ、点(店舗)に目を向け、沿道店舗の1店舗である「クラフトビール専門店 KOGANE」を運営するようになったことが分かった。

第4表 道路占有事業者ヒアリング調査結果

姫路市の魅力について	
現状	・姫路市は「挑戦に寛容なまち」で、魅力の一つ。
課題	・その土地「らしさ」というのは、相対評価であると思うので、客観的なイメージが重要である。つまり、客観的なイメージ＝姫路らしさなのではないか。
展望	・シビックプライド(都市に対する市民の誇り)が上がったら良いと思う。
大手前通りでの取り組みの現状と課題	
現状	・社会実験ミチミチから道路占用事業へ移行。 ・滞留できていないのは、リビングの要素がないからだと思い、テーブルや椅子を置くだけではなく、空間的に余白を設けることが大切だと考えている。
課題	・多様性のある空間ではないこと。 ・前年度(2021年)までは大手前通り全体を考えていたが、全体の活性化を考えていたからこそ、一つ一つの点が重要だと考えるようになり、点の一つとして「KOGANE」を輝かせたいと考えている。
展望	・占用することで稼げる仕組みを作ること(KOGANEで得た利益の一部を大手前通りに再投資して、より良いまちになっていければ良い)。

(出典：ヒアリング調査に基づく)

3) アクティビティ調査

a. アクティビティ調査概要及び基礎データ

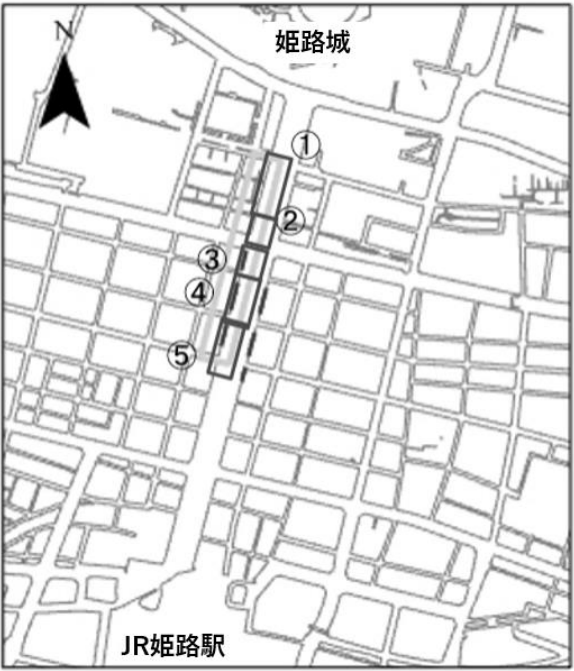
アクティビティ調査の方法としてはまず、占用開始前である2022年7月28日(平日)及び同年7月30日(休日)の2回調査を行った。そして、占用開始後、同年9月11日(休日)及び同年9月13日(平日)に調査をし、占用前後の計4回現地観察調査を実施した。

調査条件は以下の通りである(第5表)。アクティビティ調査は、調査者が決めたルートに沿って歩き、視界に入った利用者情報(年代、姿勢)及び活動を記録した。それぞれ、11時から19時まで1時間ごとにルートを歩き調査した。1回ごとに15分かかるため、11時丁度ではなく11時ごろとなっている。調査範囲・エリア分けは以下図に示した(第11図)。

第5表 調査日程及び前提条件

占用開始前	天候	7/28(木)	曇り	最高気温: 36.8℃	最低気温: 26.7℃
	気温	7/30(土)	曇り	最高気温: 34.6℃	最低気温: 28.0℃
	計測	11時-19時の各時間15分間×1回(9回:計135分)			
占用開始後	天候	9/11(日)	晴れ	最高気温: 33.1℃	最低気温: 25.6℃
	気温	9/13(水)	晴れ	最高気温: 34.6℃	最低気温: 28.0℃
	計測	11時-19時の各時間15分間×1回(9回:計135分)			

(出典: 2022年7月・9月の現地調査に基づく)



第11図 調査範囲及びエリア分け

(出典: 姫路市HP及びヒアリング調査に基づき筆者作成)

b. アクティビティの傾向と分布

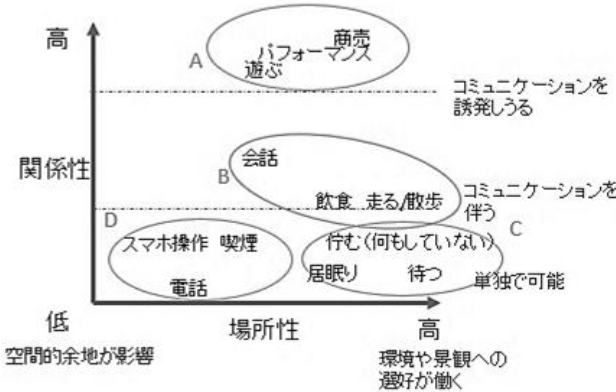
本稿では、アクティビティを観測した活動種類を特性に応じて分類する。加えて、どの分類のアクティビティ量が顕著だったかにより利用状況を示す。分類は、高橋ら(2019)の論文を参考とし、場所性(各アクティビティへの空間と環境、景観影響度)と関係性(コミュニケーションの発生可能性)の2点を考慮する(表-6)。その上で、A~Dで分類を行い、アクテ

ィビティを図示した(第12図)。分類Dは通行者と接触の心配が無いなど、空間に余地があれば発生しうるため、4分類のうち特にA~Cに着目する。

第6表 分類分け

分類A	関係性が高く、他者同士のコミュニケーションを誘発する可能性が高い
分類B	主に知人とのコミュニケーションを伴う
分類C	任意活動(屋外の物的条件に大きく左右され、条件が最適なとき自然に発生する活動)で、場所性の高いアクティビティで単独でも楽しめる
分類D	上記以外のアクティビティで空間の余地があれば発生しうる

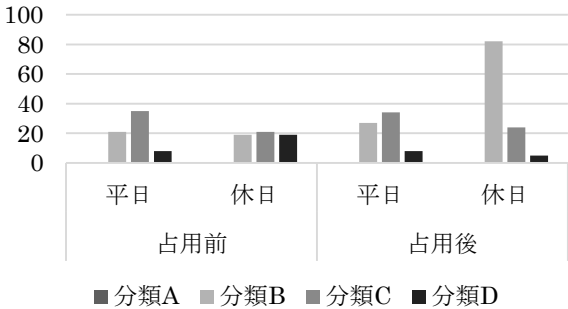
(出典: 高橋ら(2019)を参考に筆者作成)



第12図 活動分類

(出典: 高橋ら(2019)を参考に筆者作成)

アクティビティ調査による分類別のアクティビティ量を図に示した(第13図)。また、アクティビティの分布をMAPに示した(第14図, 第15図)。



第13図 分類別アクティビティ量

(出典: アクティビティ調査より筆者作成)

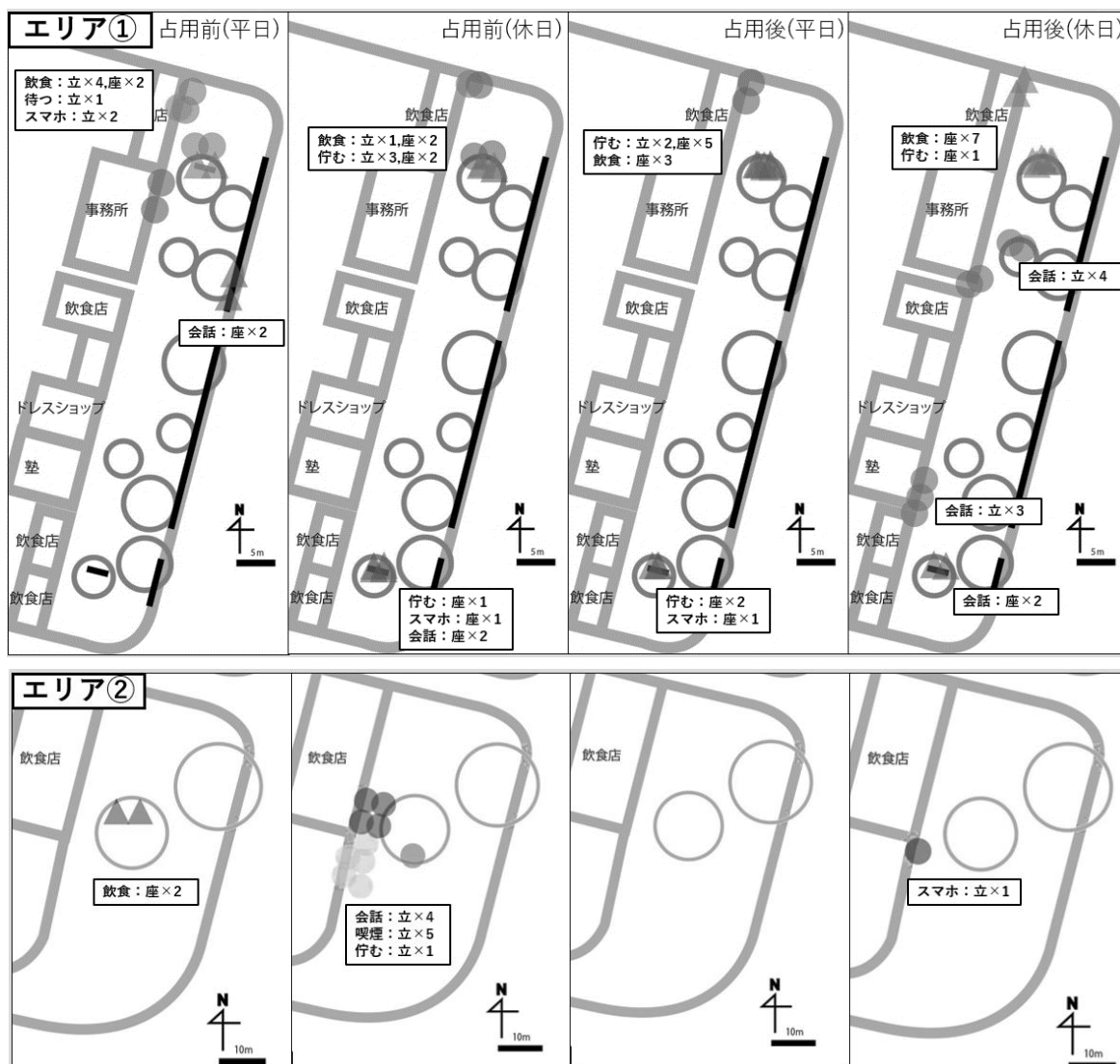
- (1) 道路占用開始前: 分類Cが多く見られ、‘立つ’姿勢によるものが多い。これは、滞在時間が短く場所性も低いと考えられる。

(2) 道路占用開始後：分類Bが急増加し、‘座る’姿勢が大半を占める。これは、滞在時間が長いと考えられ、場所性・関係性共に従前より高い。

c. 現状と課題

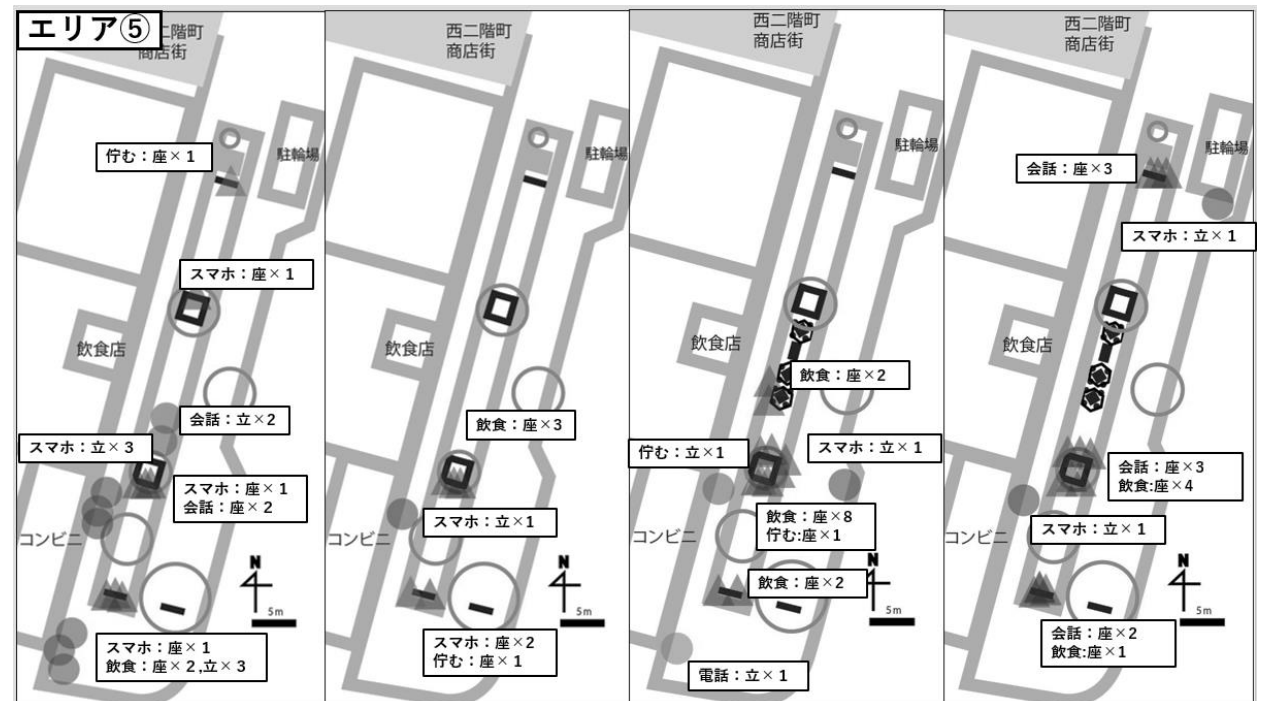
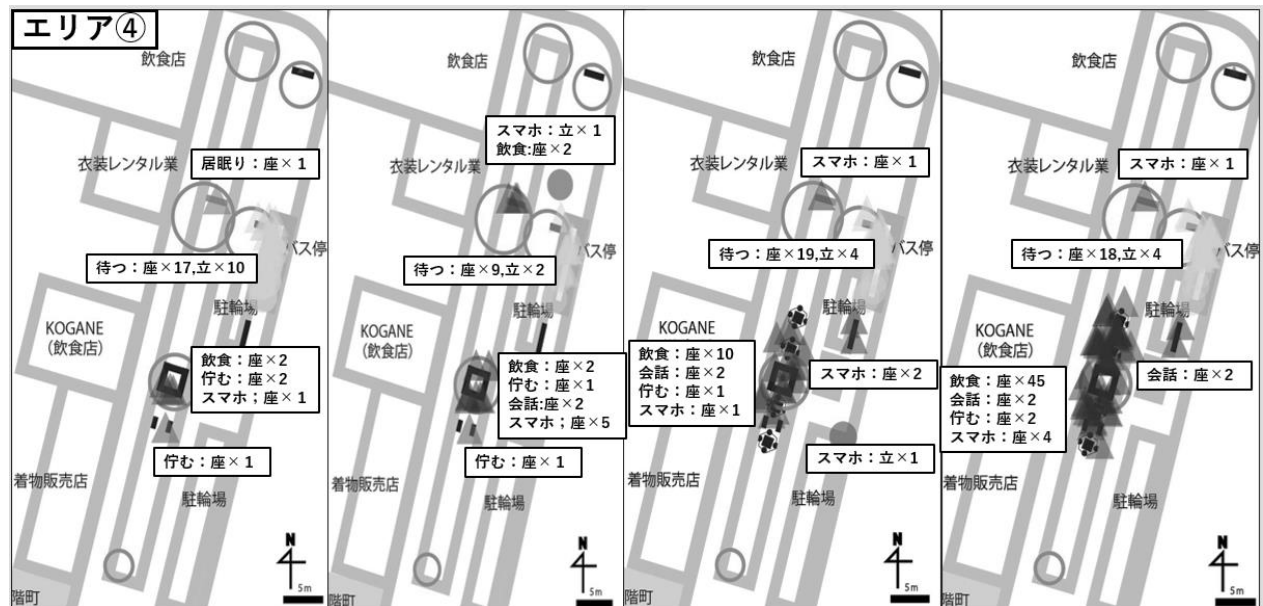
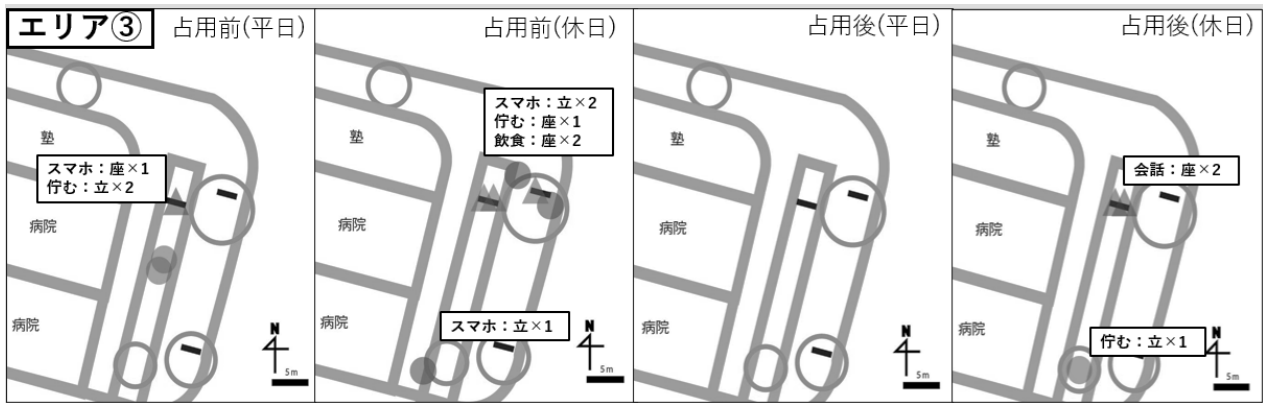
全体として占用開始前よりも占用開始後の方が、各アクティビティは‘座る’姿勢によるものが大半を占めており、オープンカフェ席についての利用が多く見られた。また、占用前の座る姿勢でのアクティビティは7月で気温が高かったこともあり、木陰となる場所での分類Dの滞在が増えていると考えられる。占用後では、KOGANE 前やまねき前にできた

オープンカフェ席で座り場が備えられたことで、アクティビティの幅が広がったとみられる。他者とのコミュニケーションを誘発しうる分類Aの増加はイベント時などに増加すると考えられるが、占用事業によって、常時オープンカフェ席があることでエリア1.2では分類Bが増えたため、場所性・関係性共に高まり、地域の魅力である‘場所性’と継続的に訪れてもらうために必要だと考えられる‘関係性’の調和が取れたと思われる。しかし、占用開始後のアクティビティの分布はKOGANE 前やまねき前など特定の場所に集中してしまっている点やそこからの広がりが少ないことが課題としてあげられる。



第14図 エリア①・②アクティビティMAP

(出典：アクティビティ調査に基づく)



第15図 エリア③～⑤アクティビティ MAP

(出典: アクティビティ調査に基づく)

IV. 沿道店舗 KOGANE の活動評価

1) 飲食店 KOGANE の概要及び特徴

「クラフトビール専門店 KOGANE」の概要を以下表にまとめた(第7表)。

開店日は2022年2月23日だが、クラウドファンディングなどの支援による内装工事を随時行っており、店内でのビール醸造を開始予定である。生のクラフトビールは9種類置いており、それぞれ樽が無くなり次第適宜入れ替える仕組みとなっているため、日によって違うビールを楽しむことができる。その他、飲み物や食べ物も充実している。特徴としては、①道路と一体化する店舗であり日常的に椅子やテーブルを設置できるようになったこと(第16図)、②利益の一部を地域の子どもの遊び場やストリートファニチャーの設置、イベント誘致など再投資する仕組みを採用していること、③周辺農村部との連携しておりビールの材料となる水・ホップ・大麦を姫路市周辺地域から調達し地産地消を目指していることなどが挙げられる。

第7表 クラフトビール専門店 KOGANE 概要

オープン日	2022/2/23
定休日	毎週月曜日
営業時間	15:00-22:00(LO 21:30)
所在地	兵庫県姫路市西二階町121
経営者	A氏(道路占用事業者)
スタッフ数	13人

(出典：ヒアリング調査に基づく)



第16図 KOGANE 店舗と店先の様子

(出典：2023年1月筆者撮影)

2) 利用者アンケート調査

a. アンケート調査概要

「クラフトビール専門店 KOGANE」の利用者(スタッフ・利用者)に対して、利用のきっかけや大手前通りの取り組みの周知の有無などを明らかにするため、アンケート調査を実施した。調査対象と人数について以下表に示した(第8表)。なお、アンケート調査方法として、スタッフには Google フォームを用いて実施し、利用者に対しては、用紙を用いて対面で実施した。

第8表 アンケート調査対象・人数

対象	実施日	回答者数
スタッフ (回答者：計7人)	11/30-12/4	7(筆者自身を除くスタッフ12人に配布)
利用者 (回答者：計31人)	12/3(土)	1(イベント時を除く18時以降の来客数17人)
	12/4(日)	8(来客者数22人)
	12/7(水)	13(来客者数18人)
	12/8(木)	9(来客者数16人)

(出典：アンケート調査に基づく)

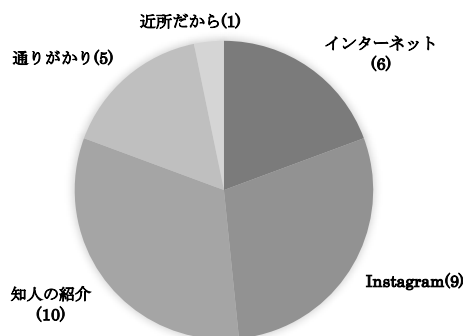
アンケート回答者の属性に関しては、①年齢層として、20代から50代までの31件の回答が得られた。また、②来街者の居住地については、姫路市内が14人(46.7%)、県内(姫路以外)が8人(約25.8%)、他県が8人(約25.8%)、未回答1人となっており、市内が半数ほどであったが、東京都や大分県など遠方からの利用者もあった。③来店頻度に関しては、4回以上来店している人が14人(約45.2%)と多く見られ、リピーターが多いことがわかった。

b. アンケート調査結果

来店のきっかけとして、インターネット・Instagramが大半を占めているものの、知人の紹介が1/4を占めており、リピーターによる宣伝効果が分かる(図-17)。また、沿道の取り組みについては約35.5%の方が知っていたが、より認知してもらうことで、興味を持ってもらい、沿道事業の担い手を増やす必要があると考える。

「姫路をひとことで」という質問には、スタッフと利用者に対して行い、計38の解答が得られた(第18図)。城下町や城といった「姫路城」を連想させる言葉や播州弁など地域特有のものが多く一方で、温故知

新や住みやすいなど好意的な言葉も多く見られた。この質問は、姫路の客観的なイメージを調査するもので、占用事業者へのヒアリング調査結果と合わせて考察すると、「客観的視点=らしさ」であるため、好意的な言葉の長所部分を伸ばし、姫路らしさを確立することが必要であると考えられる。



第17図 来店のきっかけ(n=31)

(出典：アンケート調査に基づく)



第18図 姫路をひとことで表すと(n=38)

(出典：アンケート調査に基づく)

V. 研究のまとめ

1) 各章のまとめ

第2章の文献調査と姫路市に対するヒアリング調査によって、姫路市のウォーカブルなまちづくりに関する取り組みの整理や行政としての課題が手続きの煩雑さを無くすことと道路の使い方の周知であることがわかった。

第3章では、ストリートマネジメント主体である民間事業者へのヒアリング調査や大手前通りの利用実態を調査することで、民間事業者のストリートマネジメントの意図と実際の利用実態を比較し、①アクティビティの分布の拡大、②アクティビティ種類

の増加、③分類B(主に知人とのコミュニケーションを伴う行動)の増加により場所性と関係性ともに高まったことがわかった。課題としては、分類A(関係性が高く、他者同士のコミュニケーションを誘発する可能性が高い行動)の増加と分類A・Bのアクティビティが継続的に行われる仕組み作りが挙げられる。

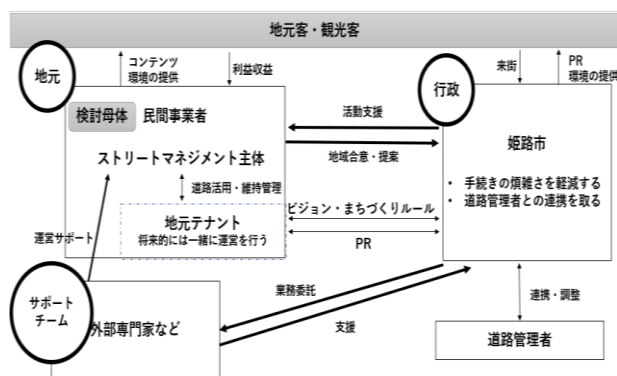
そこで、第4章では、沿道店舗である「クラフトビール専門店 KOGANE」に着目し、アンケート調査を実施した。県外からの来街者が多いことやリピーターが多いという結果が示された。‘専門店という店舗の特徴’と‘沿道活用ができる立地的特徴’の2つを掛け合わせることで、姫路に訪れる目的、又は、滞在するきっかけの1つとなっていると考えられる。また、再来の理由としてスタッフや利用者同士での会話ができる場所という意見が多数見られたため、KOGANEでの飲食行動は、関係性と場所性が両方高いアクティビティだと考えられ、分類Aに近く、その地域でしかできない継続性が期待できる行動になりうるのではないだろうか。その一方で、大手前通りでの取り組みに対しての認知度が低いことから、より多くの人に周知してもらうことで、通りに興味を持ってもらうことができ、沿道での取り組みの担い手の増加も期待できるのではないかと考える。

2) ストリートマネジメントの提案

本研究では、姫路市の事例調査を基に、地方都市におけるストリートマネジメントの在り方についての構成の提案と提言を行う。姫路市の占用事業の運営体制の特徴として、占用事業者が専門的な技術を持った支援者であるという点が挙げられる。ただし、この点に関しては、松山市花園町通りの運営体制と同様であるが、占用事業者が直接1店舗のオーナーとして関わっているという点が異なっている。占用事業者が店舗経営に携わることは、道路と店舗の一体感があるという長所があるが、その一方で、道路制度を個人の利益のために私的に運用してしまう危険性がある。これらの懸念点を踏まえ、調査結果やKOGANEのスタッフとしての視点も加え、以下2点の提案をする。

第一に、行政・民間事業者・サポートチームとい

った明確な役割分担が必要であると考え(第 19 図)。姫路市大手前通りの運営体制では、役割分担が明確になっており、専門技術者によるサポート体制があることで、「ウォーカブル推進計画」に基づき、順調に進めていることがわかる。地元の民間事業者がストリートマネジメントの運営主体となり、地元店舗の道路活用・維持管理を外部専門家のサポートのもと行う。また、行政は手続きに煩雑さを無くしたり、道路管理者との連携を図ったりするなど、しっかりと立ち位置を確立することで、ストリートマネジメント主体が円滑にマネジメントを行うことができるのではないだろうか。

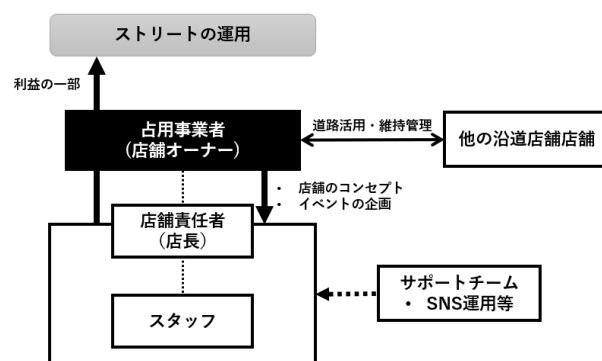


第 19 図 役割分担イメージ図

(出典：ヒアリング調査に基づく)

第二に、マネジメント主体の育成や沿道店舗へのアプローチのきっかけとして大手前通りでの取り組みとその効果について認知が必要不可欠だと考える。また、KOGANE では、下図のような運営体制で行っており(第 20 図)、道路占有事業である店舗オーナーは、店舗の計画やイベント時の企画など以外での店舗経営について、一線を引いて行っていると感じた。さらに、KOGANE での収益の一部を大手前通りに還元する仕組みと共に、道路活用及び店舗経営に取り組んでいることから、懸念点である私的な運用とはならない体制作りとなっている。線(ストリート)と点(沿道店舗)両方をマネジメントすることで、よりまちに一体感が生まれ、同時に店舗のモデル例を作っているため、他の沿道店舗や周辺店舗が参画しやすくなっていると考え。このことから、地方都市においてメインストリートとそれに対するマネジメント主体である民間事業者を設定し、線から点へ・線

から面へ、メインストリートを中心として一体的なまちづくりをすることは、線引きができるのであれば、良い方法であると思う。また、本研究の事例である、兵庫県姫路市大手前通りではストリートマネジメント主体である民間事業者が沿道店舗を営んでいるが、沿道店舗の経営者がストリートのマネジメント主体となり一体的なまちづくりを行うという方法も、良いのではないだろうかと考える。



第 20 図 KOGANE 運営体制イメージ

(出典：ヒアリング調査に基づく)

3) 今後の研究課題

本研究では、兵庫県姫路市大手前通りのストリートマネジメントの実態を明らかにし、今後の展望を示した。だが、大手前通りの西側や KOGANE を対象としてアクティビティ調査・ヒアリング調査を実施しており、大手前通りの利用者の意見がどこまで反映できているのか、利用者視点でのストリートマネジメントの妥当性については明確になっていない。また、GIS 調査を行い、滞在時間なども考慮する、より広域であり多量な情報から分析するため、GPS を用いた行動調査を取り入れ言及していく必要があると考える。

謝辞

本研究を進めるにあたり、多くの方々にご指導ご鞭撻のほどを賜りました。姫路市都市計画課担当者様や道路占有事業者様へのヒアリング調査やクラブビール専門店 KOGANE スタッフの皆様、利用者様へアンケート調査にご協力いただきましたことを深く感謝いたします。

文献

- 澤田 春奈ほか(2022):商業地における歩行者優先の中幅員街路に設置された工作物附属型ファニチャーの利用実態とその有用性-熊本市三年坂における日常型社会実験を事例として-,都市計画論文集, 57(3), pp. 630-637
- 高橋 亮ほか(2019):都心部における公共空間としてのストリートの役割とその実態に関する研究-横浜市日本大通りにおける都市政策上の位置づけ・空間利用実態・利用者意向に着目して-,都市計画論文集, 54(3), pp. 967-974
- 野原 卓ほか(2022):都心部におけるストリートマネジメント実現に向けての主体及び醸成に関する研究,都市計画論文集, 46(1), pp. 201-216
- 野原 卓・釣 祐吾(2016):街路・沿道連携型ストリートデザインマネジメントの展開プロセスに関する研究,都市計画論文集, 51(3), pp. 611-618
- 公共R不動産,“エリアの個性が滲み出すストリート“を実現するための社会実験 | 姫路市「大手前通り活用チャレンジ」 ミチミチ」, <https://www.realpublicestate.jp/post/michimichi/> (最終閲覧日:2022年12月22日)
- 国税庁,「財産評価基準書」, <https://www.rosenka.nta.go.jp/> (最終閲覧日:2022年12月22日)
- 国土交通省,「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律(令和2年法律第43号)(2020年9月7日施行)」 https://www.mlit.go.jp/report/press/toshi05_hh_000271.html (最終閲覧日:2022年12月22日)
- 国土交通省,「ほこみち指定道路一覧」, <https://www.mlit.go.jp/road/hokomichi/pdf/ichiran.pdf> (最終閲覧日:2022年12月22日)
- 国土交通省,「ほこみちのとりくみ事例集」, https://www.mlit.go.jp/road/hokomichi/pdf/jirei_220906.pdf (最終閲覧日:2022年12月22日)
- 国土交通省,「国内事例」, <https://www.mlit.go.jp/common/001301650.pdf> (最終閲覧日:2022年12月22日)
- 国土交通省,「駅まち再構築事例集」, <https://www2.mlit.go.jp/toshi/content/001351577.pdf>, (最終閲覧日:2022年12月22日)
- 国土交通省,「道路空間利活用先導的事例:大手前通り資料4」, <https://www1.mlit.go.jp/toshi/content/001397874.pdf> (最終閲覧日:2022年12月22日)
- 国土交通省,「官民連携まちづくりによるウォークアブル空間の形成に関する事例集」, https://www.mlit.go.jp/toshi/file/useful/%E4%BA%8B%E4%BE%8B%E9%9B%86_220310.pdf (最終閲覧日:2022年12月22日)
- 姫路市,「ウォークアブル推進計画 第2章背景と目的」, <https://www.city.himeji.lg.jp/shisei/cmsfiles/contents/0000017/17111/2.pdf> (最終閲覧日:2022年12月22日)
- 姫路市,「利便増進誘導区域平面図及び清掃範囲を示した平面図」, <https://www.city.himeji.lg.jp/shisei/cmsfiles/contents/0000019/19462/heimenzu.pdf> (最終閲覧日:2022年12月22日)
- 姫路市,「令和1年度大手前通り活用チャレンジ」, <https://www.city.himeji.lg.jp/sangyo/cmsfiles/contents/0000012/12733/191210.pdf> (最終閲覧日:2022年12月22日)
- 姫路市,「令和2年度大手前通り魅力向上推進事業報告書【概要】」, <https://210.173.40.20/sangyo/cmsfiles/contents/0000012/12733/20210426.pdf> (最終閲覧日:2022年12月22日)
- 姫路市,「令和3年度姫路市入込客数・観光動向調査報告書」, <https://www.city.himeji.lg.jp/kanko/cmsfiles/contents/0000005/5147/R03.pdf> (最終閲覧日:2023年1月10日)
- (すが ななは 兵庫県立大学環境人間学部4年生、おおた なおたか 兵庫県立大学環境人間学部)