

<昭和37年の(都)駅前幹線>



<出典：姫路市>



(都)駅前幹線は、戦災復興事業の目玉事業として計画され、昭和24年に着手し昭和30年に完成した。本道路はJR姫路駅から姫路城に向かう直線道路で、駅前広場から誰もが美しい天守閣を望めるように計画された。幅員50mの広幅員街路で、緑地帯や緩速車道が設けられ、無電柱化されるなど、当時として画期的な街路であった。

市街地の形成上においても重要な役割を果たしており、当該道路を中心とした駅北地区に商業業務機能が集積し姫路市の都心を形成することになった。

～街路構造令に特化した各都市の事例～

姫路市

えきまえかんせん おおてまえどお
(都) 駅前幹線 (大手前通り)

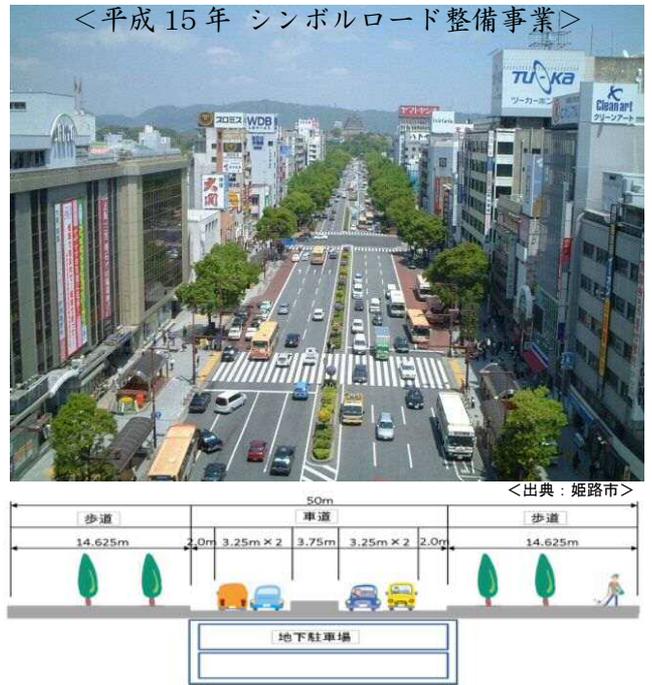
諸元表

名称	(都) 駅前幹線 市道幹第1号線	経緯	S21年 戦災復興都市計画道路決定 S24年 戦災復興土地区画整理事業により着手 S30年 「駅前幹線」完成 一般公募により愛称を命名 S59年～S63年 シンボルロード整備事業 S61年 日本の道100選に選定 H元年 第1回街路事業コンクール 「建設省都市局長賞」受賞 H5年 姫路城が世界文化遺産登録 H6年 都計変更(延長:850m→840m) H17年 第17回街路事業コンクール 「審査委員長記念賞」受賞 H24年～H27年 土地区画整理事業により北駅前広場を含む大手前通りの一部(160m)を再整備 トランジットモール導入 H28年～R2年 大手前通り(十二所前線以北)再整備事業
延長	約0.85km(当初) 約0.84km(現在)		
種級	広路(当初計画) 4種1級(現在)		
幅員	50m(当初計画) 50m(現在) 全体幅員に対する車道以外の幅員割合 ➢40%(当初)→74%(シンボルロード) →74～75%(現在)		
街路樹	イチョウ、クスノキ		

その後、モータリゼーションや土地の高度利用の進展等により、都心地区に多種多様な交通増大と集中をもたらせ、交通環境が悪化されるなどの諸問題が生じた。

このため、建設当初のシンボル機能を復活させ、活力とうるおいのあるまちづくりを指して、昭和59年にシンボルロード整備事業に着手した。「姫路城と相まって、姫路らしさを発揮し風格の高い風土性を表すうるおいのある道路とし、植栽と舗装で基調を表現する。」等、5つの基本方針を掲げて整備を実施し、昭和63年に完成した。

その後、鉄道高架事業と一体で進められてきた土地区画整理事業に合わせ、駅前広場と



大手前通りの一部（160m間）については、平成24年から再整備に着手し、平成27年3月の完成と同時に当該箇所のトランジットモール化を実現させた。

また、残りの部分についても、施設の老朽化や交通の多様化、また道路空間の利活用等新たな需要に対応するため、平成28年より再整備事業に着手し、令和2年3月の完成に向け、事業を進めている。

今回の再整備では、歩道内にウッドデッキなど活用空間を整備し、道路協力団体制度等を活用することで、浴道を中心とした地元推進組織とにぎわいづくりに取り組み、中心市街地の活性化を進めていくこととしている。

