

公共交通を中心とした

姫路市 総合 交通計画

実施計画編

改訂版

姫路市

一部改訂にあたって

姫路市は、クルマ中心の交通体系から環境や人に優しい公共交通中心の交通体系への移行をめざし、平成 21 年（2009 年）4 月に「公共交通を中心とした姫路市総合交通計画」を策定しました。

計画策定より 4 年間が経過し、この間、JR 山陽本線等姫路駅付近連続立体交差事業（事業期間：平成元～22 年度）が完成し、姫路駅周辺の環状道路を中心とした道路網の整備が着実に進行するなど、都心部を中心とした交通環境が大きく変化しつつあります。

こうした交通環境の変化や社会潮流の変化を踏まえた上で、「新駅整備構想」「姫路駅南駅前広場の再整備」「自転車利用環境整備」の 3 つを新たな交通課題と捉え、『公共交通を中心とした姫路市総合交通計画改訂懇話会』を設置し、計画の一部を改訂いたしました。今後とも本計画に基づき、「市民、交通事業者、行政」の連携を深め、公共交通サービスの維持・確保に努めて参ります。

平成 25 年（2013 年）4 月

改訂履歴概要

版	発行日	改訂概要
初版	平成 21 年（2009 年）4 月	初版発行
改訂版	平成 25 年（2013 年）4 月	<p>（各編共通）</p> <ul style="list-style-type: none">・連続立体交差事業等の事業完了に伴う文章の時点修正（基本計画編）・第 7 章 … 「新駅整備構想」「自転車利用環境整備」について加筆 <p>（実施計画編）</p> <ul style="list-style-type: none">・第 2 章, 1-1-1 … 姫路駅南駅前広場について加筆・第 2 章, 1-1-2 … 新駅整備構想を追加・第 2 章, 1-11-3 … 自転車利用環境整備を追加・第 3 章, 2 … 事業プログラムに加筆

はじめに

姫路市は、平成 18 年（2006 年）3 月の周辺 4 町との市町合併により市域や人口、都市構造などに大きな変化が生じました。また、人口減少社会の到来をはじめとする社会経済情勢の変化に伴い市民ニーズはますます多様化、高度化しつつあります。

このような状況において、播磨の中核都市として成長を続けるためには、市民生活や経済活動を支える交通社会基盤の充実を図り、地域と都心、地域と地域の交流・連携を強化する必要があります。



しかしながら現在の本市においては、モータリゼーションの進展により、自動車に強く依存した交通体系となっており、交通渋滞や市街地の拡散などの問題が深刻化しているとともに、鉄道やバスの利用者が長期的に減少するなか、誰もが安全で安心して利用できる公共交通のサービス水準を維持・確保することが難しい状況にあります。

クルマ中心の交通体系から環境や人に優しい公共交通中心の交通体系への移行をめざし、平成 19 年 3 月に設置した「公共交通を中心とした姫路市総合交通計画検討懇話会」からの提言を踏まえ、平成 20 年 8 月に基本計画編を策定したところです。

長期的な人口減少や厳しい行財政状況に対応し、自然との共生を図りながら、交通の円滑化、公共交通の活性化を着実に実現するため、基本計画編に掲げる施策の具体的な手順等を示した「実施計画編」を策定しました。

今後はこの計画に基づき、市民、交通事業者、行政の 3 者が連携を強化し、市民が必要とする公共交通やそのサービスを将来にわたり確保する取り組みを力強く推し進めて参ります。

平成 21 年（2009 年）4 月

姫路市長 石見利勝

目 次

第1章 数値目標	1
1 公共交通利用者数に関する目標	1
2 環境に関する目標	2
第2章 事業概要	3
1 公共交通の利便性向上	3
1-1 交通結節点整備	3
1-1-1 姫路駅周辺	3
1-1-2 新駅整備構想	7
1-1-3 その他の交通結節点	11
1-2 パーク&ライド（パーク&バスライド）	14
1-3 鉄道輸送力改善	16
1-4 高度なバスシステムの導入	19
1-5 外環状バスの導入	22
1-6 コミュニティバス等地域公共交通の導入	24
1-7 北部地域の連携を強化するバス路線の導入	30
1-8 バス路線網の再編	31
1-9 サイクル&バスライド	34
1-10 旅客船ターミナル整備	35
1-11 道路整備	36
1-11-1 幹線道路の整備	36
1-11-2 バスベイ設置推進	37
1-11-3 自転車利用環境整備	38
2 公共交通の利用環境改善	42
2-1 ICカード乗車券システムの拡充と乗り継ぎ割引等の導入検討	42
2-2 待合い空間環境改善	44
2-3 バリアフリー化の推進	45
2-4 共通乗船券の導入検討	47
2-5 情報案内の改善	48
2-5-1 総合情報案内	48
2-5-2 バス停情報案内の改善	49
3 参画と協働の推進	50
3-1 公共交通の利用促進	50
3-1-1 ノーマイカーデーの推進	50
3-1-2 マイバス・マイ電車の日	51
3-2 モビリティ・マネジメントの導入	52
3-3 沿線地域の活性化	54
第3章 事業プログラム	55
1 計画の推進方策	55
2 事業プログラム	56
附 録 資料集	58

第1章 数値目標

1 公共交通利用者数に関する目標

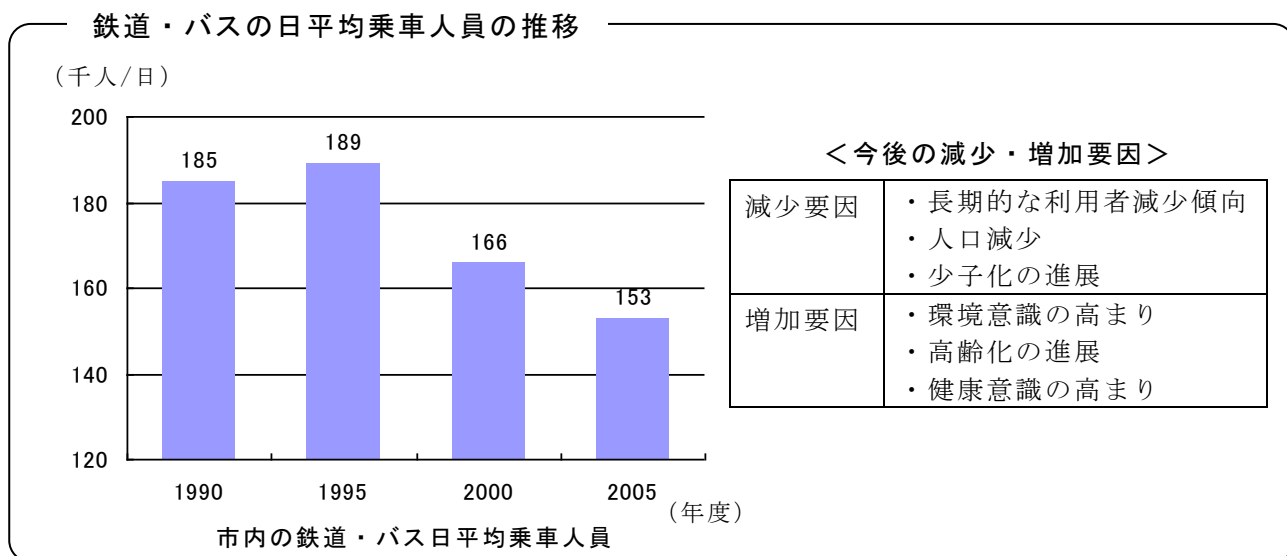
一人当たりの年間平均公共交通利用回数*
100回（2007年度現在）⇒ 120回（2020年度目標）

今後人口が長期的に減少することが予測されていることや少子化が進展していることなどにより、これまで長期的に続いていた公共交通の利用者数減少が今後も継続すると、現在の公共交通サービスを将来にわたって維持・向上させていくことは非常に厳しい状況であると考えられます。

しかしながら近年、地球温暖化防止など環境意識が急速に高まりつつあることや、高齢化の進展により自動車を運転されない方が増加すると予測されること、健康意識が高まっていることなどから、改めて公共交通が見直されつつあります。

本計画では、長期的な人口減少社会においても市民一人当たりの公共交通利用回数を増やすことで利用者数を増加させるとともに、市民一人ひとりが具体的な目標を共有することにより、日常の交通行動を見直すきっかけとなるよう、数値目標を「2007年度の一人当たり年間平均公共交通利用回数“約100回”を、2020年度には“120回”に増加させること」と定めます。

なお目標は、通勤・通学で毎日のように公共交通を利用される方も、そうでない方も含めて全ての市民がこれまでよりも月に1~2回多く公共交通を利用することで達成することができます。



※「市内の鉄道・バス年間利用者数÷姫路市人口」にて算出。姫路市民が市外で公共交通を利用した場合が含まれないが、姫路市民以外が市内で公共交通を利用する量と概ね相殺されると仮定している。

2 環境に関する目標

自動車から公共交通への利用転換による二酸化炭素排出削減量*
1万トン／年（2020年度目標、2007年度比）

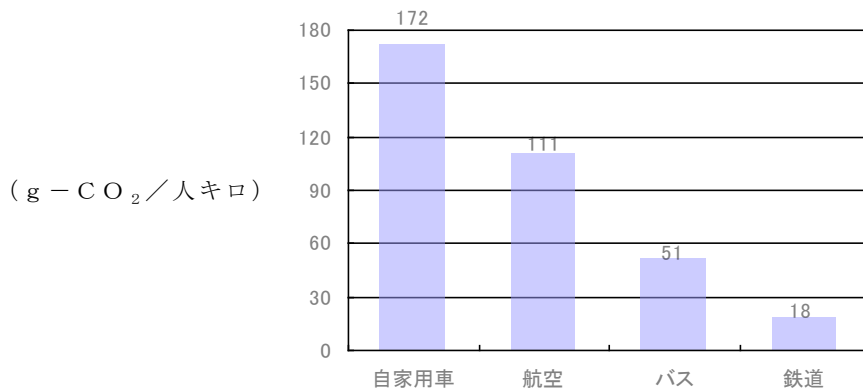
現在、日本で排出される二酸化炭素のうち約2割を運輸部門が占めており、そのうち約半分が自家用車からの排出となっています。姫路市で排出される二酸化炭素のうち運輸部門からの排出量は約130万トン／年（2005年度）であるため、その半分約65万トンが自家用車から排出されていると推測されます。

これら自家用車から排出される二酸化炭素は、車に比べエネルギー効率が良い鉄道やバスなどの公共交通に利用転換することにより排出量を削減することができます。

姫路市総合計画に掲げる都市づくりの基本理念の一つである“自然との共生”を実現するためにも、「自動車から公共交通への利用転換により、2020年度には2007年度に比べ二酸化炭素排出量を1万トン削減すること」をもう一つの数値目標に定めます。

なお、1万トンは2万世帯の約1ヶ月分の二酸化炭素排出量に相当します。

輸送量当たりの二酸化炭素排出量（交通手段別）



出典：国土交通省（2006年度実績）

これら数値目標の実現に向けて、第2章に示す施策を効率的かつ着実に推進していきます。

※2007年度に比べ増加した公共交通利用者数（目標値）が全て自動車から転換したと仮定し、利用転換した移動の平均距離を片道10kmとして算出。

第2章 事業概要

1 公共交通の利便性向上

1-1 交通結節点整備

1-1-1 姫路駅周辺

(1) 事業目的

姫路駅を中心とした都心・中心市街地においては、鉄道高架事業の完了に引き続き、都心部の賑わいの創出と活力の増大を図るため、道路事業、土地区画整理事業など面的で総合的な基盤整備を推進するとともに、キャストィ 21 により高次都市機能を集積し、南北市街地の一体化と魅力ある都心空間の形成をめざします。

さらに、公共交通機関が発達している姫路駅周辺の特性を踏まえ、交通結節機能の強化や歩行者優先の道路空間整備をすすめるとともに、公共交通を活用した人と環境に優しい回遊性の高い都心空間を創出し、徒歩と公共交通を中心とした快適に移動できるまちづくりをめざします。

(2) 事業概要

① 都心交通の円滑化

JR 山陽本線等連続立体交差事業の完了に引き続き、姫路駅周辺地区等の土地区画整理事業や、内々環状線、内環状線をはじめ姫路駅を中心とする環状道路網の体系的整備を推進し、あわせて鉄道、バス等の公共交通の利用促進により、都心部への過度な自動車交通の集中を抑制し、都心交通の円滑化を図ります。さらに、交通混雑の緩和を図るため、路上駐車防止や交通情報の提供などに努めます。

特に、内々環状線の内側は通過交通が流入しにくい道路形態とし、バス・タクシープールを高架下空間に整備するなど、歩行者や公共交通を優先する都市空間づくりをすすめます。

主な事業：都心交通の円滑化

- 鉄道高架事業の完了に伴う道路整備の推進
- 土地区画整理事業の推進
 - ・姫路駅周辺土地区画整理事業
 - ・駅南土地区画整理事業（姫路駅南西地区）
 - ・阿保土地区画整理事業
- 都心環状道路の体系的整備
 - ・内々環状道路網の整備（内々環状東・西・南線）
 - ・内環状道路網の整備（内環状東線・船場川線）
 - ・中環状道路網の整備（大日線・城北線・中央南北幹線）
- 路上駐車防止・待機車両の削減
 - ・総合的な駐車場対策の推進
 - ・高架下空間を活用したバス・タクシープールの整備
- 交通情報の提供等
 - ・道路交通や駐車場情報の提供
 - ・都心部の道路交通処理の検討

② 交通結節機能の強化

北駅前広場の拡張にあわせてバスターミナルを統合し、鉄道とバスを連絡する歩行者デッキ等の整備により乗り換え利便性を高めるとともに、タクシー乗降場と自家用車等の送迎スペースを確保し、新駅ビル1階部に待合空間となる交通広場を整備するなど交通結節機能を強化します。さらに、既存地下街と一体となった地下広場（サンクンガーデン）を整備するなど、都心部におけるくつろぎや交流の空間を創出します。

南駅前広場においては、路線バスやクルマとの交通結節機能を強化するために再整備を進め、併せて安全な歩行者動線の確保と通過交通の抑制をめざします。

また、交通環境の改善と観光客、市民の利便性の向上をめざし、高架下空間を活用した駐車場、駐輪場を整備するとともに、高架下の東西2か所の自由通路整備など乗り継ぎ動線のバリアフリー化をすすめ、歩行者の安全性や快適性の向上に努めます。

主な事業：交通結節機能の強化

○姫路駅北駅前広場の整備

- ・バスターミナルの統合
- ・鉄道とバスを連絡する歩行者デッキの整備
- ・タクシー乗降場、自家用車等の送迎スペースの確保
- ・地下広場（サンクンガーデン）等の整備

○北駅前広場を補完する交通施設の整備

- ・高架下空間を活用した駐車場・駐輪場の整備
- ・姫路駅北交通広場（新駅ビル1階部）の整備
- ・西側隣接街区の活用（北駅前広場の補完機能）

○姫路駅南駅前広場の整備

- ・交通結節機能の強化
- ・安全な歩行者動線の確保
- ・通過交通の抑制

○乗り継ぎ動線のバリアフリー化

- ・姫路駅東西自由通路の整備
- ・交通バリアフリー基本構想の推進（旅客施設、周辺道路）

③ 回遊性の高い都心空間づくり

広幅員歩道の整備等により安全で快適な歩行者空間を確保するとともに、緑や水辺空間の創出、姫路城と調和した景観形成、ユニバーサルデザインの視点に立ったまちづくりを推進し、魅力と潤いにあふれた、快適で回遊性の高い都心空間づくりをすすめます。

さらに、路線バス、タクシー等の活用に加え、城周辺観光ループバスの充実や都心循環バスの導入検討をすすめるとともに、案内誘導・情報提供の充実を図ることにより、公共交通による都心回遊を支援し、市民や観光客が移動目的に応じて交通手段、経路等を選択できる交通環境の整備をすすめます。

また、身近で手軽な移動手段として自転車を活用するため、姫路駅周辺における駐輪場の整備と放置自転車の防止に努めるとともに、レンタサイクルの拡充や自転車と歩行者が共存する道路空間への改善など、自転車利用環境の整備をすすめます。

主な事業：回遊性の高い都心空間づくり

○歩道・歩行者用道路の整備

- ・ 広幅員歩道の整備（内々環状道路、東駅前線等）
- ・ 電線類地中化の推進
- ・ 大手前通り再整備事業の検討

○公共交通による回遊支援

- ・ 路線バス、タクシーの活用
- ・ 城周辺観光ループバスの充実
- ・ 都心循環バスの検討

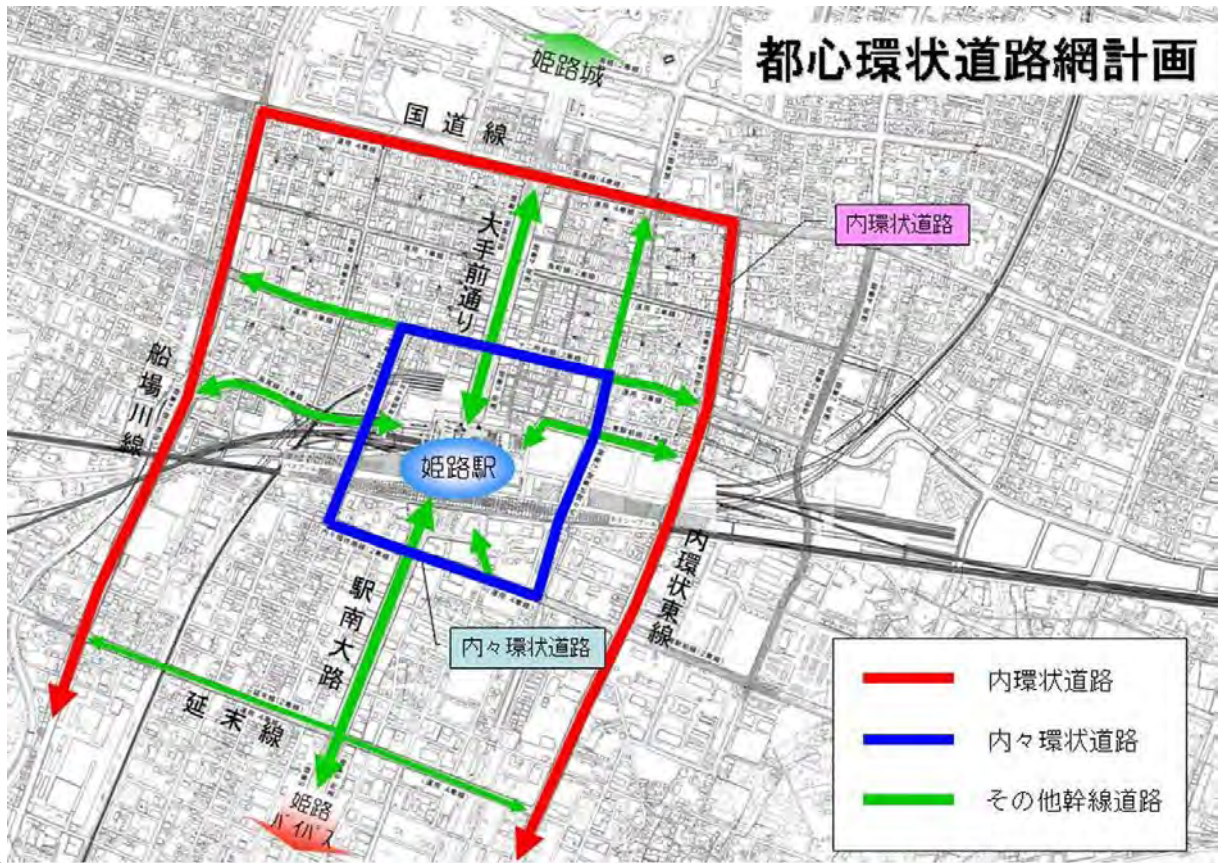
○案内誘導・情報提供

- ・ 観光案内所における公共交通等の情報提供
- ・ 案内サインの多言語表記

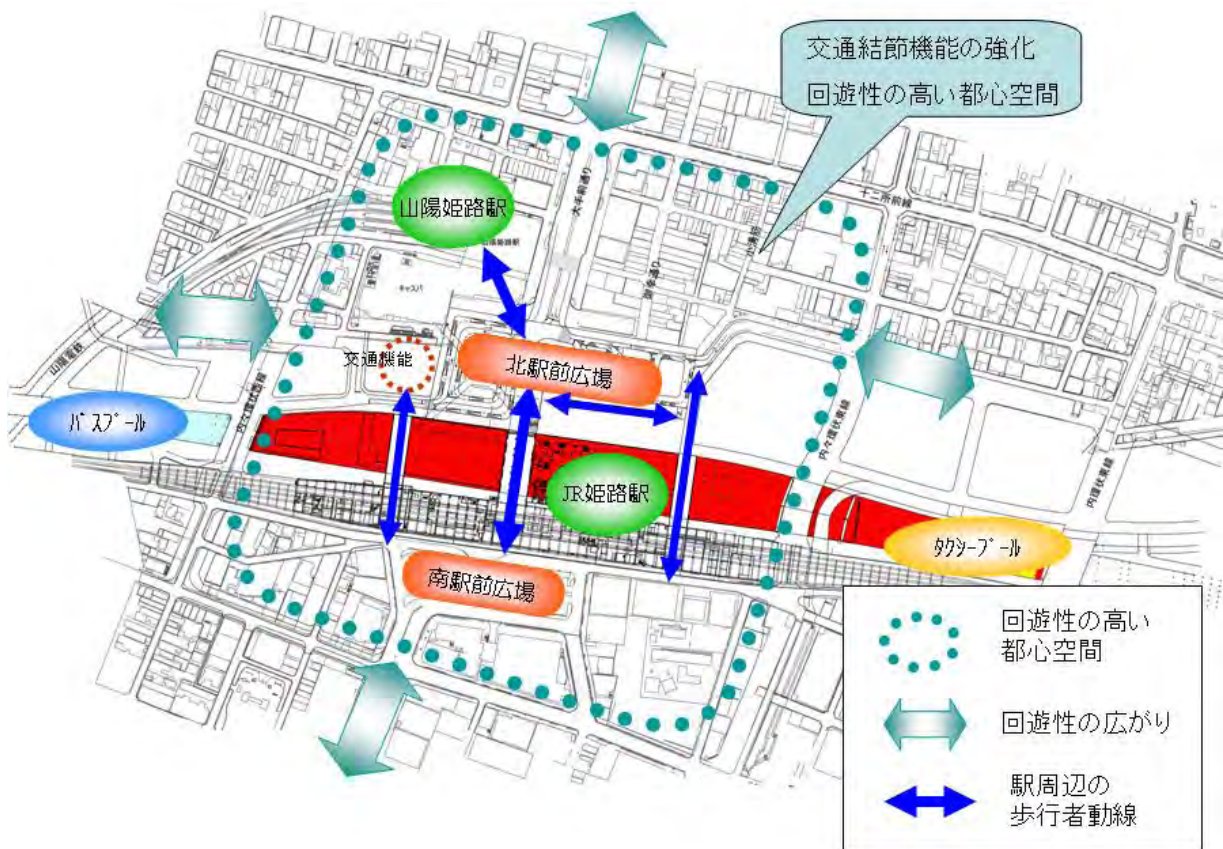
○自転車利用環境の整備

- ・ 自転車の駐輪対策の推進（駐輪場整備・放置防止）
- ・ 観光レンタサイクルの拡充
- ・ 自転車が安全に利用できる道路空間への改善

都心環状道路網計画



姫路駅周辺の交通結節点整備計画



1-1-2 新駅整備構想

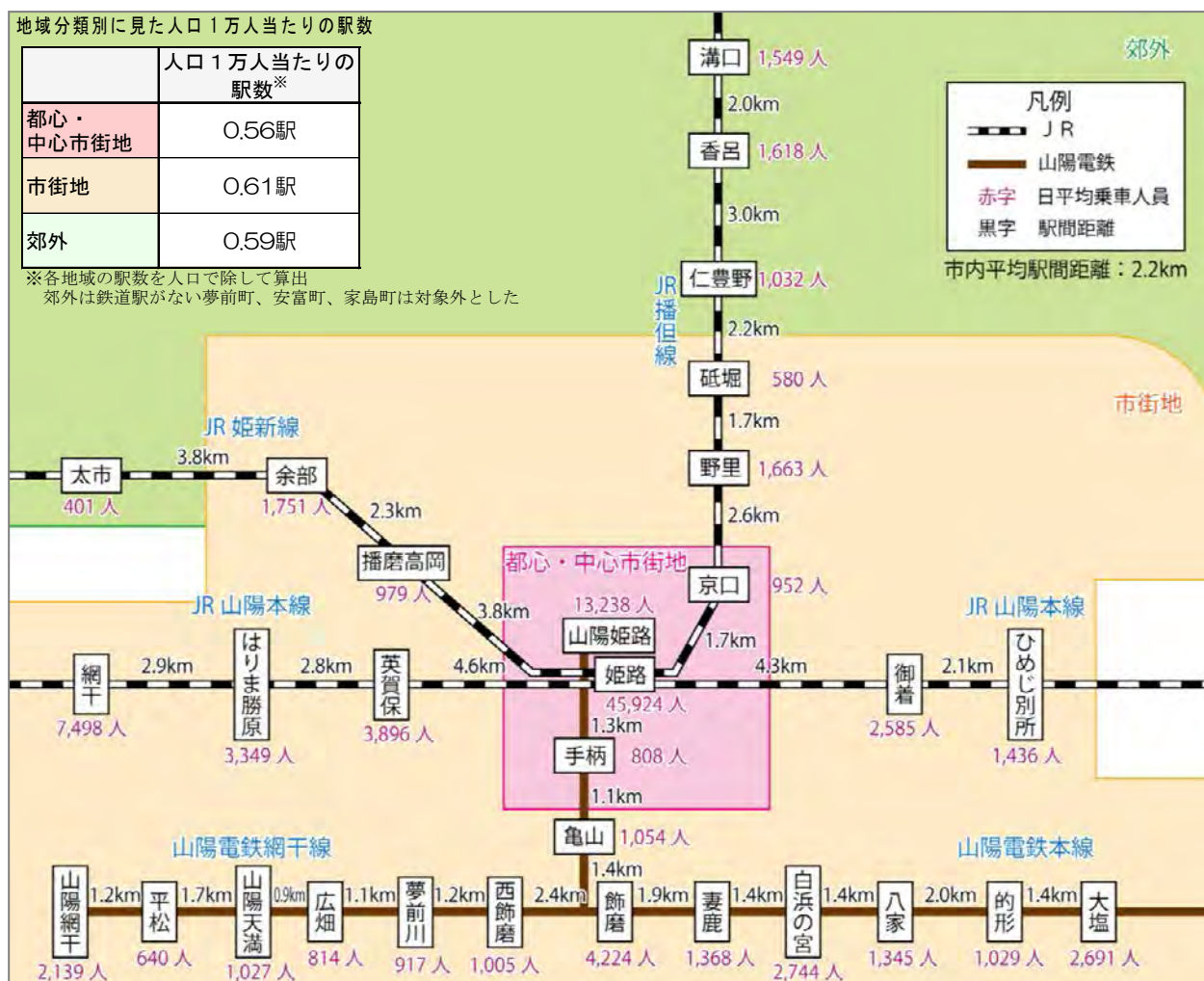
(1) 現況と課題

① 市内の鉄道網

姫路市内には 30 の鉄道駅があり、それらの駅間は平均で約 2.2km 離れています。最も駅間距離が長い区間は、JR 山陽本線の姫路駅～英賀保駅間であり、2 番目は御着駅～姫路駅間です。これら 2 つの区間では、駅間距離が 4km 以上あり、平均値に比べて約 2 倍長くなっています。

地域分類別に人口 1 万人当たりの駅数を比較すると、最も公共交通が使いやすい環境が提供されるべき「都心・中心市街地」は、「市街地」や「郊外部」よりも少ない状況にあります。

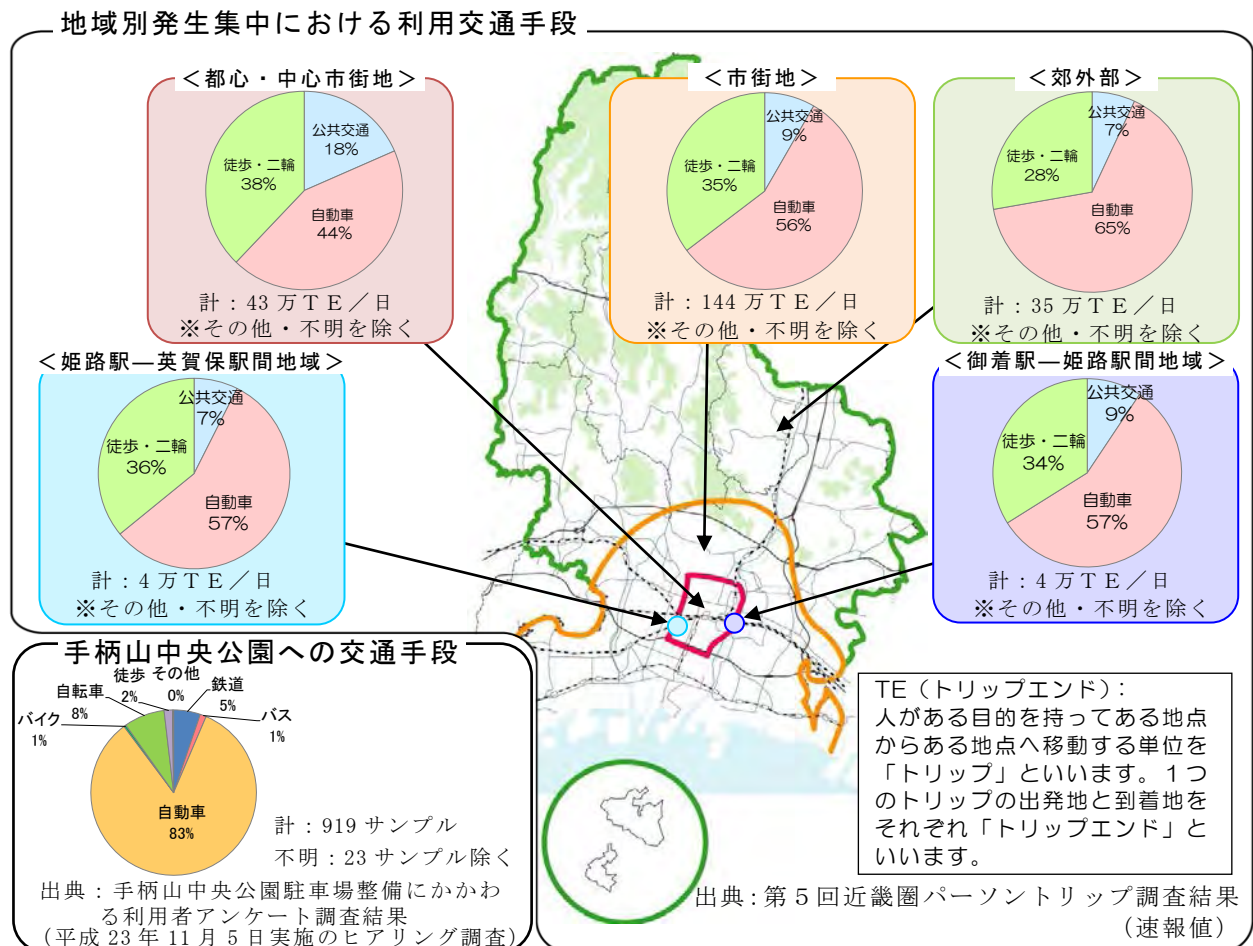
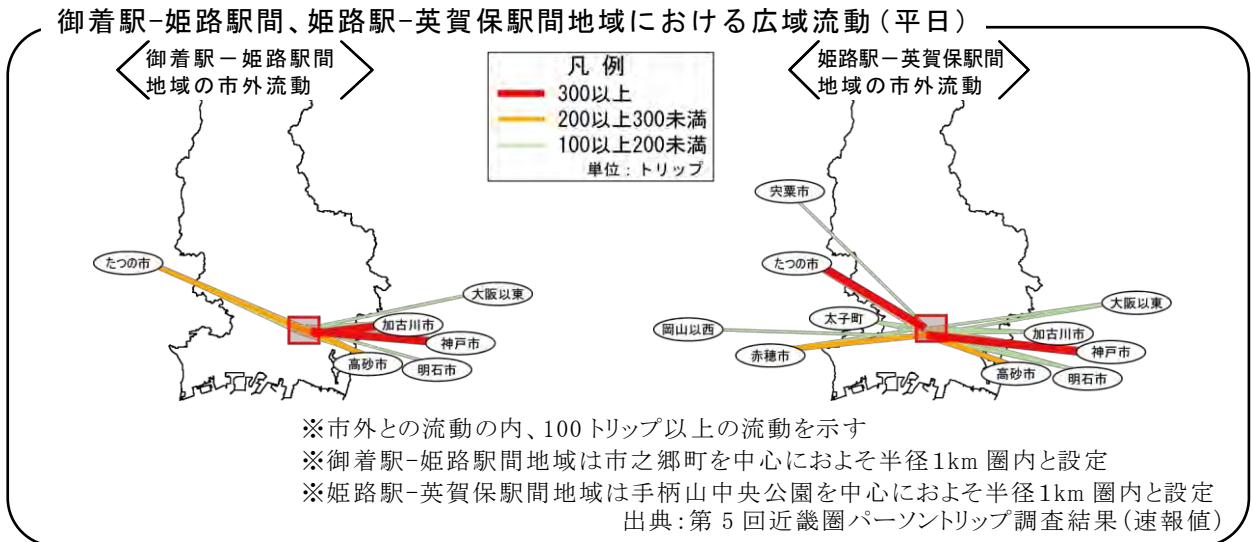
駅間距離と乗降者数



③ 御着駅-姫路駅間、姫路駅-英賀保駅間における交通課題

当該地域では、都市施設の配置状況などから、市内から市外及び市外から市内への移動（広域流動）が多数発生しています。一般には移動距離が長ければ鉄道が使われる割合が大きくなる傾向にありますが、本地域においては、都心・中心市街地に比べて自動車が使われる割合（自動車分担率）が大きくなっています。

公共交通が使いやすい環境を整えていく上で、当該地域においては、新駅の整備による鉄道網へのアクセス性向上が課題となっています。



(2) 事業目的

昼間人口と来訪者数の増加が見込まれる「御着駅－姫路駅間」及び多数の文化・スポーツ施設が集積する「姫路駅－英賀保駅間」において、鉄道網へのアクセス性を向上させるため、新駅整備構想を推進します。

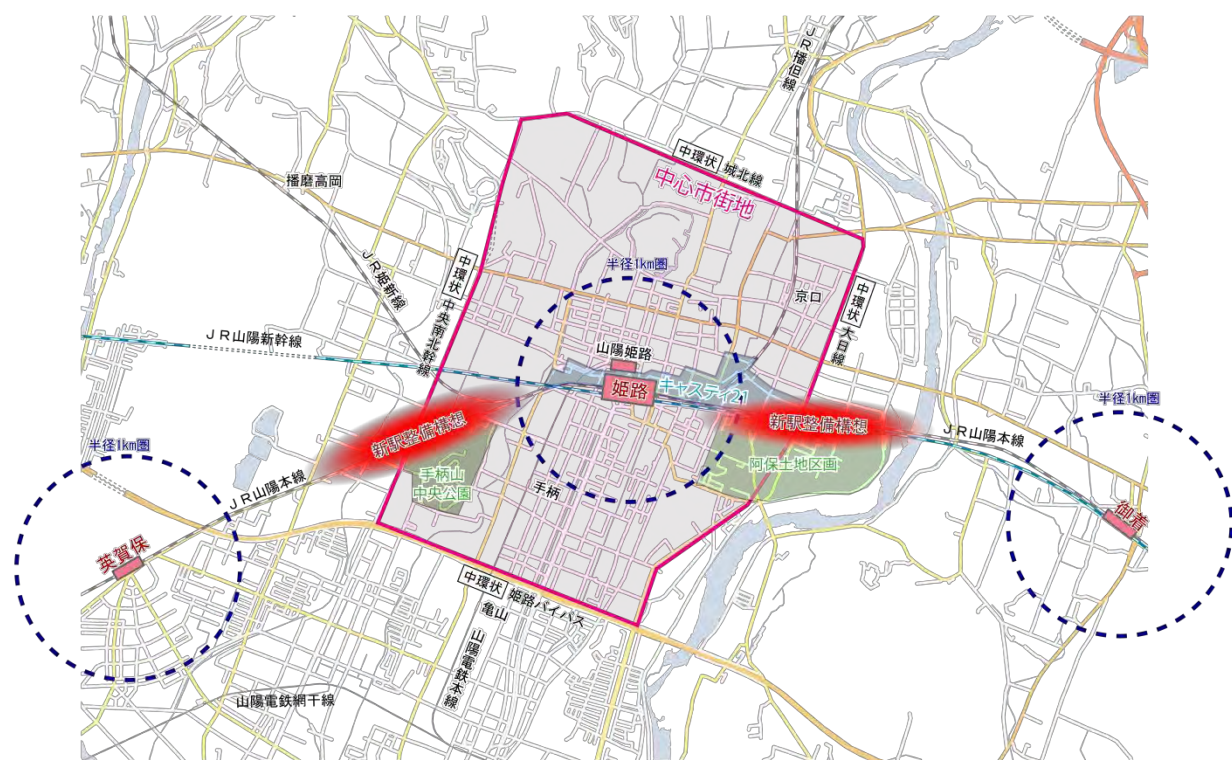
(3) 事業概要

都市施設の配置状況を勘案し且つ姫路駅への集中による都心・中心市街地の交通混雑を緩和するために、新駅の位置は、JR山陽本線と中環状道路網（中心市街地と市街地の境界）が交差する付近が最適地であると考えられます。

新駅整備には多大な費用と時間を要するため、需要推計や課題把握等を踏まえ、優先順位を定めた上で、早期の具体化をめざします。

なお、新駅が周辺の鉄道駅や他の交通手段に与える影響は多大であるため、新駅の具体的な整備計画及び姫路駅等の近隣鉄道駅の周辺整備計画を立案する際には、鉄道駅相互の機能分担等について十分に配慮するとともに、他の交通手段との結節機能確保に努める必要があります。

新駅整備構想の位置図



1-1-3 その他の交通結節点

(1) 事業目的

多核連携型都市構造の実現に向けては地域の拠点の育成が不可欠であり、交通結節点は人が行き交い賑わいが創出される地域拠点の核となるべき空間です。

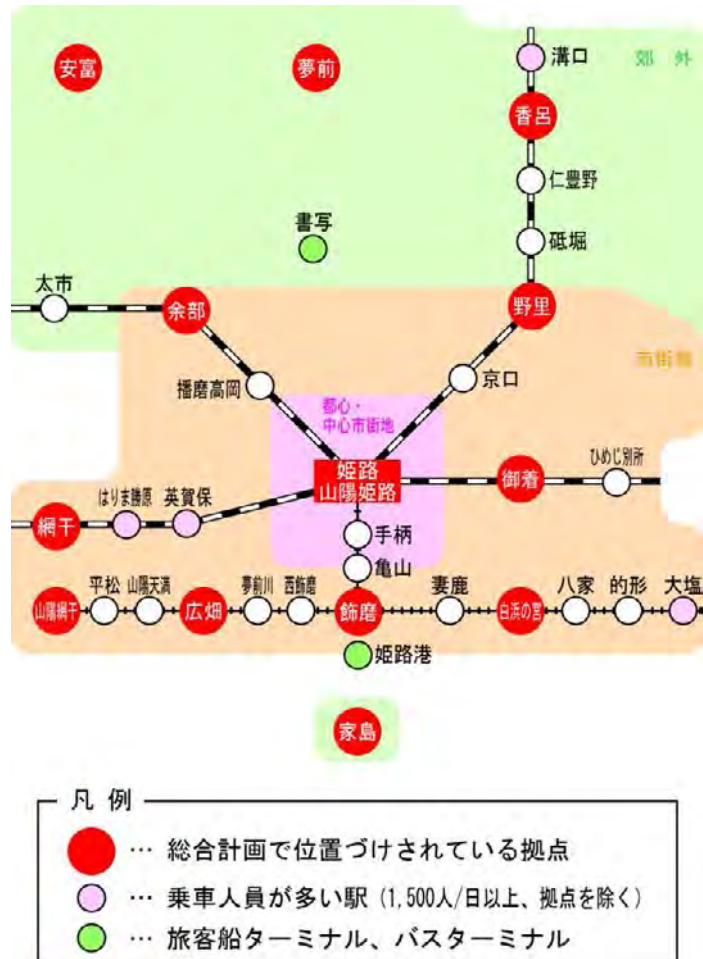
公共交通を利用しやすい圏域の拡大と交通の集約を図るとともに乗り換え・乗り継ぎの利便性を高めるため、交通結節機能の改善に取り組みます。

(2) 事業概要

拠点としての位置づけや地域特性、利用状況などを踏まえ、本来備えるべき機能を抽出し、それら機能を満たすために駅前広場、駐輪場、アクセス道路、乗り換え施設などの交通結節点整備をすすめます。

市内の交通結節点と鉄道駅の日平均乗車人員

駅名	日平均乗車人員
J R 姫路	45,657
山陽姫路	13,622
J R 網干	8,492
J R 英賀保	4,468
山陽 飾磨	4,245
J R 御着	2,767
J R はりま勝原※	2,500
山陽 大塩	2,347
山陽 白浜の宮	2,247
山陽網干	2,186
J R 香呂	1,653
J R 溝口	1,650
J R 余部	1,646
J R 野里	1,634
山陽 八家	1,375
山陽天満	1,307
山陽 妻鹿	1,270
J R ひめじ別所	1,143
山陽 龜山	1,079
山陽 的形	1,033
J R 仁豊野	1,018
山陽 夢前川	978
山陽 西飾磨	904
J R 京口	869
山陽 広畑	835
山陽 手柄	806
J R 播磨高岡	707
山陽 平松	665
J R 砥堀	480
J R 太市	385



日平均乗車人員は2006年度の値（出典：姫路市統計要覧）
 ※2008年3月開業のはりま勝原駅の日平均乗車人員は、開業より5年間の平均予測値

(3) 重点的整備

本市の交通結節点は鉄道駅と地域の拠点及び旅客船・バスターミナルから構成されます。

まちづくり及び事業効率の観点から、この内「総合計画で位置づけられている拠点」「乗車人員が1,500人/日以上以上の駅」「旅客船・バスターミナル」について重点的に整備をすすめます。

なお、その他の交通結節点については、利用者数の推移や周辺のまちづくりの進捗等を勘案しながら、駐輪場やパーク&ライド用駐車場など必要に応じた整備をすすめます。

重点的整備の方向性

<重点的に整備を進める交通結節点>

総合計画で位置づけられている拠点	主 核	J R 姫路、山陽姫路
	副 核	山陽飾磨、J R 野里、山陽網干
	地 域 核	J R 網干、J R 御着、J R 余部駅 山陽広畑、山陽白浜の宮
	準地域核	香寺事務所周辺（J R 香呂）、 夢前・安富・家島地域事務所周辺
乗車人員が1,500人/日以上以上の駅	J R 英賀保、J R はりま勝原、山陽大塩、J R 溝口	
旅客船・バスターミナル	書写、姫路港	

<その他の交通結節点>

J R ひめじ別所、J R 京口、J R 砥堀、J R 仁豊野、J R 播磨高岡、J R 太市、
山陽手柄、山陽亀山、山陽妻鹿、山陽八家、山陽的形、山陽西飾磨、
山陽夢前川、山陽天満、山陽平松

(4) 備えるべき機能と着手時期

重点的に整備をすすめる鉄道駅についての備えるべき機能とその考え方は以下のとおりとし、姫路市総合計画における位置づけ、利用者数、事業効果、実現性などを踏まえて事業の着手時期を定め、段階的に整備をすすめます。

<備えるべき機能と駅特性の考え方>

機能	整備の概要	対象となる駅
駅舎の近代化	老朽化した駅舎を改築し、待合い時の快適性向上やバリアフリー化をすすめる。	全ての駅
徒歩・二輪でのアクセス性向上	駐輪場や自転車歩行車道の整備により歩車分離をすすめ、アクセス性を向上させる。	全ての駅（JRに比べ駅間距離が短い山陽電鉄の駅では、特に重要と考えられる）
バスとの結節	バスの乗り入れが可能な駅前広場の整備を推進する。	骨格バスネットワークもしくはコミュニティバス等に結節する駅
送迎用自動車との結節	送迎用自動車の乗り入れが可能な駅前広場の整備を推進する。	自動車でのアクセスが多い主に郊外の駅
パーク&ライド	駅周辺駐車場の利用促進により、自動車からの利用転換を促進する。	主に外環状道路網以遠の駅

<重点的に整備をすすめる鉄道駅と備えるべき機能>

駅名	位置づけ	備えるべき機能					着手時期
		駅舎の近代化	徒歩・二輪でのアクセス性向上	バスとの結節	送迎用自動車との結節	パーク&ライド	
JR・山陽姫路	主核	事業中	事業中	事業中	事業中	—	事業中
山陽飾磨	副核	○	○	○	○	—	計画前期
山陽白浜の宮	地域核	○	○	○	—	—	
JR香呂	準地域核	○	○	○	○	○	
JR溝口	—	○	○	○	○	○	
JR網干	地域核	整備済	○	整備済*	整備済*	○	計画後期
JR御着	地域核	○	○	○	○	—	
JR英賀保	—	○	○	整備済*	整備済*	—	
JR余部	地域核	○	○	整備済*	整備済*	○	長期
山陽広畑	地域核	○	○	○	—	—	
山陽大塩	—	○	○	○	—	—	
山陽網干	副核	整備済	○	整備済	整備済	○	整備済
JR野里	副核	整備済	整備済	整備済	整備済	—	
JRはりま勝原	—	整備済	整備済	整備済	整備済	—	

(○：必要、—：利用実態に応じて適宜検討)
(※…駅の片側のみ整備済)

なお、鉄道駅以外の交通結節点については「高度なバスシステムの導入」「北部を連携するバス路線の導入」「旅客船ターミナル整備」など関連する施策とあわせて整備内容を整理します。

1-2 パーク&ライド（パーク&バスライド）

(1) 事業目的

郊外と市街地の境界付近（概ね外環状道路網付近）では、郊外から都心に向けて放射状道路が集約されるため、交差点を中心に道路交通渋滞が発生しやすくなっています。

都心部に流入する自動車を削減し道路交通渋滞を緩和するとともに、交通の円滑化による路線バスの定時性向上、環境負荷の軽減をめざし、パーク&ライド及びパーク&バスライドを推進します。

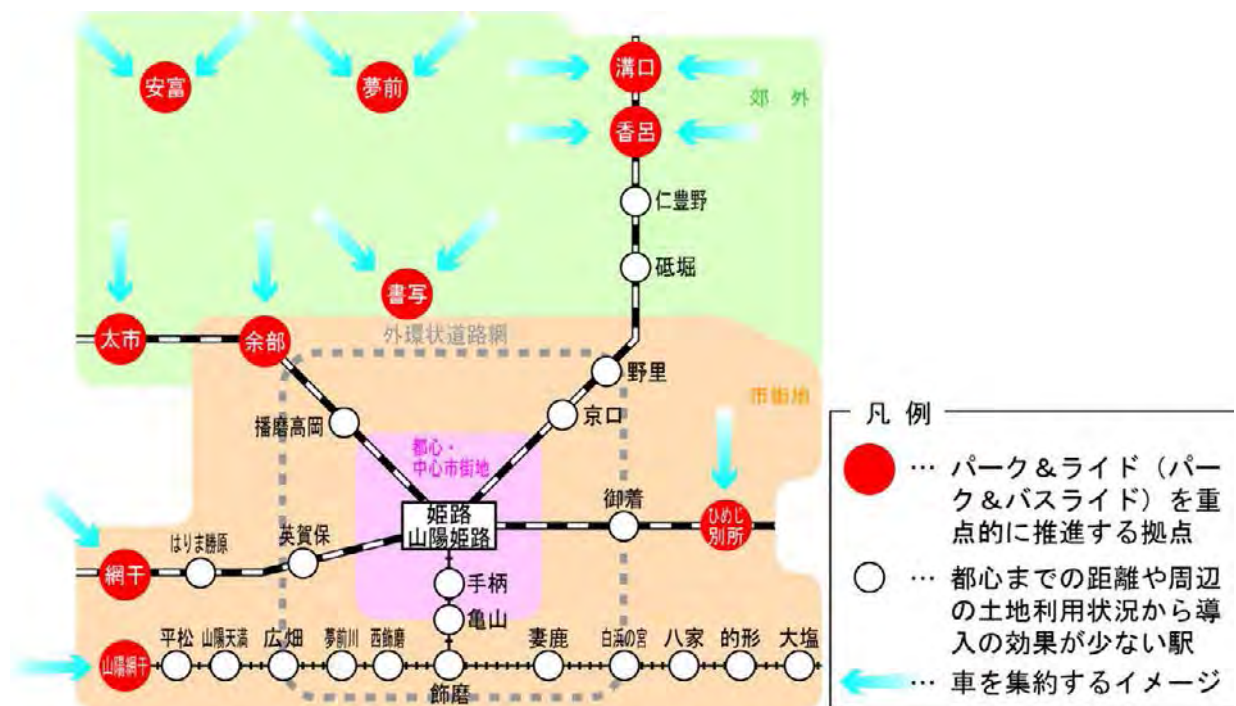
(2) 事業概要

パーク&ライドは、都心に向かう放射状道路の混雑を緩和する効果が期待できる概ね外環状道路網以遠の鉄道駅を中心に重点的に推進し、社会実験などから取り組みを始めます。

また、パーク&バスライドについては書写バスターミナル（19～21 ページ参照）にパーク&バスライド用駐車場を整備するとともに、夢前・安富地域事務所をパーク&バスライドの拠点に活用するなどの実験的な取り組みを実施します。

なお、パーク&ライド、パーク&バスライドは社会的な効果だけでなく、利用者個人にも「交通事故に遭遇する確率が減少する」「本を読んだり車窓を楽しむことができる」「駅やバス停留所から最終目的地まで歩くことで健康増進につながる」「（鉄道利用では）移動時間を短縮できる」など様々なメリットがあり、これらを積極的に周知していくことで交通行動の変化を促します。

パーク&ライド、パーク&バスライドを重点的に推進する拠点



パーク＆ライドを推進する鉄道駅の自動車利用状況

駅名	日平均乗車人員	駅端末交通手段分担率の内自動車（自走、送迎）が占める割合
太市	385	35%
JR網干	8,492	32%
溝口	1,650	22%
香呂	1,653	18%
山陽網干	2,186	13%
余部	1,646	9%

（出典：姫路市統計要覧、2006年播磨都市圏パーソントリップ調査）

パーク＆ライドの推進方針

周辺駐車場の収容台数と潜在需要を含む利用実態を調査し、供給バランスに余裕があり早期に事業効果の発現が期待できる駅から先行的に利用促進策を展開する。

周辺駐車場供給量 > 需要量



- ・パーク＆ライド利用者の駐車料金や鉄道運賃を割り引くなどの社会実験を実施する。
- ・月極だけでなく時間貸しなど多様な駐車料金制度の導入を促進する。

周辺駐車場供給量 ≤ 需要量



- ・都市計画や地域の特性を踏まえた上で整備費用の一部を支援するなど、パーク＆ライド用駐車場の整備を促進する制度を検討する。

1-3 鉄道輸送力改善

(1) 事業目的

鉄道の利便性を高め、速達性や快適性を向上させるため、サービス水準の高い路線は現状を維持するとともに、サービス水準の低い路線においては増便・車両の増結、新型車両の導入など輸送力の改善に取り組みます。

(2) 事業概要

各路線毎の計画目標に基づき、各種施策を展開します。

鉄道路線毎の計画目標

路線	計画目標
J R 山陽本線	現状のサービス水準を維持しつつ、中核都市・姫路市としての広域的な拠点性向上をめざします。
J R 播但線	増便や車両の増結などによる輸送力の強化を推進し、自動車から鉄道への利用転換をめざします。
J R 姫新線	増便や車両の増結などによる輸送力の強化を推進し、自動車から鉄道への利用転換をめざします。
山陽電鉄本線	現状のサービス水準を維持しつつ、中核都市・姫路市としての広域的な拠点性向上をめざします。
山陽電鉄網干線	現状のサービス水準を維持しつつ、利用者の増加に努め、沿線の市民とともに地域の活性化をめざします。

(※基本計画編より再掲)

(3) 事業のすすめ方

① J R 山陽本線、山陽電鉄本線、山陽電鉄網干線

J R 山陽本線については、2005年3月開業のひめじ別所駅に引き続き、2008年3月にはりま勝原駅が開業しました。また、2008年12月には姫路駅の高架化が完成し、今後駅前広場や駅ビルの再整備などがすすんでいくことより、中長期的な利用者数の維持・増加が見込めます。その他の駅についても交通結節機能の改善に取り組み、全市的な公共交通利用促進策などにより、利用者増と現状のサービス水準維持をめざします。

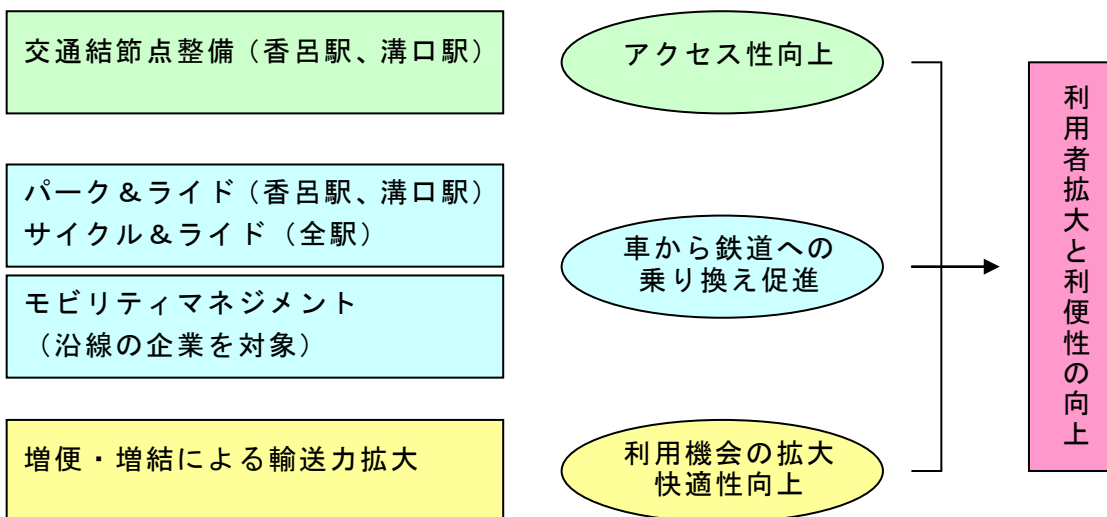
山陽電鉄では、駅間距離が短い特性を活かし、各駅への徒歩・二輪でのアクセス性向上と全市的な公共交通利用促進策などにより、長期的に続いている利用者数の減少に歯止めをかけ、現状のサービス水準維持をめざします。

② JR 播但線

昼間の時間帯では1時間に1~3便と運行便数にばらつきがあり、最大約50分程度の待ち時間が発生する場合があります。ピーク時間帯においては約15分間隔で運行し、最大で6両編成の車両を運行するなど運用面での工夫もなされていますが、特に朝のピーク時間帯での上り方面は混雑する傾向にあります。

このため、交通結節点整備やパーク&ライド、サイクル&ライド、沿線企業に対するモビリティ・マネジメントの実施など、ハード施策とソフト施策をパッケージで推進し、地域・交通事業者・行政が一体となって利用者の増加をめざすとともに、利用者数の変化に応じた適切な増便・増結による輸送力強化をめざします。

施策のパッケージ化による総合的な利便性向上



③ J R 姫新線

運行便数は昼間の時間帯で1時間に約2便と多くはありませんが、パターンダイヤ化されているため時刻表を覚えやすいなどの長所があります。朝のピーク時間帯において1時間に3便と少ないことや、上月まで運行する便が2時間に1便と極めて少ないこと、所要時間が長いことなど輸送力に課題があります。

2006年度よりJRと兵庫県、沿線のたつの市・佐用町と協働で「JR姫新線輸送改善事業」をすすめており、事業完了後に予定している増便の社会実験を通じて、姫新線の速達性・快適性を向上させていきます。

J R 姫新線輸送改善事業の概要

- ・ 事業区間：姫路駅～上月駅間（L=50.9km）
- ・ 事業内容：地上設備工事（高速化に伴う軌道改良など）、新型車両導入19両
- ・ 事業効果

時間短縮	姫路～上月、現行76分を65分以内 姫路～播磨新宮、現行33分を30分以内
バリアフリー	新型車両は全てバリアフリー対応車両

- ・ 位置図



※ JR 姫新線輸送改善事業は、2009年度（平成21年度）に完了
 ※ 増便社会実験は、2010, 11年度（平成22, 23年度）に実施済

1-4 高度なバスシステムの導入

(1) 事業目的

書写付近～姫路駅間における大量のバス利用者を効率よく輸送するとともに、速達性・利便性向上をめざし、高度なバスシステムの導入をすすめます。

また、姫路城と書写山という本市の観光拠点をシンボルとなるようなバスで連携することにより、観光回遊性の向上も期待できます。

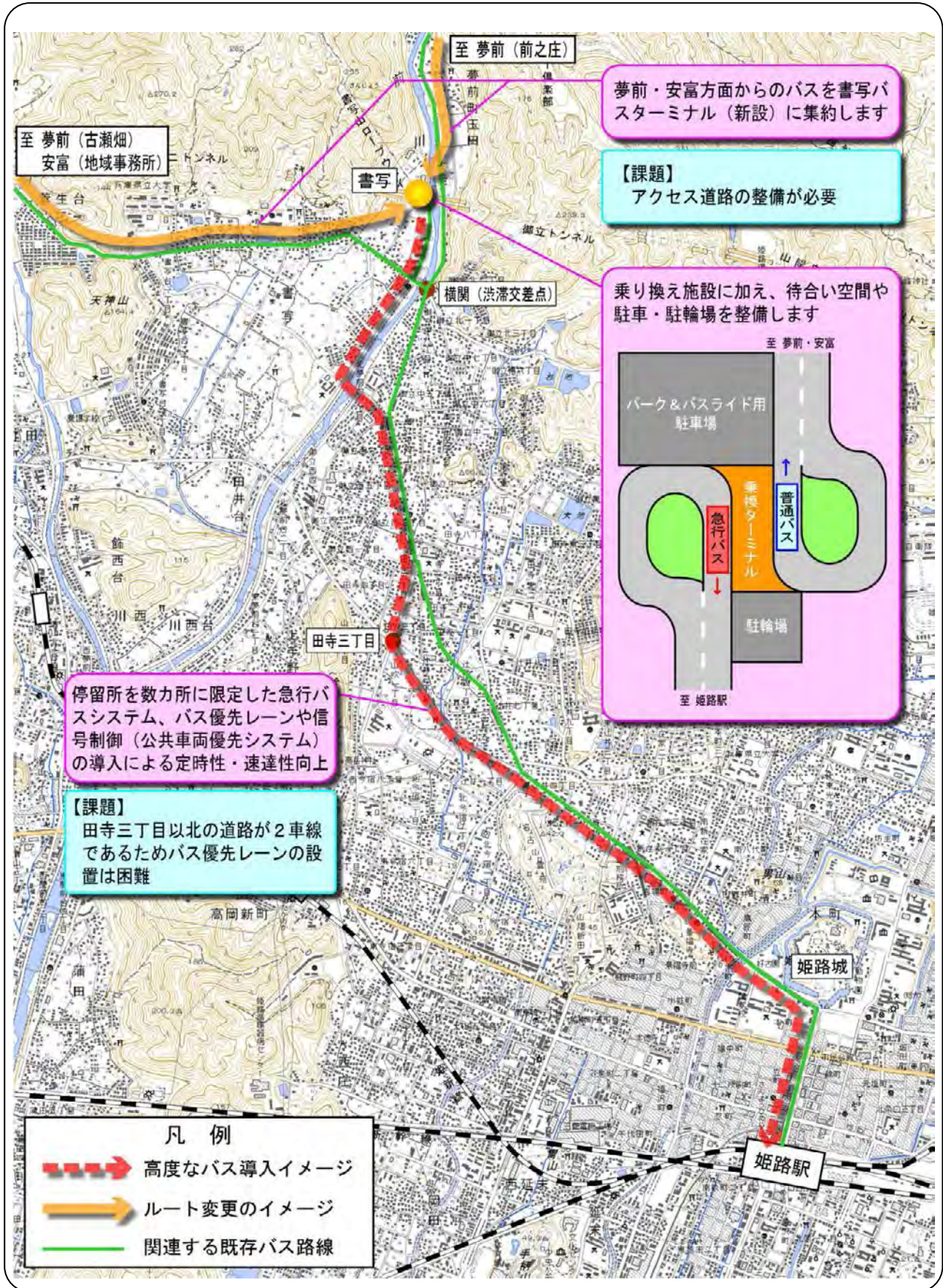
(2) 事業概要

書写周辺（横関交差点付近）では複数のバス路線が合流しており、書写付近～姫路駅間は市内で最もバス利用者が多い区間の一つです。利用者数に比例して便数が多く、待ち時間が少ないなど利便性が高い一方で、ピーク時間帯では同一方面のバスが連なって運行する、いわゆるダンゴ運転となる場合もあり、運行効率に問題があります。

姫路駅～夢前・安富の長距離路線を「姫路駅～書写」「書写～夢前・安富」に分離し、それぞれの区間の需要に最適な便数を確保します。

さらに「姫路駅～書写」の区間においては、道路整備状況を踏まえたルートの見直し、バス優先レーンの設置、公共車両優先システム（PTPS）などとともに、停留所を限定した急行バスシステムの導入により、定時性・速達性を高めます。

(3) 導入イメージと課題



(4) 段階的整備の検討

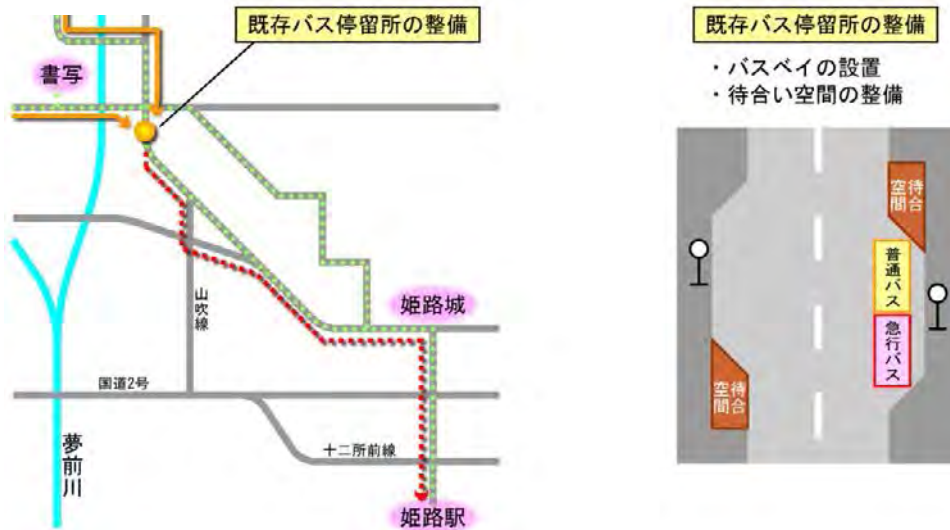
バスターミナルやアクセス道路の整備には多大な時間と費用を要するため、既存のバス路線を活用した実証運行を行い、課題や問題点の抽出、導入効果を把握した上で、本格運行をめざします。

① 実証運行

停車する停留所を姫路城付近の他、数カ所に限定した急行バスの実証運行を行います。

急行バスと通常のバスとの乗り換えを円滑に行うため、横関交差点付近の停留所にバスベイやベンチ・上屋などの待合い空間を整備します。

実証運行イメージ

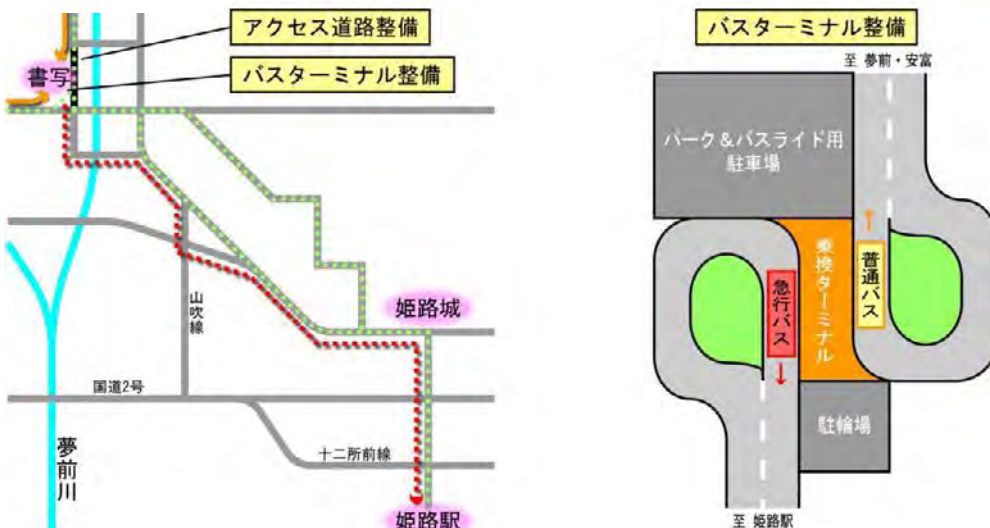


② 本格運行

書写バスターミナル及びアクセス道路を整備し、夢前・安富方面のバス路線を集約します。

バス優先レーン、公共車両優先システムを導入し定時性・速達性を高めるとともに、利用者数の推移を踏まえ、本市のバス交通のシンボルとなるよう環境に配慮した車両や大量輸送に対応した車両などの導入をめざします。

本格運行イメージ



1-5 外環状バスの導入

(1) 事業目的

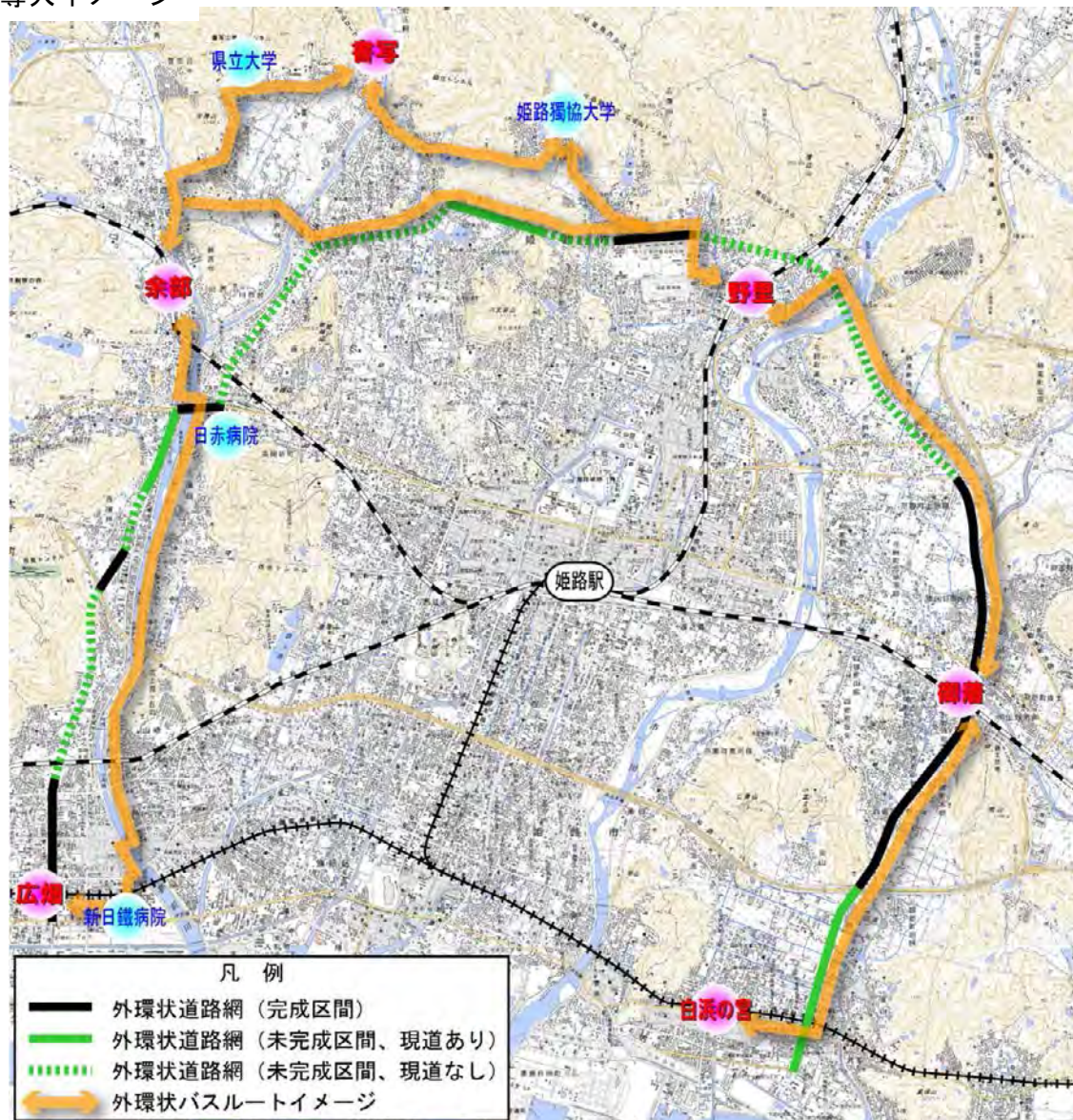
市内の交通は必ずしも都心方向に集中しておらず、市街地内では網の目のように活発な移動が発生しています。現在の一極集中型の公共交通網では、地域間を移動する場合においては姫路駅周辺を経由しなければならないなど、多様化した目的地への移動に対応が不十分であり、公共交通利用が敬遠される要因の一つと考えられます。

地域間の連携・交流を強化するとともに、都市構造やライフスタイルの変化に伴い多様化した目的地への移動に対応するため、放射方向の鉄道・バス路線に加えて環状のバス路線を導入します。

(2) 事業概要

外環状道路網上に位置する5つの地域拠点（白浜の宮、御着、野里、余部、広畑）と書写バスターミナル、文教・医療施設など相互の移動を円滑に行うため、外環状道路網を中心とした道路を活用し、段階的に環状のバス路線を導入します。

導入イメージ



(3) 段階的整備の検討

交通結節点整備・道路整備の進捗を踏まえ、既存の道路網を活用した実証運行を行い、課題や問題点の抽出、導入効果を把握した上で、路線の拡張及び完成形での運行をめざします。

段階的整備イメージ

① 現況



日赤病院を經由した夢前川沿いのバス路線がありますが、余部～広畑を連携する路線とはなっていません。

② 実証運行フェーズ1



現道の夢前川左岸線を活用し、余部～広畑間の実証運行を行います。

③ 実証運行フェーズ2



御着線及び市川左岸線の現道を活用し、白浜の宮～御着～野里の実証運行を行います。

④ 完成形



外環状道路網が完成した時点では、書写バスターミナルを含む環状路線を運行します。

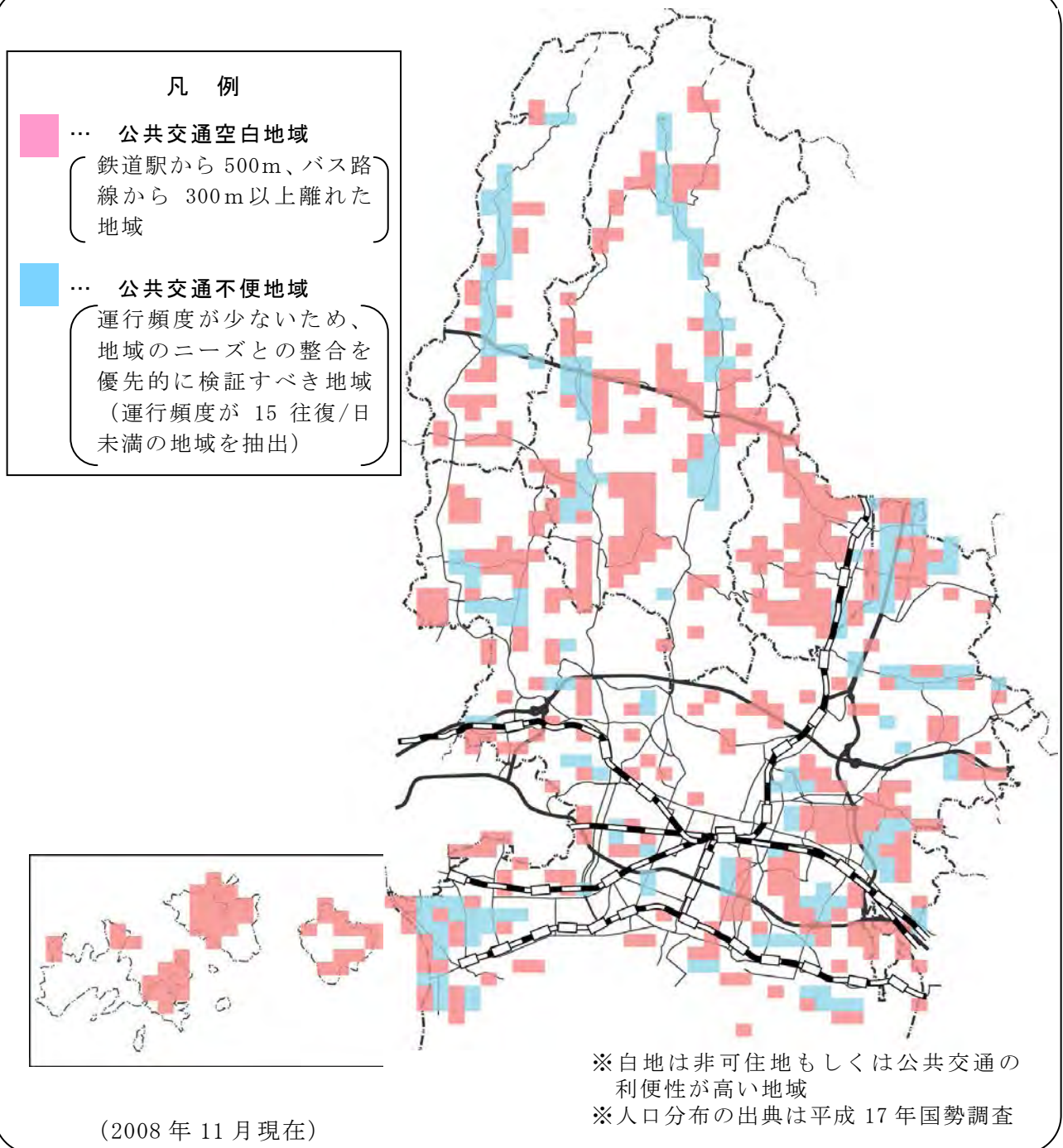
1-6 コミュニティバス等地域公共交通の導入

(1) 現況と課題

本市では郊外部を中心に、徒歩で最寄りの駅やバス停にアクセスすることが難しい地域（公共交通空白地域）や公共交通の運行頻度が極めて少なく利用しにくい地域（公共交通不便地域）が散在しています。

このような地域においては、自動車を運転する人と比べ、高齢者や学生など車を運転しない人は移動が制限されていると推測されます。今後の高齢化の進展により、自動車を運転しない人が増加することも予想され、公共交通空白・不便地域において自動車に頼らない交通手段を確保することが喫緊の課題となっています。

公共交通空白・不便地域の分布状況



(2) 事業目的

地域の活性化、生涯現役社会の実現に向けては、社会活動の基本となる“移動の自由”が確保される必要があります。

公共交通空白・不便地域において、高齢者や学生など車を運転しない方々の交通手段を確保するため、地域特性に対応した多様な事業手法を用いた地域公共交通を導入します。

(3) 事業概要

公共交通空白・不便地域に住まれている方々が「真に必要としている公共交通サービス」を地域住民と行政、交通事業者が共に考え、最も適した地域公共交通の事業手法を選択・導入できる仕組みを構築します。

(4) 導入方針

本市は、市町合併により面積が約2倍になりましたが、新たに編入された農山村部、島しょ部（郊外部と呼びます）は、旧姫路市街地部とは異なり、人口密度が低く集落が点在しています。これらの地域は、高齢化の進展も著しく、自動車だけに頼らない市民の移動手段を持続的に確保していくことが重要であり、従来の鉄道、路線バス以外の地域に根ざした少量公共交通機関であるコミュニティバス等地域公共交通の導入が必要となっています。

ただし、地域公共交通は一般に正便益不採算（公共性はあるが社会的便益は得られるが、事業としての経営採算が確保できない）と言われ、適切な導入基準に基づき運営されることが特に重要となります。

① 導入に向けて

a) 一定規模の面積・人口が集積した郊外の地域を対象とします

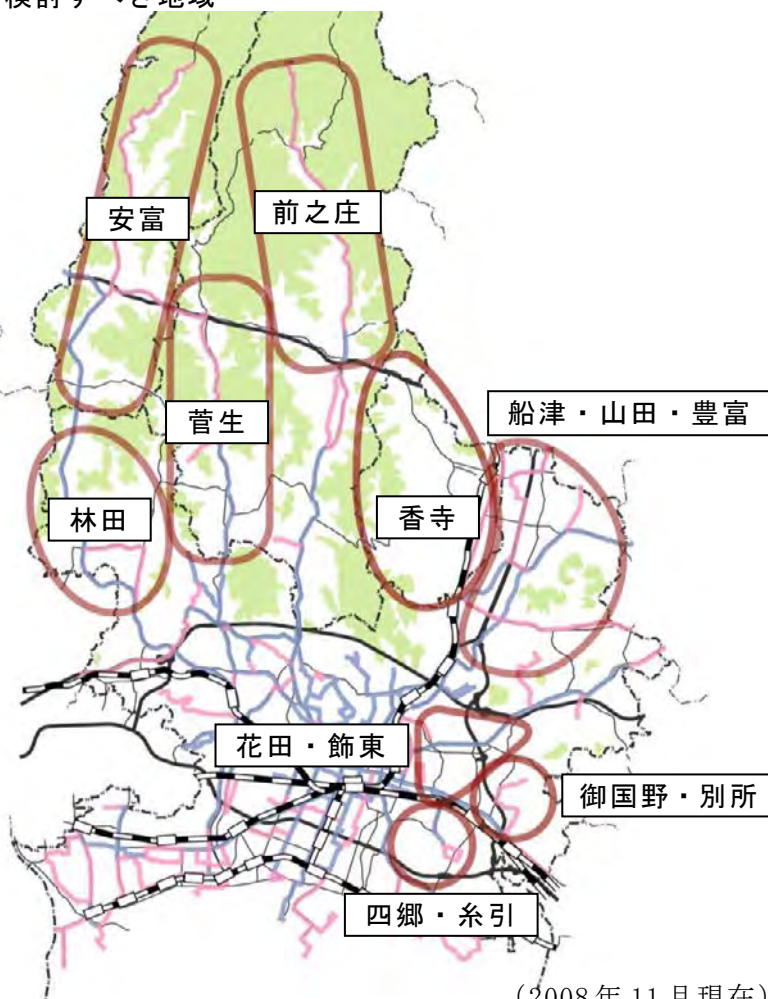
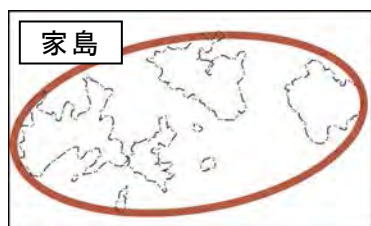
公共交通空白・不便地域は郊外だけでなく、市街地（概ね旧姫路市内）においても散在しています。しかしながら、市街地部は既存の鉄道・バスの更なる利便性向上をめざすべき地域であり、地域公共交通の導入を優先的に検討する対象地域は郊外が適切と考えられます。

地域公共交通の公共性を確保するためには、一定量以上の方々に利用される必要があるため、郊外においても一定規模の面積・人口が集積している公共交通空白・不便地域を優先的に検討対象とします。

地域公共交通の導入を優先的に検討すべき地域

- 凡 例
- …地域公共交通の導入を優先的に検討すべき地域
 - …バス路線（15往復/日以上）
 - …バス路線（15往復/日未満）

※香寺コミュニティバス（つつじ号）は隔日運行のため除いている。



b) 需要に応じた公共交通手段を導入します

地域公共交通の場合、1ボックスタイプのワゴン車や小型バス車両を用いたコミュニティバスが代表的ですが、導入に当たっては、コミュニティバスにこだわらず、より地域の交通需要に合った交通手段を検討します。

すなわち、一定の交通需要がまとまってある地域は定時定路線型のコミュニティバス等、交通需要がより少ない地域はデマンド型の乗合タクシー等の導入を検討します。(導入手段のタイプは下に示す「地域公共交通の事業手法」の中から選択することとなります。)

地域公共交通の事業手法

交通需要	事業手法	使用車両	運行特性		主体
			ダイヤ・ルート	役割	
	路線バス	  大型バス 小型バス	定時・定路線	地域間移動	バス事業者
	コミュニティバス	   小型バス マイクロバス ワゴン		地域内移動 (最寄りの交通結節点までの移動手段)	バス事業者 姫路市
	乗合タクシー	  マイクロバス ワゴン			タクシー事業者 NPO等 姫路市
	デマンド型交通 (過疎地有償運送含む)	  ワゴン 乗用車	デマンド	タクシー事業者	
	タクシー	 乗用車			タクシー事業者

c) 鉄道、路線バスとの共存を図ります

他都市では、地域公共交通が、運行ルートや料金等の面で既存路線バスと競合する事例も見られます。

本市においては、既存の鉄道・バス路線の維持に努めるとともに、原則として地域公共交通はそれら幹線的な公共交通へのアクセス交通手段と位置づけます。そのため、運行ルートは最寄りの鉄道駅、バス停留所、公共施設、病院、商業施設等の往復を基本とするとともに、乗り換えターミナル等、交通結節点整備についても必要に応じて検討します。

d) 住民の参画と協働を導入の条件とします

地域公共交通は、その地域の住民が真に必要なとするサービスを地域住民自らが“つくり・まもり・そだてる”ことが重要です。

そのため、計画段階からの地域住民の参画と協働が必要であり、地域住民が中心となって、地域交通ビジョンを検討するとともに、行政や交通事業者と連携しながら、運行ルート、便数、運賃、利用促進策などの運行計画を作成することとします。

さらに、地域で決定した運行計画について、市民代表、交通事業者、有識者、関係機関等で構成する“地域公共交通会議”で必要事項を協議し、合意を得ることとします。

② 事業化に向けて

e) まず、社会実験から始めます

地域公共交通の導入は、本格運行に入る前に、原則として社会実験を行い、目標達成の可能性を検証することとします。

社会実験の結果により、地域の実情にあわせて運行計画を見直し、運行経費の住民負担や市からの助成内容を含め、地域住民・交通事業者・市が協議し、本格運行への移行を判断します。

f) 多様な運行支援策を検討します

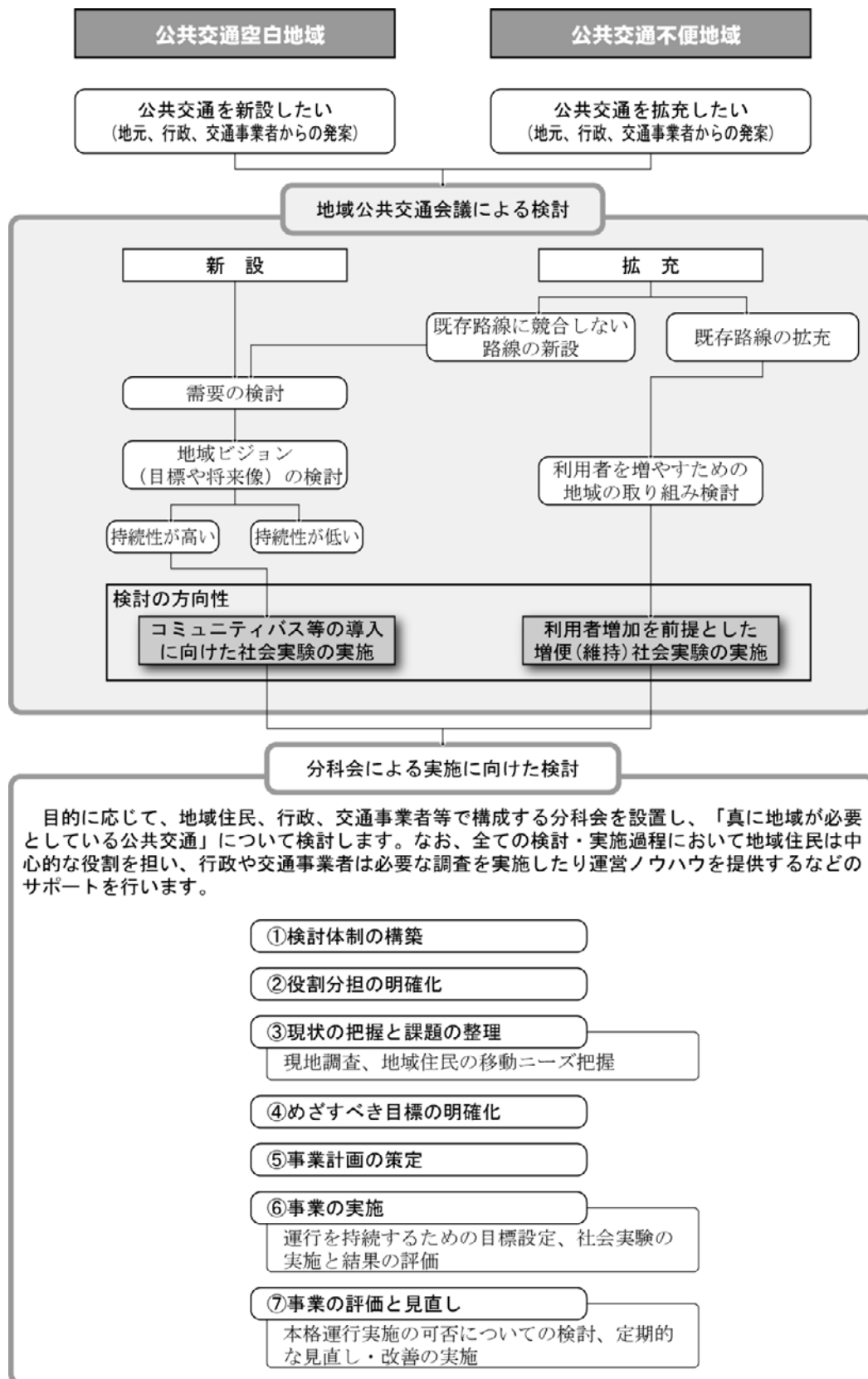
地域公共交通は、交通事業として料金収入のみで採算を確保することが困難であるため、行政は一定のルールに基づき、補助・助成を含め多様な運行支援を行います。

しかし、事業の持続可能性を高めるためには、収益性を無視することはできず、常に収益性や利用状況を評価する必要があります。

g) 柔軟な運行見直しを行います

本格運行後も利用状況について、一定期間毎に評価・分析を行い、必要に応じて見直しを行うなど、より利用しやすい効率的な公共交通手段となるよう住民・交通事業者との協議を継続することによって、「地域で育てる公共交通」を支援していきます。

地域公共交通の導入を検討するフローチャート



地域公共交通会議とは

地域の需要に即した公共交通サービスの必要性並びにこれらを行う場合における安全性・利便性の確保に係る措置、その他サービスを実施するに当たり必要となる事項を協議する場。

1-7 北部地域の連携を強化するバス路線の導入

(1) 事業目的

安富、夢前、香寺地域の地域間連携を強化するとともに、JR播但線が活用できる環境を整え、多様な交通手段・経路を確保するために、北部3町を連携するバス路線を導入します。

(2) 事業概要

安富、夢前、香寺地域を運行する公共交通は都心方面のみであり、東西方向の移動については自動車に頼らざるを得ません。それぞれの地域が備える固有の資源を有効に活用し、連携・交流を強化・推進するとともに、JR播但線を有効に活用するため、安富、夢前の地域事務所にバスのターミナル機能を整備し、JR香呂駅と連携する路線バスを導入します。

(3) 事業のすすめ方

① 交通結節点の整備

安富・夢前については、地域事務所の駐車場等を活用し、停留所及び待合い空間を整備するとともに、既存バス路線を引き込むなど、円滑な乗り換えが行われるような仕組みを構築します。

② ルート

主に県道三木穴栗線及び県道久畑香呂線を活用します。

③ 社会実験

現在のところ南北方向に比べ、東西方向は交通需要が少ないと考えられるため、期間や運行区間を限定した実証運行を行いながら潜在需要を掘り起こし、事業効果の検証及び運行計画の見直しを行いながら本格運行への移行を判断します。

北部3地域を連携するバスの整備イメージ

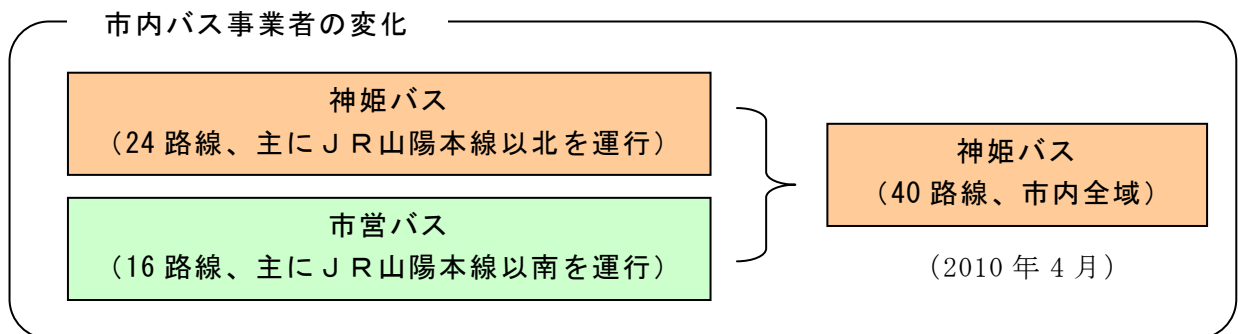


1-8 バス路線網の再編

(1) 再編の必要性

① 契機となる市営バス事業の民間移譲

近年、市営バスは利用者の減少による厳しい経営環境が続いており、2005年（平成17年）に姫路市交通事業経営健全化計画を取りまとめ、経営の健全化に努めてきましたが、2009年度（平成21年度）末をもって市営バス事業を完全に民間へ移譲することとなりました。



② 重複する路線の整理統合

今後市内を運行するバス事業者が1社になるため、これまで市営バスと民間バス事業者により重複運行していた一部の区間や機能が類似する路線などについては、効率性の観点から、早期に整理統合する必要があります。

③ 規制緩和と生活交通の確保

2002年（平成14年）の規制緩和により、事業者は自由に交通事業に参入したり退出したりすることができるようになりました。新規参入などによる競争を促進し、より良いバスサービスの提供を目的として行われましたが、特に地方部においては利用者減少などにより大規模な路線の縮小やバス事業の撤退などが相次いでいます。

本市においてはバス事業者が単独となることから、市内全体を統一的な考え方で再編することが可能となる一方、不採算路線の減便や路線の縮小等により地域の交通サービスが著しく低下することが危惧されるため、「生活交通として必要なサービスが効率的かつ多様な形で提供できるような新たな仕組み」を早急に整える必要があります。

(2) 事業目的

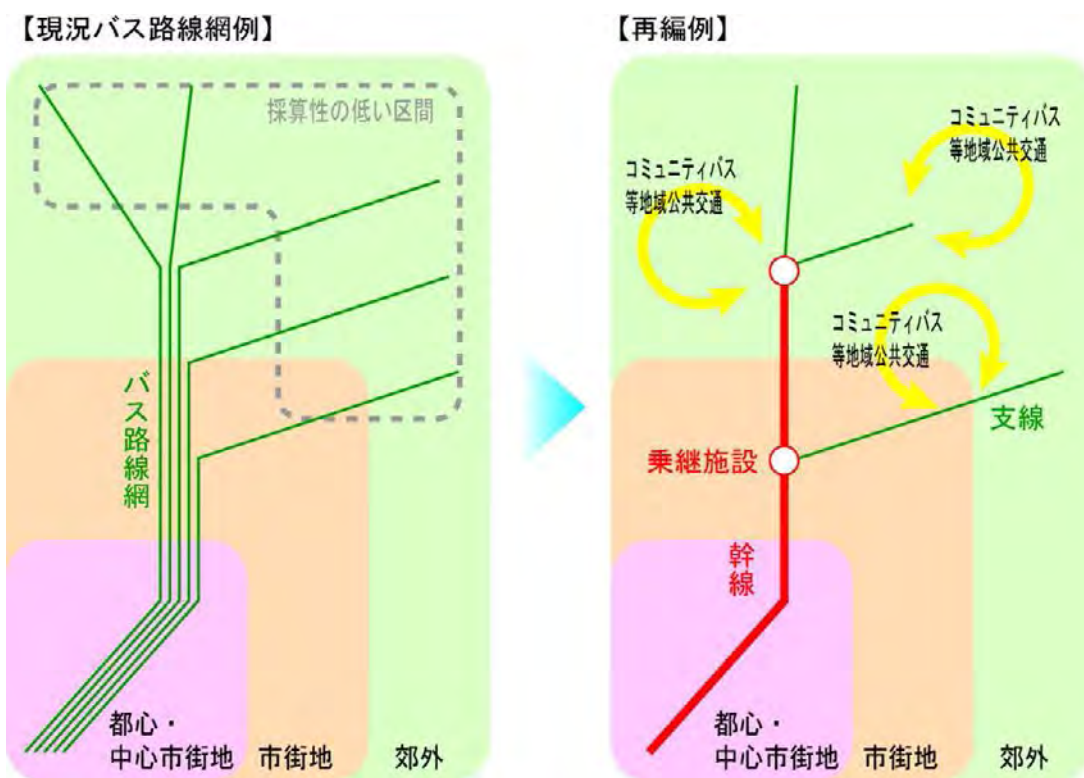
より使いやすいバス路線網の実現と路線バス事業の採算性・効率性を向上させるために、運行本数が少ないなどサービス水準が低く且つ採算性の低い路線を多様な形で再編します。

(3) 事業概要

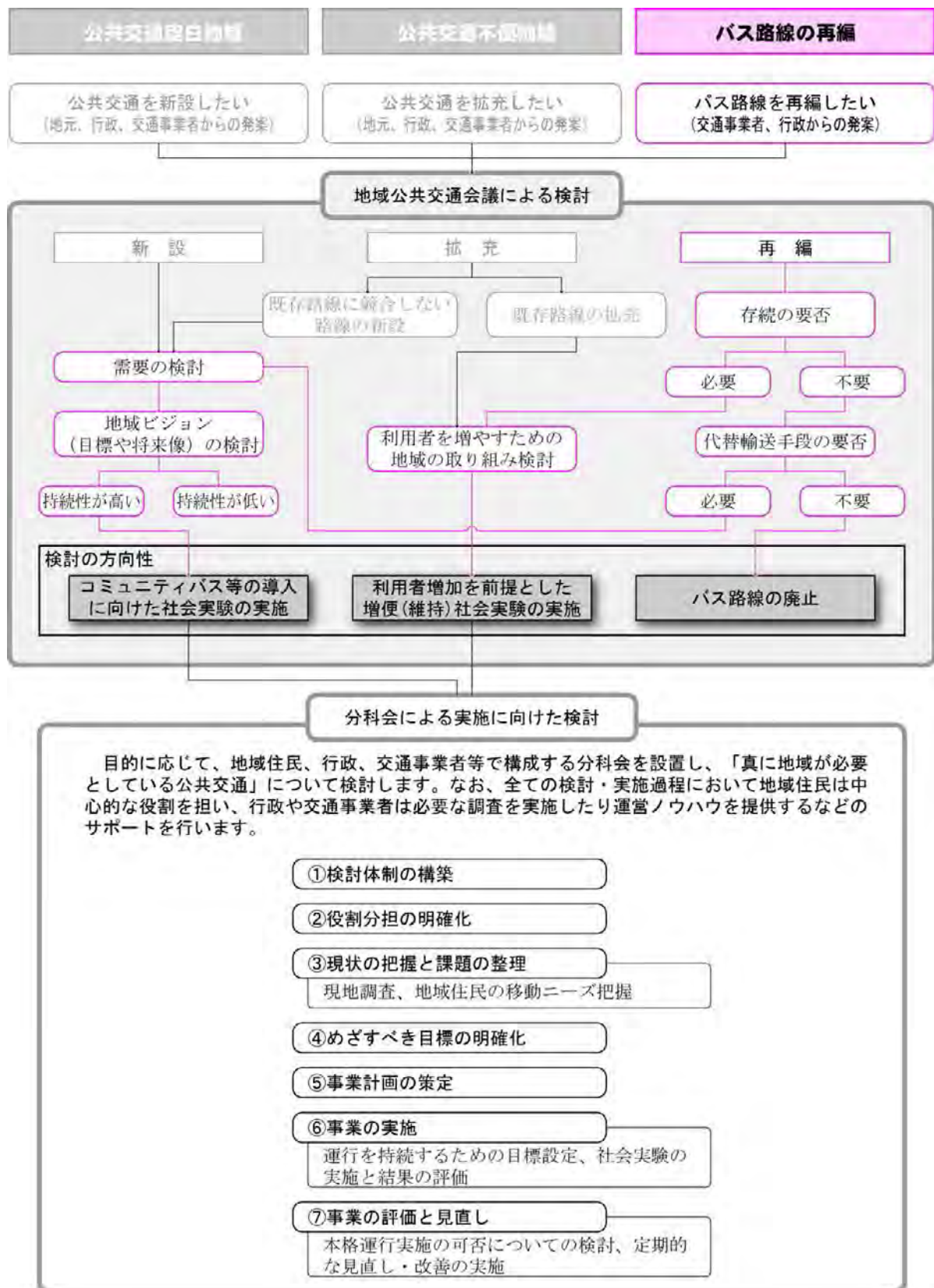
持続可能性が高く利用者にとって利用しやすいバス路線網を構築するため、地域間を結ぶなど主要な区間を幹線、末端部分を受け持つ区間を支線に分離するなど、限られた資源（車両、運転手、燃料など）の効率よい活用をめざします。

支線については、ルートや便数の見直し、地域特性に応じた事業手法等を地域とともに検討するため、「コミュニティバス等地域公共交通の導入」の仕組みと同様に、地域公共交通会議に諮り、地域と交通事業者及び行政等が一体となってバス路線網再編に取り組みます。

バス路線網再編の一例（イメージ）



バス路線網再編の検討フローチャート



1-9 サイクル&バスライド

(1) 事業目的

バスと自転車との連携により、バスが使いやすいエリアを拡大し、利用促進を図るため、市街地のバス停留所付近にサイクル&バスライド用駐輪場を整備します。

(2) 事業概要

通常、自宅から最寄りのバス停留所間は主に徒歩で移動しますが、バス停留所周辺に駐輪場を整備することで自転車によるアクセスが可能となり、一つのバス停留所でより広範囲から利用者を集客することができます。

バスの便数が多く、バス停留所密度の低い（バス停留所間距離が長い、他のバス路線と離れている等）市街地のバス停留所を対象に、需要に応じてサイクル&バスライド用駐輪場の整備をすすめます。また、書写バスターミナルや夢前・安富地域事務所については、バスターミナルとしての整備にあわせてサイクル&バスライド用駐輪場を整備します。

整備候補箇所と整備イメージ



<下手野バス停留所>



1-10 旅客船ターミナル整備

(1) 事業目的

陸上交通と海上交通の連絡・乗り継ぎ機能を向上するとともに、周辺環境の向上と乗降客及び海上交通の安全性・快適性確保を図るため、海上交通の拠点である各港湾・漁港など旅客船ターミナルの整備をすすめます。

(2) 事業概要

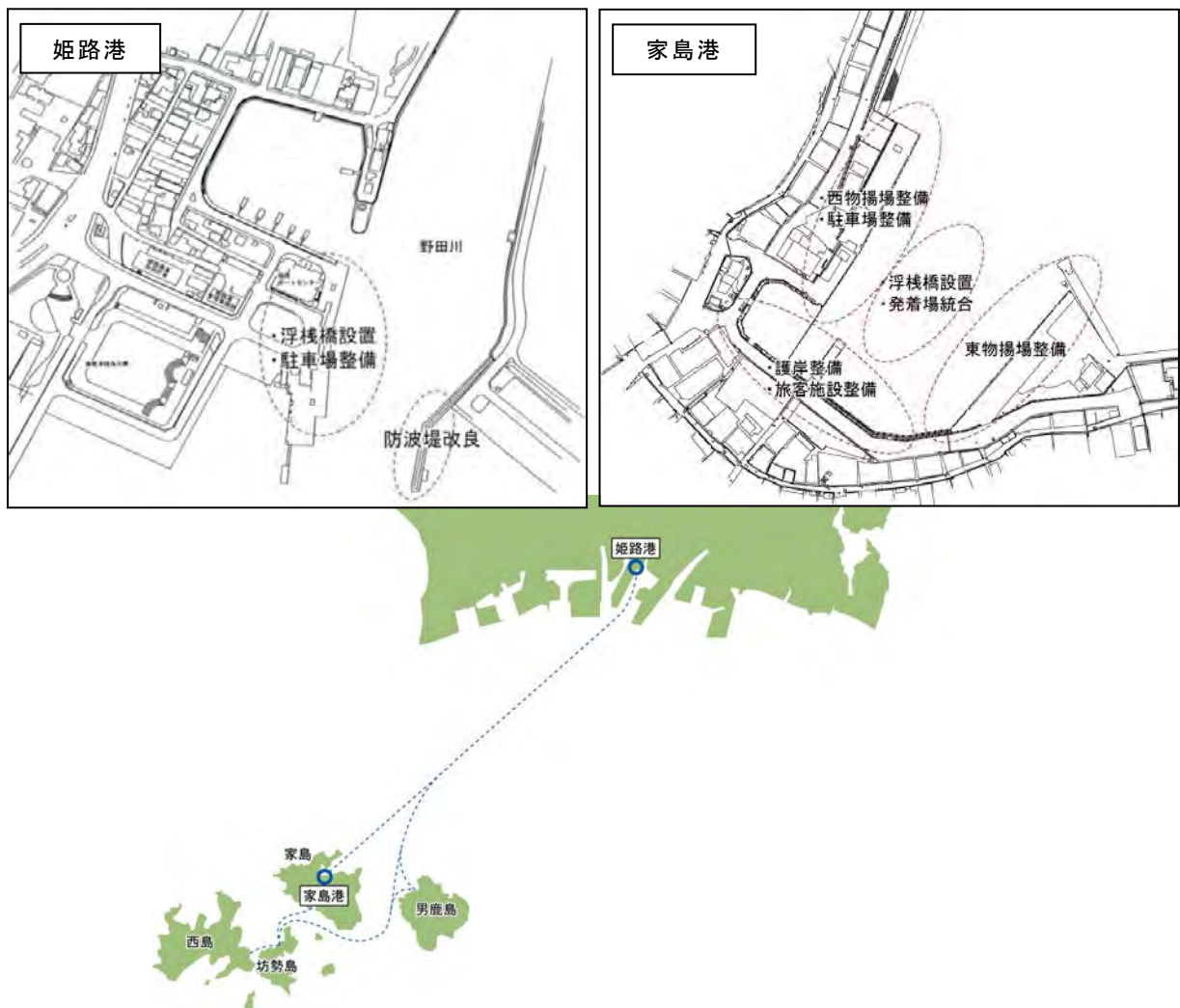
姫路港及び家島港では、複数箇所から発着している乗降場を一本化し、利便性を向上させるとともに浮棧橋を設置し、乗降時の安全性・快適性（バリアフリー化）の確保を図ります。

陸上部においては、一時待合駐車などによる混雑解消のため駐車場を整備し、公共交通利用者と一般車両との安全性確保を図ります。

また、姫路港においては港内で輻輳する船舶の航行安全性確保のため防波堤改良をすすめ、家島港においても安全性確保のため護岸などの整備を一体的にすすめます。

なお、旅客船が発着する漁港についてもターミナル機能の向上をめざします。

姫路港・家島港の整備概要図



1-11 道路整備

1-11-1 幹線道路の整備

(1) 事業目的

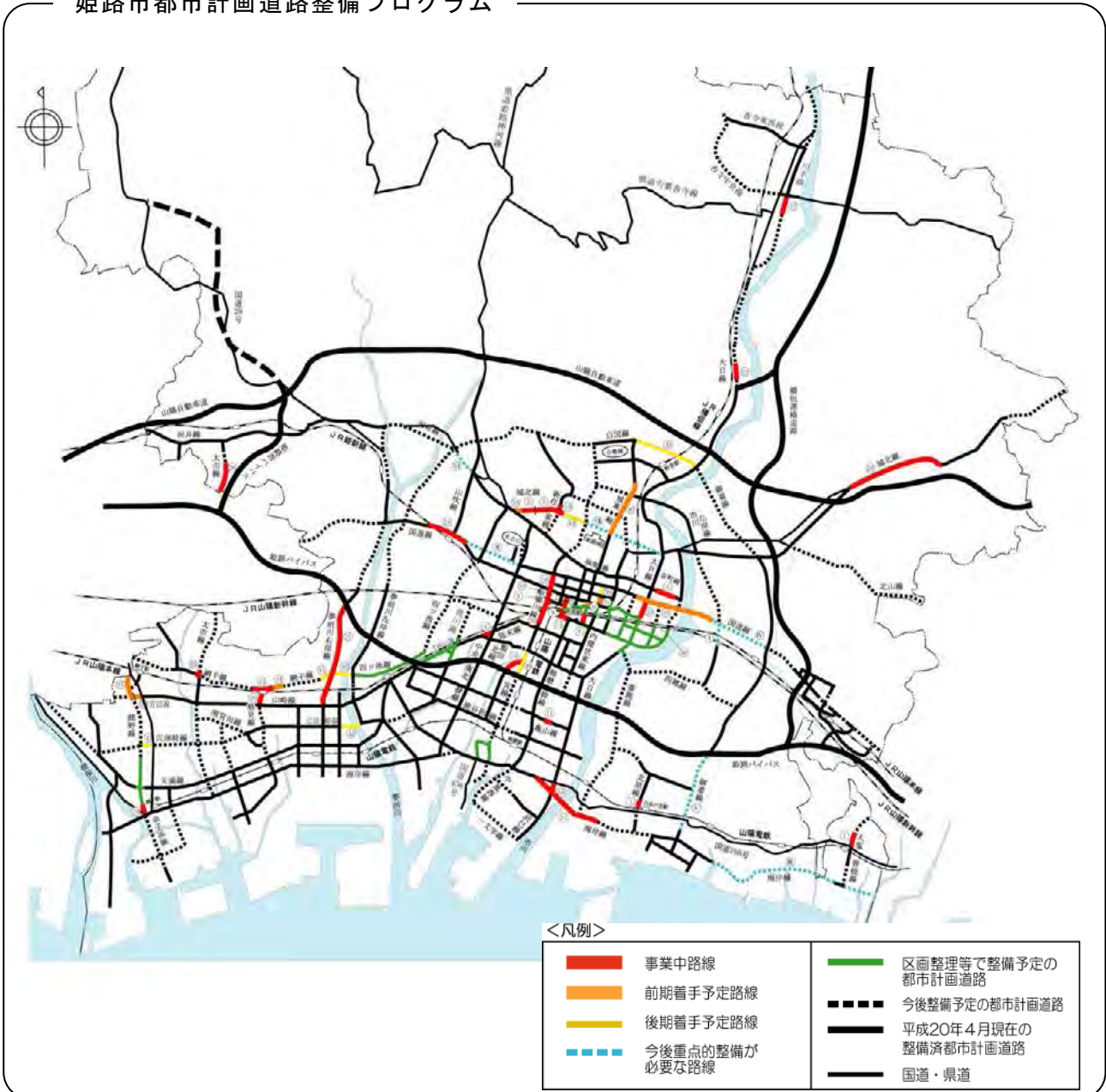
バスを含む自動車交通の円滑化と路線バスの導入空間確保、定時性・速達性の向上のため、姫路市都市計画道路整備プログラムに基づき、効率的に幹線道路の整備をすすめます。

(2) 事業概要

計画的、効率的で透明性の高い道路整備をめざし、約10年間の着手区間をとりまとめた道路整備プログラムを策定・公表しています。

平成20年度を初年度とするプログラムに基づき、各道路管理者が連携し効率的な道路整備に努めます。

姫路市都市計画道路整備プログラム



1-11-2 バスベイ設置推進

(1) 事業目的

バス乗降時に後続車両が滞留することを防止し、交通の円滑化による渋滞緩和とバスの定時性を向上させるため、バスベイ（バス停留所付近のバス専用停車スペース）の設置を推進します。

(2) 事業概要

国道や主要県道などを中心にバスベイの整備がすすんでいます。用地確保など様々な問題があるため、未だ大半のバス停留所ではバスベイが設置されていません。バスベイは交通の円滑化だけでなく、早発（時刻表よりも早い時刻に発車すること）などを防ぐ時間調整機能もあるため、バスの利便性を向上させるためには重要な施設です。

特に運行本数が多い路線や乗降客数の多いバス停留所について、重点的にバスベイの設置を推進します。また、道路の新設・改良にあたっては、バス路線の将来計画と整合を図り、計画段階からバスベイの設置を検討します。

重点的にバスベイ設置に取り組むバス停留所



1-11-3 自転車利用環境整備

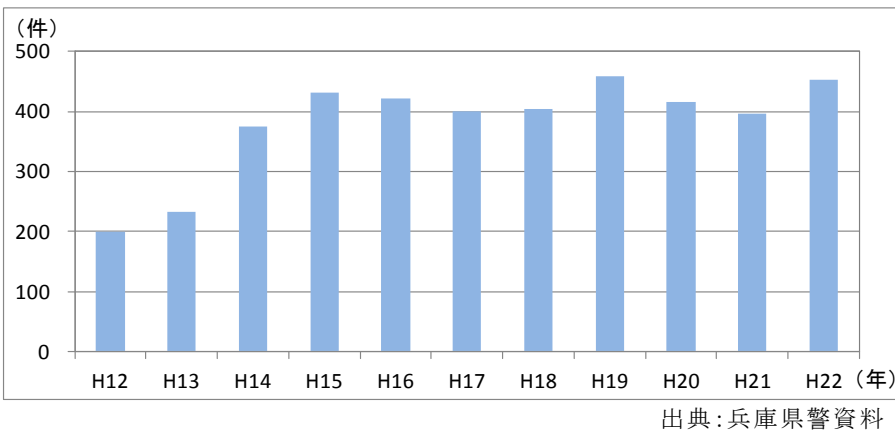
(1) 現況と課題

近年、自転車は環境や健康に良い交通手段として注目されつつあり、本市の市街地部は大半が平地であり、気候が温暖で降雨が少ないなど自転車が利用しやすい環境にあります。

しかし、全国的に自転車に関連する交通事故の増加が社会問題になりつつあり、本市においても自転車関連事故は増加傾向にあります。また、都心部においては、放置された自転車によって歩行者・自転車の円滑な移動を阻害し、景観の悪化を招いています。

事故や放置自転車は、利用者のマナーに依るところも大きく、マナー向上に向けた取り組みも求められています。

姫路市における自転車が第1当事者となる事故件数の推移



「第1当事者」とは、当該事故における過失の重いものをいい、過失が同程度の場合には負傷程度が軽いものをいいます。

商業施設周辺における自転車放置状況（姫路駅周辺）



(2) 事業目的

自転車を安全・快適に利用できる環境を確保するため、自転車走行空間の整備、放置自転車対策、マナー向上等の施策を推進します。

(3) 事業概要

① 走行空間の整備

姫路市自転車利用環境整備基本計画（平成 17 年 3 月策定）に示した幹線自転車ネットワークを中心に、自転車が安全で快適に通行できる走行空間の整備をすすめます。

姫路市幹線自転車ネットワーク



② 放置自転車対策

a) 駐輪場の整備

都心部以外では、放置自転車の大半が鉄道駅の周辺に集中しています。今後も、収容台数が不足している鉄道駅を中心に、駐輪場整備をすすめていきます。

都心部においては、商業施設周辺に放置自転車が多数存在します。放置自転車が商業施設に起因する場合において、商業施設と連携し、駐輪スペースを確保するための仕組みづくりについても検討していきます。

最近の整備状況と今後の予定

姫路駅周辺	H23.3 姫路駅東口自転車駐車場（1,735台） H24.4 姫路駅西自転車駐車場（1,152台）
山陽電車 妻鹿駅	事業中
山陽電車 白浜の宮駅	白浜の宮駅周辺整備事業（事業中）にて整備予定
JR香呂駅	香呂駅周辺整備事業（事業中）にて整備予定
JR溝口駅	溝口駅周辺整備事業（事業中）にて整備予定

b) 放置禁止区域等の設置

姫路駅、はりま勝原駅、野里駅、JR網干駅、英賀保駅、山陽網干駅の周辺に自転車等放置禁止区域等を指定し、禁止区域内に放置された自転車などは警告後、直ちに撤去しています。

姫路駅周辺自転車等放置禁止区域

< 姫路駅北(昭和63年9月指定) > < 姫路駅南(平成24年4月1日より追加指定) >



その他の自転車等放置禁止区域

はりま勝原駅周辺
野里駅周辺
JR網干駅周辺
英賀保駅周辺
山陽網干駅周辺

自転車等放置禁止区域指定前後の効果（駅南大路西側歩道 姫路駅南交差点周辺）

< 指定前 >



< 指定後 >



③ マナー向上等のソフト施策

市の広報誌やホームページ等を通じて自転車利用のマナー向上に向けた啓発活動を継続的にすすめます。

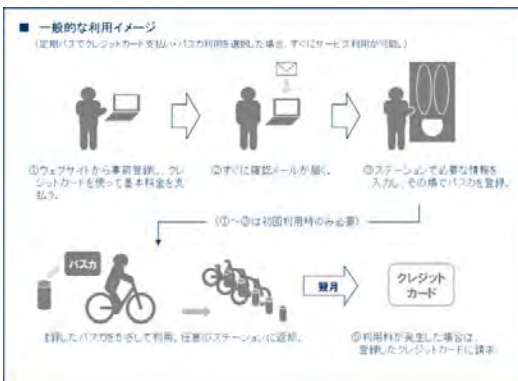
④ 新たな利用方法の提案（コミュニティサイクル）

コミュニティサイクルは、一定の区域内で複数のサイクルポート（貸出・返却拠点）を設置することで、自転車を好きな場所で借りたり、返却することができるシステムです。

公共交通で都心に訪れた際の二次的な交通手段として、既存の公共交通網を補完するような役割が期待され、中心市街地の活性化や回遊性の向上にも寄与するものと考えられます。

姫路駅周辺においてコミュニティサイクルの導入検討をすすめます。

コミュニティサイクルの事例（富山市）



2 公共交通の利用環境改善

2-1 ICカード乗車券システムの拡充と乗り継ぎ割引等の導入検討

(1) 事業目的

乗降や乗り換え・乗り継ぎを円滑化するとともに、乗り継ぎ割引など柔軟な運賃設定により公共交通利用者の利便性を向上させるため、ICカード乗車券システムの拡充に取り組みます。

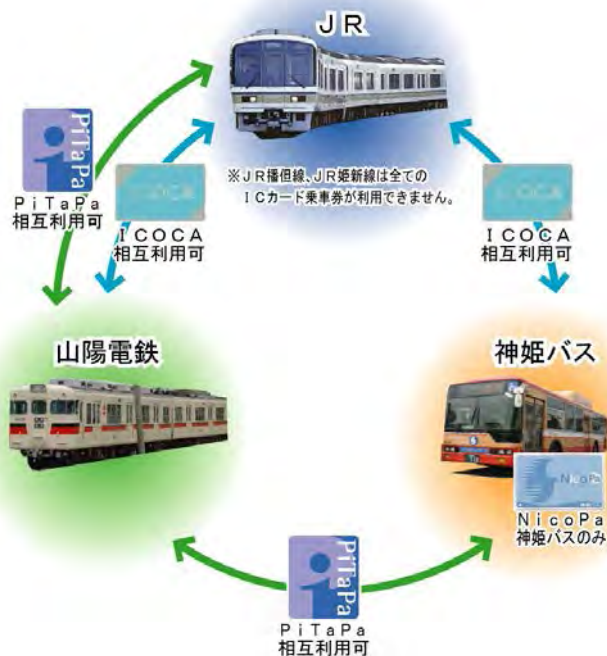
(2) 事業概要

① ICカード乗車券システムの拡充

近年ICカード乗車券システムの導入が急速にすすんでおり、交通事業者間での相互利用もすすんでいます。姫路市においても、山陽電鉄、神姫バスでは全ての駅や車両でICカード乗車券が利用でき、JRにおいては山陽本線の駅のみ利用が可能となっています。

今後、全ての鉄道路線・バス路線で利用が可能となることと、各事業者間での完全な相互利用が可能となることをめざすとともに、長期的にはタクシーや海上交通への拡充や中心商店街などでの買い物利用や相互割引など、IT技術を活用した高度な連携によるサービス向上をめざします。

市内のICカード乗車券システムの現状と将来に向けた取り組み



将来に向けた
取り組み

多様な連携

タクシー

海上交通

商業事業者
(買い物)

② 乗り継ぎ割引等の検討

ICカード乗車券システムを活用することで、乗り継ぎ割引や曜日・時間帯を限定した割引など、柔軟な運賃設定を行うことが可能になります。

既に神姫バスでは乗り継ぎ割引が実施されていますが、将来的には、交通事業者間での乗り継ぎ割引や、市内周遊券など柔軟な運賃設定を検討し、利便性向上に努めます。

神姫バスの乗り継ぎ割引の概要



【神姫バスの乗り継ぎ割引（2006年10月より実施）】

神姫バスでは、NicoPaカードで、神姫バスを60分以内に乗り継いで利用した場合（降車から次の乗車まで）、次の運賃から自動的に80円割引（小人40円）となる乗り継ぎ割引を実施しています。往復乗車の場合でも、割引適用となりますが、100円運賃区間を含む乗り継ぎの場合は、20円割引（小人10円）となります。

2-2 待合い空間環境改善

(1) 事業目的

待合い空間の快適性を高めるため、バス停留所にシェルター（上屋）やベンチを設置します。

(2) 事業概要

乗降客の多い停留所やバス同士の乗り換えが発生する停留所を中心にシェルターやベンチの設置、乗降空間の確保に取り組み、快適で安全な待合い空間の整備を推進します。

整備事例



2-3 バリアフリー化の推進

(1) 事業目的

身障者だけでなく子供や高齢者など誰にとっても使いやすい公共交通の実現に向け、交通結節点、鉄道・バス車両のバリアフリー化を推進します。

(2) 事業概要

① 交通結節点

2003年（平成15年）3月に策定した「姫路市交通バリアフリー基本構想」に基づき、重点整備地区である「JR姫路駅・山陽姫路駅及びその周辺」「JR英賀保駅及びその周辺」「JR網干駅及びその周辺」については、これまで段階的にバリアフリー化の整備がすすんでいます。

今後は乗降者数の多い鉄道駅（5,000人／日以上）に限らず、交通結節点の改善を行う場合はバリアフリー化を前提とした整備をすすめます。

姫路市交通バリアフリー基本構想



＜重点整備地区とこれまでの取り組み＞

J R 姫路	高架駅化に伴いE Vの設置等
山陽姫路	案内標示、トイレなどの改善等（予定）
英賀保	E Vの設置、多機能トイレ等
網 干	E Vの設置、多機能トイレ等

② 鉄道車両

現在、市内を運行する鉄道車両のうちJR姫新線のみがバリアフリーに対応できていませんが、姫新線輸送改善事業に伴い、2009年度（平成21年度）よりバリアフリー対応の新型車両を19両導入します。

姫新線に導入予定の新型車両



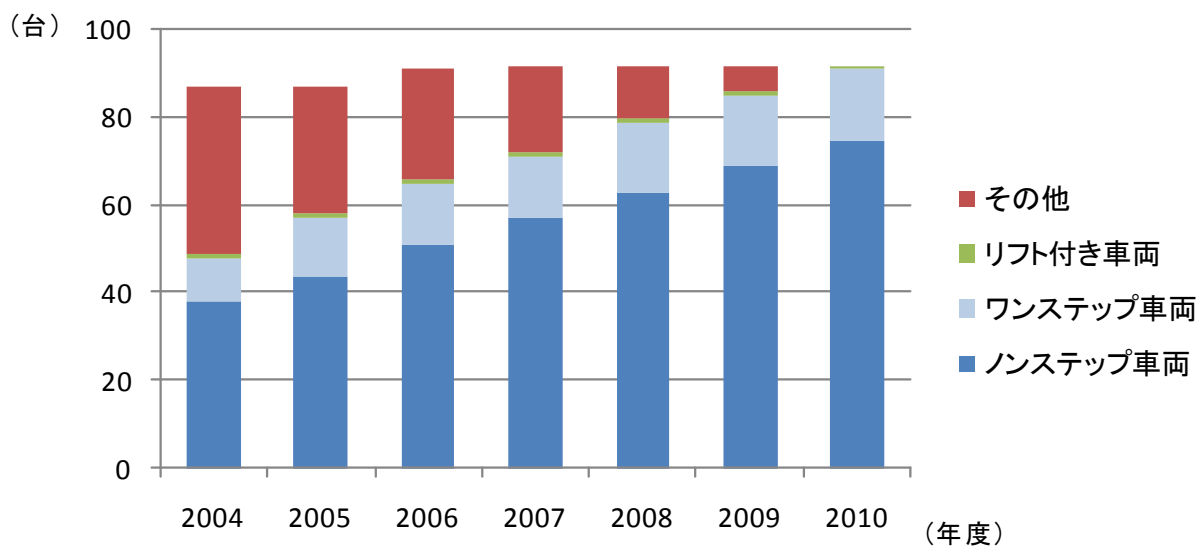
- ・2009年度より19両導入
- ・車いす用のスペース確保
- ・身障者対応トイレ

③ バス車両

現在、市内を運行するバス車両のうち約74%はバリアフリー対応車両となっています。

今後、車両を入れ替える時期にあわせて順次バリアフリー化された低床車両の導入をすすめるとともに、路線が経由する施設（病院、福祉関連施設等）などの特性に応じて低床車両の運行を優先するなど運用面での工夫も行います。

低床バスの導入計画（神姫バス、市内）



2-4 共通乗船券の導入検討

(1) 事業目的

旅客船利用者の利便性を向上させるため、旅客船事業者が各々発行している乗船券・定期券の共通化などに取り組みます。

(2) 事業概要

姫路港～家島、姫路港～坊勢島の旅客船は各航路とも2つの事業者が運航しており、乗船券や定期券は相互に利用することができません。乗船券・定期券を共通化することにより、概ね1時間に1便運航している全ての便を利用することができ、待ち時間を減らすことができます。

更に共通回数券などを導入することなどにより、観光やレジャーなどの需要を喚起する効果も期待できるため、乗船券の多様化に取り組みます。

姫路港～家島間の事例

＜姫路港発家島行き旅客船の平日時刻表と最大待ち時間＞

事業者 \ 時刻	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
高速いえしま	●		●		●		●		●		●		●	●
高福ライナー	●	●		●		●	●			●	●			●

(2009年4月現在)

2時間45分

2時間42分

どちらかの定期しか使えない場合

1日8便
平均運航間隔…約1時間40分

共通化された場合

1日16便
平均運航間隔…約50分

2-5 情報案内の改善

2-5-1 総合情報案内

(1) 事業目的

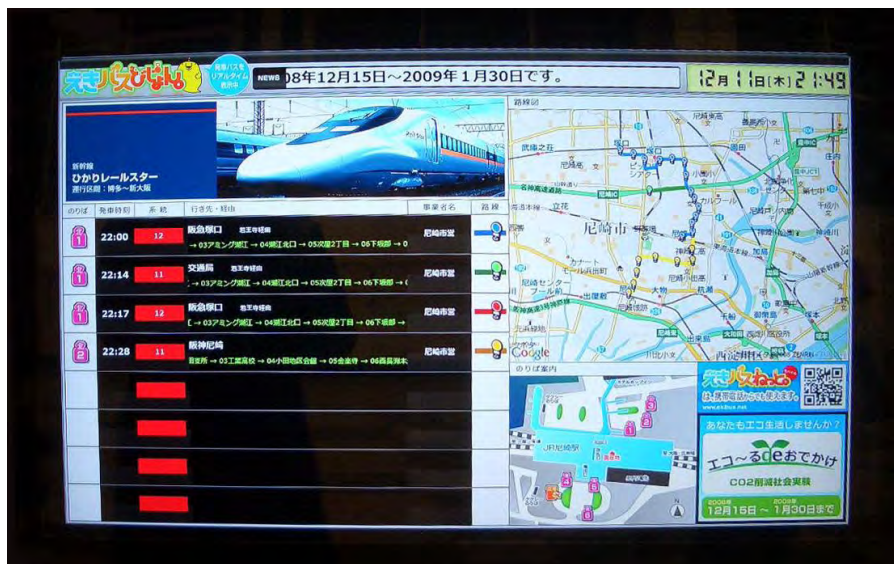
公共交通の円滑な乗り換えを支援するため、姫路駅など交通ターミナルに総合情報案内を設置します。

(2) 事業概要

姫路駅北駅前広場の整備により、鉄道と鉄道、鉄道とバスとの乗り継ぎが円滑になります。これとあわせて、JR、山陽電車、神姫バスの「発着時刻、路線、乗り場など」を総合的に案内する情報案内板の設置に向け取り組みます。

また、飾磨駅や野里駅など主要な交通ターミナルを対象として、段階的に整備をすすめます。

総合情報案内の設置事例



【えきバスびじょん】駅に乗り入れる全てのバスのルートや時刻をまとめて表示する大型モニター。平成20年度12月からJR尼崎駅、阪神尼崎駅、JR伊丹駅に社会実験として設置されている。

2-5-2 バス停情報案内の改善

(1) 事業目的

来訪者や初めての利用者でも安心して乗車できるよう、バス停で提供されている情報案内を充実させます。

(2) 事業概要

多くのバス停では発車時刻を記した時刻表のみが情報案内として提供されていますが、これでは目的地までの所要時間や運賃などが分からず、特に初めて利用される場合は大きな心理的抵抗となり、バス利用者の減少の一因と考えられます。

鉄道のような時刻表や地形図にバス路線を重ねた路線網図などを提供するなど、情報案内の改善に取り組みます。

情報案内改善のイメージ

一般的な情報案内

平日 (姫路駅方面)	
7	
8	10 40
9	10
10	30
11	35
12	
13	10
14	10
...	50

【問題点】

- ・ 所要時間が分からない
- ・ ルートが分からない
- ・ 途中の停留所が分からない
- ・ 運賃が分からない
- ・ 停留所周辺の地形が分からない

情報案内の改善イメージ

平日 (姫路駅方面)	
●●病院	8:10 8:40 9:10 10:30 11:35 運賃
○○	8:13 8:43 9:13 10:33 11:38 170
△△	8:16 8:46 9:15 10:35 11:40 170
□□	8:20 8:50 9:18 10:38 11:43 190
...	8:22 8:52 9:21 10:41 11:46 190
...	8:25 8:55 9:24 10:44 11:49 ...
...	8:28 8:58 9:26 10:46 11:51 ...
××	8:30 9:00 9:28 10:48 11:53 220
◇◇	8:32 9:02 9:30 10:50 11:55 220
姫路駅	8:35 9:05 9:32 10:52 11:57 240



3 参画と協働の推進

「1 公共交通の利便性向上」「2 公共交通の利用環境改善」に示した事業は、主に行政と交通事業者が連携して取り組んでいくこととなりますが、それに加えて、地域や市民自らが公共交通を利用し、必要な交通手段を将来にわたり守り・育てる取り組みが求められます。

今後は自動車による個人の利便性の追求から、地域社会を維持発展させるための真に必要な公共交通や、そのサービス確保に向けて、交通行動の改変、公共交通の育成について一人一人が考え、積極的に参画していくことが重要であり、以下に示す事業をすすめます。

3-1 公共交通の利用促進

3-1-1 ノーマイカーデーの推進

(1) 事業目的

自家用車の使用を控えることで、環境の改善や交通の円滑化を実現するため「ノーマイカーデー」の普及啓発活動を行います。

(2) 事業概要

二酸化炭素排出量の削減など環境の改善を目的に、2008年（平成20年）6月（環境月間）と12月（地球温暖化防止月間）の2回、先導的な取り組みとして市職員を対象としたノーマイカーデー実施しました。

ノーマイカーデーの実施状況と効果

<ノーマイカーデー当日の様子（姫路市役所）>



<実施概要と効果>

実施日	2008年5月23日	2008年12月19日
転換者数	自家用車等の通勤者 2,664 名の内 978 名が自家用車等の使用を控えて通勤	自家用車等の通勤者 2,711 名の内 869 名が自家用車等の使用を控えて通勤
効果	二酸化炭素 4,399kg 削減 (1世帯が排出する二酸化炭素の10か月分に相当)	二酸化炭素 3,919kg 削減 (1世帯が排出する二酸化炭素の9か月分に相当)

今後も実施回数を段階的に増やすなど先導的活動を継続するとともに、市内の企業にもノーマイカーデーの活動が広がるよう、モビリティ・マネジメント（53ページ参照）など他の施策とあわせて啓発活動を行います。

3-1-2 マイバス・マイ電車の日

(1) 事業目的

公共交通の利用を促進するため「マイバス・マイ電車の日」の普及啓発活動を行います。

(2) 事業概要

本市も参画している阪神・播磨地域都市交通環境改善協議会では、公共交通の利用者増・活性化をめざして、2008年（平成20年）に公共交通の利用を促進する日を「毎月最終金曜日、マイバス・マイ電車の日」と決めました。

今後も、阪神・播磨地域の自治体や交通事業者など協議会構成団体が協働で普及啓発活動を推進していきます。

マイバス・マイ電車の日

<啓発ポスター>



※姫路市立安室小学校 矢野佳果さんの作品が、初年度の啓発ポスターに採用されました。

<阪神・播磨地域都市交通環境改善協議会>

自治体	姫路市を含む、16市6町
交通事業者	鉄道・バス事業者 13 企業
事務局	兵庫県（交通政策課）
計	36 団体

3-2 モビリティ・マネジメントの導入

(1) 事業目的

過度に自動車に依存したライフスタイルを見直し、“かしこく”クルマと公共交通を利用するライフスタイルを提案する、コミュニケーションを中心とした交通政策であるモビリティ・マネジメントを実施し、交通行動が個人的にも社会的にも望ましい方向へ自発的に変化することを促します。

(2) 事業概要

まずは従業員が多く且つ自動車通勤が多い企業を対象にモビリティ・マネジメントを実施します。日常の交通行動に関するアンケートを実施したり、交通行動を見直すきっかけとなるような情報（通勤経路に応じた時刻表、自宅周辺の公共交通マップ、環境への効果、健康への効果など）を定期的に提供することにより、通勤だけでなく日常生活においても自動車利用を自主的に控えることを促します。

一方、小中学校など学校を対象としたモビリティ・マネジメントにも取り組み、その後、広報誌やホームページなどを活用し、市民全体を対象に施策を展開していきます。

アンケートの例

<アンケートの例>

問1 現在、どの交通機関を、どれくらい利用して、通勤していますか？
記入例を参考に「1-6」の交通機関すべてについて、ご回答ください。

交通機関	利用頻度	通勤している	通勤していない
① 鉄道 や バス	月 週 に 3 日程度	<input checked="" type="checkbox"/> 通勤している	<input type="checkbox"/> 通勤していない
② クルマ（運転）	月 週 に 1 日程度	<input type="checkbox"/> 通勤している	<input checked="" type="checkbox"/> 通勤していない
③ クルマ（同乗）	月 週 に 1 日程度	<input type="checkbox"/> 通勤している	<input checked="" type="checkbox"/> 通勤していない
④ バイク	月 週 に 1 日程度	<input type="checkbox"/> 通勤している	<input checked="" type="checkbox"/> 通勤していない
⑤ 自転車	月 週 に 1 日程度	<input type="checkbox"/> 通勤している	<input checked="" type="checkbox"/> 通勤していない
⑥ 徒歩	月 週 に 1 日程度	<input type="checkbox"/> 通勤している	<input checked="" type="checkbox"/> 通勤していない

問3 地球温暖化対策のためには、クルマ利用はできるだけ減らした方がいいと思いますか？

全く思わない 少し思う 思う とても思う

問4 フルマを少しでも利用して通勤されている方にお伺いします
(利用していない方は、問7になります)

① クルマの代わりに、「徒歩」や「自転車」で通勤することは可能ですか？

絶対に無理 無理ではないが、難しい できる

② クルマの代わりに、「電車」や「バス」で通勤することは可能ですか？

絶対に無理 無理ではないが、難しい できる

簡単な設問に回答することにより、日常の交通行動を見直すきっかけとなります。

<情報提供の例>



適切な情報を定期的に提供することで、自主的な交通行動の変化を促します。

(3) 事業のすすめ方

① 企業を対象としたモビリティ・マネジメント

企業にとって社員のマイカー通勤が減ることは「社員が交通事故に遭うリスクが減る」「駐車場を確保・維持する必要がなくなる」「環境に配慮した企業としてのイメージが向上する」などのメリットがあります。

企業への出前講座や、社内の電子メールや社内報などを通じたアンケート、情報提供などを行うとともに、どのようなコミュニケーションが最も効果的に交通行動の変化を促すかを検証し、他企業への展開にフィードバックします。

② 学校を対象としたモビリティ・マネジメント

小学校などにおいても、総合学習の時間や社会科の授業の中で積極的に環境に関する教育が実施されています。

学校や教育委員会などと連携し「自動車利用を控えて公共交通や自転車などを利用すること」が環境に配慮した具体的な行動事例であることを学んでもらうことにより、「大人になった時、環境にやさしい交通手段を選択する」という長期的な行動変容と「学んだことを家庭に伝えることで、家族の交通手段が変わる」という短期的な行動変容の実現をめざします。

③ 市民を対象としたモビリティ・マネジメント

広報誌やホームページを活用した全市民を対象とした情報提供などの他に、転入者にターゲットを絞ったモビリティ・マネジメントの導入に取り組みます。

引っ越して間もない時は、最寄りのバス停がどこで、どの方面に向かう路線があるのか把握していないことが多くあります。市役所での転入手続きの際に、小学校区単位などで作成した公共交通マップや時刻表、割引券などを提供することで、姫路市の公共交通を知ってもらい、使ってもらうきっかけをつくります。

3-3 沿線地域の活性化

(1) 事業目的

地域の活力を高め、地域間の交流と連携を強化するためには、公共交通が重要な役割を担っています。公共交通の活性化と地域の活性化をめざす地域住民やNPOなどを積極的に支援・育成していきます。

(2) 事業概要

公共交通の利用者減少はサービス水準の低下を招き、それが更なる利用者減を引き起こし、ひいては地域の活力が低下するといった“負の連鎖”が起こりつつあります。積極的に公共交通を利用することで、誰もが安心して利用しやすい公共交通を次世代に引き継ぎ、人が行き交うことによる賑わいを創出することが地域の魅力を向上させるために必要です。

自分たちの地域を運行する公共交通を自分たちの手で守ろうとする動きは、JR姫新線を応援する組織「姫新線マイレールクラブ」が既に設立しているなど、本市においても芽生えつつあります。

公共交通沿線地域が連携した駅前イベントやイベント列車の運行、地域の見所を盛り込んだ公共交通マップの作成、沿線地域の魅力を紹介する情報発信など、公共交通と地域の活力を高めようとする地域住民・NPOなど多様な主体に対して、行政と交通事業者は積極的な支援を行います。

姫新線の取り組み事例



<キャラクター>



<ロゴ>

「姫新線マイレールクラブ」の概要

目的	姫新線マイレールクラブは、姫新線沿線の地域団体で組織し、行政並びに鉄道事業者との連携を図ることにより、会員の活動を通じて姫新線の利用を促進し、姫新線を活かした地域づくり活動を推進します。
活動方針	① 姫新線の利用促進につながる情報の発信 会員からの情報提供 → 事務局 → 情報発信 ② 姫新線の利用促進につながる情報共有や意見交換の場の創出 クラブ、交通事業者、行政が集まる会議「姫新線プラットホーム」の開催 ③ 姫新線の利用促進につながる活動のサポート ホームページを通じた情報発信、行政、交通事業者との調整・連携 ④ 姫新線の利用促進につながる活動の企画・提案 イベント企画（姫新線ワンデーマーチ、親子星の観察会など）

第3章 事業プログラム

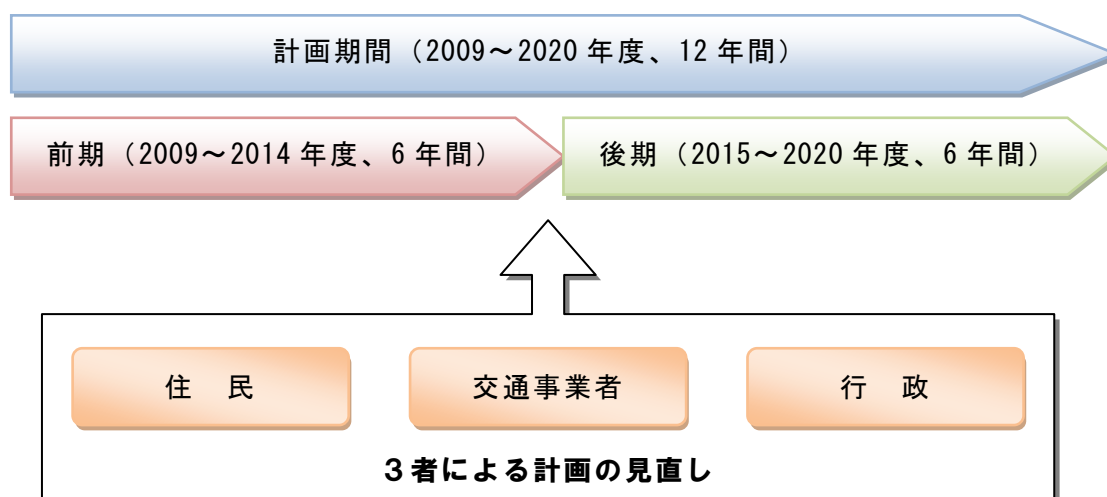
1 計画の推進方策

計画期間は基本計画編で示したとおり「2009～2020年度の12年間」です。

限られた時間と厳しい行財政状況の中において、計画を着実に実現していくためには、住民・交通事業者・行政の3者が共通の目標を持ち、それぞれが自らの役割を認識しながら一体となって取り組むとともに適切な進行管理を行うことが不可欠であり、次頁に示す**事業プログラム**に基づき、効率性・透明性を確保しながら事業を推進していきます。

また、公共交通を取り巻く社会潮流や地域情勢の変化に適切に対応し、実効性の高い計画に継続的に改善していくため、計画期間を**前期（2009～2014年度）**と**後期（2015～2020年度）**に分割し、前期終了時には住民、交通事業者、行政の3者の協議により事業の進捗を評価・検証し、計画の見直しを行います。

事業進捗の評価・検証



2 事業プログラム

	事業名	事業主体	新規 継続	前 期				後 期				長 期 2021~							
				2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016		2017	2018	2019	2020			
公共交通の 利便性向上	交通結節点	姫路駅周辺 (主核)	姫路駅周辺整備																
			姫路駅北駅前広場の整備	交通事業者、県、市	新規	検討・設計													
			都心環状道路網の整備	県、市	継続	内々環状道路網				内環状道路網									
	新駅整備	都心循環バス	地域、バス事業者、市	新規		準備・検討			社会実験	本格運行									
		御着駅-姫路駅間	J R、市	新規															
		姫路駅-英賀保駅間	J R、市	新規												準備・検討			
	その他の 交通結節点	交通結節点整備 (※次頁参照)	鉄道事業者、市	継続															
		パーク&ライド (パーク&バスライド)	交通事業者、市	新規															
		播但線輸送力改善	J R、県、沿線市町	継続			利用促進		利用増を踏まえた輸送力強化										
	骨格公共交通 ネットワーク	鉄道	姫新線輸送力改善	J R、県、沿線市町	継続		高速化		輸送改善事業 増便等社会実験 増便の本格運行										
			高度なバスシステムの導入	バス事業者、市	新規		準備・検討		社会実験	本格運行									
		バス	外環状バスの導入	バス事業者、市	新規		準備・検討	先行区間における社会実験		他区間への展開									
			コミュニティバス等 地域公共交通の導入	バス・タクシー事業 者、NPO等、市	新規	準備・検討		社会実験		本格運行・他地域への展開									
			北部地域の連携を強化する バス路線の導入	バス事業者、市	新規					準備・検討	社会実験	本格運行							
			バス路線網の再編	バス事業者、市	新規	市営バスの民間移譲				準備・検討									
			サイクル&バスライド	バス事業者、県、市	新規	準備・検討													
			海上交通	旅客船ターミナル整備	県、市	継続					他地域への展開								
		道路	幹線道路の整備	県、市	継続														
バスベイの設置			国、県、市	継続															
自転車利用環境整備			国、県、市	継続						コミュニティサイクル社会実験									
公共交通の 環境改善		乗り継ぎ抵抗の軽減	ICカード乗車券、乗継割引	交通事業者、市	新規		準備・検討											ICカード乗車券システムの拡充、関係者による乗り継ぎ割引検討会	
	待合い空間環境改善	バス事業者、市	新規		準備・検討	改善事業													
	バリアフリー化の推進	バリアフリー化の推進	交通事業者、市	継続															
	乗船券の共通化	共通乗船券の導入検討	旅客船事業者、国、市	新規		準備・検討		関係者による検討会	共通化										
	情報案内	総合情報案内	交通事業者、市	新規			準備・検討			他の駅への展開									
		バス停情報案内改善	バス事業者、市	新規	準備・検討														
参画と 協働の 推進	公共交通の利用促進	ノーマイカーデーの推進	企業、市	継続															
		マイバス・マイ電車の日	交通事業者、県、市	継続															
	モビリティマネジメント	モビリティ・マネジメント の導入	市	新規		企業を対象とした活動	学校を対象とした活動	市民を対象とした継続的な取り組みへ移行											
	沿線地域の活性化	沿線地域の活性化	地域、市	継続															

<重点的に整備を進める鉄道駅に係る事業プログラム>

交通結節点整備事業	前 期 2009～2014	後 期 2015～2020	長 期 2021～
山陽電鉄本線 飾磨駅			
駅と駅前広場の接続改善			
歩道と車道の分離			
駅舎の近代化（橋上駅化）		— — —	
山陽電鉄本線 白浜の宮駅			
特急の停車			
企業バス離発着場整備（暫定）			
駐輪場整備（暫定）			
バリアフリー化			
送迎車、タクシーバースを備えた駅前広場整備（完成）			
歩道と車道の分離			
駅舎の近代化			
J R 播但線 香呂駅			
駅前広場整備			
駐輪場整備			
周辺道路整備（歩道と車道の分離を含む）			
西側改札口の新設			
駅舎の近代化		— — —	
J R 播但線 溝口駅			
駅前広場整備			
駐輪場整備			
周辺道路整備（歩道と車道の分離を含む）			
駅舎の近代化		— — —	
J R 山陽本線 網干駅			
北側駅前広場（区画整理事業）			
アクセス道路整備（区画整理事業）			
J R 山陽本線 御着駅			
駅前広場整備	— —		
アクセス道路整備			
駅舎の近代化			
J R 山陽本線 英賀保駅			
北駅前広場整備（区画整理事業）			
アクセス道路整備（区画整理事業）			
駅舎の近代化（橋上駅化）			
J R 姫新線 余部駅			
余部駅前交差点の改良		— — —	
西側改札口の新設			
駅舎の近代化			
山陽電鉄網干線 広畑駅			
アクセス道路整備			
駅舎の近代化			
山陽電鉄本線 大塩駅			
駅前広場整備			
駅舎の近代化			

附録 資料集

-
- ・ 重点的に整備をすすめる鉄道駅に係る整備方針・ 59
 - ・ 代表的な公共交通空白・不便地域…………… 68
 - ・ 用語集…………… 79
-

重点的に整備をすすめる鉄道駅に係る整備方針

山陽電鉄本線 飾磨駅	60
山陽電鉄本線 白浜の宮駅	61
J R 播但線 香呂駅	62
J R 播但線 溝口駅	63
J R 山陽本線 網干駅	64
J R 山陽本線 御着駅	65
J R 山陽本線 英賀保駅	66
J R 姫新線 余部駅	67
山陽電鉄網干線 広畑駅	67
山陽電鉄本線 大塩駅	67

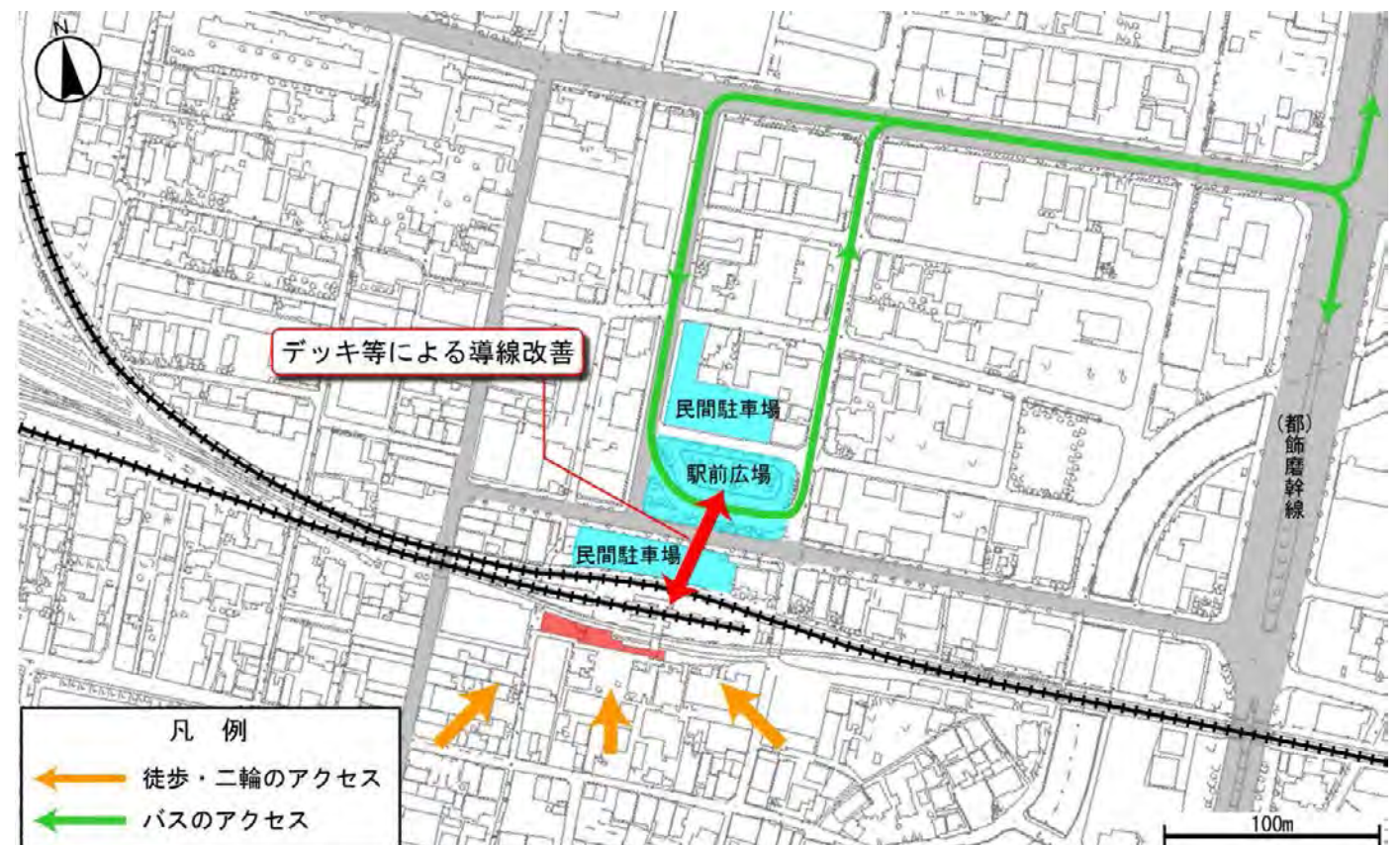
【前期着手予定】

駅名		山陽電鉄本線 飾磨駅
総合計画での位置づけ		副核
備えるべき機能		<ul style="list-style-type: none"> ・駅舎の近代化 ・徒歩・二輪でのアクセス性向上 ・バスとの結節 ・送迎用自動車との結節
現況	駅舎	地上駅、有人駅、ICカード乗車券システム対応
	ホーム間の連絡	跨線橋（階段、エレベーター）
	駅前広場	北側のみ整備済
	駐車・駐輪場	駐車場：約 180 台（民間） 駐輪場：約 710 台（民間）
	バス・タクシー	バスバース：2台 タクシーバース：2台（駅西側建物1階部分）
	周辺施設など	市立図書館（飾磨分館）、飾磨支所、神野病院、県立飾磨工業高校、中谷病院、飾磨市民センター、姫路市南保健センター、リバーシティ
関連事業など		土地区画整理事業（飾磨拠点地区）
現況分析と課題	利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・平均乗車人員は 4,245 人/日（2006 年度）であり、市内山陽電鉄の駅の中では山陽姫路駅に次いで多い。 ・ここ 15 年間では約 3 割も減少しているが、これは山陽電鉄の市内駅全体の平均と同程度である。
	アクセス性	<ul style="list-style-type: none"> ・駅端末交通手段分担率の徒歩・二輪が占める割合は 91%と高いが、周辺道路の多くは幅員が狭く、歩道が未整備である。特に駅西側では、遮断される頻度が高い踏切の影響もあり、自動車や歩行者・二輪が輻輳している。 ・北側の駅前広場には、姫路駅方面と臨海部方面の路線バスが乗り入れており、臨海部の工場などへの通勤駅としての役割を担っている。
	駅舎・駅施設	<ul style="list-style-type: none"> ・ホーム東端の踏切部で簡易改札口があったが、現在は閉鎖されている。
	その他固有の課題	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場でバスを降車してから駅改札口まで 200m 程度歩かなければならず、途中で踏切を横断する必要もあるため、歩行者導線の改善が課題である。
整備方針		<p>地域の拠点としての機能はもちろん、副核に相応しい臨海部を含めた広範囲の企業を対象とした通勤駅としての機能、また、将来的な姫路港との連携強化を踏まえた観光・交流の拠点としての機能を備える必要がある。</p> <p>まずは鉄道とバスの乗り換え利便性を向上させるため、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅舎と駅前広場のデッキ接続に着手する。 <p>また、長期的には徒歩・二輪による安全で安心なアクセスを確保するため、周辺道路の歩車道分離をめざす。</p>

【現況と課題】



【整備方針】



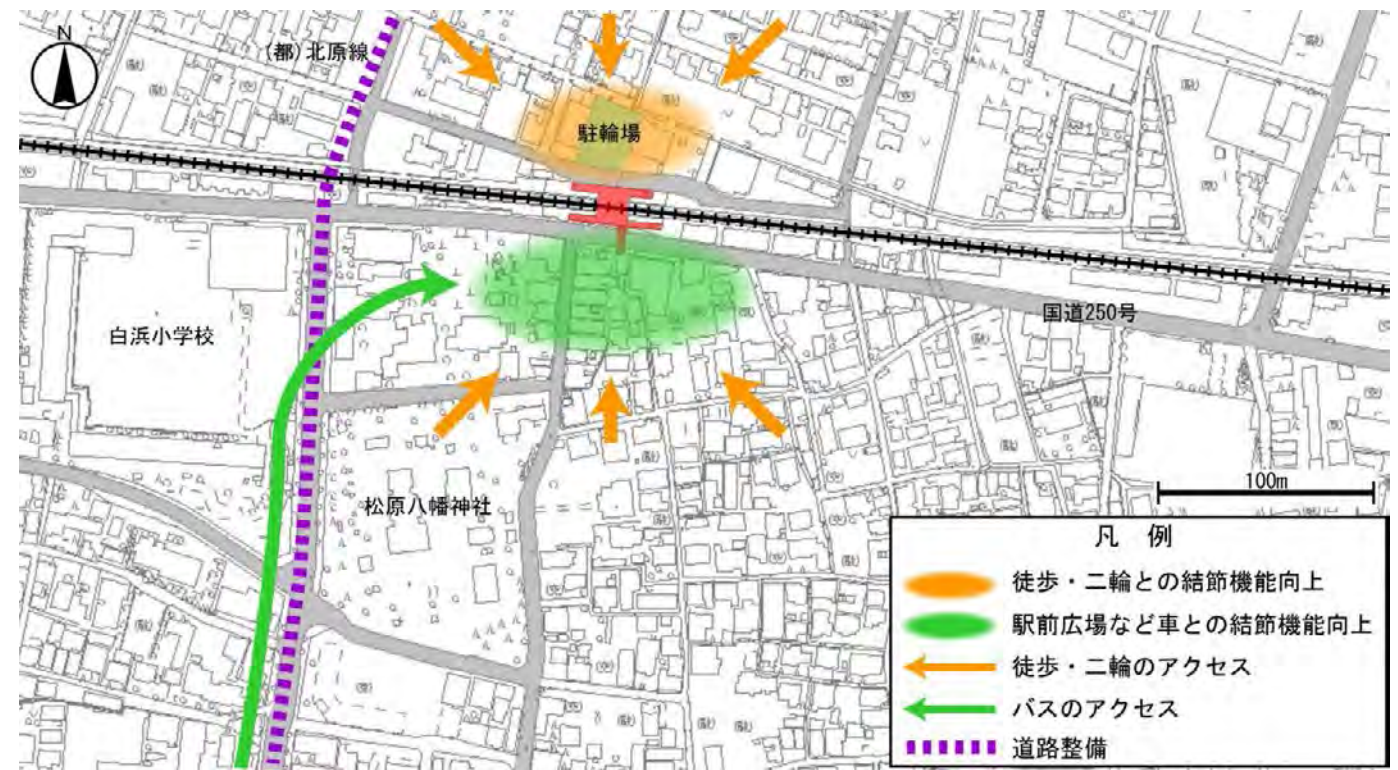
【前期着手予定】

駅名	山陽電鉄本線 白浜の宮駅	
総合計画での位置づけ	地域核	
備えるべき機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅舎の近代化 ・ 徒歩・二輪でのアクセス性向上 ・ バスとの結節 	
現況	駅舎	橋上駅（自由通路あり）、無人駅、ICカード乗車券システム対応
	ホーム間の連絡	階段
	駅前広場	未整備
	駐車・駐輪場	駐車場：約90台（民間） 駐輪場：約590台（自治会整備、無料）
	バス・タクシー	バスバース：なし タクシーバース：なし
周辺施設など	白浜支所、市立図書館（白浜分館）、白浜小学校、白浜分署、松原八幡神社	
関連事業など	I P S アルファテクノロジー工場建設（2010年1月稼働開始予定）	
現況分析と課題	利用状況	・ 平均乗車人員は2,247人/日（2006年度）であり、山陽電鉄の特急が停車しない駅としては最も利用者が多い。
	アクセス性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅北部は住宅地が広がり、徒歩・二輪によるアクセスが多い。自治会により駅北側に駐輪場が整備されているが、上屋はなく未舗装である。 ・ 通行量が多い国道250号をはじめ、駅周辺の多くの道路では歩道が未整備である。
	駅舎・駅施設	・ 橋上駅であることから、鉄道による地域の分断を最小限に止めているものの、昇降施設は階段のみであり、近接の踏切の幅員も狭隘で歩道が確保されていないことから、円滑な南北移動の確保が課題である。
	その他固有の課題など	<ul style="list-style-type: none"> ・ 臨海部の複数の企業が、当駅より従業員用送迎バスを運行している。このため、路線バスが乗り入れていないにもかかわらず、駅端末交通手段分担率のバスが占める割合は24%と非常に高い。 ・ 駅周辺に企業バスが駐停車する空間がないため、松原八幡神社南の土地を離発着場として活用しているが、駅から約300m離れており、風雨をしのげる待合い施設もない。 ・ 就業者の安全で円滑な通勤を確保するために鉄道と企業バスの結節機能向上は喫緊の課題と考えられる。
整備方針	<p>世界最大規模の液晶テレビ用パネル工場（I P S アルファテクノロジー）の開業（2010年1月予定）に伴い、臨海部企業の通勤駅としての役割が高まり、乗車人員の増加が予測される。</p> <p>このため</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 特急の停車（※2009年3月より一部時間帯にて実施） ・ 企業バスの離発着場、駐輪場整備 ・ バリアフリー化（エレベータ設置） <p>を優先的に着手する。</p> <p>また長期的には、（都）北原線の事業推進による南北交通の円滑化や、歩道と車道の分離をすすめるとともに、送迎車バース、タクシーバースを備えた駅前広場の整備をめざす。</p>	

【現況と課題】



【整備方針】



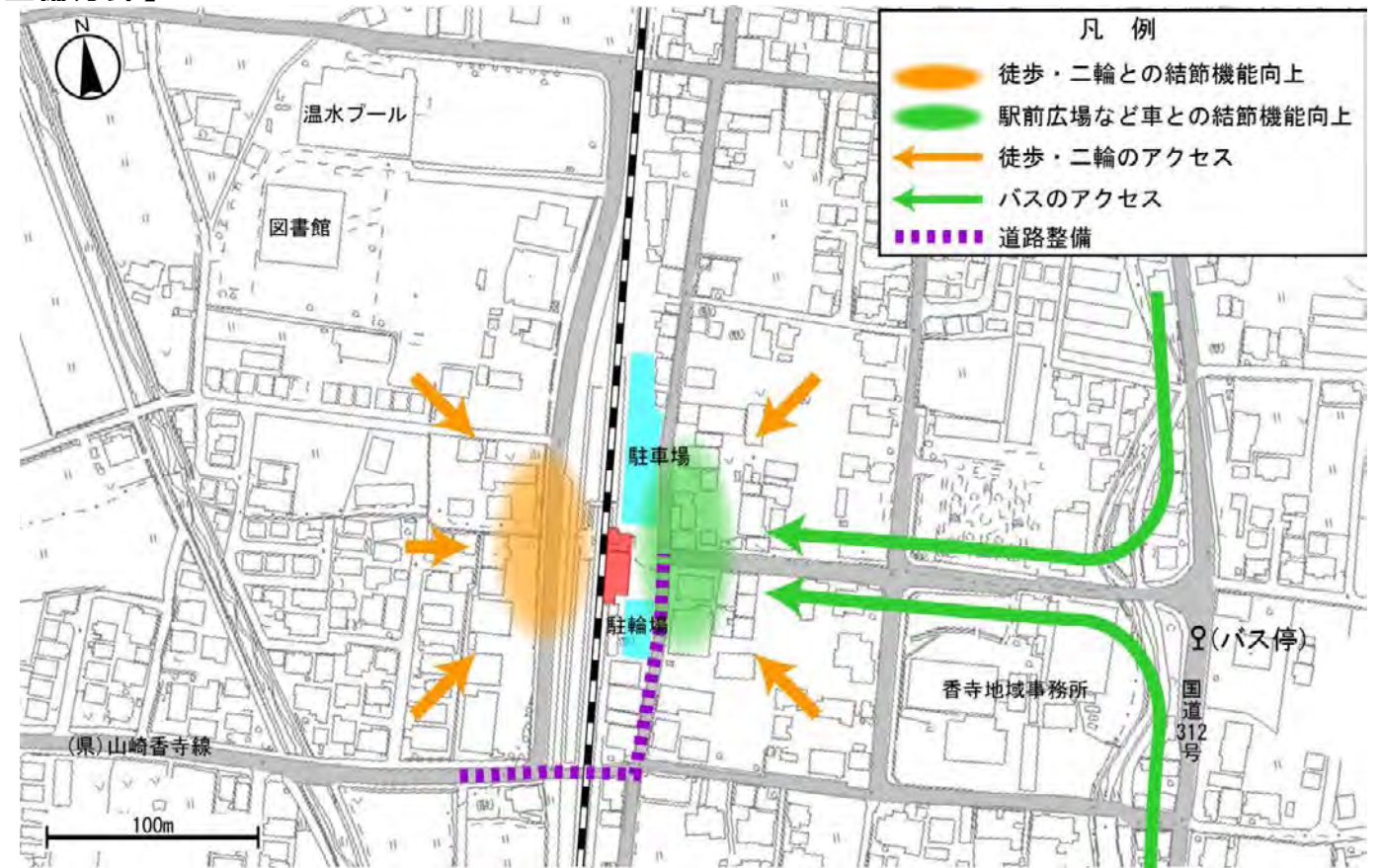
【前期着手予定】

駅名	J R 播但線 香呂駅	
総合計画での位置づけ	準地域核	
備えるべき機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅舎の近代化 ・ 徒歩・二輪でのアクセス性向上 ・ バスとの結節 ・ 送迎用自動車との結節 ・ パーク&ライド 	
現況	駅舎	地上駅、有人駅（7:15～20:00）、ICカード乗車券システム非対応
	ホーム間の連絡	跨線橋（階段）
	駅前広場	未整備
	駐車・駐輪場	駐車場：約 320 台（民間 約 260 台、公営 約 60 台） 駐輪場：約 320 台（民間 約 70 台、公営 約 250 台）
	バス・タクシー	バスバース：なし タクシーバース：なし（駅前に営業所あり）
周辺施設など	香寺事務所、香寺町商工会館、市立図書館、市立香寺温水プール、日ノ本学園高校、姫路日ノ本短期大学、J A 兵庫西（香呂支店）	
関連事業など	コミュニティバス（つつじ号）	
現況分析と課題	利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平均乗車人員は 1,653 人/日（2006 年度）であり、J R 播但線の中では利用者数が多い駅の一つである。 ・ 近年で最も利用が多かった 1990 年度（2,552 人/日）に比べると約 35%も減少している。
	アクセス性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バスは国道 312 号を運行しているが、駅には乗り入れていない。 ・ 駅周辺には公営及び民営の駐車場が立地し、一部パーク&ライドが実現しているが、一方で送迎用の空間がないなど、バス・送迎自動車の結節機能向上が課題である。 ・ 駅の東西に公共施設などが立地しているにもかかわらず、近接踏切の幅員が狭隘かつ歩道が未整備であり、鉄道によって円滑な東西移動が阻害されている。
	駅舎・駅施設	・ 温水プールや図書館、日ノ本学園などが立地する駅西側からの利用者も多いが、駅西側には改札口、駐輪場がない。
	その他固有の課題など	・ 駅前広場が未整備であるため、コミュニティバスは香寺事務所の駐車場を停留所として利用している。
整備方針	<p>本市北部の拠点駅として、香寺町のみならず夢前町、安富町などの鉄道空白地域からの利用も考慮し、自動車との結節機能強化をめざした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅前広場、駐輪場整備、踏切拡幅を優先的に着手する。 <p>長期的には、周辺道路整備による歩道と車道の分離をすすめるとともに、利用状況の推移を踏まえ、西側改札口の新設や自由通路の整備をすすめる。</p> <p>さらに、ICカード乗車券システムへの対応をすすめ、更なる利用者の利便性向上をめざす。</p>	

【現況と課題】



【整備方針】



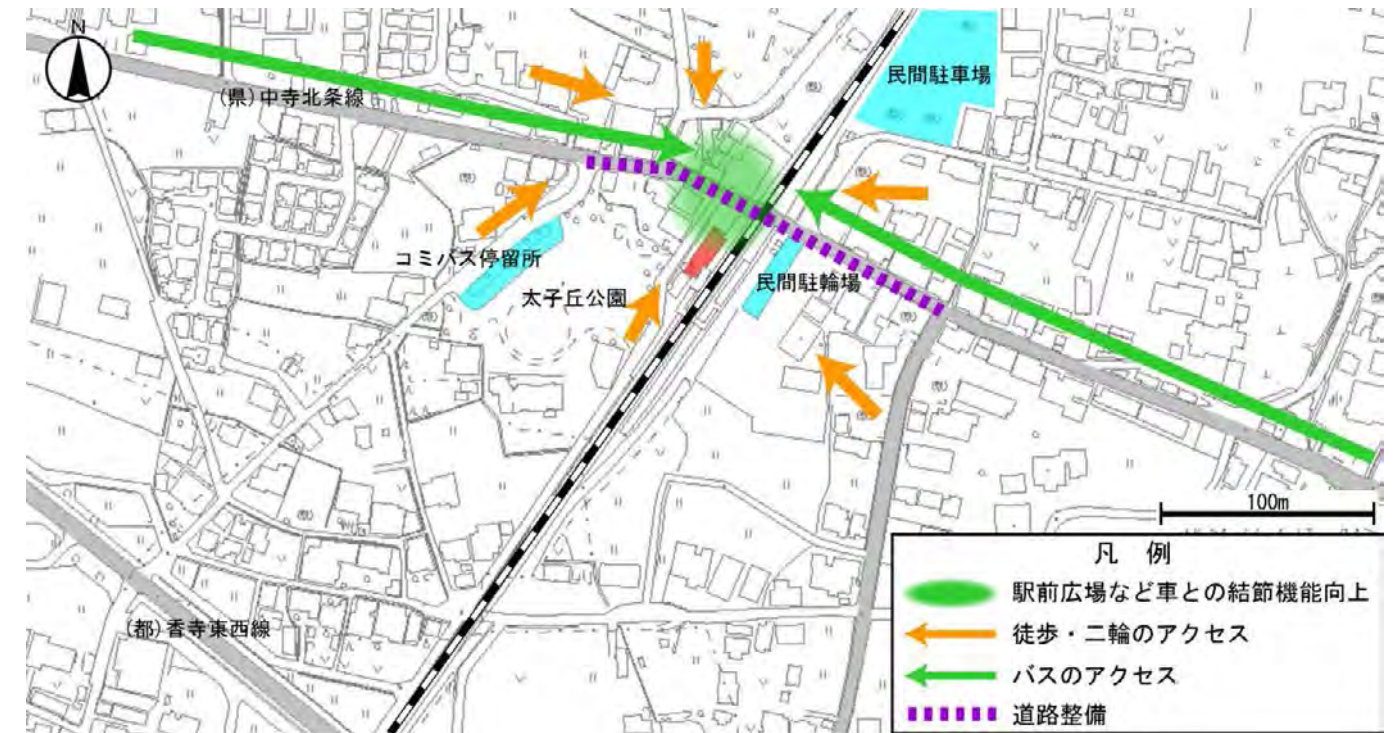
【前期着手予定】

駅名	J R 播但線 溝口駅	
総合計画での位置づけ	—	
備えるべき機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅舎の近代化 ・ 徒歩・二輪でのアクセス性向上 ・ バスとの結節 ・ 送迎用自動車との結節 ・ パーク&ライド 	
現況	駅舎	地上駅、有人駅（7:10～17:30）、ICカード乗車券システム非対応
	ホーム間の連絡	跨線橋（階段）
	駅前広場	未整備
	駐車・駐輪場	駐車場：約 180 台（民間） 駐輪場：約 375 台（民間）
	バス・タクシー	バスバース：なし タクシーバース：なし（駅前に営業所あり）
周辺施設など	県立香寺高校、太子丘公園、J A兵庫西（中寺支店）	
関連事業など	コミュニティバス（つつじ号）	
現況分析と課題	利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平均乗車人員は 1,650 人/日（2006 年度）であり、同じく J R 播但線の香呂駅や野里駅とほぼ同程度である。 ・ 1990 年度（1,878 人/日）に比べると約 12%減少している。
	アクセス性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅へのアクセス道路である県道中寺北条線は、自動車交通量が多いが、歩道が未整備であり、踏切部も狭隘であるため、駅周辺は自動車と歩行者・二輪が輻輳している。 ・ 駅舎とアクセス道路が近接しているため、自動車による送迎のための空間がない。
	駅舎・駅施設	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駐輪場（民間）があるにもかかわらず放置自転車が多く、歩行空間や溜まりとしての空間を阻害している。
整備方針	<p>駅へのアクセス性を向上させ、市北部より広域的に交通を集約し、J R 播但線を有効に活用するため、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅前広場、駐輪場整備 ・ 踏切の拡幅 <p>を優先的に着手する。</p> <p>長期的には、道路整備の進捗を踏まえ、歩道と車道の分離をすすめる。</p> <p>さらに、ICカード乗車券システムへの対応をすすめ、利用者の利便性向上をめざす。</p>	

【現況と課題】



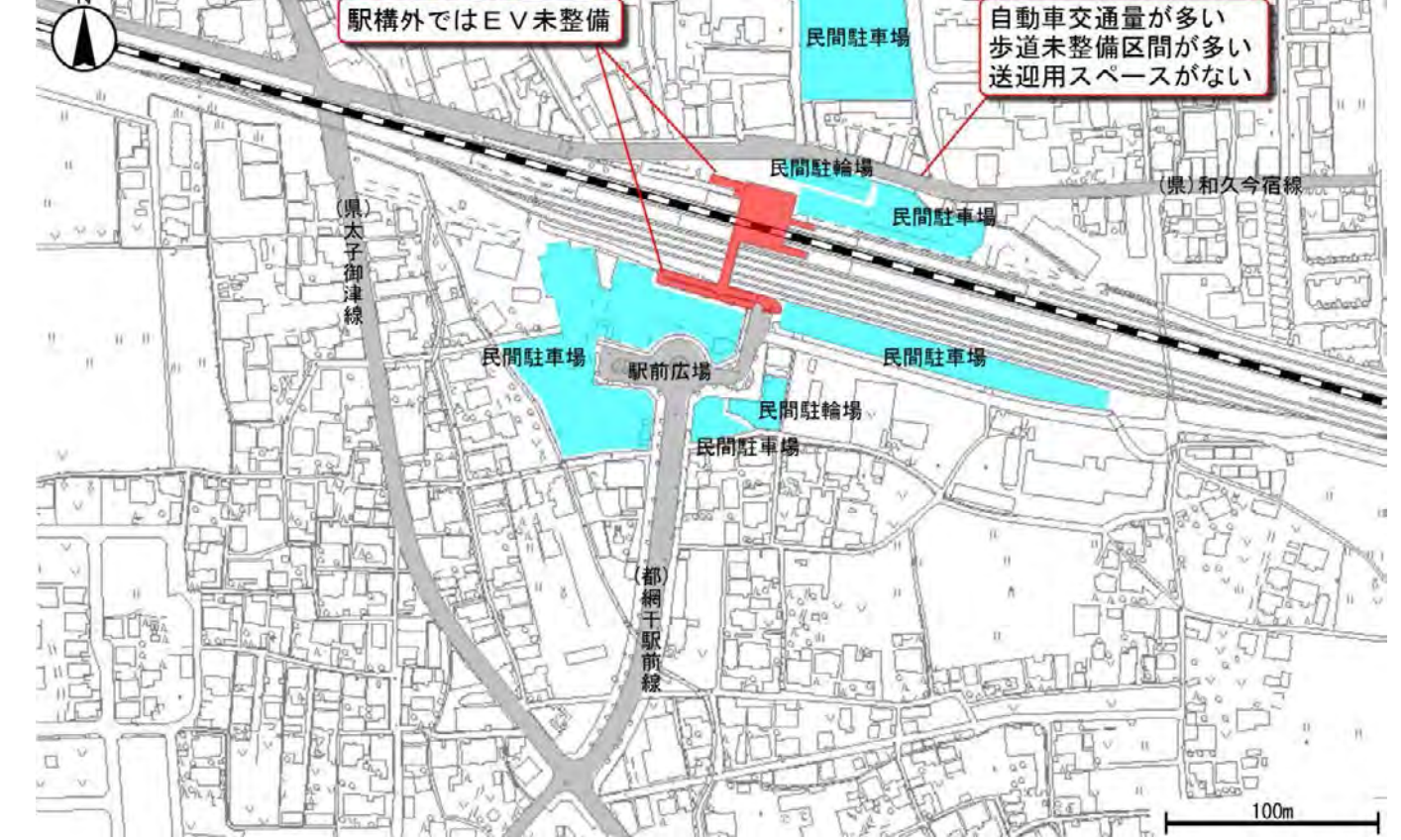
【整備方針】



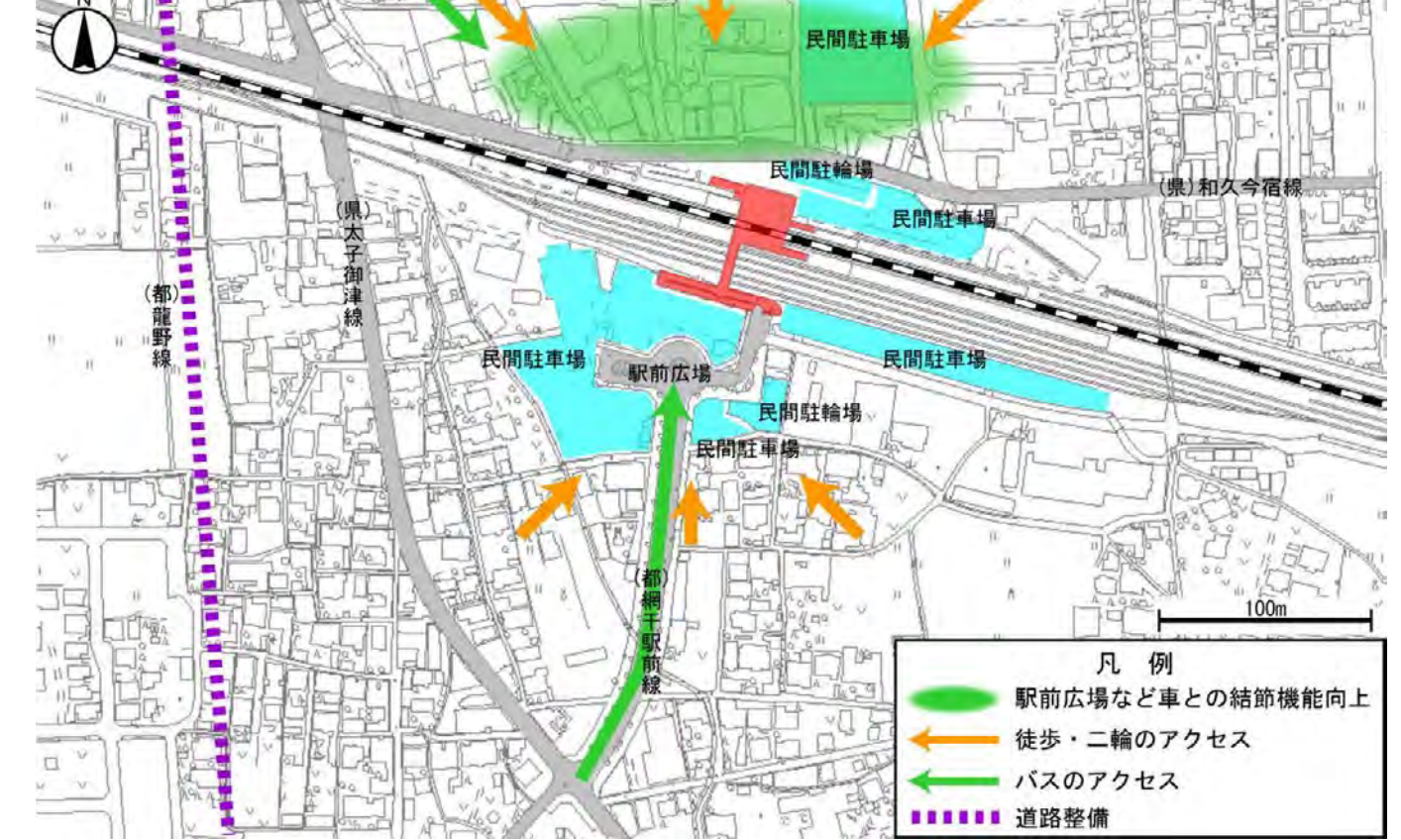
【後期着手予定】

駅名	J R 山陽本線 網干駅	
総合計画での位置づけ	地域核	
備えるべき機能	<ul style="list-style-type: none"> ・徒歩・二輪でのアクセス性向上 ・バスとの結節 ・送迎用自動車との結節 ・パーク＆ライド 	
現況	駅舎	橋上駅（自由通路あり）、有人駅、ICカード乗車券システム対応
	ホーム間の連絡	橋上駅（エレベーター）
	駅前広場	南側のみ整備済
	駐車・駐輪場	駐車場：約 890 台（民間） 駐輪場：約 3,445 台（民間）
	バス・タクシー	バスバース：あり タクシーバース：あり
	周辺施設など	県立太子高校
関連事業など	土地区画整理事業（J R 網干駅前地区）、（都）龍野線	
現況分析と課題	利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・平均乗車人員は 8,492 人/日（2006 年度）であり、J R 姫路駅、山陽姫路駅に次いで多く、近年横ばい状況である。
	アクセス性	<ul style="list-style-type: none"> ・南側の駅前広場には姫路駅方面や山陽網干駅方面の路線バスが乗り入れている。 ・両側歩道を備えた（都）網干駅前線が（県）太子御津線まで完成しているため、南側からのアクセスは比較的良好である。 ・北側のアクセス道路となる（県）和久今宿線の交通量は約 9,000 台/日と多いが、歩道の整備状況は十分でない。
	駅舎・駅施設	<ul style="list-style-type: none"> ・橋上駅であるため鉄道による地域の分断は最小限に抑えられている。 ・駅及び周辺は交通バリアフリー重点地区に指定されており、駅構内にはエレベーターが設置されている。しかしながら、駅構外はスロープのみで、エレベーターはない。
	その他固有の課題など	<ul style="list-style-type: none"> ・駅端末交通手段分担率は自動車が約 32%と非常に高い割合を占め、駅周辺にはパーク＆ライド用と考えられる民間駐車場が多数立地している。 ・駅北側では、駅前広場やアクセス道路整備を含めた土地区画整理事業の計画がある。
整備方針	<p>本市南西部の玄関口として、近隣市町を含めた広域的なアクセス性を向上させるため、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北側駅前広場及びアクセス道路整備（土地区画整理事業）に着手する。 <p>また、更なるパーク＆ライドの推進を図るとともに、エレベーターの設置などバリアフリー化を推進する。</p>	

【現況と課題】



【整備方針】



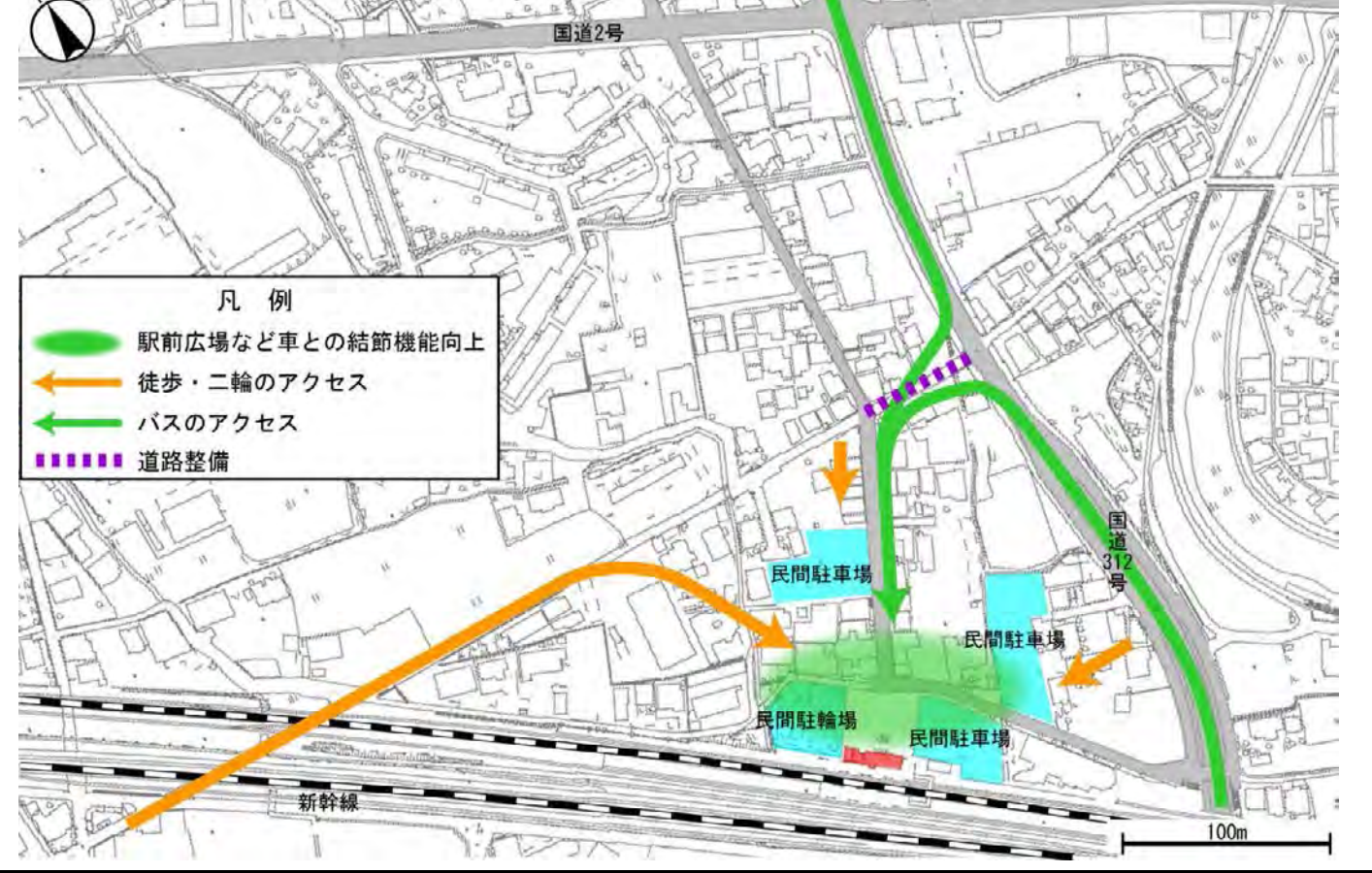
【後期着手予定】

駅名	J R 山陽本線 御着駅	
総合計画での位置づけ	地域核	
備えるべき機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅舎の近代化 ・ 徒歩・二輪でのアクセス性向上 ・ バスとの結節 ・ 送迎用自動車との結節 	
現況	駅舎	地上駅、有人駅（7:10～17:30）、ICカード乗車券システム対応
	ホーム間の連絡	跨線橋（エレベーター）
	駅前広場	未整備
	駐車・駐輪場	駐車場：約 230 台（民間） 駐輪場：約 1,020 台（民間）
	バス・タクシー	バスバース：なし タクシーバース：あり
周辺施設など	姫路市東保健福祉サービスセンター、市立図書館（東分館）、姫路工業団地、J A 兵庫西（御国野支店）	
関連事業など	—	
現況分析と課題	利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平均乗車人員は 2,767 人/日（2006 年度）であり、新快速が停車しない市内の J R の駅としては最も利用が多い。 ・ 近年で最も利用が多かった 1996 年度（3,625 人/日）に比べると約 24% も減少している。
	アクセス性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 南側に新幹線が近接しているため、南側からのアクセス性が極めて低い。 ・ 国道 2 号からの進入路は一方通行規制が行われており、国道 312 号との接続は側道（本線はアンダーパス）に限られるなど、幹線道路からのアクセス性も低い。 ・ また、周辺道路の多くは幅員が狭隘で歩道も未整備である。
	駅舎・駅施設	<ul style="list-style-type: none"> ・ 在来線及び新幹線により地域の分断が著しいが、新幹線の引き込み線が地上部にあるなど複雑な軌道の配置がなされており、橋上駅化や自由通路の設置などによる改善が困難である。
整備方針	<p>利用者の減少に歯止めをかけ、将来的な外環状バスの交通結節点として、バス、送迎自動車との結節機能強化をめざし</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅前広場整備を優先的に着手する。 <p>長期的には周辺の道路整備の進捗を踏まえ、アクセス道路整備や通行規制の見直しによるアクセス性向上めざす。</p>	

【現況と課題】



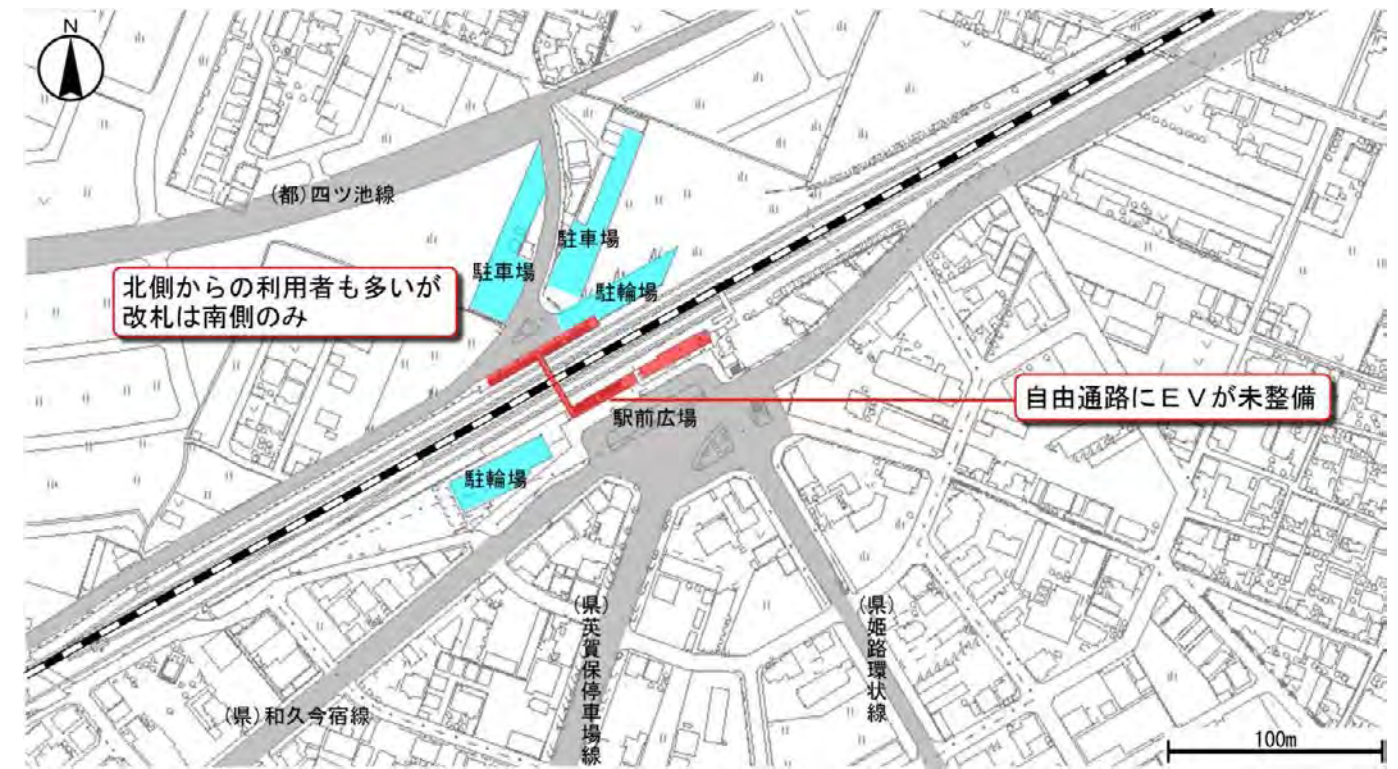
【整備方針】



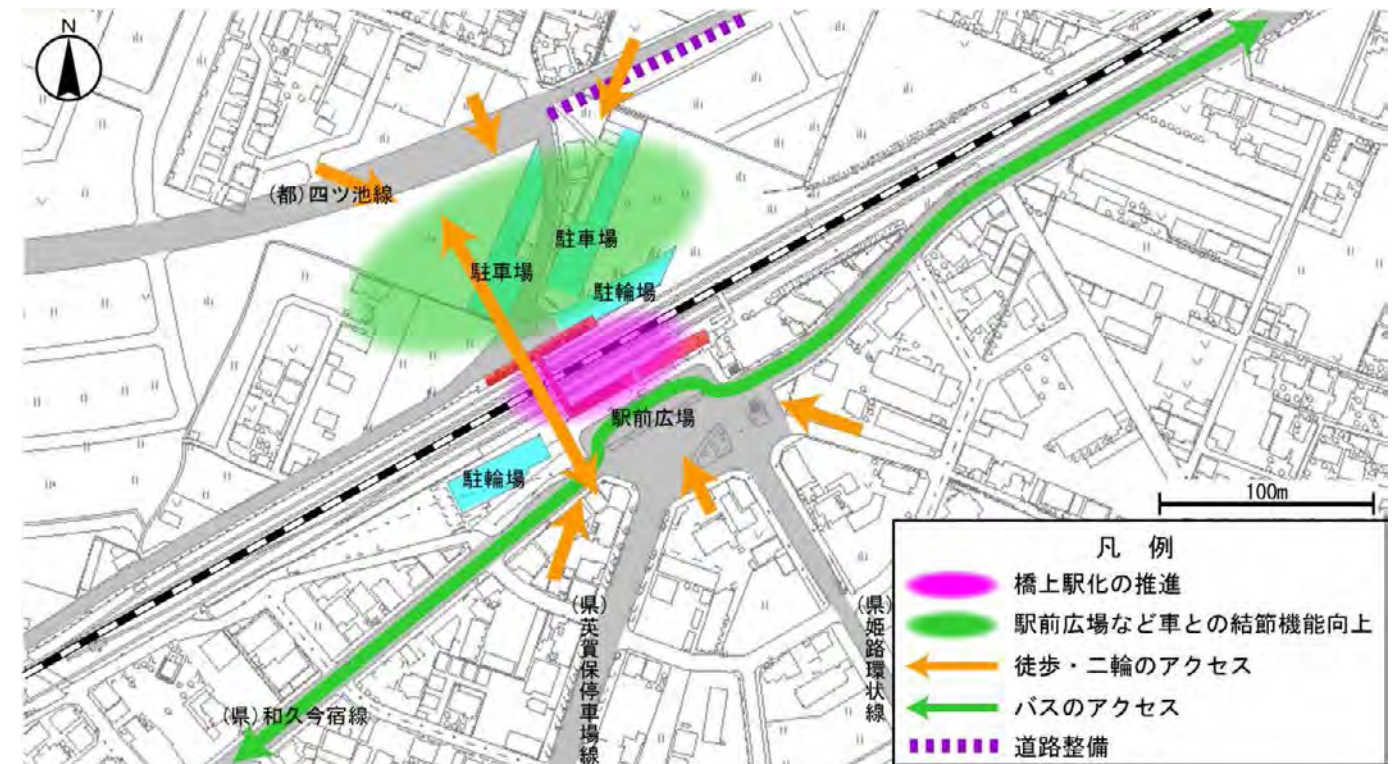
【後期着手予定】

駅名		J R 山陽本線 英賀保駅
総合計画での位置づけ		—
備えるべき機能		<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅舎の近代化 ・ 徒歩・二輪でのアクセス性向上 ・ バスとの結節 ・ 送迎用自動車との結節
現況	駅舎	地上駅、有人駅、ICカード乗車券システム対応
	ホーム間の連絡	跨線橋（エレベーター）
	駅前広場	南側のみ整備済
	駐車・駐輪場	駐車場：約 190 台（民間） 駐輪場：約 1,378 台（民間 約 80 台、公営 約 1,298 台）
	バス・タクシー	バスバース：あり タクシーバース：あり
周辺施設など		入江病院
関連事業など		土地区画整理事業（英賀保駅周辺地区）
現況分析と課題	利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平均乗車人員は 4,468 人/日（2006 年度）であり、市内で 4 番目に多い。 ・ 利用者は近年増加傾向にあり、1990 年度（3,441 人/日）に比べ、約 3 割も増加している。
	アクセス性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 南側からのアクセス性は良好であるが、駅前の交差点形状が複雑で朝夕の通勤時間帯においては渋滞が慢性化している。 ・ 北側からの利用に際しても自由通路や駐輪場が整備されているため、一定のアクセス性は確保されているが、改札口が南側にしかないため、利便性は南側に比べ劣る。
	駅舎・駅施設	<ul style="list-style-type: none"> ・ バリアフリー重点整備地区に位置づけられており、駅構内にはエレベーターが設置されているが、駅構外の自由通路は階段・スロープのみである。
	その他固有の課題など	<ul style="list-style-type: none"> ・ 北側駅前広場やアクセス道路の整備を含んだ英賀保駅周辺土地区画整理事業が 1999～2016 年度の期間で実施中である。
整備方針	増え続ける利用者の利便性を向上させるため、現在進行中の土地区画整理事業を推進し <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅前広場整備 ・ アクセス道路整備 に着手する。 また、長期的には駅南北の移動円滑化及び北側からの利用環境改善を目的として駅の橋上化をめざす。	

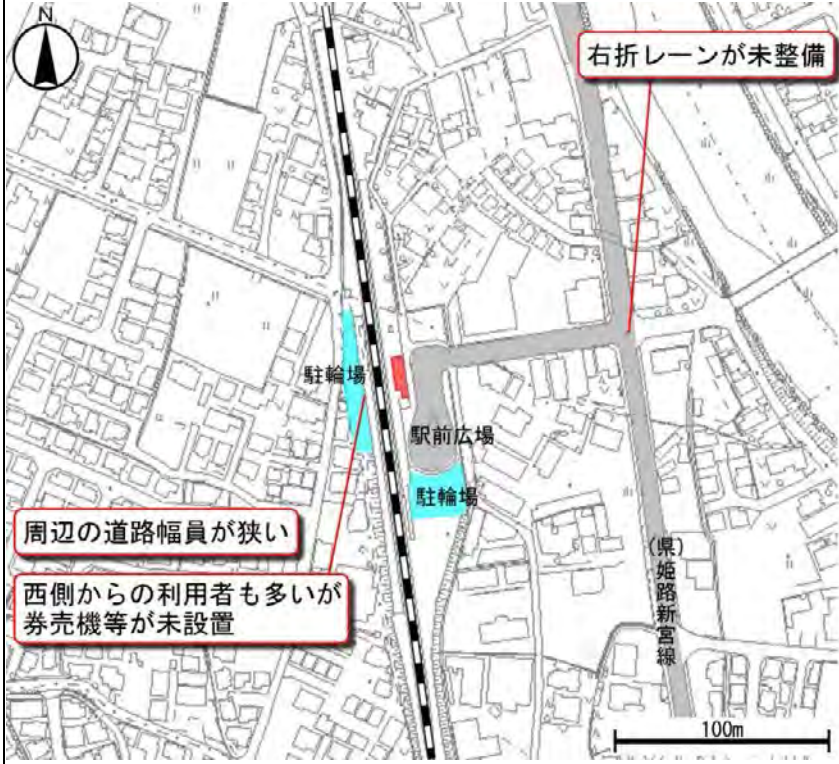
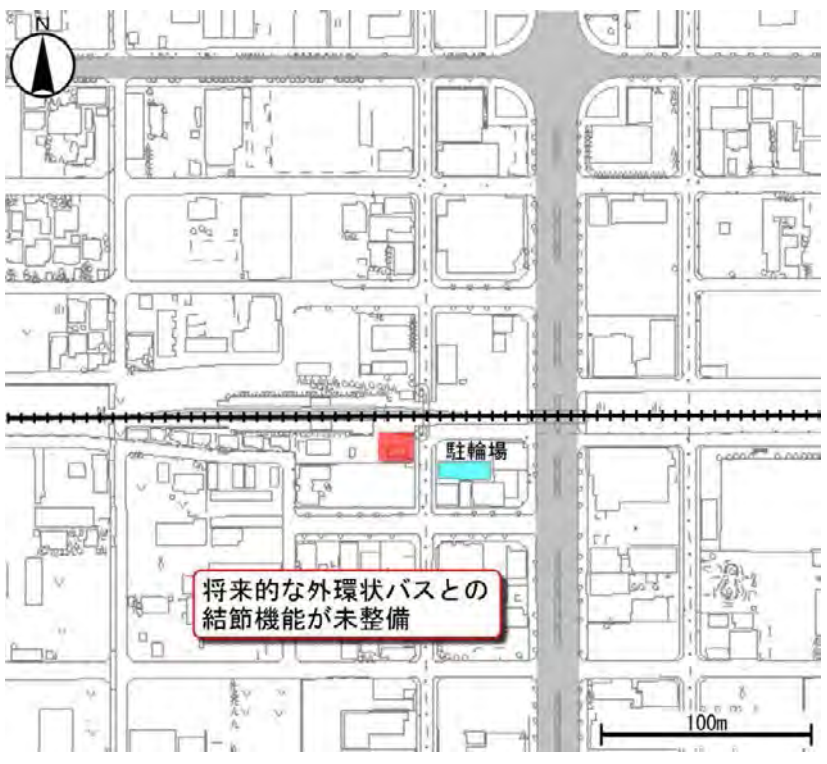
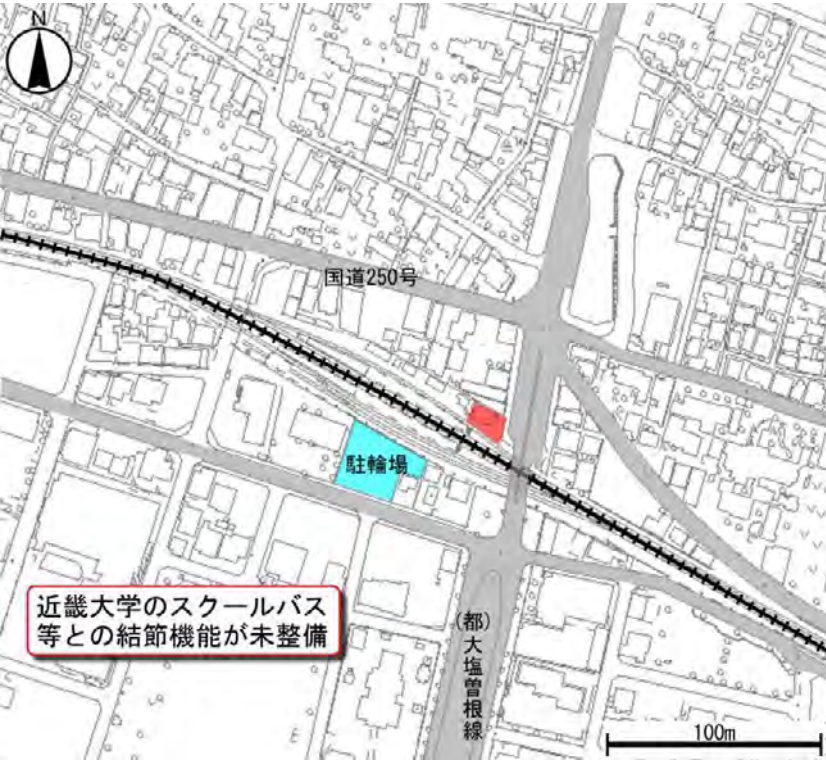
【現況と課題】



【整備方針】



【長期着手予定】

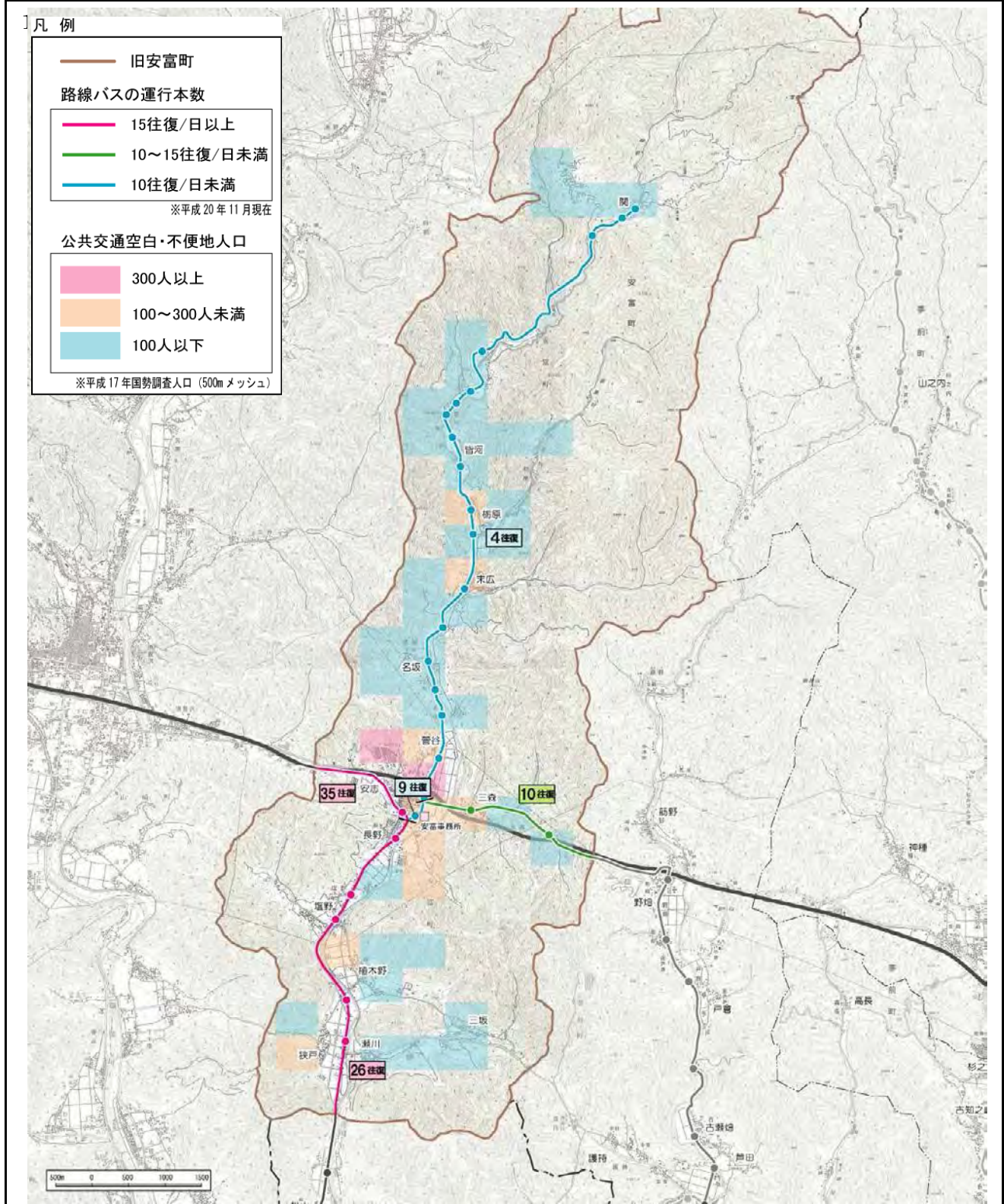
駅名		J R 姫新線 余部駅	山陽電鉄網干線 広畑駅	山陽電鉄本線 大塩駅
総合計画での位置づけ		地域核	地域核	—
備えるべき機能		<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅舎の近代化 ・ 徒歩・二輪でのアクセス性向上 ・ バスとの結節 ・ 送迎用自動車との結節 ・ パーク&ライド 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅舎の近代化 ・ 徒歩・二輪でのアクセス性向上 ・ バスとの結節 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅舎の近代化 ・ 徒歩・二輪でのアクセス性向上 ・ バスとの結節
現況	乗車人員	1,646 人／日 (2006 年度)	835 人／日 (2006 年度)	2,347 人／日 (2006 年度)
	駅舎	地上駅、有人駅、I C 乗車券非対応	地上駅、無人駅、I C 乗車券対応	地上駅、有人駅、I C 乗車券対応
	ホーム間の連絡	構内踏切	構内踏切	構内踏切
	駅前広場	東側のみ整備済	未整備	未整備
	駐車・駐輪場	駐車場：約 110 台 駐輪場：約 880 台	駐車場：約 180 台 駐輪場：約 360 台	駐車場：約 20 台 駐輪場：約 893 台
	バス・タクシー	バスバース：あり タクシーバース：あり	なし	なし
	周辺施設等	酒井病院、県立飾西高校、三相電機株式会社、J A 兵庫西 (飾西支店)	広畑センチュリー病院、広畑スポーツセンター、図書館、西保健センター、ハローワークグリーンモール、新日本製鐵(株)	大塩サービスセンター、井野病院、近大姫路大学、J A 兵庫西 (大的支店)、姫路シーサイドゴルフコース
現況の課題		<ul style="list-style-type: none"> ・ 県道姫路新宮線の交通量が多く、余部駅前交差点に右折レーンがない。 ・ 駅西側の道路は幅員が狭隘で、券売機等が未設置。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 将来的な外環状バスの結節機能が求められるが、駅前広場がなく、現状での対応は難しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 近大姫路大学のスクールバスが離発着しているが、十分な空間がない。
整備の方向性		<ul style="list-style-type: none"> ・ 余部駅前交差点改良 (右折レーン設置) ・ 西側改札口の改良 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅前広場の整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅前広場の整備
現況と課題		 <p>右折レーンが未整備</p> <p>周辺の道路幅員が狭い</p> <p>西側からの利用者も多いが券売機等が未設置</p> <p>100m</p>	 <p>将来的な外環状バスとの結節機能が未整備</p> <p>100m</p>	 <p>近畿大学のスクールバス等との結節機能が未整備</p> <p>100m</p>

代表的な公共交通空白・不便地域

安富地域	69
前之庄地域	70
菅生地域	71
香寺地域	72
林田地域	73
船津・山田・豊富地域	74
花田・飾東地域	75
四郷・系引地域	76
御国野・別所地域	77
家島地域	78

安富地域

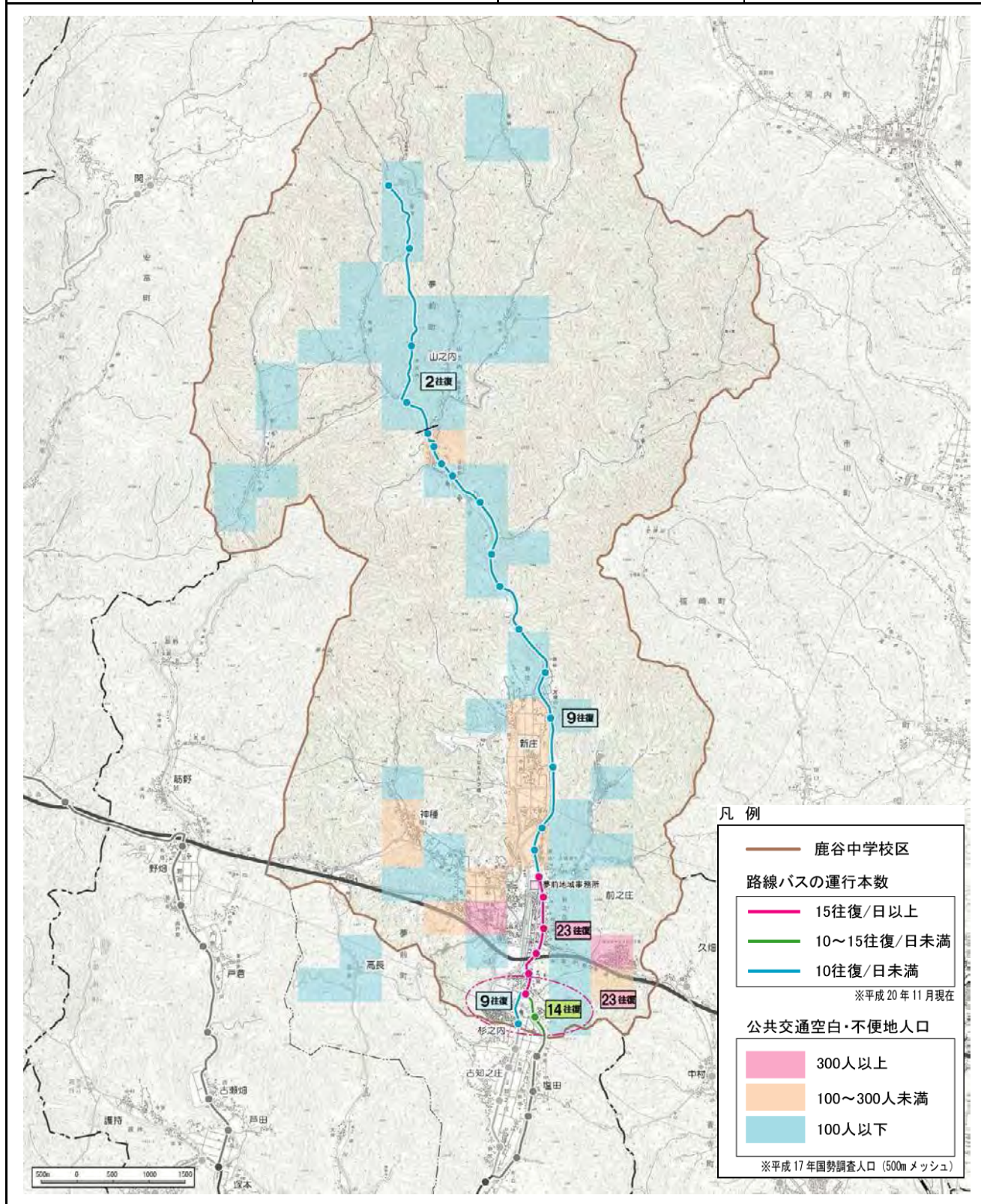
人 口	5,693 人	総トリップ数	14,999T/日
世 帯 数	1,979 世帯	公共交通トリップ数	505T/日
高齢化率	23%	公共交通分担率	3%



※人口、世帯数、高齢化率、トリップ数、分担率は、旧安富町を対象とした集計データを示しています。
 出典：住民基本台帳（2008年12月31日現在）、播磨都市圏パーソントリップ調査（姫路市 2008年）

前之庄地域

人 口	5,593 人	総トリップ数	19,019T/日
世 帯 数	1,842 世帯	公共交通トリップ数	1,547T/日
高齢化率	26%	公共交通分担率	8%

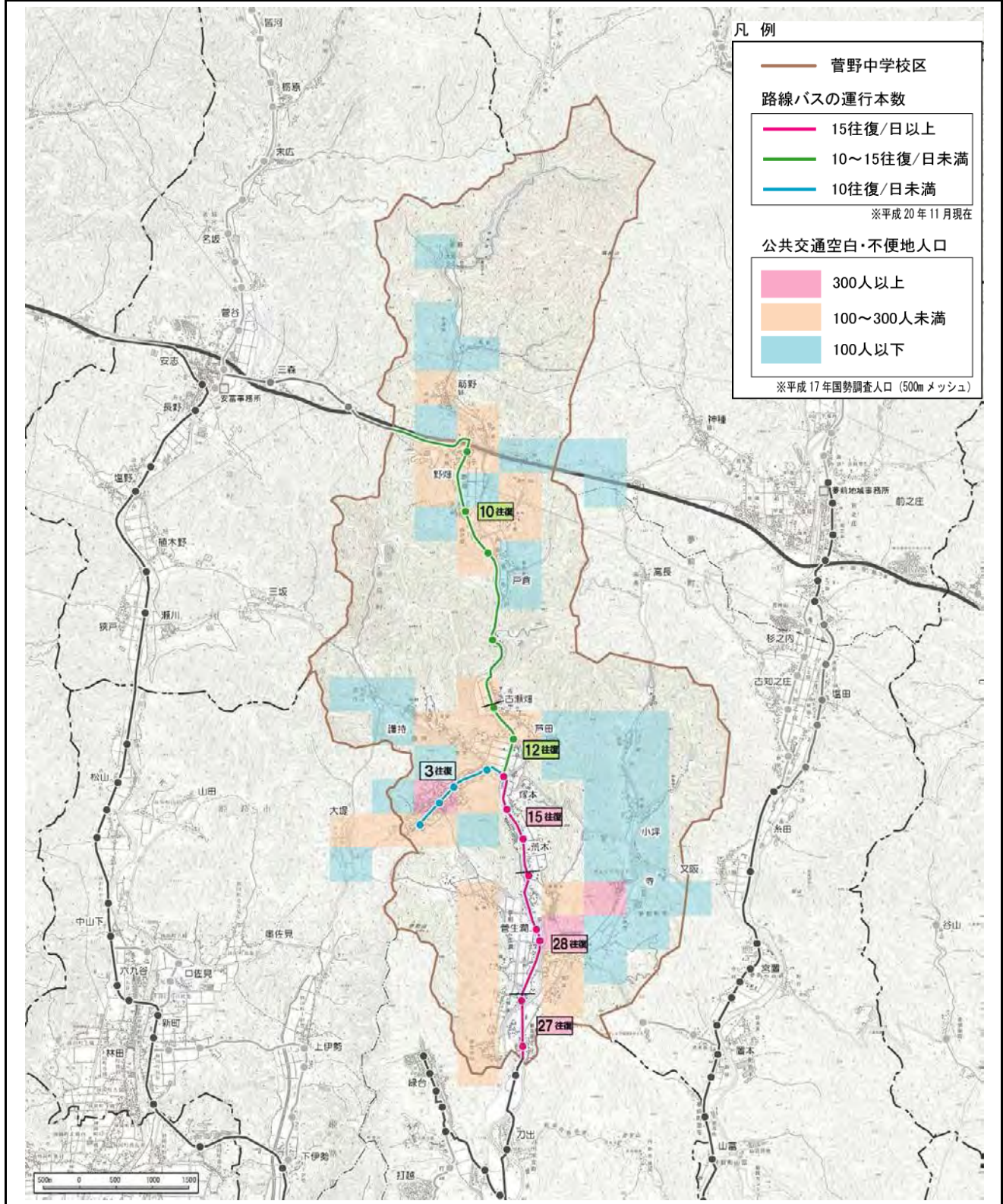


※人口、世帯数、高齢化率、トリップ数、分担率は、鹿谷中学校区を対象とした集計データを示しています。

出典：住民基本台帳（2008年12月31日現在）、播磨都市圏パーソントリップ調査（姫路市 2008年）

菅生地域

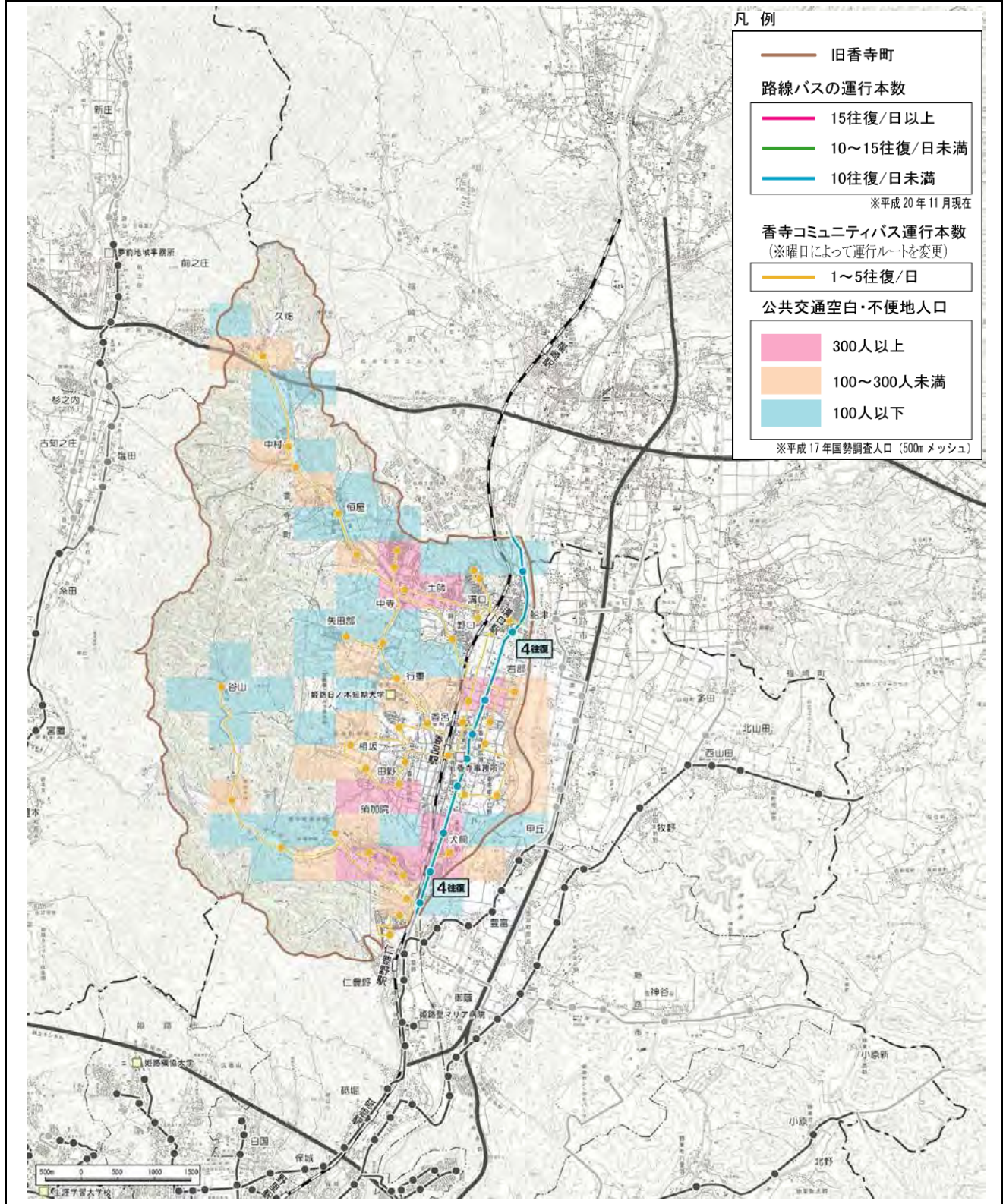
人 口	9,094 人	総トリップ数	17,797T/日
世 帯 数	3,383 世帯	公共交通トリップ数	1,036T/日
高齢化率	19%	公共交通分担率	6%



※人口、世帯数、高齢化率、トリップ数、分担率は、菅野中学校区を対象とした集計データを示しています。
 出典：住民基本台帳（2008年12月31日現在）、播磨都市圏パーソントリップ調査（姫路市 2008年）

香寺地域

人 口	19,549 人	総トリップ数	49,870T/日
世 帯 数	6,914 世帯	公共交通トリップ数	6,881T/日
高齢化率	22%	公共交通分担率	14%



※人口、世帯数、高齢化率、トリップ数、分担率は、旧香寺町を対象とした集計データを示しています。

出典：住民基本台帳（2008年12月31日現在）、播磨都市圏パーソントリップ調査（姫路市 2008年）

林田地域

人 口	5,555 人	総トリップ数	16,154T/日
世 帯 数	2,019 世帯	公共交通トリップ数	567T/日
高齢化率	25%	公共交通分担率	4%

凡 例

— 林田中学校区

路線バスの運行本数

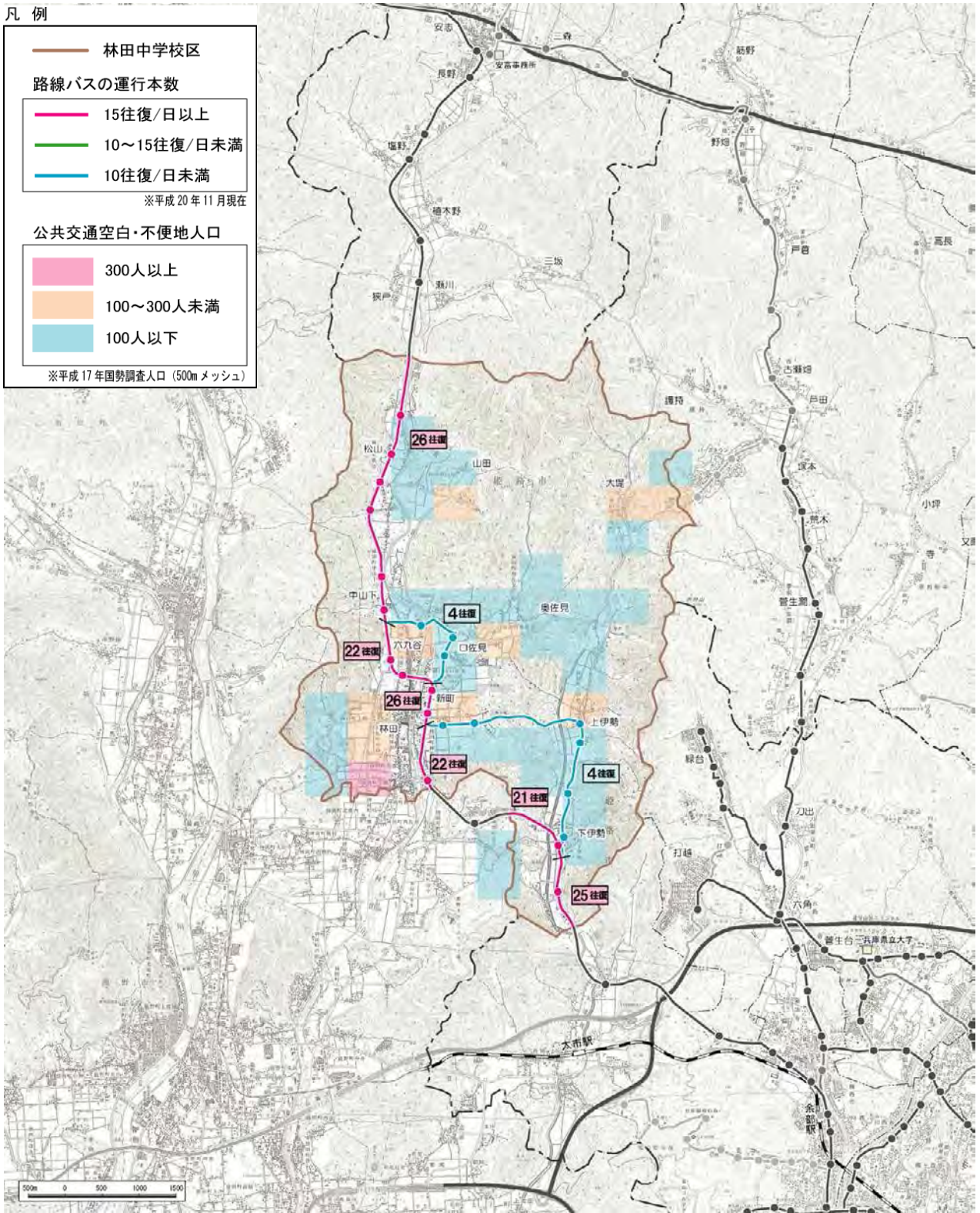
- 15往復/日以上
- 10～15往復/日未満
- 10往復/日未満

※平成20年11月現在

公共交通空白・不便地人口

- 300人以上
- 100～300人未満
- 100人以下

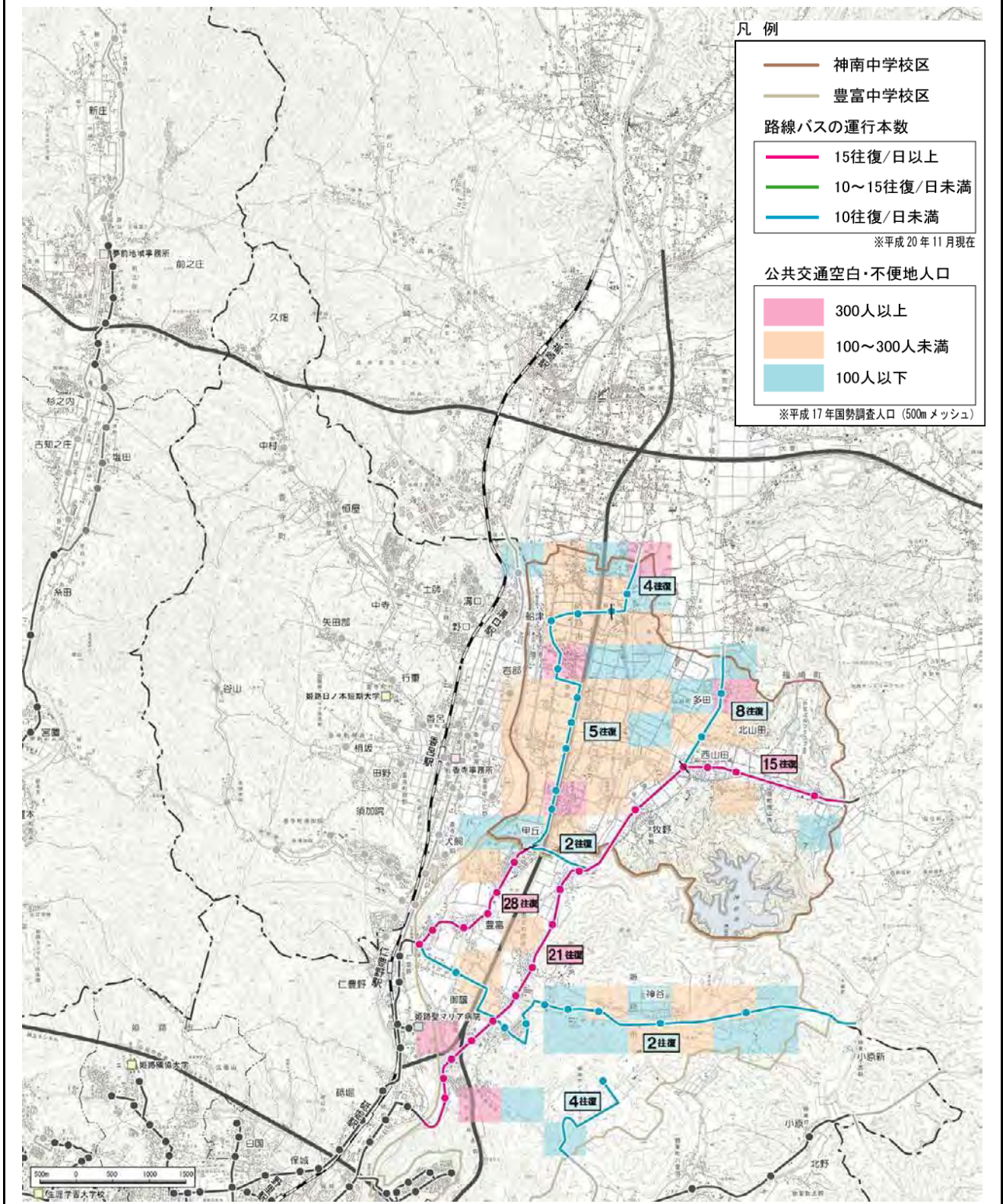
※平成17年国勢調査人口(500mメッシュ)



※人口、世帯数、高齢化率、トリップ数、分担率は、林田中学校区を対象とした集計データを示しています。
 出典：住民基本台帳（2008年12月31日現在）、播磨都市圏パーソントリップ調査（姫路市 2008年）

船津・山田・豊富地域

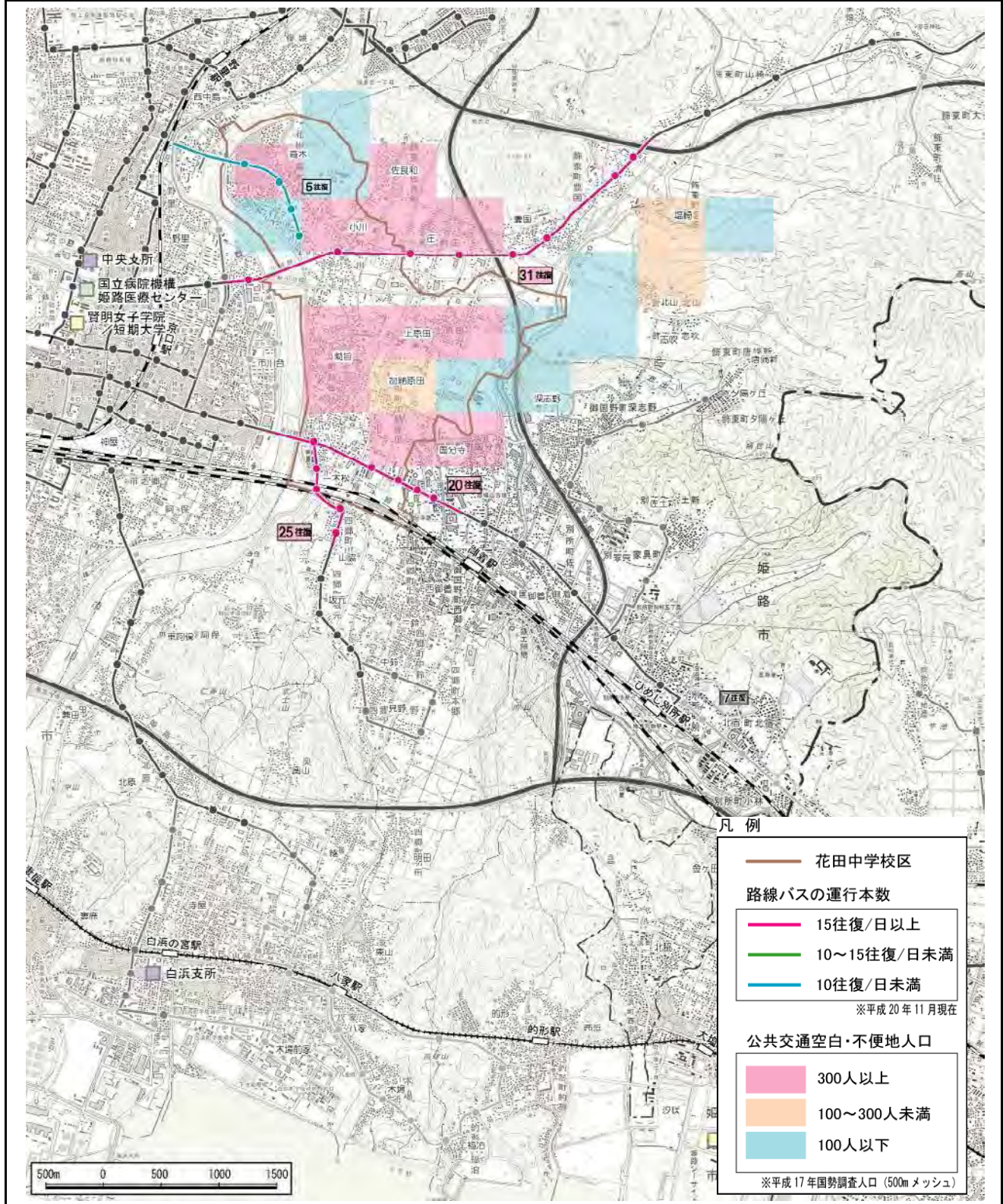
人口	16,930人	総トリップ数	26,473T/日
世帯数	5,795世帯	公共交通トリップ数	2,099T/日
高齢化率	22%	公共交通分担率	8%



※人口、世帯数、高齢化率、トリップ数、分担率は、神南・豊富中学校区を対象とした集計データを示しています。
 出典：住民基本台帳（2008年12月31日現在）、播磨都市圏パーソントリップ調査（姫路市 2008年）

花田・飾東地域

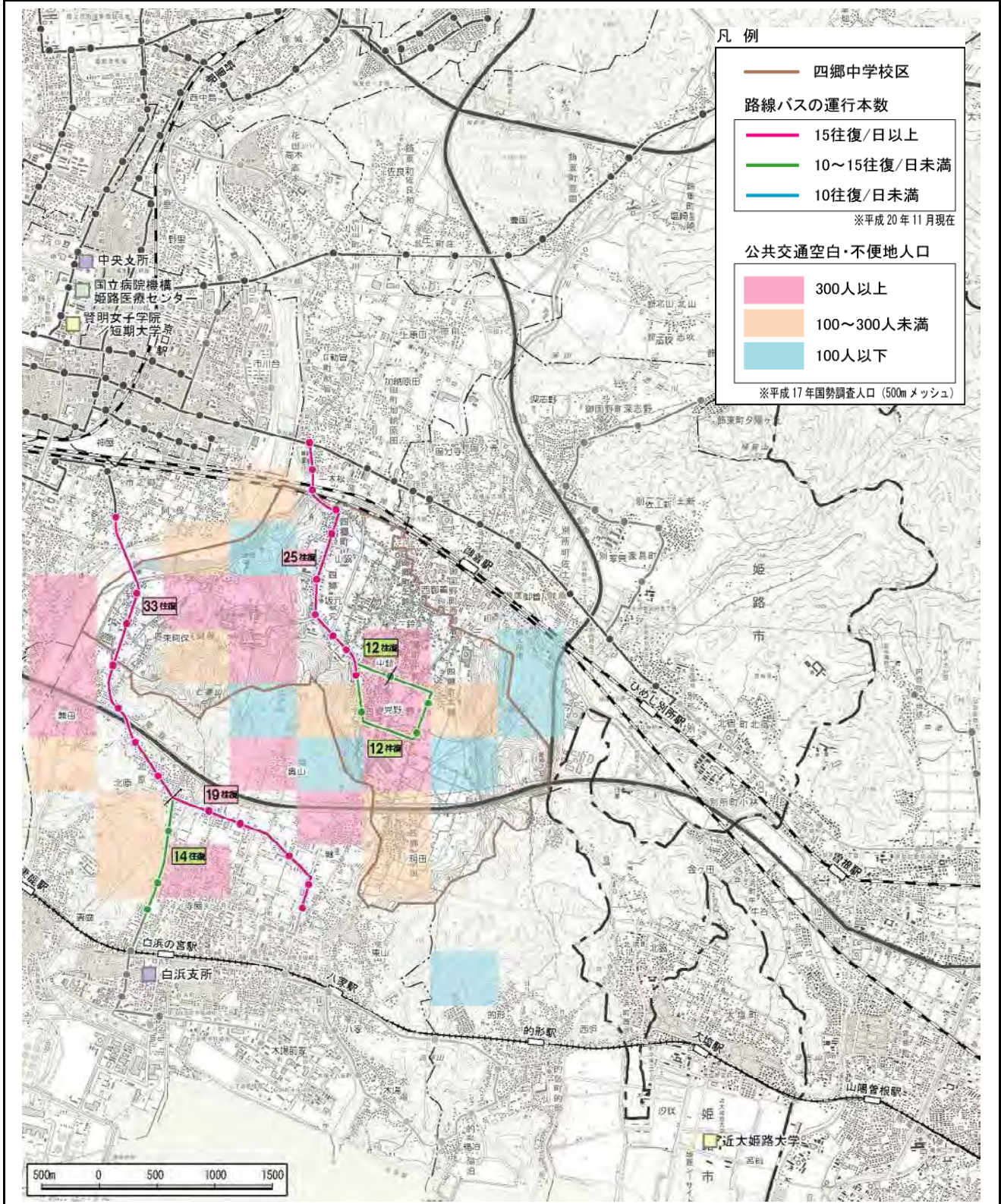
人 口	8,237 人	総トリップ数	39,680T/日
世 帯 数	3,252 世帯	公共交通トリップ数	1,727T/日
高齢化率	21%	公共交通分担率	4%



※人口、世帯数、高齢化率、トリップ数、分担率は、花田中学校区を対象とした集計データを示しています。
 出典：住民基本台帳（2008年12月31日現在）、播磨都市圏パーソントリップ調査（姫路市 2008年）

四郷・糸引地域

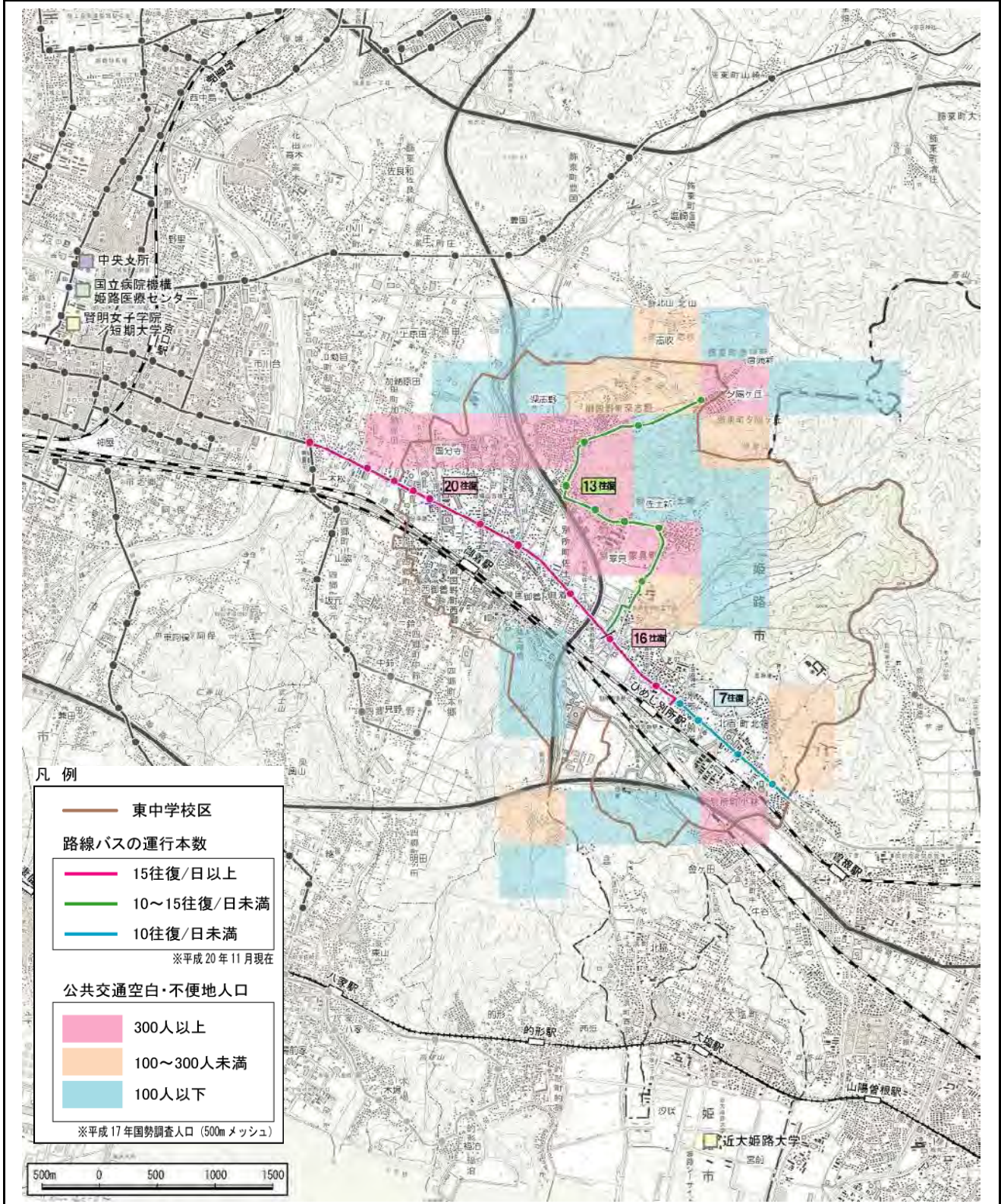
人 口	7,269 人	総トリップ数	17,408T/日
世 帯 数	3,006 世帯	公共交通トリップ数	1,543T/日
高齢化率	23%	公共交通分担率	9%



※人口、世帯数、高齢化率、トリップ数、分担率は、四郷中学校区を対象とした集計データを示しています。
 出典：住民基本台帳（2008年12月31日現在）、播磨都市圏パーソントリップ調査（姫路市 2008年）

御国野・別所地域

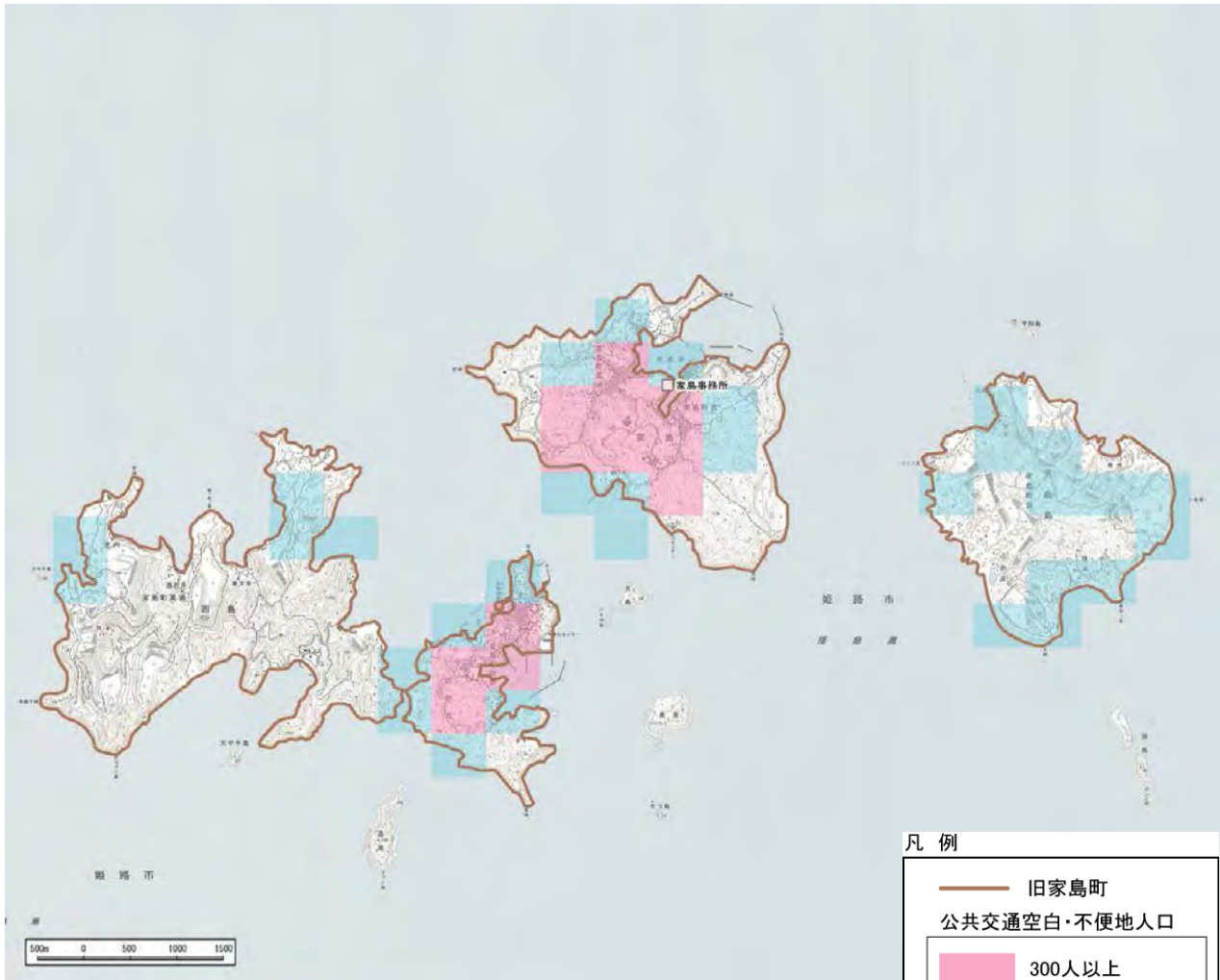
人口	16,124人	総トリップ数	63,948T/日
世帯数	6,167世帯	公共交通トリップ数	6,687T/日
高齢化率	18%	公共交通分担率	10%



※人口、世帯数、高齢化率、トリップ数、分担率は、東中学校区を対象とした集計データを示しています。
 出典：住民基本台帳（2008年12月31日現在）、播磨都市圏パーソントリップ調査（姫路市 2008年）

家島地域

人 口	7,305 人	総トリップ数	14,879T/日
世 帯 数	2,533 世帯	公共交通トリップ数	0T/日
高齢化率	23%	公共交通分担率	0%



凡 例

— 旧家島町
公共交通空白・不便地人口
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 30px; height: 30px; background-color: #ff69b4; border: 1px solid black;"></div> 300人以上 </div>
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 30px; height: 30px; background-color: #ff8c00; border: 1px solid black;"></div> 100～300人未満 </div>
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 30px; height: 30px; background-color: #add8e6; border: 1px solid black;"></div> 100人以下 </div>
※平成17年国勢調査人口(500mメッシュ)

※人口、世帯数、高齢化率、トリップ数、分担率は、旧家島町を対象とした集計データを示しています。

出典：住民基本台帳（2008年12月31日現在）、播磨都市圏パーソントリップ調査（姫路市 2008年）

用 語 集

項 目	用 語 解 説
あ	<p>ICカード乗車券</p> <p>無線による非接触のIC（集積回路）カードなどを用いて、定期入れに入れたまま自動改札機の読み取り機などにかざすだけで通過でき、現金を持ち合わせていなくてもバスや電車を利用できるカード。 姫路市内で利用できるICカード乗車券としてはICOCA(イコカ)、PiTaPa（ピタパ）、NicoPa（ニコパ）がある。</p>
こ	<p>交通結節点</p> <p>異なる交通手段または同じ交通手段を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設。交通結節点は、移動の一連の動きの中のひとつの重要な要素であり、「つなぐ空間」と「たまる空間」としての役割を有している。交通結節点の具体的な施設としては、鉄道駅、バスターミナル、自由通路や階段、駅前広場やバス交通広場、歩道などがあげられる。</p>
	<p>交通手段分担率</p> <p>全体のトリップに対するある交通手段を利用したトリップの割合をその交通手段の分担率という。</p>
	<p>コミュニティバス</p> <p>地域住民の多様なニーズにきめ細かに対応する地域密着型バス。</p>
	<p>コンパクトシティ</p> <p>環境問題の観点から郊外の無計画、無秩序な開発への警鐘として提唱された概念で、都心部の土地や既存ストックの有効利用、職住近接による交通渋滞の緩和、近郊の緑地・農地の保全を推進しようとするものであり、人口減少社会を迎えた我が国の都市の活力と持続力を保持する考え方。</p>
さ	<p>サイクルアンドバスライド</p> <p>「パークアンドライド」参照。</p>
	<p>参画と協働</p> <p>自分たちの地域を住みやすくするため、知恵や力を出しあって、みんなのことはみんな決めて、さまざまな地域づくりに取り組んでいくこと。</p>
て	<p>デマンドバス</p> <p>乗客からの事前連絡で基本となる路線以外の停留所に立ち寄ったり、運行を開始するなど、乗客の要望を運行に反映できるバス。</p>
と	<p>トリップ （トリップエンド）</p> <p>人がある目的をもってある地点からある地点へ移動する単位をトリップという。トリップは、移動の目的が変わるごとに1つのトリップを数え、例えば、朝、自宅を出て、会社に到着し、夕方に会社を出て自宅に帰った場合は、出勤1トリップ、帰宅1トリップの合計2トリップになる。 また、1つのトリップの出発地と到着地をトリップエンド（「発生集中量」参照）という。</p>
の	<p>ノーマイカーデー</p> <p>特定の日にちや曜日を決めて自動車の利用を自粛する取り組み。</p>
は	<p>パークアンドライド （パークアンドバスライド）</p> <p>交通混雑緩和のため、自動車を都市郊外の駐車場に駐車し（パーク）、鉄道、バス等の公共交通機関に乗り換え（ライド）、目的地に入るシステム。 また、自動車からバスへ乗り換える場合をパークアンドバスライド、自転車から鉄道（バス）へ乗り換える場合をサイクルアンドライド（サイクルアンドライド）という。</p>

項 目		用 語 解 説
は	パーソントリップ調査	パーソントリップ調査（パーソン＝人、トリップ＝動き）とは、「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を用いて」動いたかについて調査し、人の1日のすべての動きをとらえるもの。 姫路市では、播磨地域の人の動きを把握するため、第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査（平成12年実施 調査主体：京阪神都市圏交通計画協議会）の補完調査として、平成18年10月に播磨都市圏パーソントリップ調査を行っている。
	パターンダイヤ	運行間隔を60分の約数（10, 15, 20, 30分など）にすることで、毎時の発車時刻を固定したダイヤ。利用者にとって記憶しやすい。
	発生集中量	ある地域から出発するトリップ数（発生量）と、その地域へ到着するトリップ数（集中量）の合計。発生集中量の場合、発地点と着地点の合計であるため、単位はトリップエンドとなる。
	バリアフリー	高齢者・障害者等が社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを除去（フリー）すること。物理的、社会的、制度的、心理的な障壁、情報面での障壁を除去するという考え方。
ひ	BRT	バスの定時性、速達性の確保のため、輸送力を向上させた高度なバスサービス。
	PTPS （公共車両優先システム）	Public Transportation Priority System（公共車両優先システム）の略。バス優先信号制御等によりバスの優先通行を確保するシステム。
も	モータリゼーション	自動車が増え、人々の生活の中で広範に利用されるようになる現象。
	モビリティマネジメント （MM）	一人一人のモビリティ（移動）が、個人的にも社会的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向）へ自発的に変化することを促す、コミュニケーション施策を中心とした交通政策。

公共交通を中心とした姫路市総合交通計画
実施計画編

発行年月：平成 21 年（2009 年）4 月 初版
平成 25 年（2013 年）4 月 改訂版

発 行：姫路市
編 集：姫路市都市局交通計画室
〒670-8501 姫路市安田四丁目 1 番地
TEL 079-221-2465
FAX 079-289-0588
e-mail:kotukeikaku@city.himeji.hyogo.jp