

# 公共交通を中心とした 姫路市総合 交通計画

改訂二版

〈都市地域総合交通戦略〉  
〈地域公共交通網形成計画〉





## はじめに

公共交通の利用者は長期的に減少しており、路線の廃止やサービスの低下などの事例が全国各地で見られます。今後、更なる高齢化社会を迎えるにあたって、自動車が利用できない人の移動利便性をどのように確保していくかが重要な課題となっており、環境にやさしく誰でも安全・安心に利用できる公共交通の重要性が高まりつつあります。

姫路市では、2006年（平成18年）3月の1市4町の市町合併によって市域が2倍に拡大しました。一方、都心部においてはJR山陽本線等連続立体交差事業が完了し、周辺道路網の整備が進捗するなど、交通を取り巻く環境が大きく変わろうとしています。また、新しい姫路市総合計画では、暮らしやすい地域の生活圏と都市機能が集積した都心部が連携・交流するコンパクトなまちづくりをめざすこととしており、このような社会情勢の変化やまちづくりの方向性に整合した交通体系の構築が急務となっています。

本計画は、姫路市特有の交通の現況と課題を踏まえ、本市のまちづくりの将来像実現に向けた交通のあり方を示すとともに、2020年度（平成32年度）を目標年度とする計画期間内に実施すべき基本施策をとりまとめたものであり、公共交通を取り巻く環境の改善を進める上での指針となるものです。

---

---

# 目 次

---

---

<b>第1章 計画の概要</b> .....	1
1 計画策定の背景.....	1
2 計画の目的.....	3
3 計画の区域.....	3
4 計画の対象.....	3
5 計画期間.....	3
<b>第2章 姫路市の概況</b> .....	4
1 位置・地勢.....	4
2 人口.....	5
3 経済.....	6
4 観光.....	7
<b>第3章 交通の現況と課題</b> .....	8
1 交通の現況.....	8
2 交通の課題.....	19
<b>第4章 上位計画・関連計画</b> .....	30
1 姫路市総合計画（上位計画）.....	30
2 姫路市都市計画マスタープラン（上位計画）.....	33
3 都心のまちづくり（関連計画）.....	35
<b>第5章 めざす公共交通の将来像</b> .....	37
1 計画の方向性.....	37
2 姫路市がめざす人の動き方.....	38
3 基本理念・基本方針.....	39
4 期待される効果.....	40
5 骨格となる将来の公共交通ネットワーク.....	41
<b>第6章 展開すべき主要な施策(施策体系)</b> .....	49
<b>第7章 数値目標</b> .....	51
1 公共交通利用者数に関する目標.....	51
2 環境に関する目標.....	52
<b>第8章 目標達成のための施策・事業</b> .....	53
1 公共交通の利便性向上.....	53
2 公共交通の利用環境改善.....	90
3 参画と協働の推進.....	98
<b>第9章 事業プログラム</b> .....	103
1 計画の推進方策.....	103
2 事業プログラム.....	104
<b>第10章 計画の実現に向けて</b> .....	106
1 計画の実現に向けた課題.....	106
2 公共交通を支える3者への期待.....	108
3 計画の達成状況の評価.....	109
<b>附録 資料集</b> .....	110

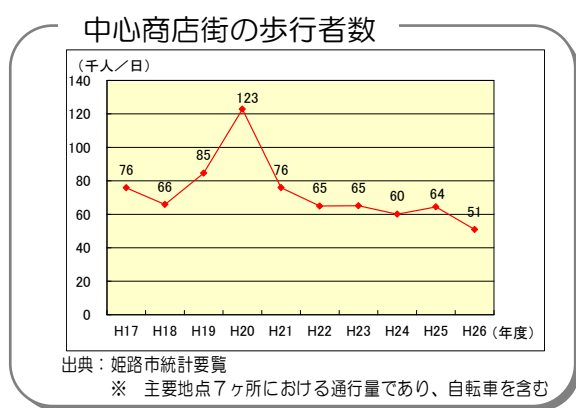
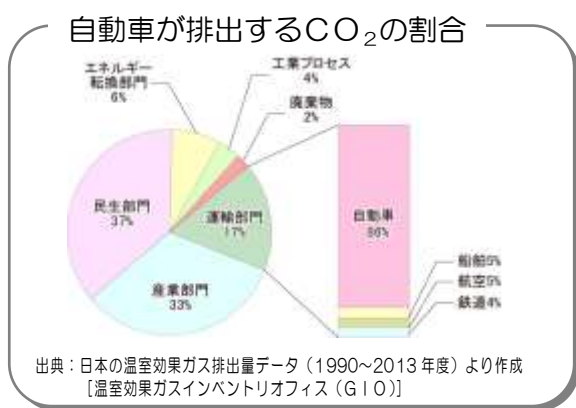
# 第1章 計画の概要

## 1 計画策定の背景

### (1) モータリゼーションの弊害と都市構造の変化

モータリゼーションの進展により個人の移動の自由は拡大されましたが、反面、自動車交通量の増加は、慢性的な道路混雑や大気汚染、地球温暖化等の環境負荷の増大など深刻な問題を引き起こしています。

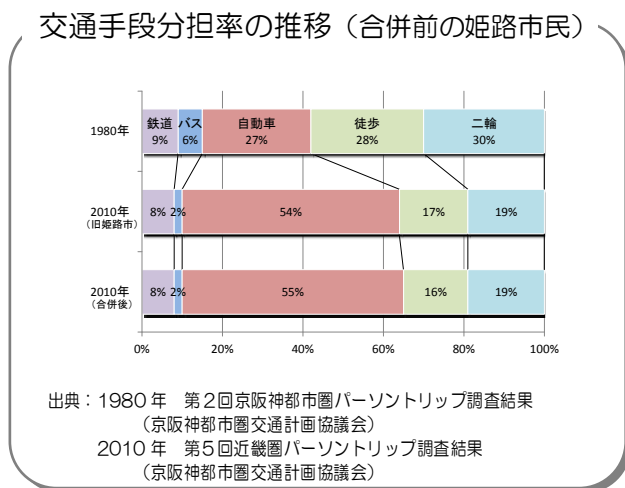
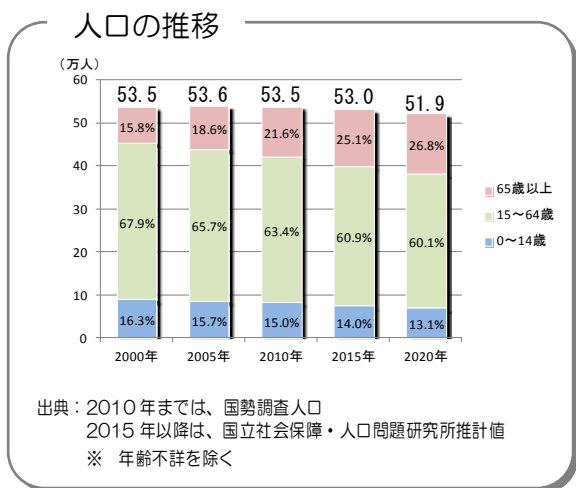
また、公共交通を利用しなくても移動が容易になったため、住宅地は従来の市街地から離れる傾向があると同時に、自動車によるアクセスを前提とした大型商業施設の幹線道路沿いへの進出などによる市街地の拡散と中心市街地の衰退が課題となっています。



### (2) 少子・高齢化の進展、人口減少社会の到来

少子・高齢化の進展、人口減少社会の到来を迎え、高齢者をはじめとした市民の移動手段として、公共交通の重要性が高まりつつあります。

しかし、近年、鉄道・バス等の公共交通利用者は減少が続いており、運賃収入を基本とした公共交通事業の運営がこれまで以上に難しくなるとともに、公共交通のサービス水準低下が懸念されます。





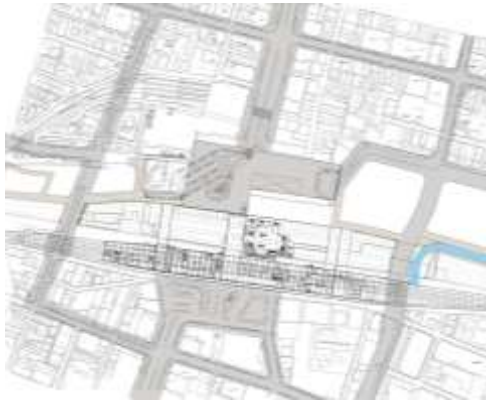
### (3) 都市整備の進展と新市連携への対応

JR山陽本線等の鉄道高架事業の完了に引き続き、姫路駅周辺の都市整備が進んでおり、播磨の中核都市・姫路市の広域的な拠点性の向上や都心部の交通環境の改善、中心市街地の活性化などが求められています。

また、市町合併〔2006年（平成18年）3月〕によって、約2倍に拡大した市域の一体性確保を図るため、地域間の連携を強化する必要があります。

#### 姫路駅周辺の都市整備状況

平成17年度 JR山陽本線高架切替  
平成20年度 JR姫新・播磨線高架切替  
平成23年度 北駅前広場再整備着手  
平成27年3月 北駅前広場再整備完了



#### 合併による変化

2006年3月の  
合併により面積は、

276 km<sup>2</sup>→534 km<sup>2</sup>

人口は、

48.2万人→53.6万人

※ 2006年当時



## 2 計画の目的

本計画は、社会的情勢の変化、姫路市特有の交通課題への対応とともに、交通環境が大きく変化しようとしている現段階で、将来のまちづくりの方向を見据えた交通体系を構築し、公共交通を中心とした総合的な交通計画を策定するものです。

## 3 計画の区域

計画の対象区域は、姫路市内全域（約 534km<sup>2</sup>）とします。

## 4 計画の対象

交通手段としては鉄道やバスなどの公共交通機関、交通施設としては駅やバス停などの交通結節点及びバス路線となる幹線道路を計画の対象とします。

## 5 計画期間

計画期間は、新しい姫路市総合計画との整合を図り、2009 年度（平成 21 年度）を初年度とし、2020 年度（平成 32 年度）を目標年度とする 12 年間とします。

計画期間



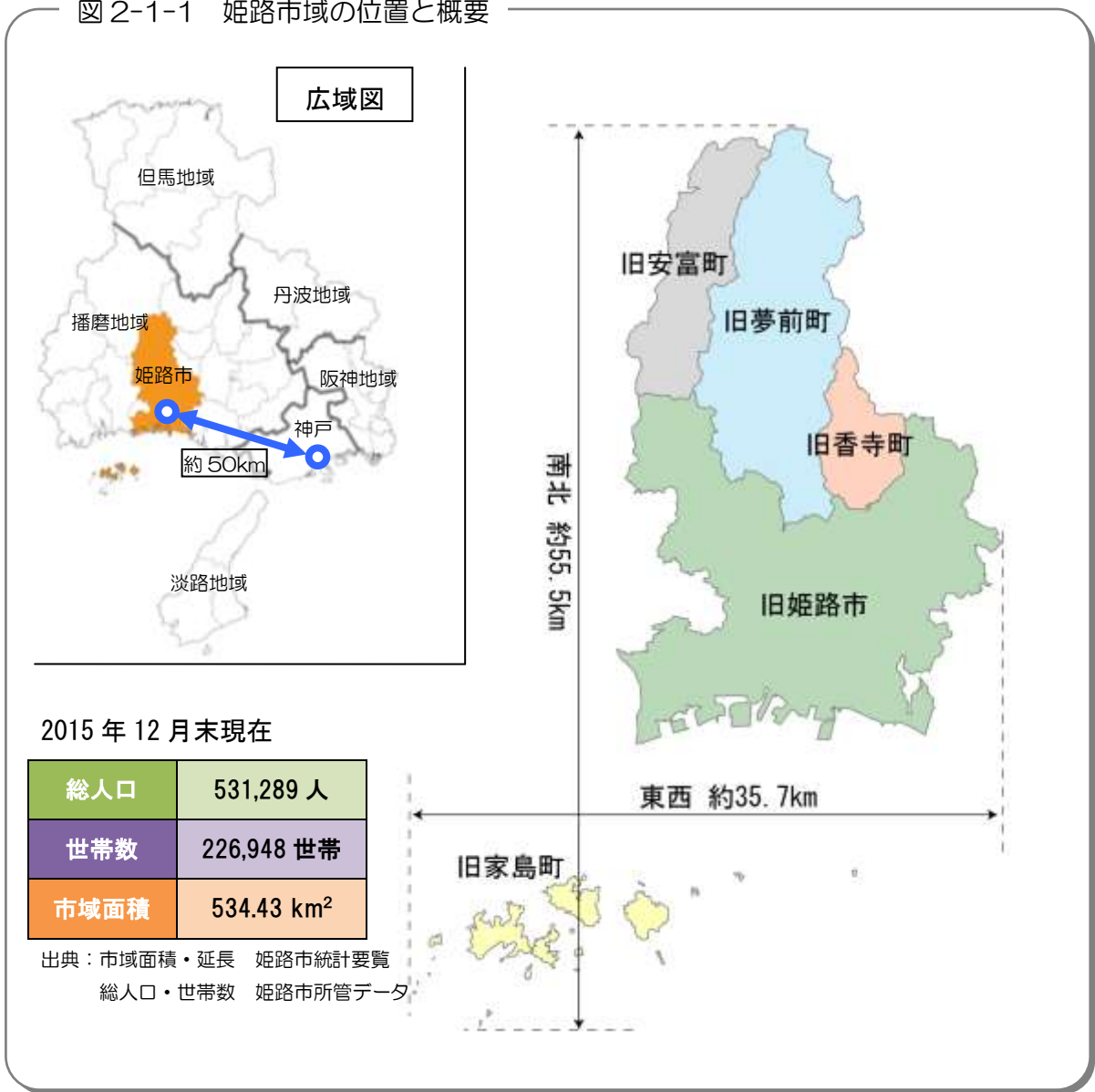


# 第2章 姫路市の概況

## 1 位置・地勢

姫路市は、兵庫県の南西部、瀬戸内海に面した播磨平野のほぼ中央に位置し、古くから京阪神・中国・山陰を結ぶ交通の要衝となっています。市域は東西に約35.7km、南北に約55.5km、総面積約534.43km<sup>2</sup>であり、県都神戸より約50kmに位置します。

図 2-1-1 姫路市域の位置と概要

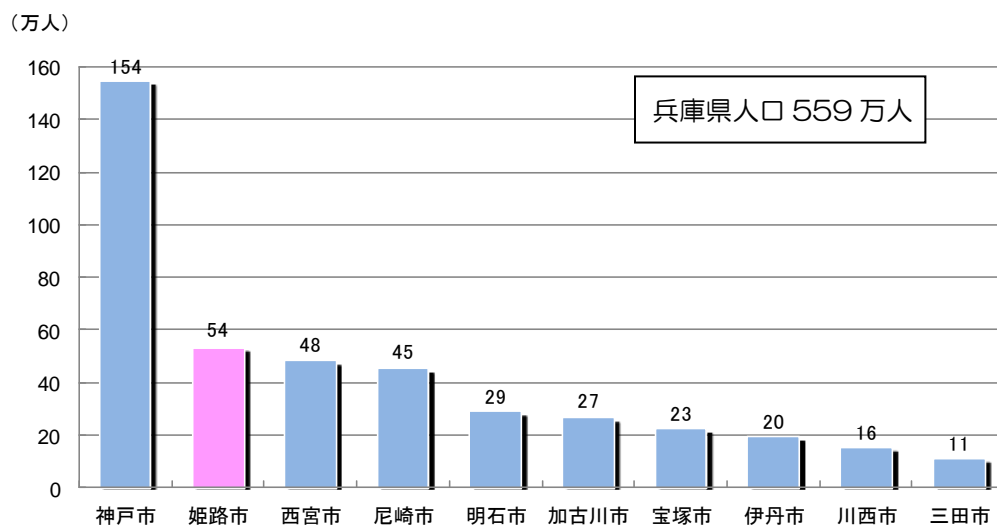


## 2 人口

本市の人口は、2010年（平成22年）現在において53万6千人（合併町を含む）であり、兵庫県人口559万人の約10%を占め、神戸市に次いで県内第2位の都市となっています。

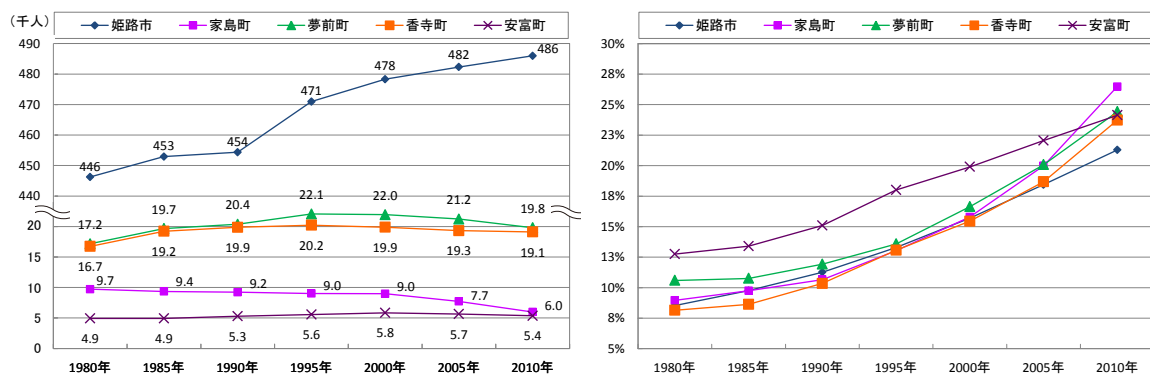
地域別では、姫路市約48万6千人、家島町約6千人、夢前町約2万人、香寺町約1万9千人、安富町約5千人であり、合併町において人口減少や高齢化が進んでいます。

図2-2-1 県内主要都市の人口



出典：2010年（平成22年）国勢調査

図2-2-2 地域別（合併前市町）人口の推移と高齢化率の推移



出典：国勢調査



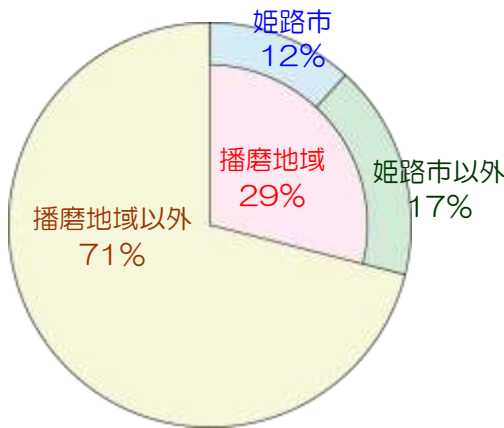
3 経済

経済活動は、2011年（平成23年）現在で商品販売額 147 百億円、製造品出荷額等 208 百億円であり、それぞれ兵庫県の 12%、15%を占めており、特に製造品出荷額等の占める割合が高くなっています。

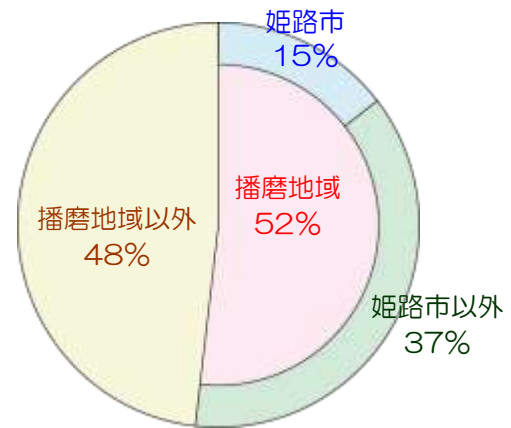
商品販売額は減少が続いていますが、製造品出荷額等は、近年は微増傾向で推移しています。

図2-3-1 商品販売額（商業）、製造品出荷額等（工業）の割合

<商品販売額（商業）の割合>



<製造品出荷額等（工業）の割合>



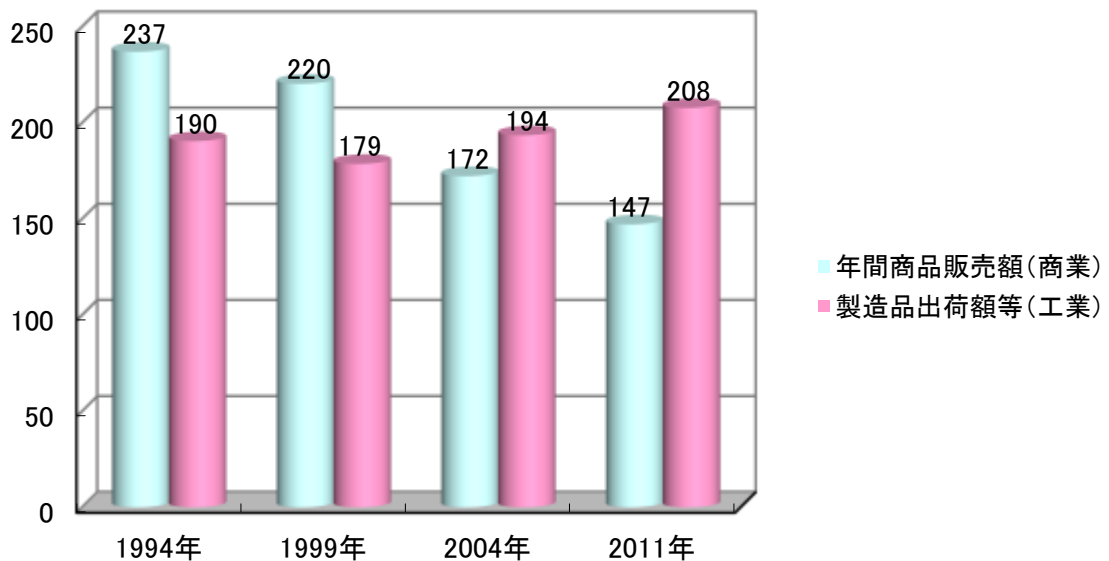
2011年度 商品販売額（商業）  
 兵庫県：1,256 百億円  
 播磨地域：364 百億円  
 姫路市：147 百億円

2011年度 製造品出荷額等（工業）  
 兵庫県：1,436 百億円  
 播磨地域：744 百億円  
 姫路市：208 百億円

出典：兵庫県統計書

図2-3-2 商品販売額（商業）、製造品出荷額等（工業）の推移

（百億円／年）



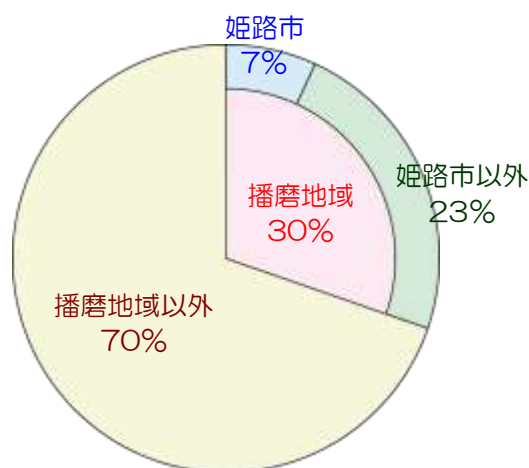
出典：兵庫県統計書

## 4 観光

2013年度（平成25年度）の姫路市の観光入込客数は892万人であり、兵庫県の観光入込客数1億3,027万人の約7%を占めています。

2014年度（平成26年度）の市内の主要観光施設入込客数は464万人であり、姫路城周辺が236万人（約51%）と最も多くなっています。

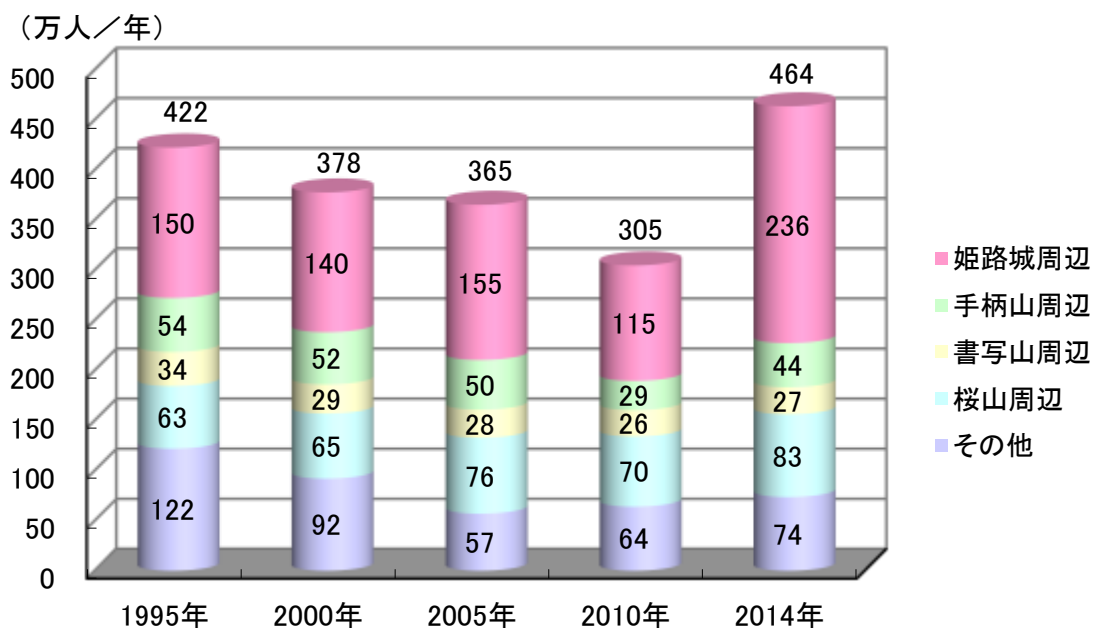
図2-4-1 観光入込客数の割合



2013年度 観光入込客数	
兵庫県	1億3,027万人
播磨地域	3,946万人
姫路市	892万人

出典：兵庫県観光動態調査（2013年度）

図2-4-2 主要観光施設入込客数の推移



出典：姫路市入込客数・姫路市観光アンケート調査報告書（2014年度版）

※ 2005年まで合併町を含みます



## 第3章 交通の現況と課題

### 1 交通の現況

#### (1) 鉄道の現況

##### ① 鉄道の概要

姫路市は、放射状に鉄道網があり、比較的鉄道が充実した都市です。

姫路市内を運行する鉄道は、東西方向のJR山陽新幹線、JR山陽本線、南北方向のJR播但線、JR姫新線、臨海部東西の山陽電鉄本線、山陽電鉄網干線があり、夢前町、安富町方面は鉄道空白地となっています。

市内の鉄道駅は、JR山陽本線の御着～姫路駅間において2016年（平成28年）春に開業した新駅・東姫路駅を含めJRが16、山陽電鉄が15、合計31の駅があります。

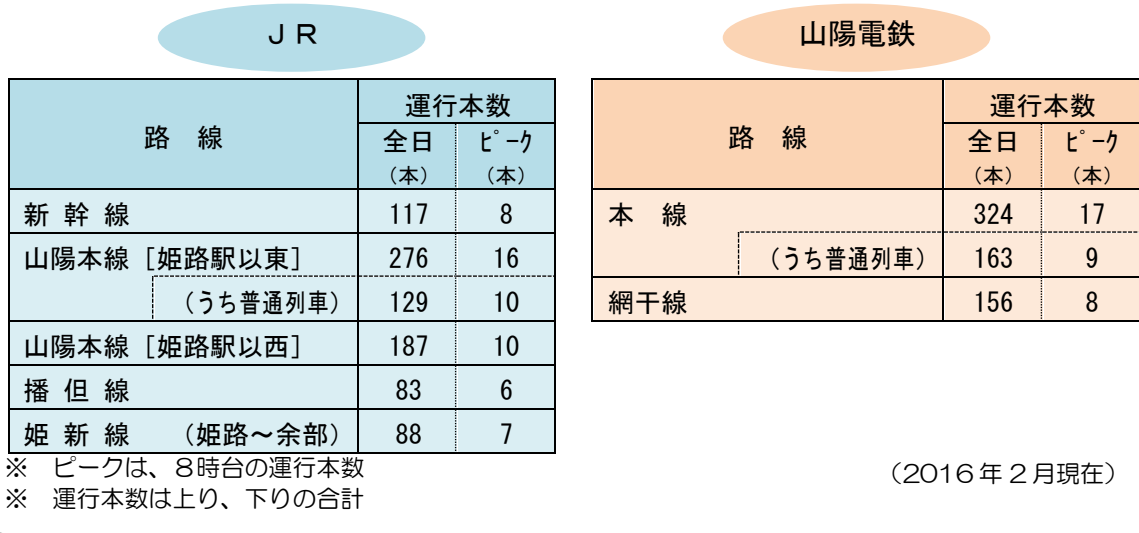
図3-1-1 姫路市内の鉄道網と鉄道駅



② 運行本数

JR山陽本線、山陽電鉄本線は1日あたり200～300本（ピーク1時間あたり10～20本）と高いサービスが確保されています。これら幹線に比べて、JR播但線、JR姫新線は、運行本数が約半分程度であり、路線によってサービス水準の格差があります。

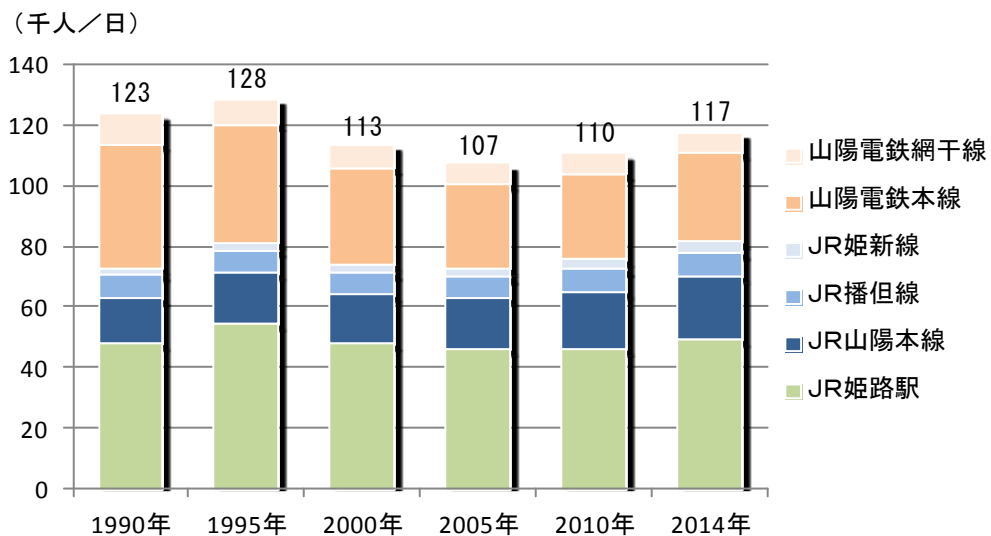
図3-1-2 路線ごとの1日の運行本数（姫路市内）



③ 乗車人員の推移

2014年（平成26年）の鉄道乗車人員は1日あたり11万7千人であり、2005年（平成17年）までは減少傾向で推移していましたが、近年は微増傾向となっています。

図3-1-3 鉄道乗車人員の推移

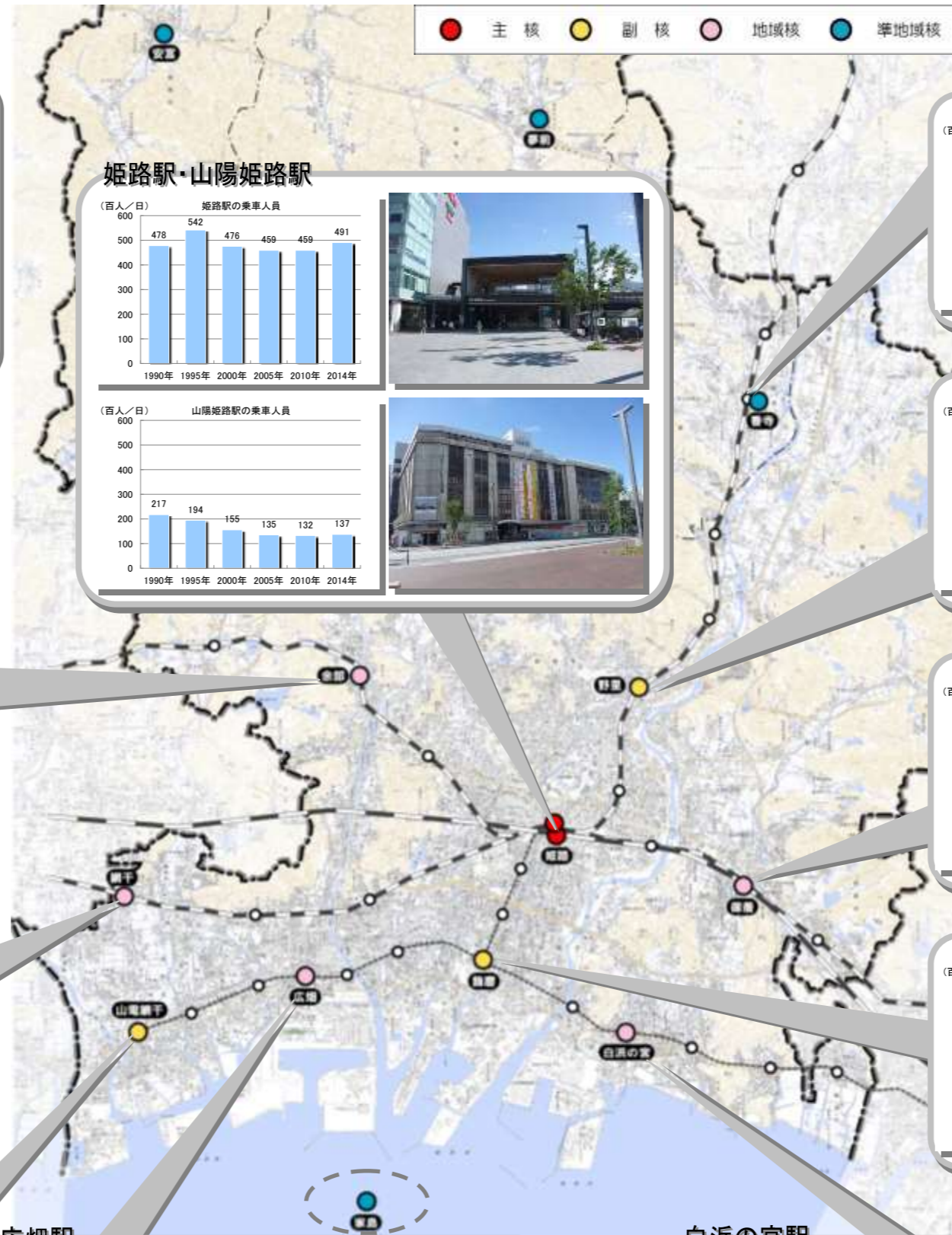


出典：兵庫県統計書（兵庫県）、姫路市統計要覧（姫路市）

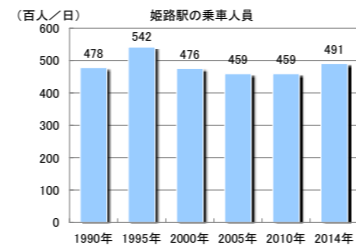


④ 拠点整備の状況

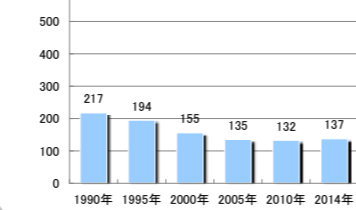
主核	姫路駅周辺整備	(事業中)
副核	野里駅副都心整備	(完了)
	飾磨駅北駅前広場整備	(完了)
	飾磨駅バリアフリー化	(完了)
地域核	御着駅バリアフリー化	(完了)
	余部駅前広場整備	(完了)
	JR網干駅前土地区画整理事業	(事業中)
準地域核	白浜の宮駅周辺整備事業	(事業中)
	香呂駅周辺整備事業	(事業中)



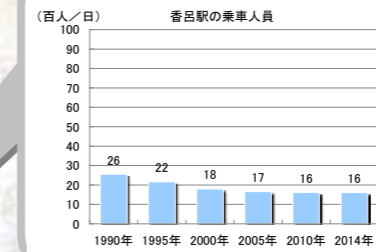
姫路駅・山陽姫路駅



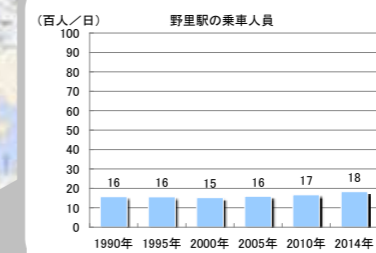
山陽姫路駅の乗車人員 (百人/日)



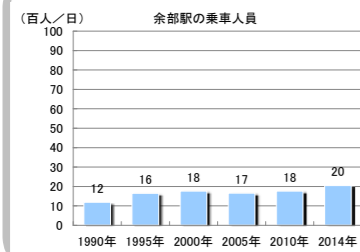
香呂駅



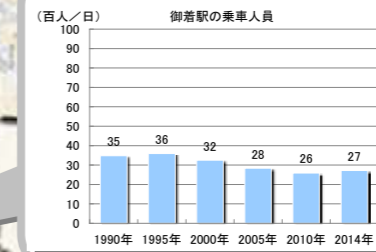
野里駅



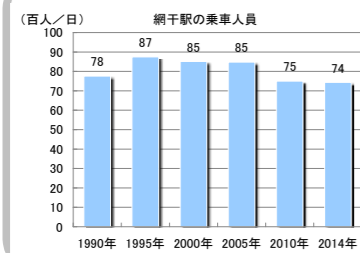
余部駅



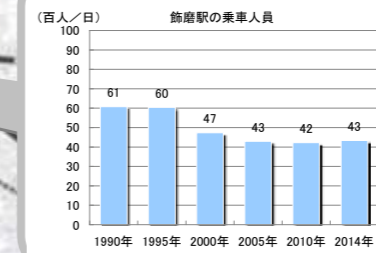
御着駅



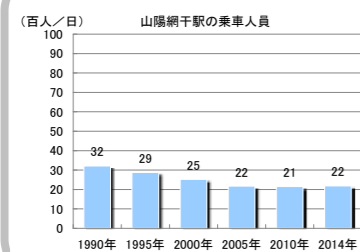
網干駅



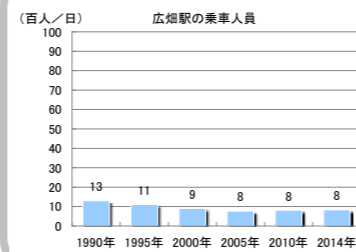
飾磨駅



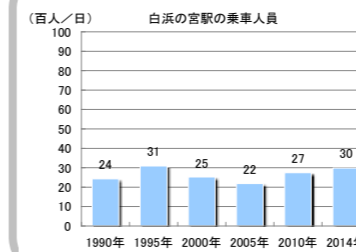
山陽網干駅



広畑駅



白浜の宮駅





## (2) バスの現況

### ① バスの概要

姫路市内の路線バスは、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）が運行するとともに、家島地域・坊勢地域ではコミュニティバスが運行しています。

図 3-1-4 姫路市内のバス網



出典：神姫バス資料、姫路市所管データ（2015年8月現在）

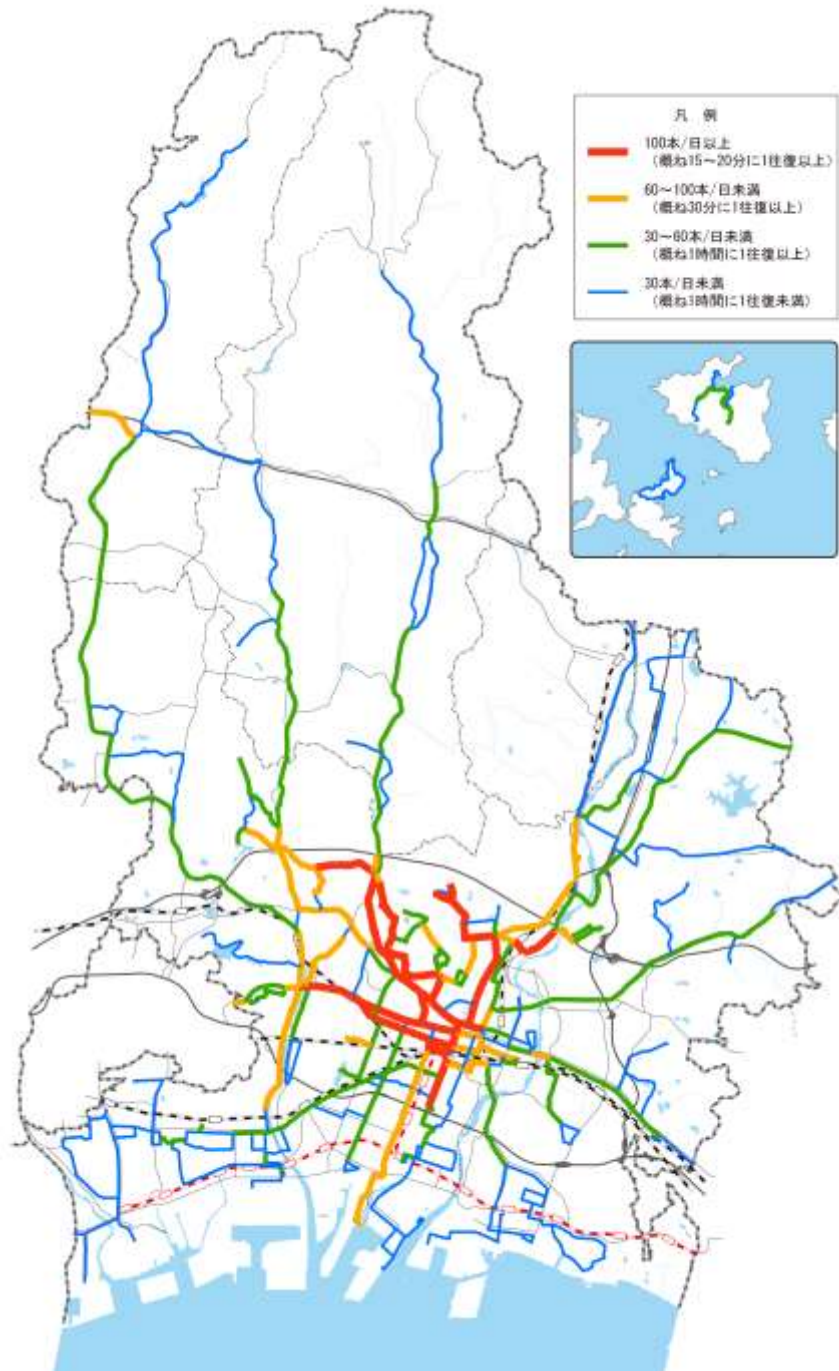


② 運行本数

姫路駅の北部、特に北西部では運行本数が多い路線が集中しています。南部は山陽電鉄があり、北部に比べて少なくなっています。

また、郊外部地域では姫路駅周辺の市街地に比べて運行本数が少なくなっています。

図 3-1-5 路線ごとの運行本数

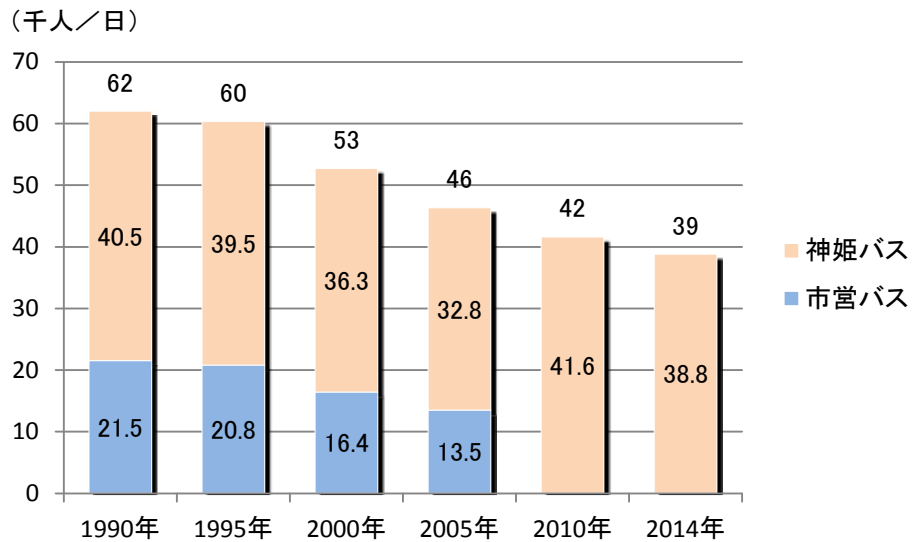


出典：神姫バス資料、姫路市所管データ（2015年8月現在）

③ 乗車人員の推移

2014年（平成26年）の市内バス乗車人員は1日あたり3万9千人であり、1995年（平成7年）の1日あたり6万人に比べ19年間で約36%減少しています。同期間での鉄道乗車人員の減少率（9%）に比べ、バス乗車人員の減少は大きくなっています。

図 3-1-6 バス乗車人員の推移



出典：姫路市統計要覧

※ 2009年度（平成21年度）末をもって姫路市営バスの全路線は神姫バスへ移譲された。

### (3) 旅客船の現況

#### ① 旅客船の概要

特定重要港湾である姫路港と家島町を結ぶ航路は、姫路港～家島、姫路港～坊勢島の2航路が運航されています。

なお、姫路港～坊勢島を運航する便の一部は男鹿島を経由しており、また、西島へも一部寄港しています。

図3-1-7 航路の概要



#### ② 姫路港と家島町を結ぶ航路の便数

姫路港と家島町を結ぶ2つの航路はそれぞれ2つの事業者が旅客船を運航しています。姫路港～家島間が平日16往復、姫路港～坊勢島間が平日15往復であり、概ね1時間に1往復程度です。

なお、定期券は事業者毎に発行しており、定期券を利用した相互利用はできない状況にあります。

図3-1-8 姫路港と家島町を結ぶ航路の便数

姫路港～家島		姫路港～坊勢島	
事業者	便数	事業者	便数
高速いえしま	8往復	坊勢汽船	8往復
高福ライナー	8往復	輝観光	7往復
計	16往復	計	15往復

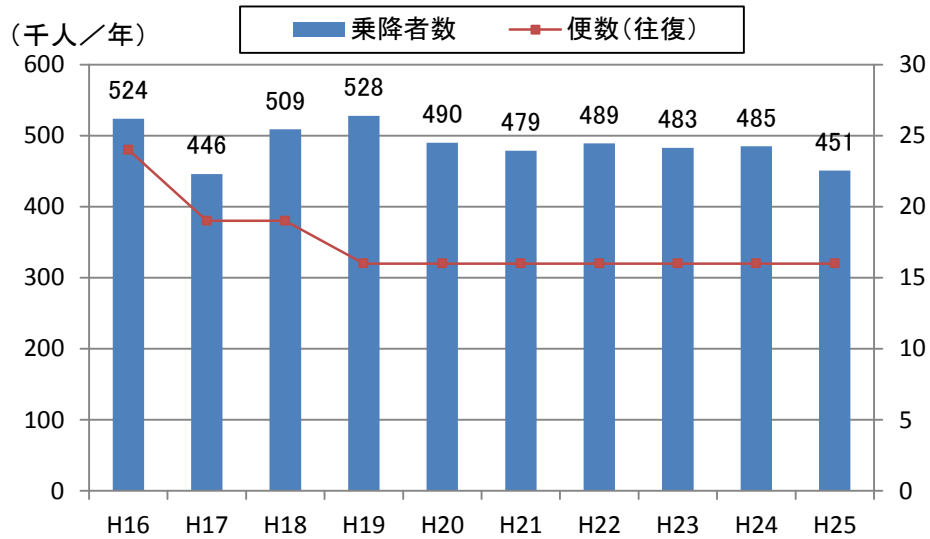
(2016年2月現在)

③ 乗降者数の推移

家島港の乗降者数は、2013年（平成25年）現在45万1千人／年であり、ほぼ横ばい傾向で推移しています。

家島では10年間で約30%もの人口が減少しており、坊勢島においても人口減少傾向にあることから、今後、離島航路の利用者数減少が懸念されます。

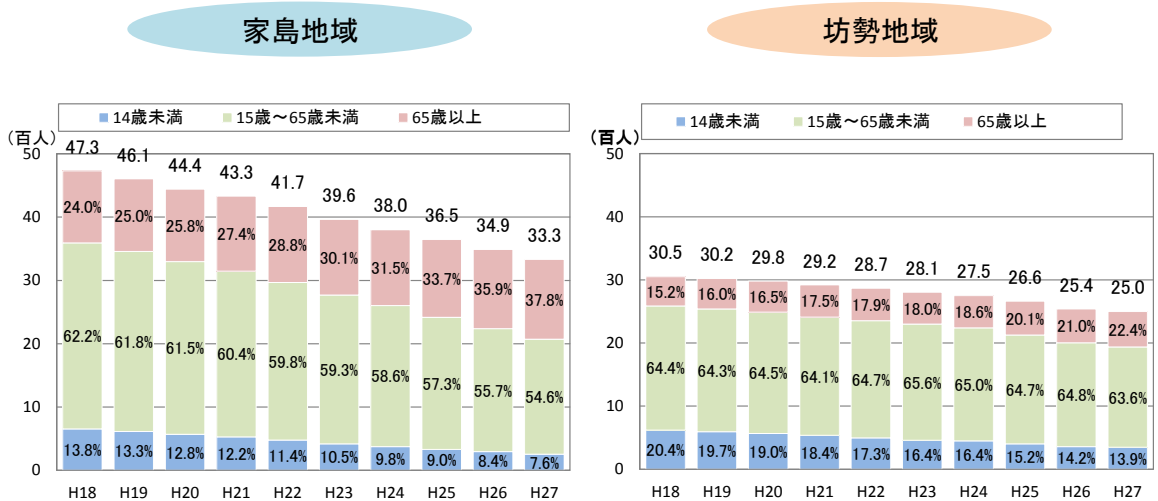
図3-1-9 家島港（姫路港～家島航路）の乗降者数の推移



出典：港湾統計年報

注) 姫路港～坊勢島を結ぶ航路の乗降者数の推移については、公式統計データがないため掲載していません。

図3-1-10 家島地域・坊勢地域の人口推移



出典：姫路市所管データ（各年3月末現在）



(4) 道路の現況

① 広域幹線道路網

兵庫県内外の各都市と連結する自動車専用道路、国道等の広域幹線道路網は、東西方向の山陽自動車道、中国自動車道、姫路バイパス、国道2号、国道250号と、南北方向の播但連絡自動車道、国道29号（姫路西バイパス、姫路北バイパス含む）、国道312号、国道372号で形成されています。

これらの広域幹線道路網に加えて、播磨臨海地域の東西道路ネットワークの機能強化とともに、播磨地域の産業・経済活動発展の基盤として、播磨臨海地域道路の検討が進められています。

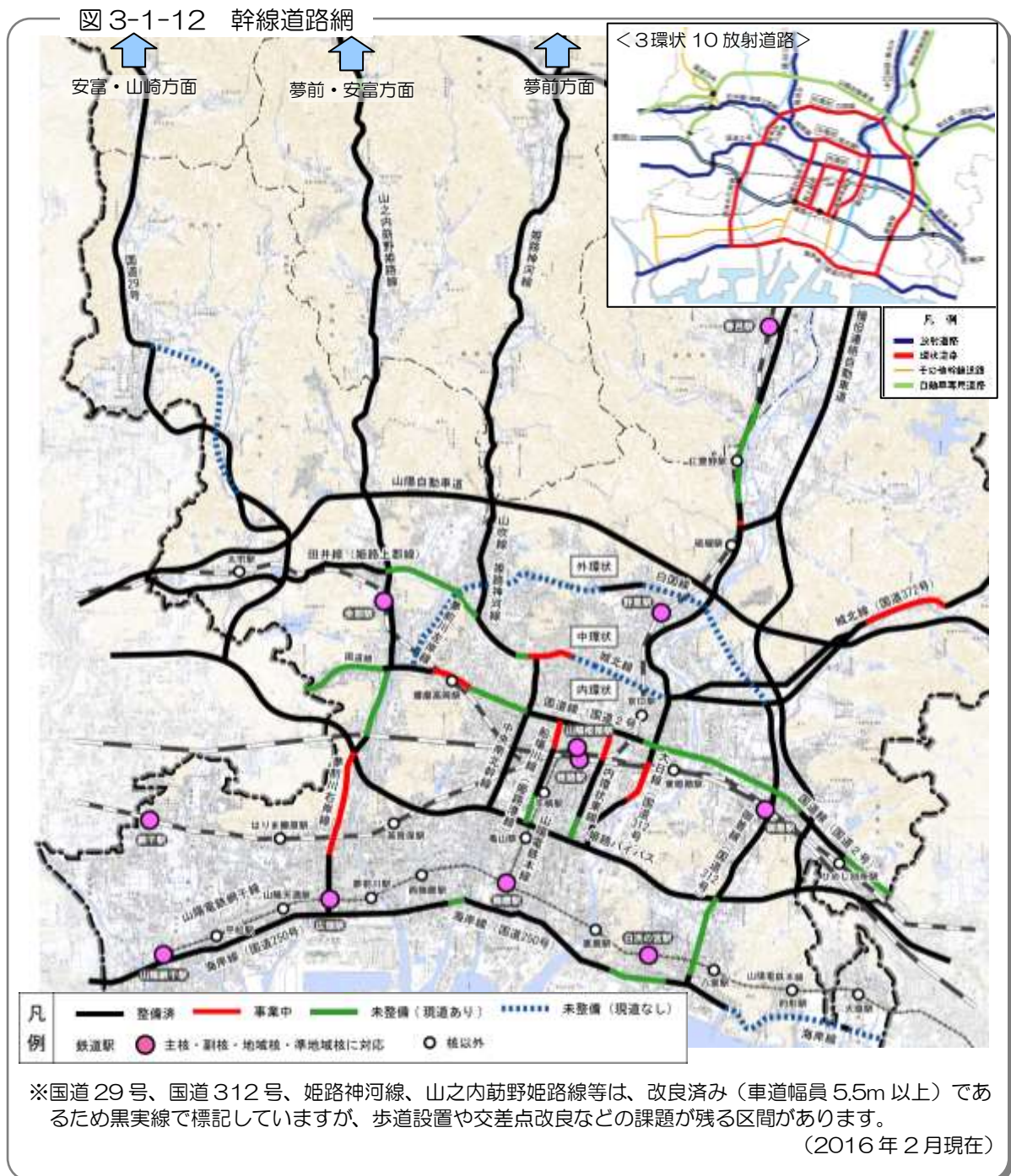
図3-1-11 広域幹線道路網



② 幹線道路網

市内の幹線道路は、内・中・外の3環状道路と10放射道路を中心に構成されています。

これらの幹線道路の内、都市計画道路については、姫路市都市計画道路整備プログラムによって整備推進されていますが、2015年度（平成27年度）末現在において、全延長322kmのうち、改良済み延長は209kmであり、整備率は約65%に止まっています。特に市街地部に集中する自動車交通を分散する効果が期待できる環状道路の整備が遅れています。





③ 姫路駅周辺の道路網

姫路駅周辺は、鉄道高架事業に伴い、船場川線、内々環状東線、内環状東線、下寺町線、阿保線、大日線などの都市計画道路の整備が進められています。これらの都市計画道路が整備されることによって、姫路駅周辺の道路交通基盤が概ね完成することとなり、市街地の南北交通の円滑化、姫路駅やキャスティ21地区へのアクセス性が高まることとなります。今後、特に姫路駅周辺への交通の集中を分散させるためのバス、タクシー、自家用車等のスムーズな交通処理方策の検討が求められます。

図3-1-13 姫路駅周辺の都市計画道路

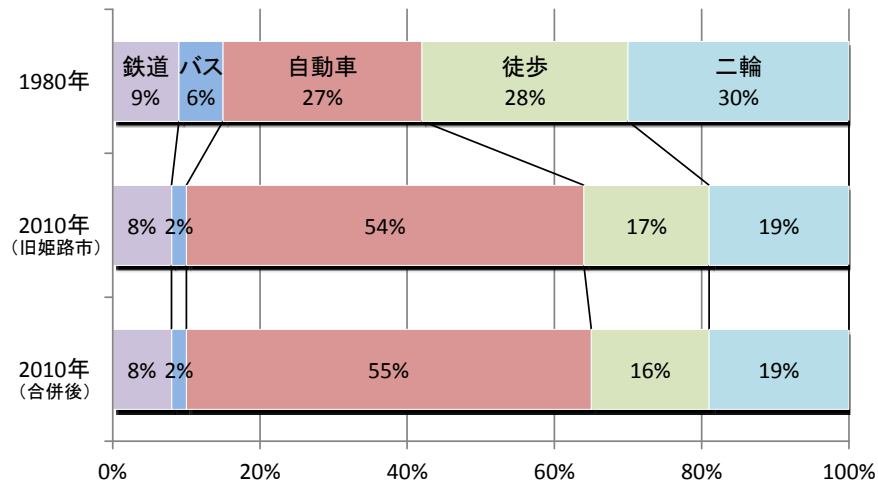


## 2 交通の課題

### (1) 市内各所で発生している交通渋滞

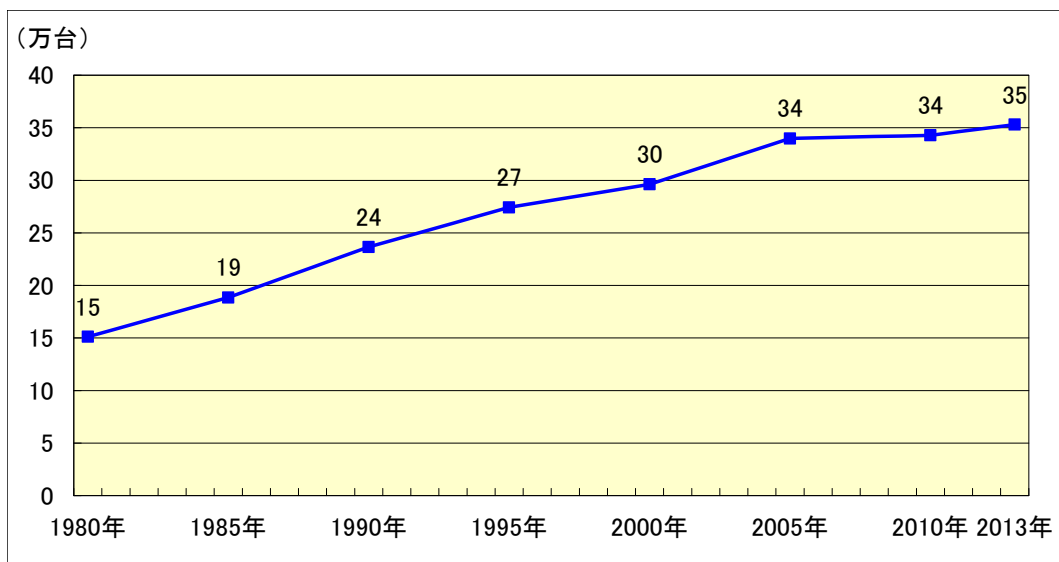
過去30年間で姫路市民の自動車利用割合は約2倍に増加し、徒歩を含む他の交通手段の割合はすべて減少しました。急激にモータリゼーションが進展する一方、自動車交通の増大に道路整備が追いつかず、市内各所で交通渋滞が発生しています。

図3-2-1 姫路市民の交通手段分担率の推移



出典：1980年 第2回京阪神都市圏パーソントリップ調査結果（京阪神都市圏交通計画協議会）  
2010年 第5回近畿圏パーソントリップ調査結果（京阪神都市圏交通計画協議会）

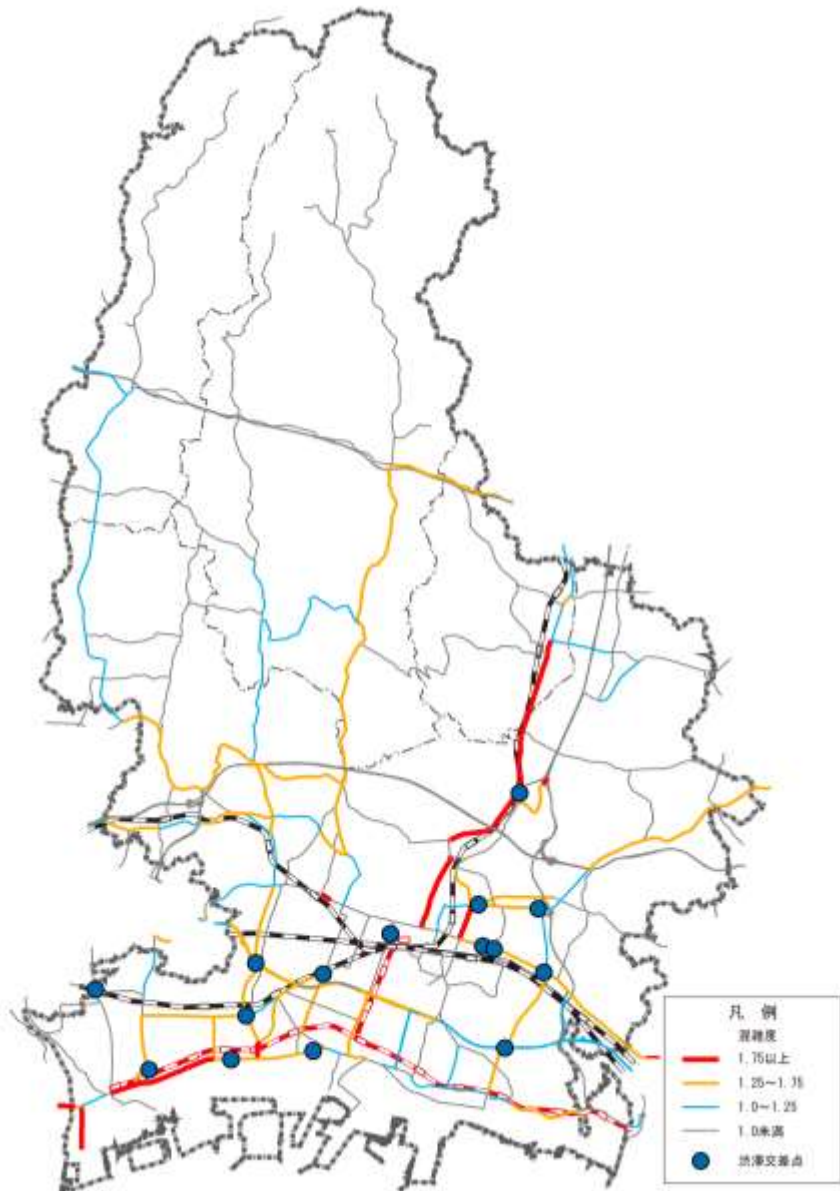
図3-2-2 自動車保有台数の推移



出典：姫路市統計要覧



図3-2-3 混雑する道路と交差点

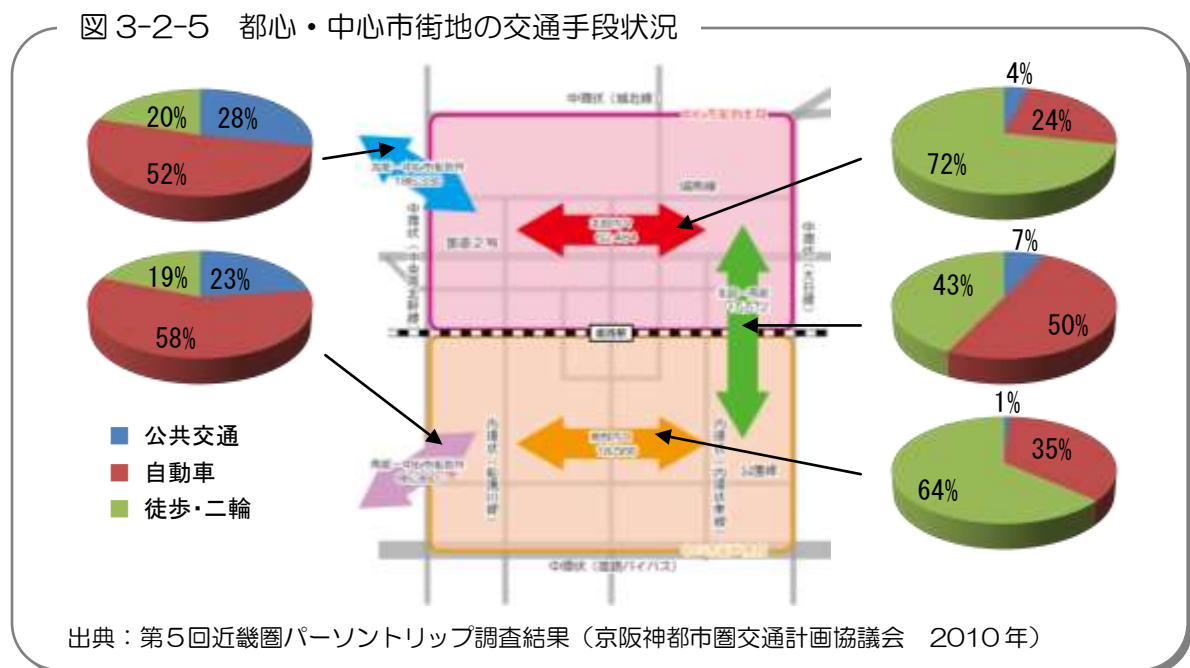
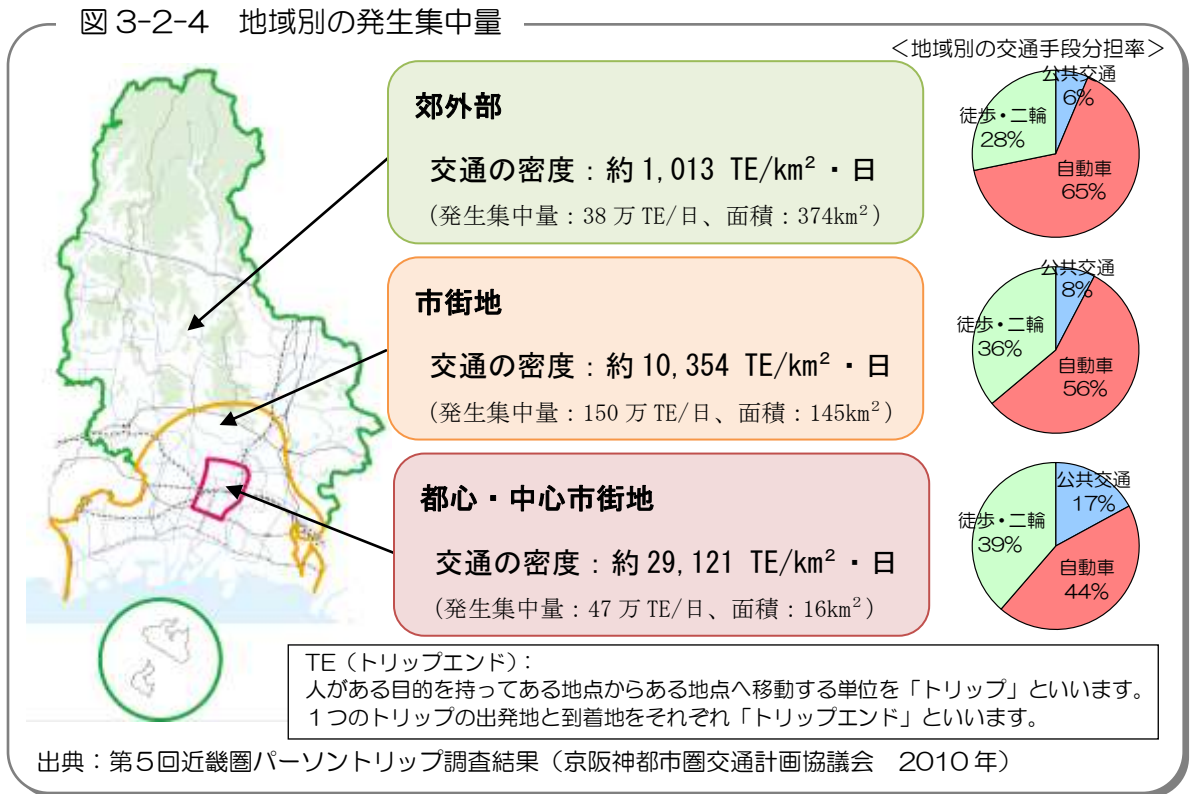


出典：平成22年度道路交通センサス（国土交通省）  
平成26～30年度新渋滞交差点解消プログラム（兵庫県）  
※1車線道路は、混雑度1.0未満として表示

(2) 都心部に流入する大量の自動車交通

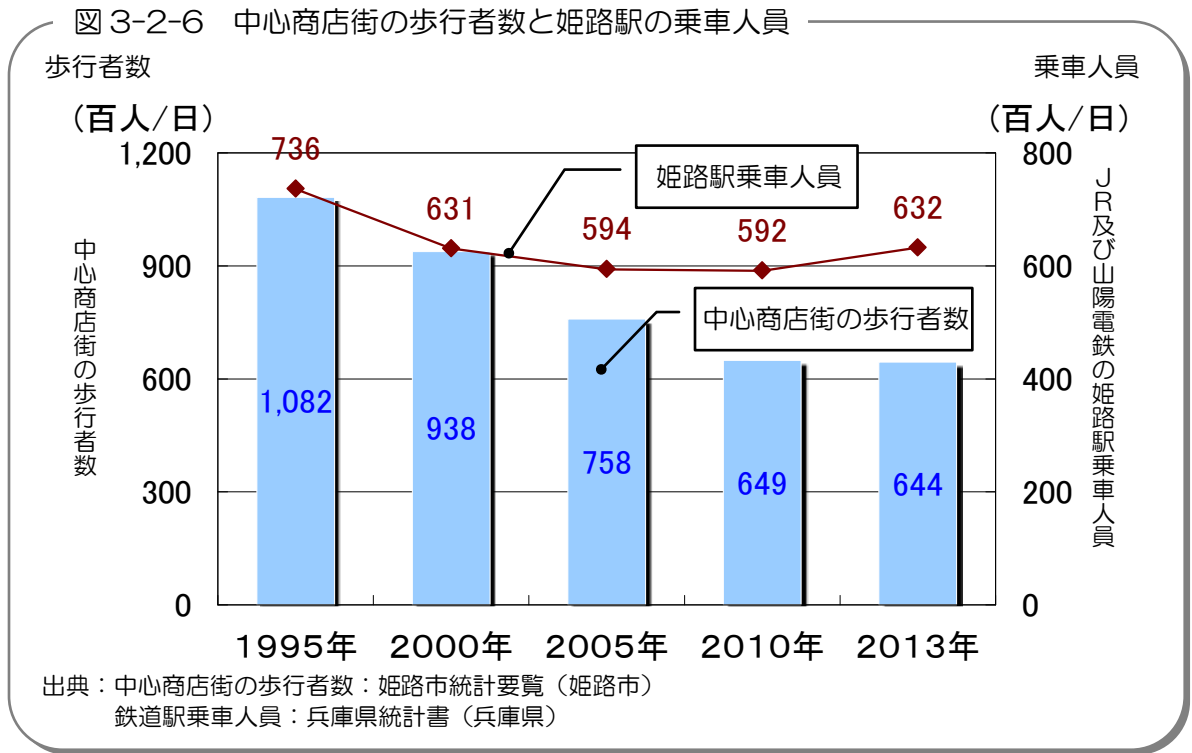
姫路市は、地形や交通特性により下図のように3分類（郊外部、市街地、都心・中心市街地）できます。都心・中心市街地の自動車分担率は約4割と他地域よりも低いものの、高密度に交通が発生集中しているため、都心部には大量の自動車交通が流入しています。

また、都心・中心市街地内においても、南北移動は自動車が多く利用されています。



(3) 中心商店街の歩行者数の減少

姫路駅周辺の中心市街地を通行する歩行者数は減少傾向が続いており、18年前との比較では約40%も減少しています。姫路駅の乗車人員は増加に転じましたが、都心部の求心力や活力は低下していると考えられます。



※ 中心商店街の歩行者数は、主要地点7ヶ所における通行量であり、自転車を含む

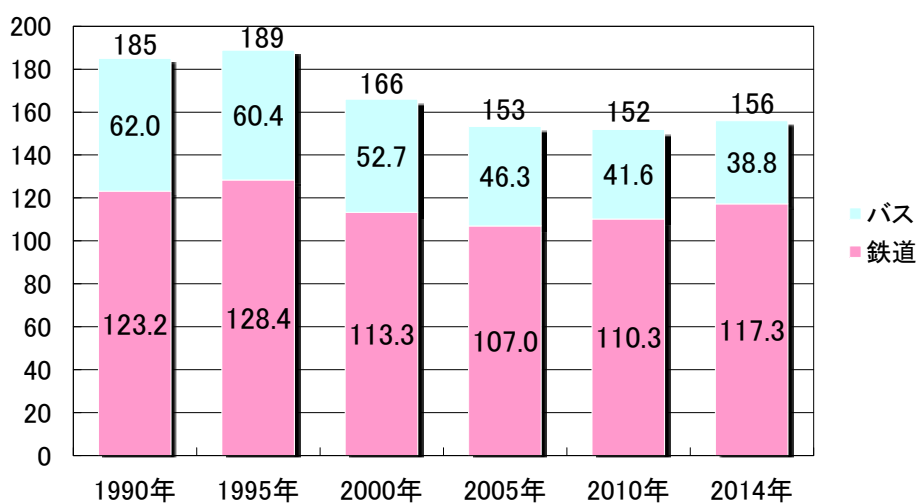
(4) 公共交通利用者数の減少とそれに伴う採算性の低下

姫路市における公共交通利用者数は減少傾向にあり、2014年（平成26年）の利用者数は、24年前の1990年（平成2年）に比べ約16%減少しています。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。

全国のバス事業者の収支率は緩やかな回復基調にありますが、民営・公営ともに100%を下回る状態が続いており、このまま公共交通利用者数の減少が続くと、路線の廃止や縮小など公共交通事業そのものの維持が難しくなると予想されます。

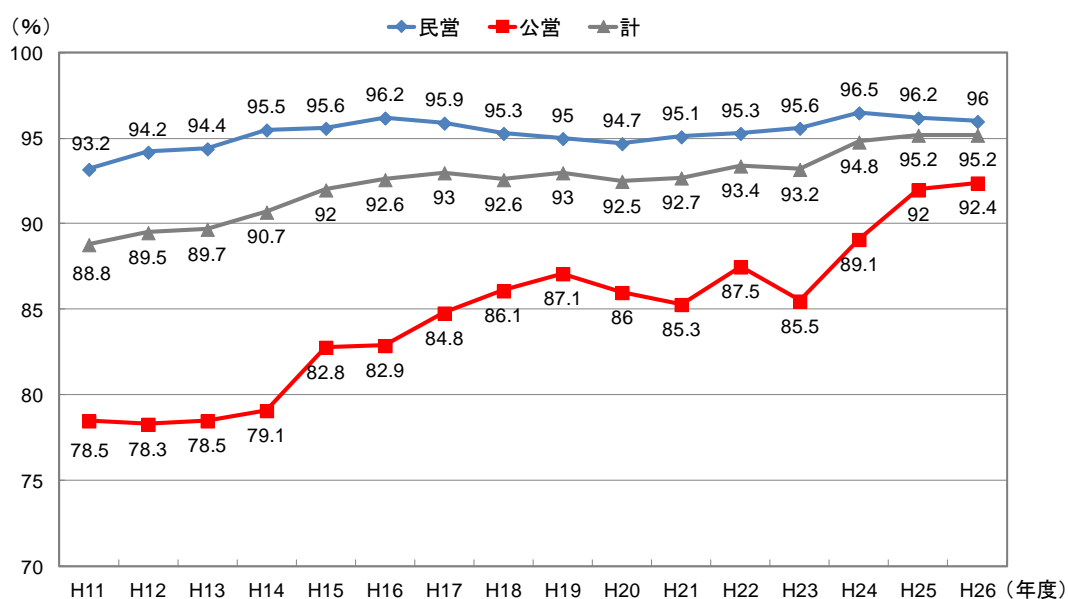
図3-2-7 市内の鉄道、バス乗車人員の推移

(千人/日)



出典：兵庫県統計書（兵庫県）、姫路市統計要覧（姫路市）

図3-2-8 民営・公営バスの経常収支率の推移



出典：平成26年度乗合バス事業の収支状況について（国土交通省）

※ 収支率は、収入/支出で算出しており、民営・公営バスの経営状況を示す指標の一つです。



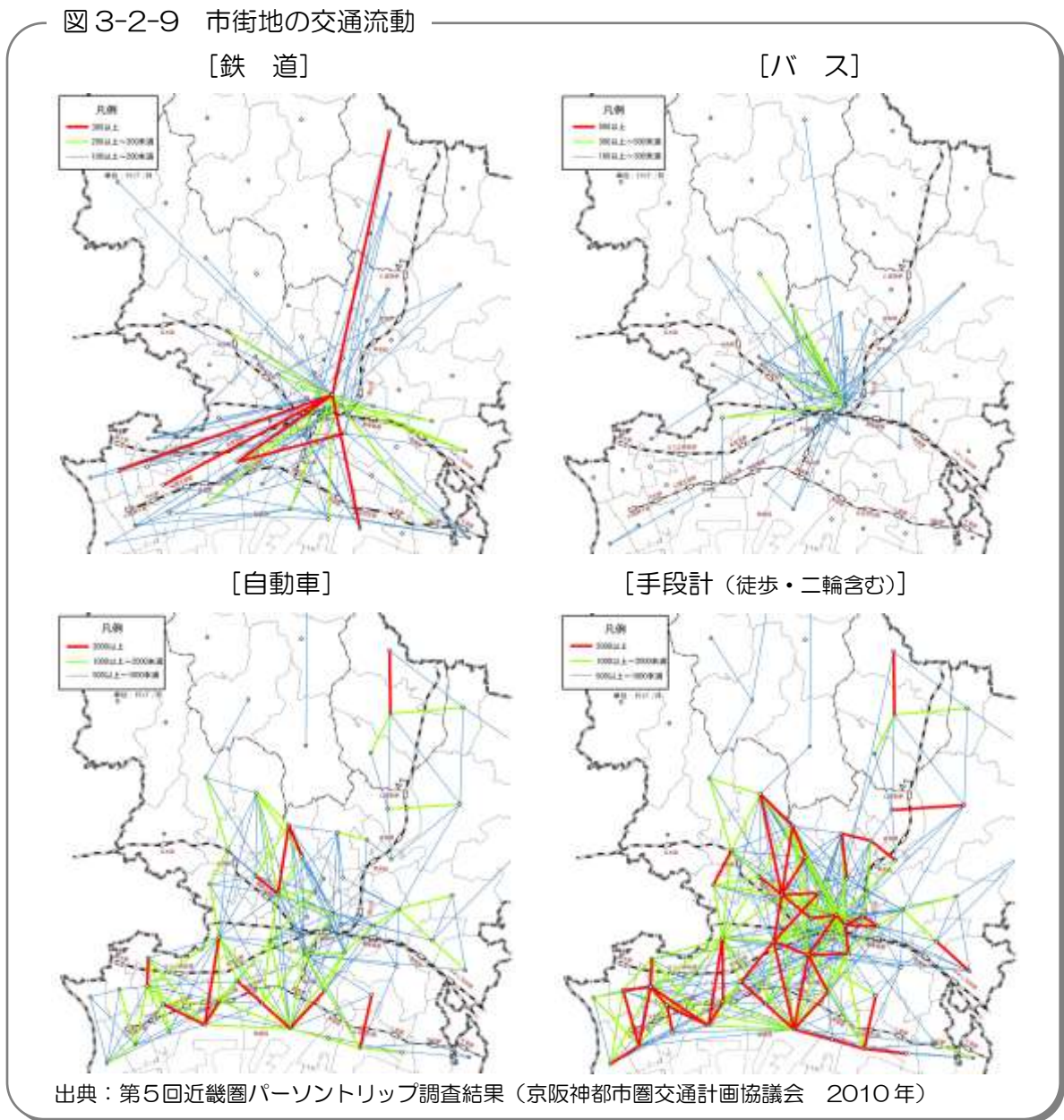
(5) 多様な目的地への移動に十分対応できない姫路駅一極集中型の公共交通網

鉄道やバスを利用した交通流動は、現状の鉄道網、バス網に対応して、都心部と市内各地域との放射状の流動が顕著に現われています。

一方、自動車を利用した交通流動は、必ずしも都心だけに集中しておらず、網干、余部、野里、御着、白浜、飾磨など市街地内の各地域間での流動が見られ、網の目のように活発な移動が行われています。

現在の姫路駅一極集中型の公共交通網では、多様な目的地への移動に対する対応が難しく、自動車交通量を増大させている一因となっています。

図3-2-9 市街地の交通流動



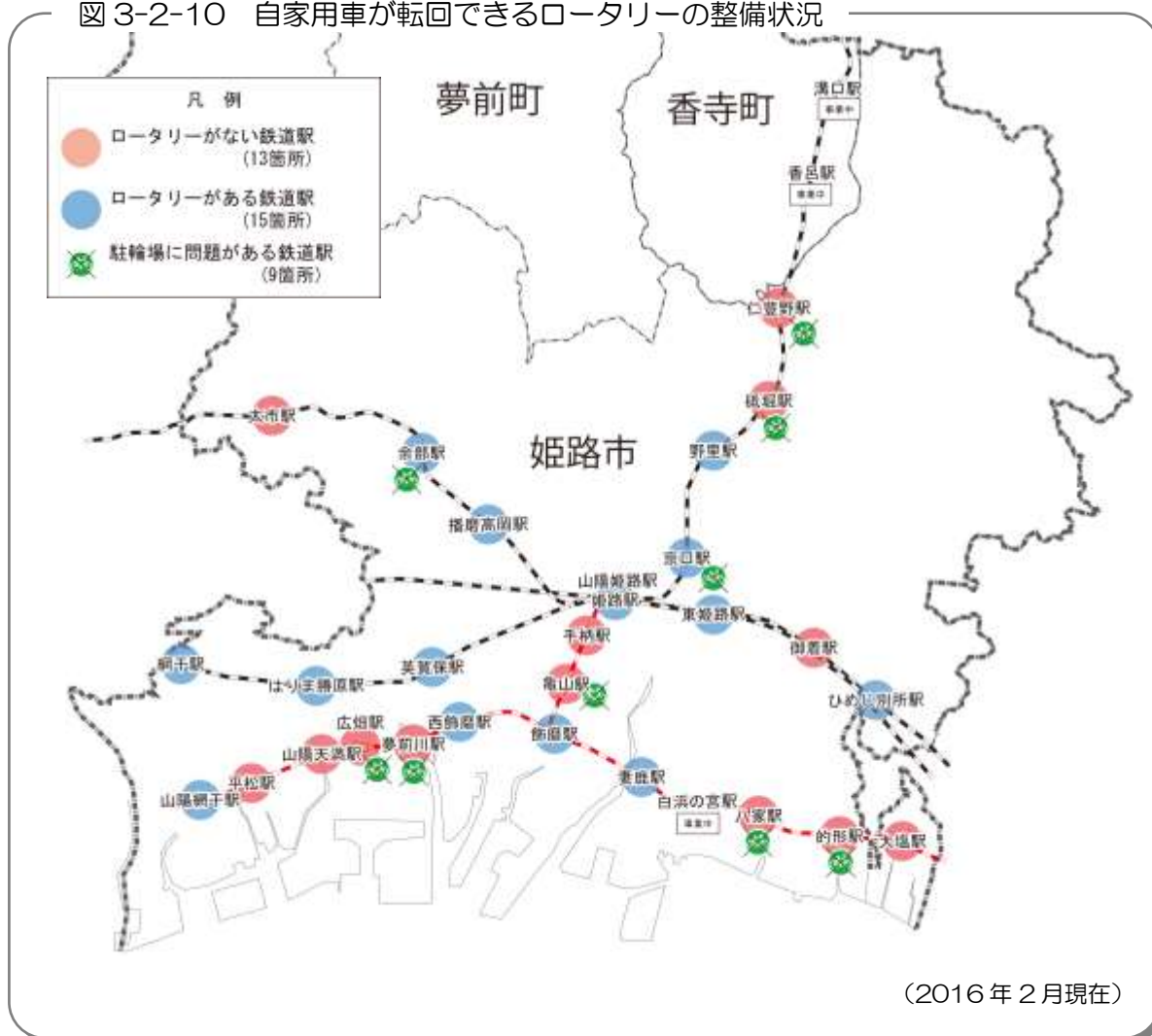
(6) アクセス性や乗り継ぎ、乗り換えの利便性が低く、十分に活用されていない鉄道網

市内の鉄道駅 31 駅（JR新駅を含む）の内、13 駅では自家用車が転回できるロータリーが整備されていません。

また、9の駅では駅周辺に放置自転車が多く見られ、駐輪場の容量が不足していたり、駐輪場から駅までの距離が遠いなど駐輪場に何らかの問題があると考えられます。

現状の鉄道駅の多くは、自動車や自転車など他の交通手段との連携が十分とは言えない状況です。

図 3-2-10 自家用車が転回できるロータリーの整備状況

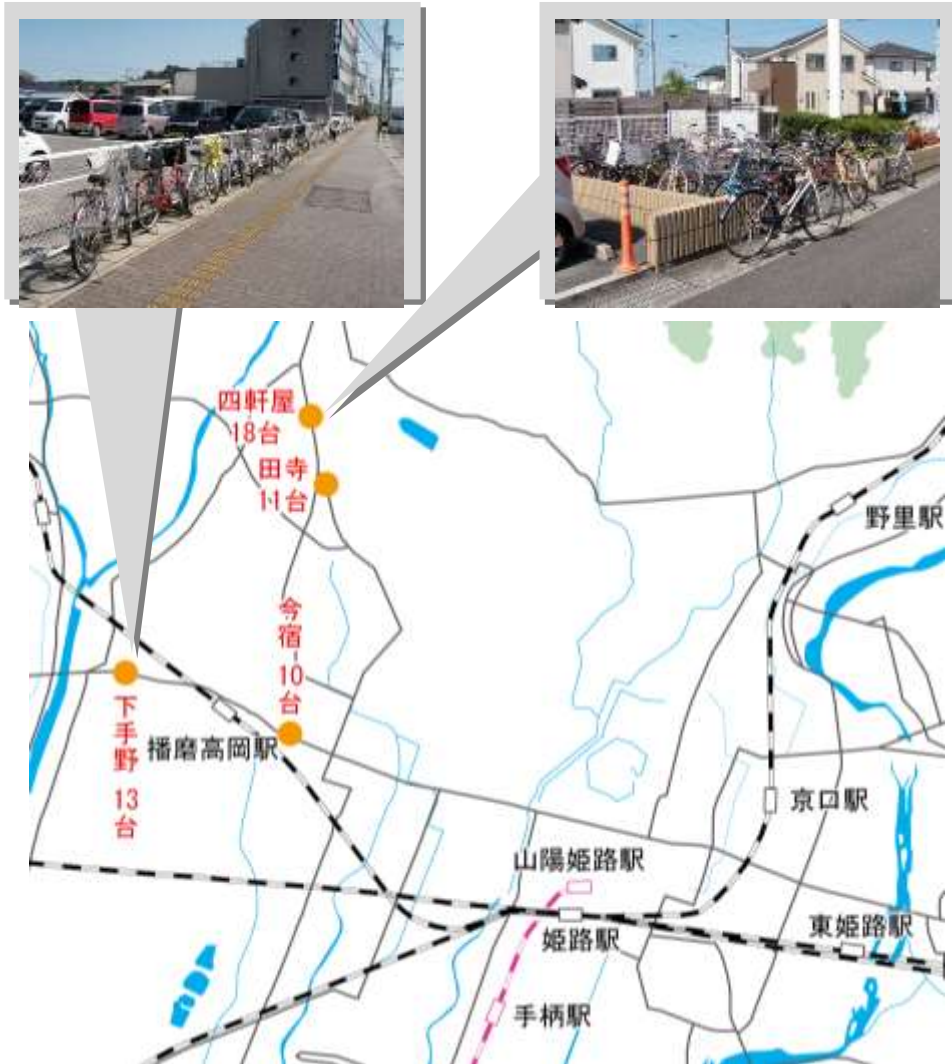


(7) アクセシ性が低い市街地のバス停

従来、バス停へのアクセスは徒歩が中心でしたが、近年、市街地部の利用者が多いバス停の一部において、バス利用者のもと思われる自転車が放置されている箇所が見られます。

バスと自転車との連携強化が求められつつあると考えられます。

図 3-2-11 10 台以上の放置自転車が確認できたバス停



(2015年9月現在)

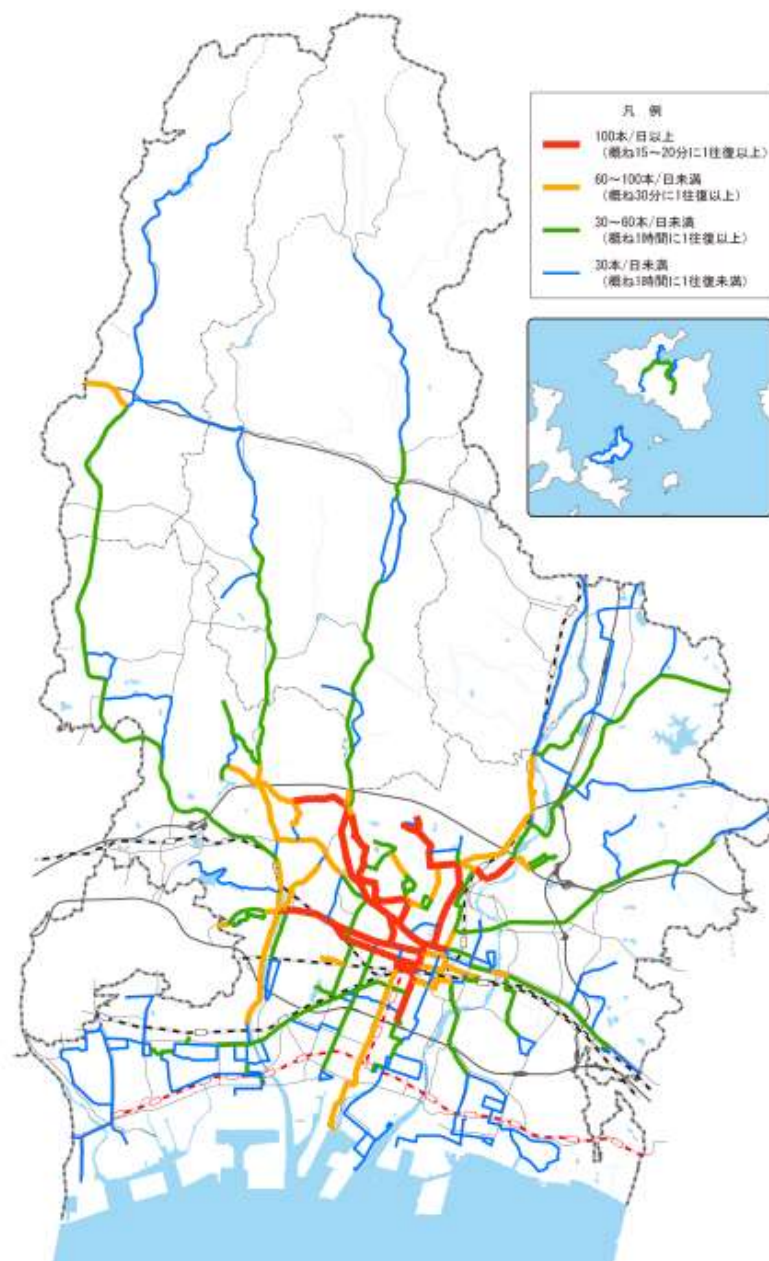


(8) 郊外部の低いバスサービス

バス運行本数は、市街地では比較的充実していますが、北部の郊外部では1日30本未満と少なくなっています。

バス運行本数が少ない地域は、それだけ利用者が少ないと考えられますが、1日30本の運行は、営業時間から見て1~2時間に1往復という運行頻度であり、いつでも自由に移動できる自動車と比べると、郊外部のバスサービスは利用しやすいとは言い難い状況にあります。

図3-2-12 バス運行本数



出典：神姫バス資料、姫路市所管データ（2015年8月現在）



(9) 連携が十分でない海上交通と陸上交通

姫路港利用者の目的地は、都心部や飾磨地域だけではなく、市内外への移動が見られます。

このような多様な目的地に対して、姫路港～姫路駅だけを連結する既存のバス路線では十分に対応できていないと考えられ、これが姫路港での端末交通手段として自動車の利用割合が高くなっている一因と考えられます。

図 3-2-13 姫路港利用者の陸上流動

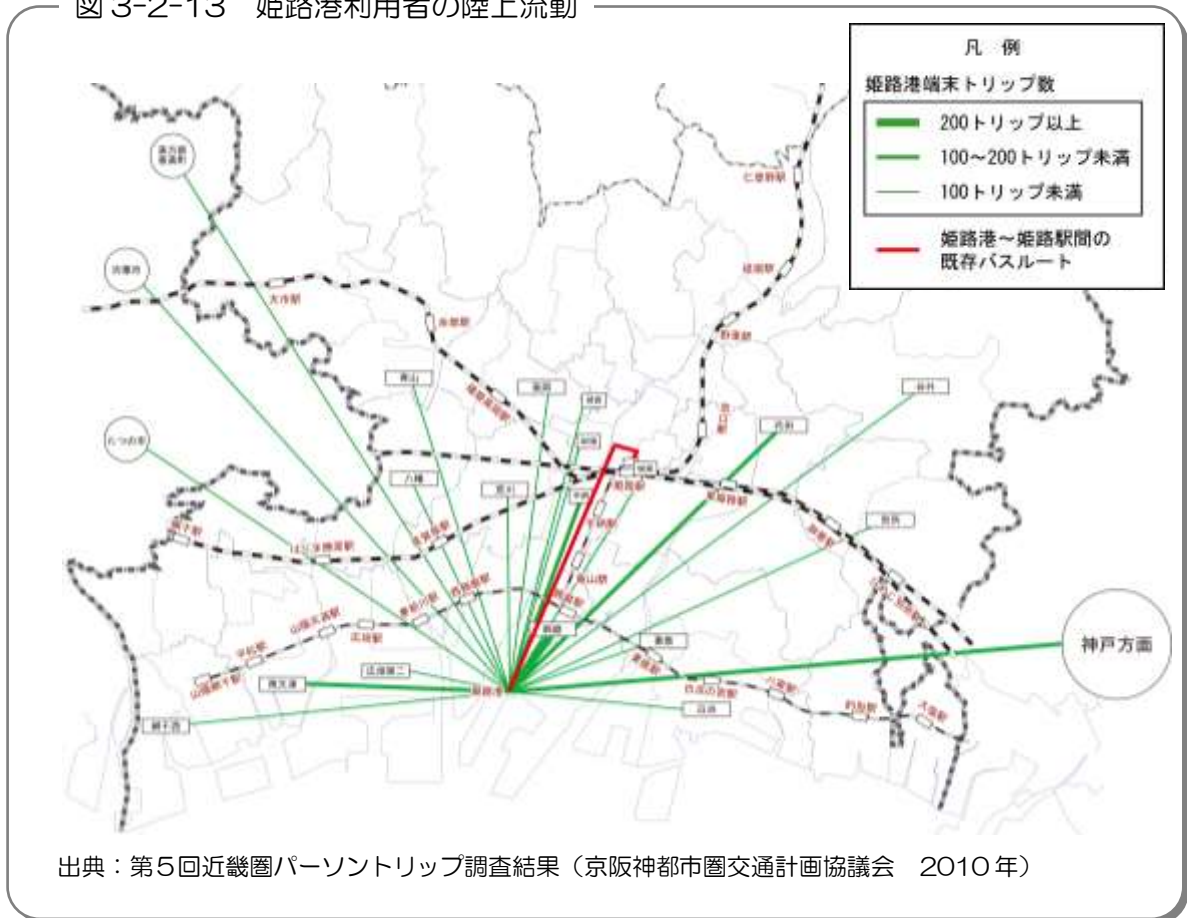
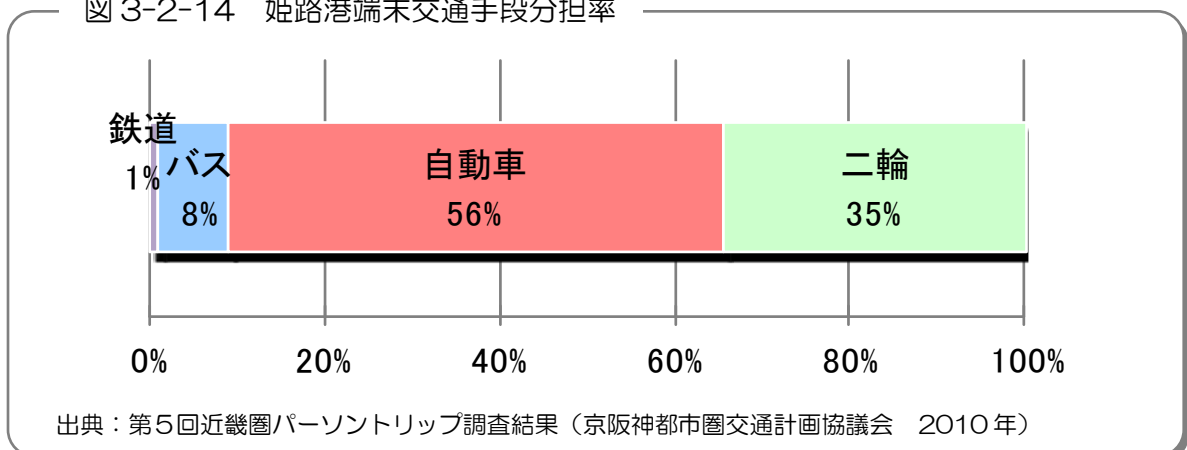


図 3-2-14 姫路港端末交通手段分担率

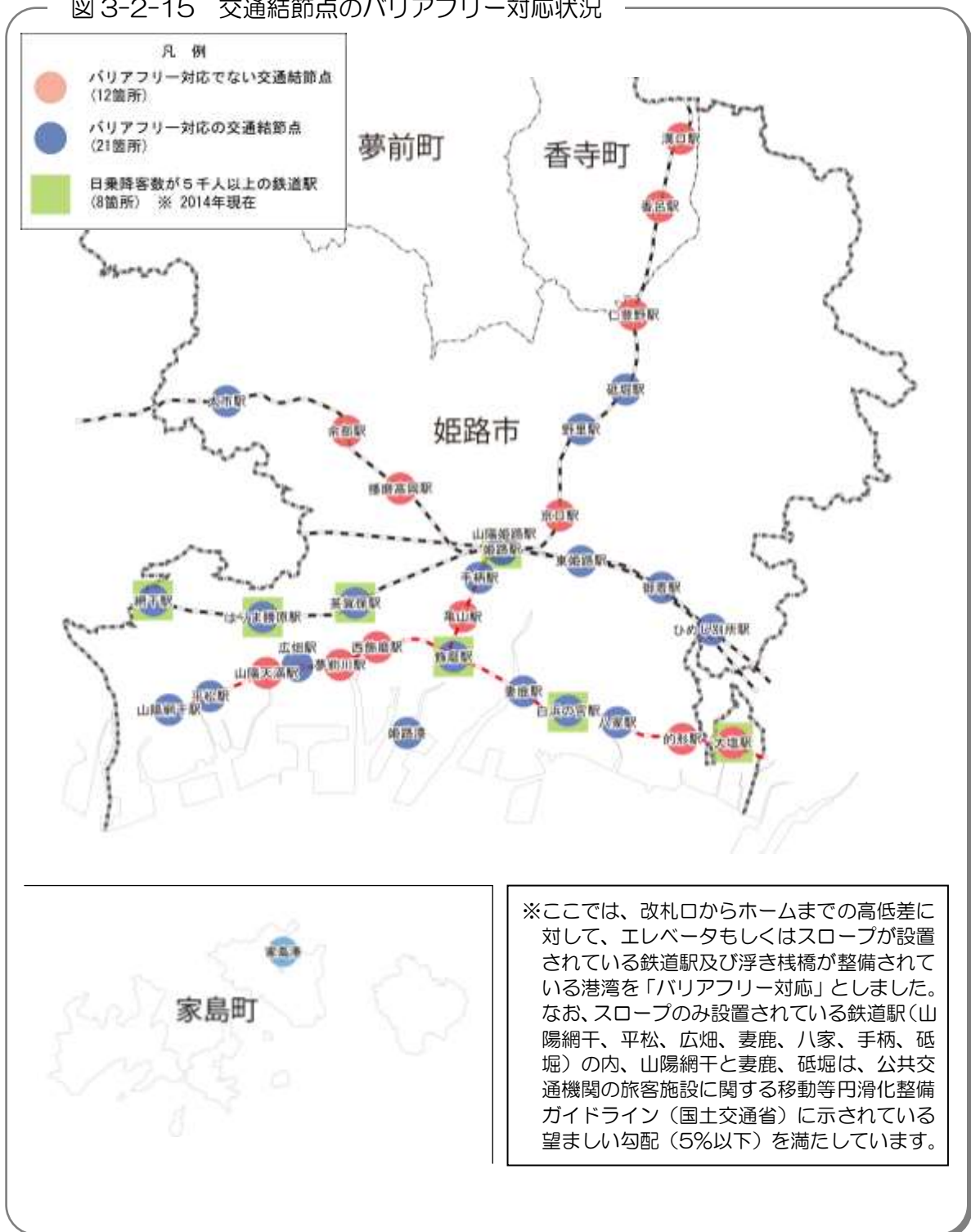


(10) バリアフリー化が不十分な交通結節点

日乗降客数が5千人以上の鉄道駅を中心にバリアフリー化が進められていますが、市内の鉄道駅全体で見ると、現状では十分とは言えない状況にあります。

今後、更なる高齢化の進展が予測されていることから、交通結節点や鉄道、バス車両等のバリアフリー化による高齢者や身障者にも使いやすい公共交通の実現が求められます。

図3-2-15 交通結節点のバリアフリー対応状況



## 第4章 上位計画・関連計画

### 1 姫路市総合計画（上位計画）

#### （1）計画の趣旨

本市は、2006年（平成18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、特に産業構造については、従来の商工業都市という顔に加えて農林水産業都市としての側面も併せ持つなど、都市の姿が大きく変化することとなりました。

また、人口減少社会の到来をはじめとする、社会経済情勢の大きな変化に伴う市民ニーズの多様化などに加え、「三位一体の改革」に引き続く「歳出・歳入一体改革」に代表される国の行財政改革は、地方自治体の行財政運営に大きな影響を与えています。

さらに、旧地方分権推進法（平成7年公布・施行）等に基づいて行われた地方分権の推進は平成の大合併を経てますます加速しており、住民と地方自治体が、自らの判断と責任において地域を運営することにより、個性豊かで活力に満ちた地域社会を実現することが求められています。

このような状況に総合的かつ体系的に対応するため、播磨の中核都市として将来の政令指定都市への移行を視野に入れつつ、成長を続ける新姫路市の21世紀初頭における確かな道標となる総合計画を策定し、都市づくりの長期的かつ基本的な方向性を示すものです。

#### （2）計画の枠組み

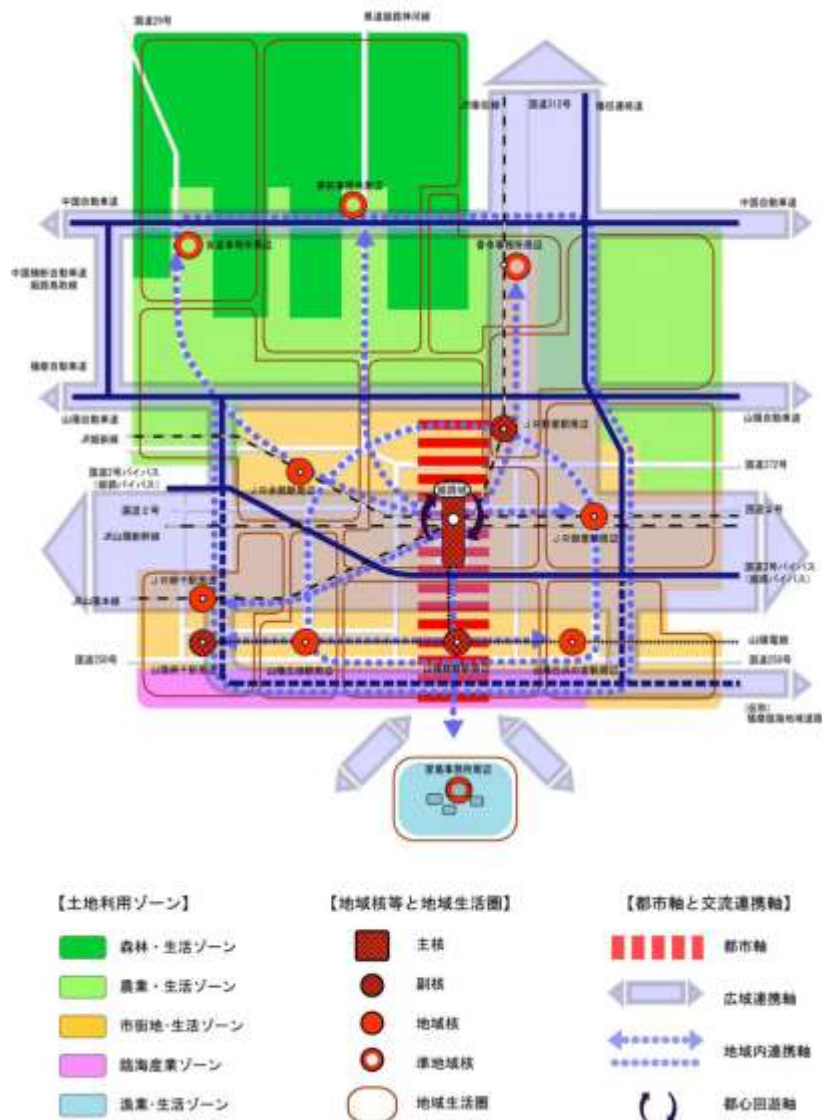
都市づくりの基本理念	共生のまちづくり <ul style="list-style-type: none"> <li>・自然との共生</li> <li>・人と人との共生</li> <li>・歴史・文化との共生</li> </ul>
目指すべき都市像	生きがいと魅力ある 住みよい都市 姫路
実現のための基本目標	(1) ふれあいと賑わいある 協働・交流都市 (2) 風格と活力ある 歴史文化・産業都市 (3) やさしさと信頼に満ちた 教育・福祉都市 (4) 自然豊かで快適な 環境・利便都市
計画期間	2009年度（平成21年度）～2020年度（平成32年度）の12年間

(3) 目標とする都市構造 = 多核連携型都市構造 =

これまでは、各地域の核ごとに同じような都市機能を配置することによる自立的な地域の発展と播磨の中核都市にふさわしい都市機能の集積による都心部の形成に努め、それら核を中心とした市街地の拡大を基調とした多核多重型の都市づくりを進めてきました。

しかしながら、市町合併に伴い市域が2倍に拡大し、都市構造が大きく変化したことや本格的な人口減少社会の到来などに対応するため、都市づくりの方向を転換し、暮らしやすい各地域生活圏や高次都市機能が集積した都心部がそれぞれ連携し交流するコンパクトな都市空間の形成をめざすこととしています。さらに、この各地域生活圏や都心部が、それぞれの地域資源や特性を活用しつつ、都市機能を分担し相互補完することができる都市の姿である「多核連携型都市構造」の構築をめざすこととしています。

都市構造図【多核連携型都市構造】

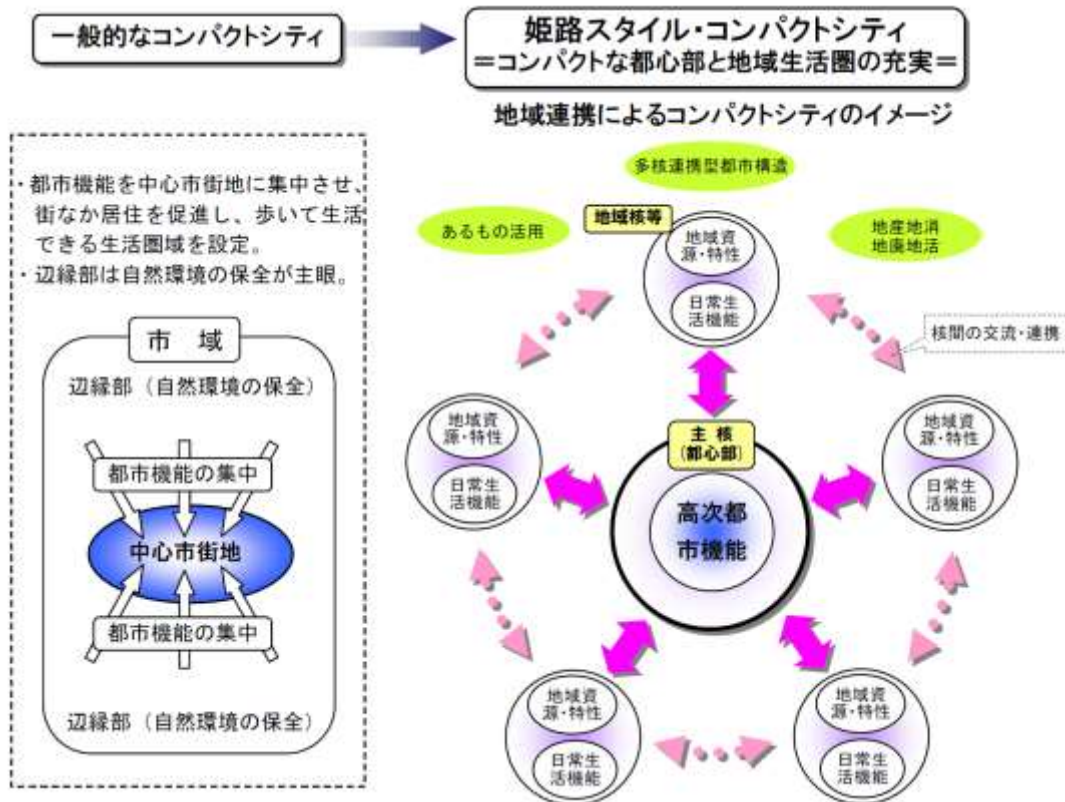




総合計画における主核、副核、地域核、準地域核の位置づけ

- 主 核：播磨の中核都市、播磨科学公園都市の母都市にふさわしい高次都市機能や世界文化遺産姫路城を活かした文化、交流機能が充実した都市拠点。
- 副 核：鉄道駅を中心とし、広域交流や地域間交流における交通結節点機能や大規模小売店舗等の主核を補完する商業・業務機能が充実した都市拠点。
- 地 域 核：鉄道駅を中心とし、地域の玄関口としての交通結節点機能や行政機能、商業機能など日常生活を支える機能が充実した生活拠点。
- 準 地 域 核：合併町域における生活の質を維持し、日常生活を支える機能が充実した生活拠点。
- 地域生活圏：核を中心として形成される日常的な生活利便性が確保された生活圏域。

姫路スタイル・コンパクトシティのイメージ



## 2 姫路市都市計画マスタープラン（上位計画）

### （1）計画の趣旨

都市計画マスタープランは、市民・事業者等の理解と協力の下、雇用を創出する産業の振興、定住化を促進する生活環境の整備を図るため、その前提となる土地利用や市街地形成等について具体的な将来像を定めるものです。また、道路、公園、下水道等の施設整備の課題への対応として、中長期的な取組の方向を明らかにするものです。

### （2）計画の枠組み

目指すべき都市像 （総合計画を踏襲）	生きがいと魅力ある 住みよい都市 姫路
実現のための基本目標 （総合計画を踏襲）	(1) ふれあいと賑わいある 協働・交流都市 (2) 風格と活力ある 歴史文化・産業都市 (3) やさしさと信頼に満ちた 教育・福祉都市 (4) 自然豊かで快適な 環境・利便都市
目標とする都市の構造 （総合計画を踏襲）	多核連携型都市構造
目標年次	平成 42 年（2030 年）
都市づくりの視点	<p>視点1 姫路らしいコンパクトな市街地の形成            視点2 人口減少・超高齢社会への適応            視点3 創造的ものづくりのまち姫路の復権            視点4 地域資源を生かしたまちづくり            視点5 環境にやさしいまちづくり            視点6 減災の視点を取り入れた安全・安心の確保</p> 

### (3) 交通分野の基本方針

#### ① 基本的な考え方

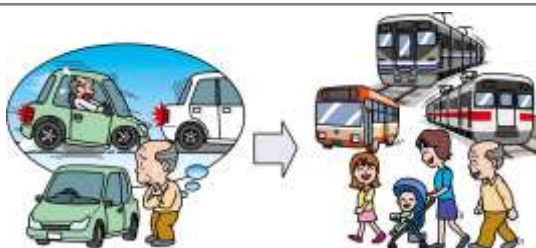
国際物流や国際観光にも対応できる広域的な交通網を構築するとともに、地域生活圏間や都心部との連携等を促進するため、公共交通網や幹線道路網からなる総合的な交通体系の充実を図ります。

また、環境負荷を低減するとともに、高齢者や障がい者等の交通弱者に配慮した移動手段を確保するため、公共交通の利便性の向上など、人と環境にやさしい交通体系の充実を図ります。

さらに、自動車交通の円滑化を図るため、都市計画道路等の幹線道路については、市内の交通状況の変化や都市づくり全体との関連を踏まえながら、重点的かつ効率的な整備を推進します。

#### ② 公共交通

- ・公共交通の利便性向上
- ・交通結節機能の強化
- ・海上輸送機能の強化



#### ③ 道路

- ・幹線道路網の整備
- ・豊かな公共空間を生み出す道路整備
- ・高齢者や障がい者等が安心して通行できる歩道整備
- ・駐車対策
- ・都市計画道路網の見直し



#### ④ 自転車利用環境

- ・自転車ネットワークの形成
- ・放置自転車対策
- ・コミュニティサイクルの導入



### 3 都心のまちづくり（関連計画）

#### （1）都心部まちづくり構想

2018年度（平成30年度）を目標年度として、「歴史を育み、賑わいと感動あふれる都心の再生」を都心部まちづくりの目標に掲げ、以下の7つの基本方針を設定するとともに、都心部の3つのゾーン毎に姫路城周辺の歴史文化的資源の活用、大手前通り商店街周辺の商業・業務の再生、姫路駅周辺の新たな都市機能の集積などのまちづくりを進めていきます。

都心部のめざすべき目標

**歴史を育み、賑わいと感動あふれる都心の再生**

まちづくりの基本方針

- (1) 世界文化遺産姫路城など歴史的資源を活かした国際観光都市の構築
- (2) 感動と楽しさあふれる回遊性の高い都心の形成
- (3) 都心居住による安全・安心で住みよい都心の形成
- (4) 播磨の中核都市、西播磨テクノポリスの母都市として魅力と活力ある都心の形成
- (5) 生活の質の充実と人や環境にやさしい都心の形成
- (6) 人・もの・情報が活発に交流する都心の形成
- (7) 市民の力による魅力ある都心の形成

各ゾーンのまちづくりの方向



**姫路城を中心とするゾーン —市民の誇りとアイデンティティ—**

世界文化遺産姫路城を中心に、その保全と継承に努めるとともに、歴史的・文化的資源の活用が求められるゾーン。

**大手前通り・商店街を中心とするゾーン —楽しみと回遊—**

大手前通りを中心にかつては城下町として栄え、また、姫路市の商業・業務の中心としての役割を担ってきたが、現下の社会情勢の変化を踏まえ、再生が求められているゾーン。

**姫路駅を中心とするゾーン —出会いと交流—**

姫路駅を中心に、鉄道高架事業や姫路駅周辺土地地区画整理事業、関連道路事業が進み、キャストイ 21 計画が推進されるなど播磨地域の未来を担う創造空間として大きな期待が寄せられるゾーン。



## (2) 姫路駅周辺整備（主核）

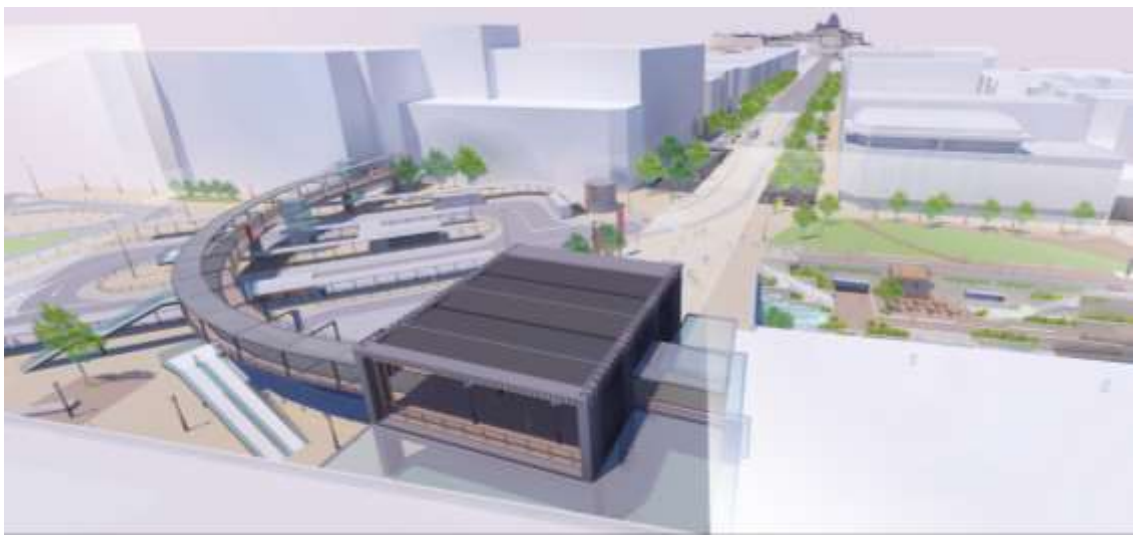
姫路駅周辺は、主核に位置づけられており、本市の中心的な地区となる高度な都市機能が求められます。

1989年（平成元年）に事業化された「JR山陽本線等姫路駅付近連続立体交差事業」は、2006年（平成18年）3月のJR山陽本線高架切替、2008年（平成20年）12月のJR姫新線・播但線の高架切替を経て、2011年（平成23年）3月に完了しました。

また、2011年（平成23年）から整備を進めてきた姫路駅北駅前広場も、2015年（平成27年）3月のバスターミナル、地下通路等の整備完了をもって完成しました。

引き続き、姫路駅周辺では、土地区画整理事業、関連都市計画道路整備などの都市基盤整備とともに、キャストィ21地区などの施設整備がすすめられており、まちの姿が大きく変化しようとしています。

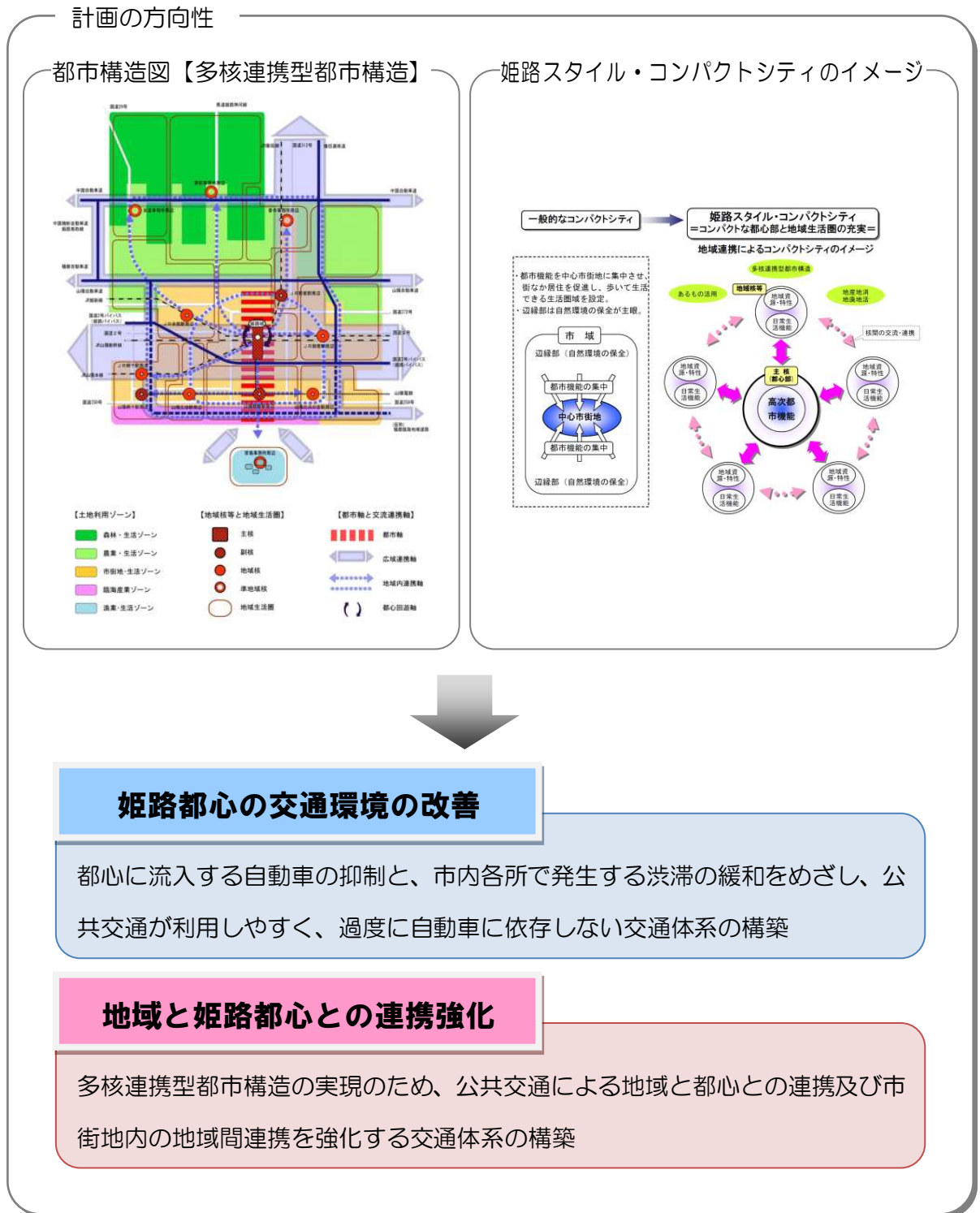
姫路駅北駅前広場の整備イメージ図



# 第5章 めざす公共交通の将来像

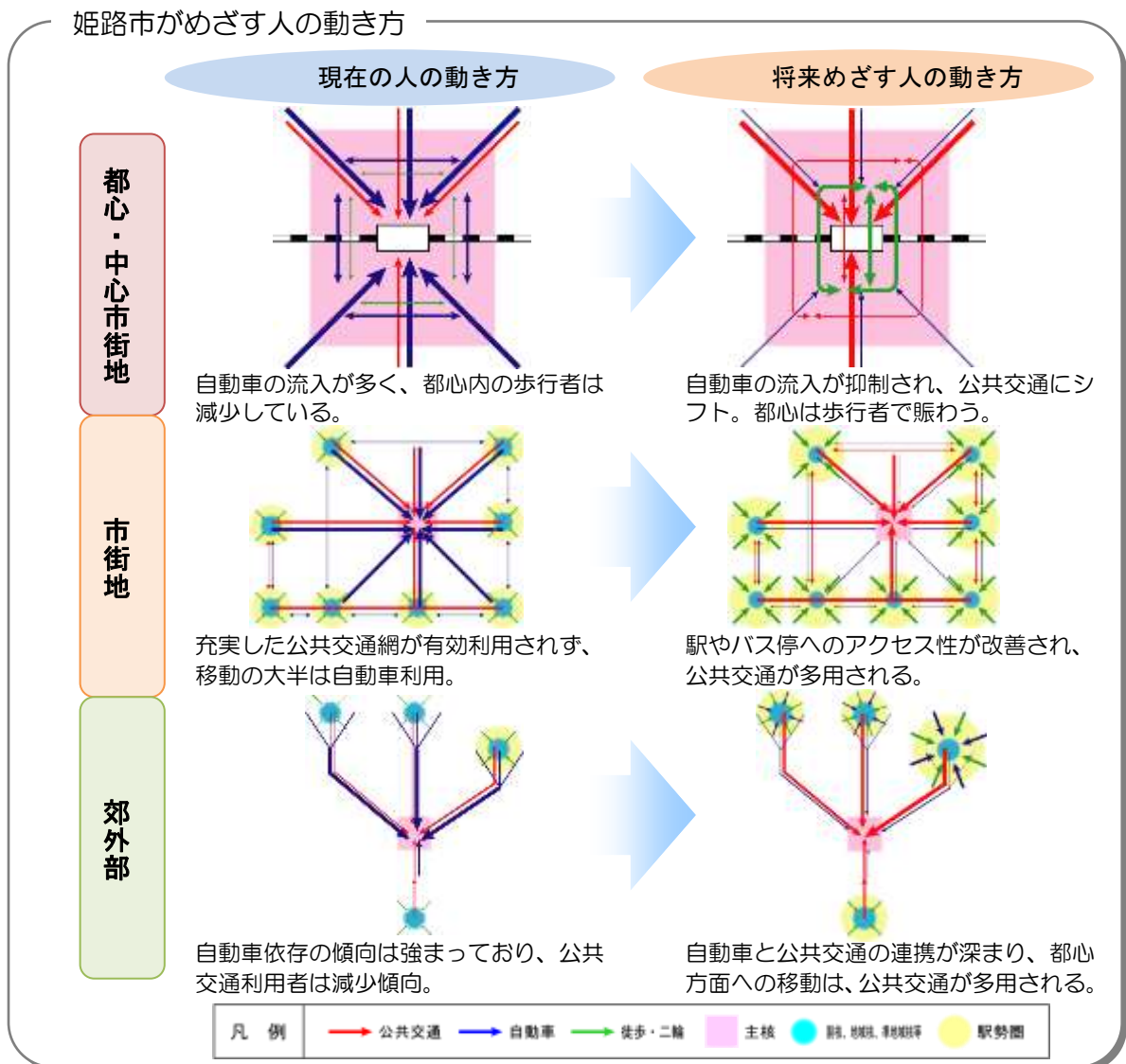
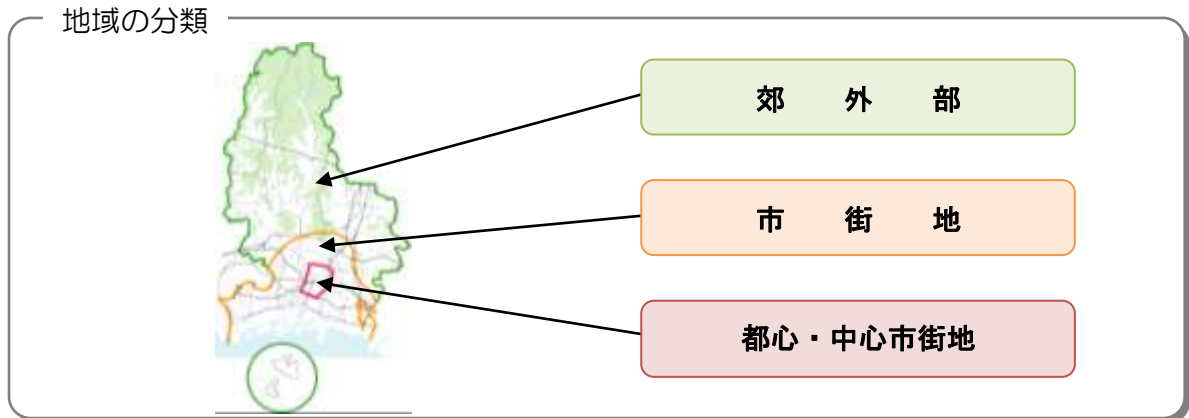
## 1 計画の方向性

第3章で示した「交通の現況と課題」を解決すること及び第4章で示した「上位計画・関連計画」がめざす姫路市のまちづくりを実現することを踏まえ、本計画の方向性を「姫路都心の交通環境の改善」と「地域と姫路都心との連携強化」の2点とします。



## 2 姫路市がめざす人の動き方

姫路市は北部の豊かな森林丘陵地、中南部の市街地、瀬戸内海の島しょなど多様な地域特性があり、その地域特性によって人の動き方（＝交通）が異なります。本計画では、市域を「都心・中心市街地」「市街地」「郊外部」と3つに分類し、それぞれの地域での現在の「人の動き方」を踏まえ、「姫路市が将来めざす人の動き方」を下図のように考えます。



### 3 基本理念・基本方針

「姫路都心の交通環境の改善」「地域と姫路都心との連携強化」に向けた本計画の基本理念は、『魅力と賑わいある都心と多核連携型都市構造の形成に向けた交通体系の構築』と定めるとともに、計画の目的を示すキャッチフレーズを「徒歩と公共交通で気軽に動け、公共交通と自動車調和のとれたコンパクトなまちづくりをめざして」とします。

#### 基本理念

**「魅力と賑わいある都心と多核連携型都市構造の形成に向けた交通体系の構築」**

～徒歩と公共交通で気軽に動け、公共交通と自動車調和のとれたコンパクトなまちづくりをめざして～

基本理念を達成するため、計画の基本方針は、「姫路市がめざす人の動き方」を踏まえ、都心・中心市街地、市街地、郊外部の3つの地域別に、以下のとおりとしました。

#### 基本方針

##### **都心・中心市街地は、**

自動車を抑制し、徒歩と公共交通を中心として、快適に動けるまちづくりをめざします。

##### **市街地は、**

公共交通と自動車が調和し、公共交通がもっと身近に利用できるまちづくりをめざします。

##### **郊外部は、**

自動車を主体としながらも、地域特性を踏まえたきめ細かなサービスの導入により、公共交通がより活用されるまちづくりをめざします。



## 4 期待される効果

計画が実現することによって得られる効果は、「経済的な側面」「安全・安心の側面」「環境の側面」の3つが期待されます。

### <経済的な側面>

公共交通の利用が増加し自動車利用が減少すると、道路混雑の緩和が期待でき、結果として、交通渋滞による時間的な経済損失を軽減することが考えられます。また、公共交通による都心へのアクセスや回遊性が高まることは、中心市街地の活性化に寄与すると考えられます。



**交通渋滞が緩和され、中心市街地がにぎわう都市の実現**

### <安全・安心の側面>

駅や主要なバス停を多様な交通手段でアクセスしやすくすることにより、鉄道やバスを利用しやすいエリアの拡大が見込め、その結果、車を持たない方、車を運転されない方も公共交通を利用することによって、安全で安心して暮らせる都市になることが期待できます。



**自動車を運転しない人も安心して暮らせる都市の実現**

### <環境の側面>

環境負荷の大きい自家用車から、エネルギー効率の良い公共交通への転換が進むことにより二酸化炭素の排出量が削減され、地球温暖化防止に寄与できるなど、環境にやさしい都市になることが期待できます。



**環境にやさしい都市の実現**

## 5 骨格となる将来の公共交通ネットワーク

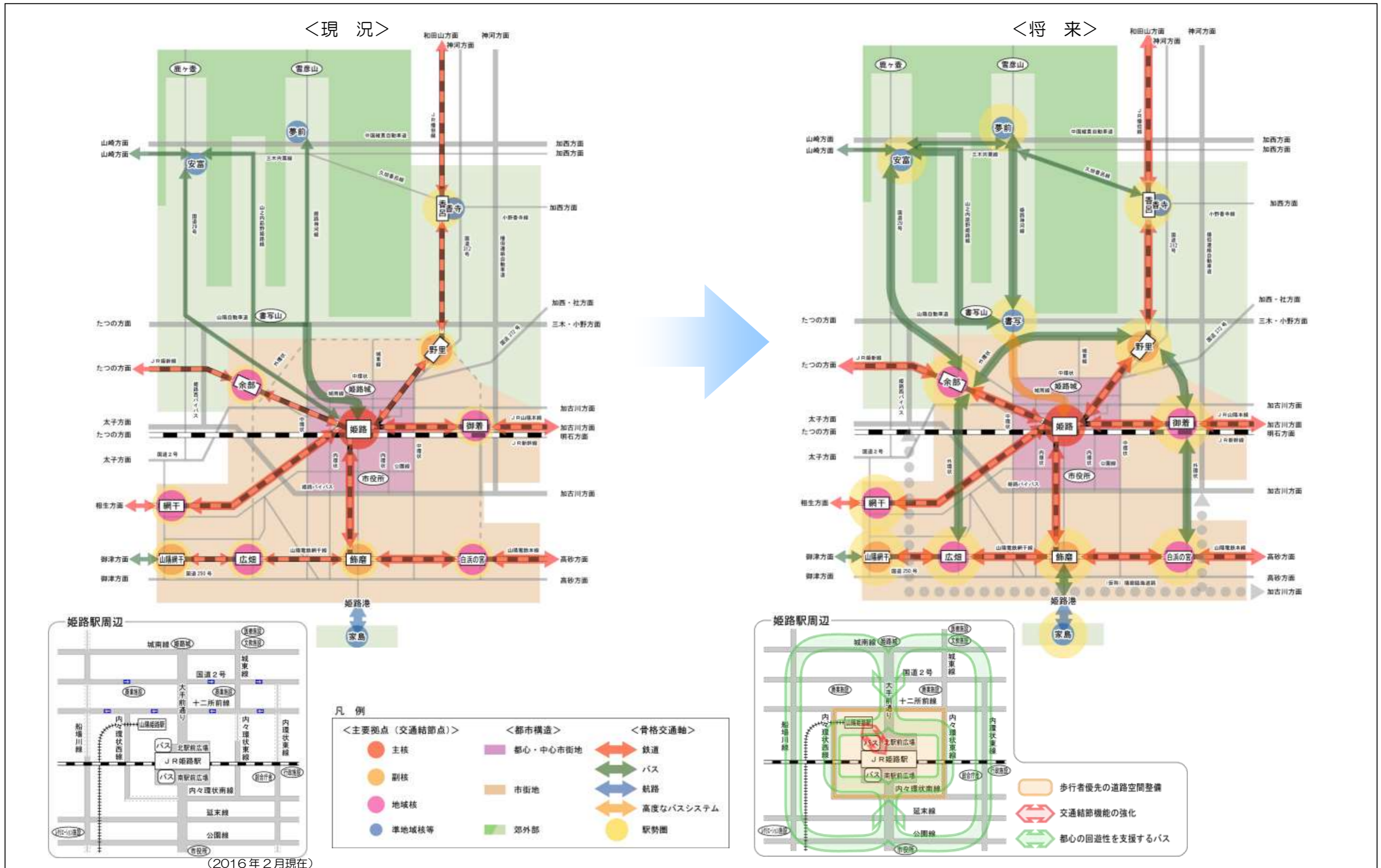
### (1) ネットワーク形成の考え方

地域の拠点（副核、地域核、準地域核）と姫路駅（主核）及び市街地における地域の拠点相互を結ぶ公共交通を「骨格となる公共交通ネットワーク」と定義します。

基本理念を実現するため、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することをめざし、図 5-5-1 に示す「骨格となる将来の公共交通ネットワーク」を定めます。

また、姫路駅周辺においては、姫路市都心部まちづくり構想に示されている「都心部のめざすべき目標」【歴史を育み、賑わいと感動あふれる都心の再生】を実現するために、公共交通の乗り継ぎ利便性向上を推進するとともに、過度な自動車の流入を抑制し、都心の回遊性を向上させる公共交通を導入することなどにより快適な交通環境づくりをめざします。

図5-5-1 骨格となる将来の公共交通ネットワーク



## (2) ネットワーク整備の考え方

### ① 既存ネットワーク

#### a) 公共交通

「骨格となる将来の公共交通ネットワーク」として位置づけた鉄道・バス・海上交通は、基本理念の実現に向けた重要な路線であり、そのサービスを維持することに努めるとともに、それぞれの路線の特性に応じた利便性の向上をめざします。

#### <公共交通の計画目標>

交通機関	路線	計画目標
鉄 道	JR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。
	山陽電鉄本線	
	JR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。
	JR姫新線	
	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。
バ ス	夢前～姫路駅間	定時性の確保、所要時間の短縮などバスの機能強化を推進し、自動車からバスへの利用転換をめざします。
	安富～姫路駅間	
海上交通	姫路港～家島間	現状のサービス水準を維持しつつ、地域間の交流と観光の推進をめざします。

#### b) 交通結節点

地域の拠点となっている鉄道駅や主要バス停などの交通結節点は、多様な交通手段でのアクセス性を高め、鉄道、バスが利用しやすいエリアの拡大をめざします。

#### <交通結節点の計画目標>

地域の拠点となっている交通結節点の抱える課題に応じて、以下のような改善を行い、公共交通が利用しやすいエリアの拡大をめざします。

- ・ 駅へのアクセス道路の改良によるアクセス性向上
- ・ 自転車歩行者道と車道の分離（将来的には歩行者道と自転車道の分離をめざす）による安全性向上と徒歩・自転車でのアクセス性向上
- ・ 駐輪場の整備による自転車でのアクセス性向上
- ・ 駅前広場の整備による自動車でのアクセス性向上とバスとの連携強化
- ・ 駅施設のバリアフリー化による移動の円滑化

また、上記の改善が難しい場合や、ハード整備だけでは十分に公共交通が利用しやすいエリアの拡大が見込まれない場合は、当該交通結節点を中心に、交通を面的に集約する手法（コミュニティバス、デマンドバス、タクシー等）を、交通需要を踏まえた上で地域住民の参画と協働を通じて検討します。



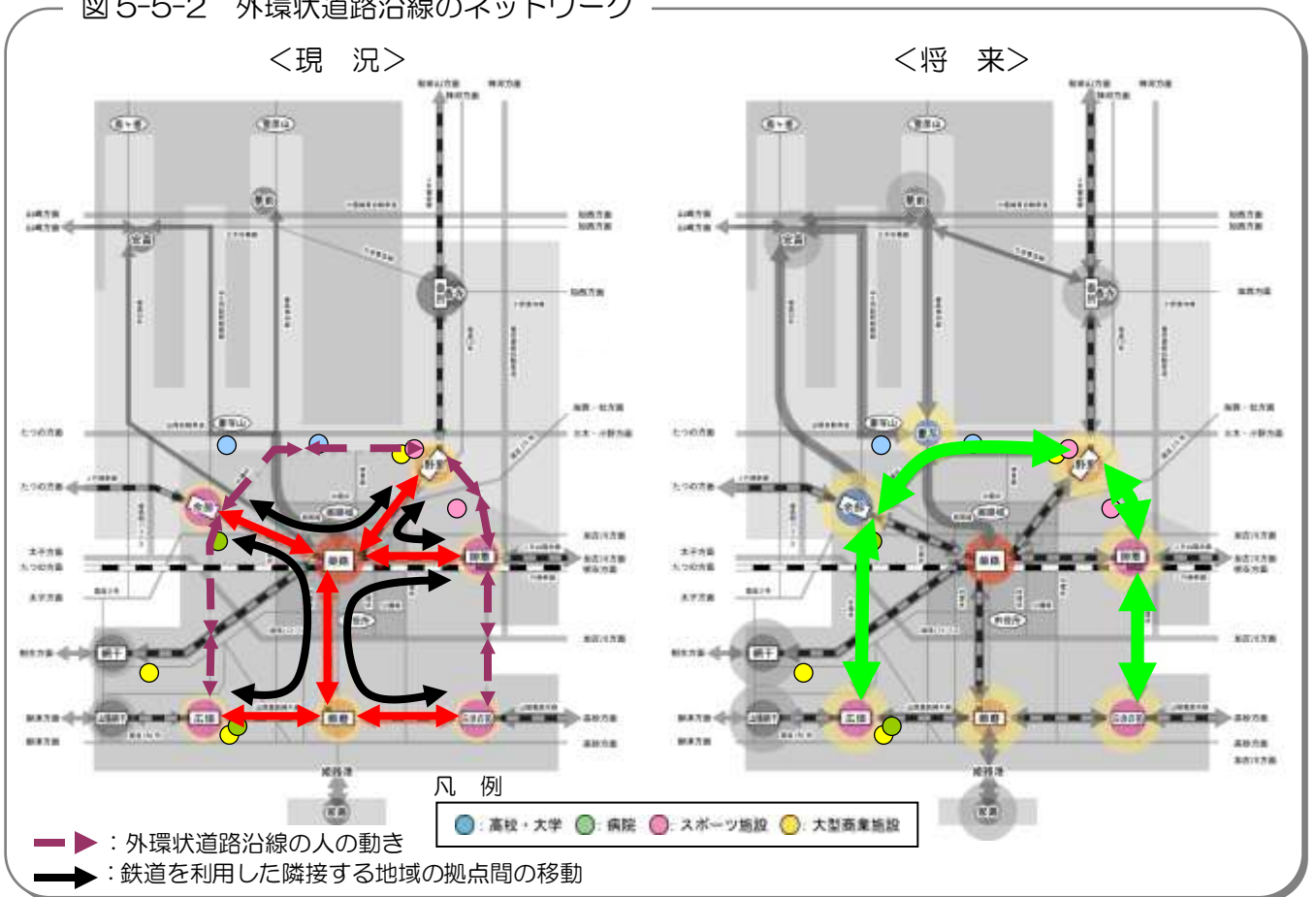
② 将来ネットワーク

a) 外環状道路沿線のネットワーク（市街地）

外環状道路沿線には5つの地域の拠点と文教施設・病院などが立地していますが、現在、ほとんどの区間が未整備であるため、公共交通を利用した地域の拠点や施設相互の移動は姫路駅を経由しなければならない状況にあります。

将来的な外環状道路の整備を前提として、地域の拠点間を連携するバスを運行することによって、公共交通による効率的な移動と地域間交流の促進をめざします。

図 5-5-2 外環状道路沿線のネットワーク



ネットワーク整備による効果

＜現 状＞

隣接する地域の拠点間の所要時間  
約 20～40 分

白浜の宮 ⇄ 御着  
御着 ⇄ 野里  
野里 ⇄ 余部  
余部 ⇄ 広畑

＜将 来＞

隣接する地域の拠点間の所要時間  
約 20 分

沿線の施設への  
アクセス性向上

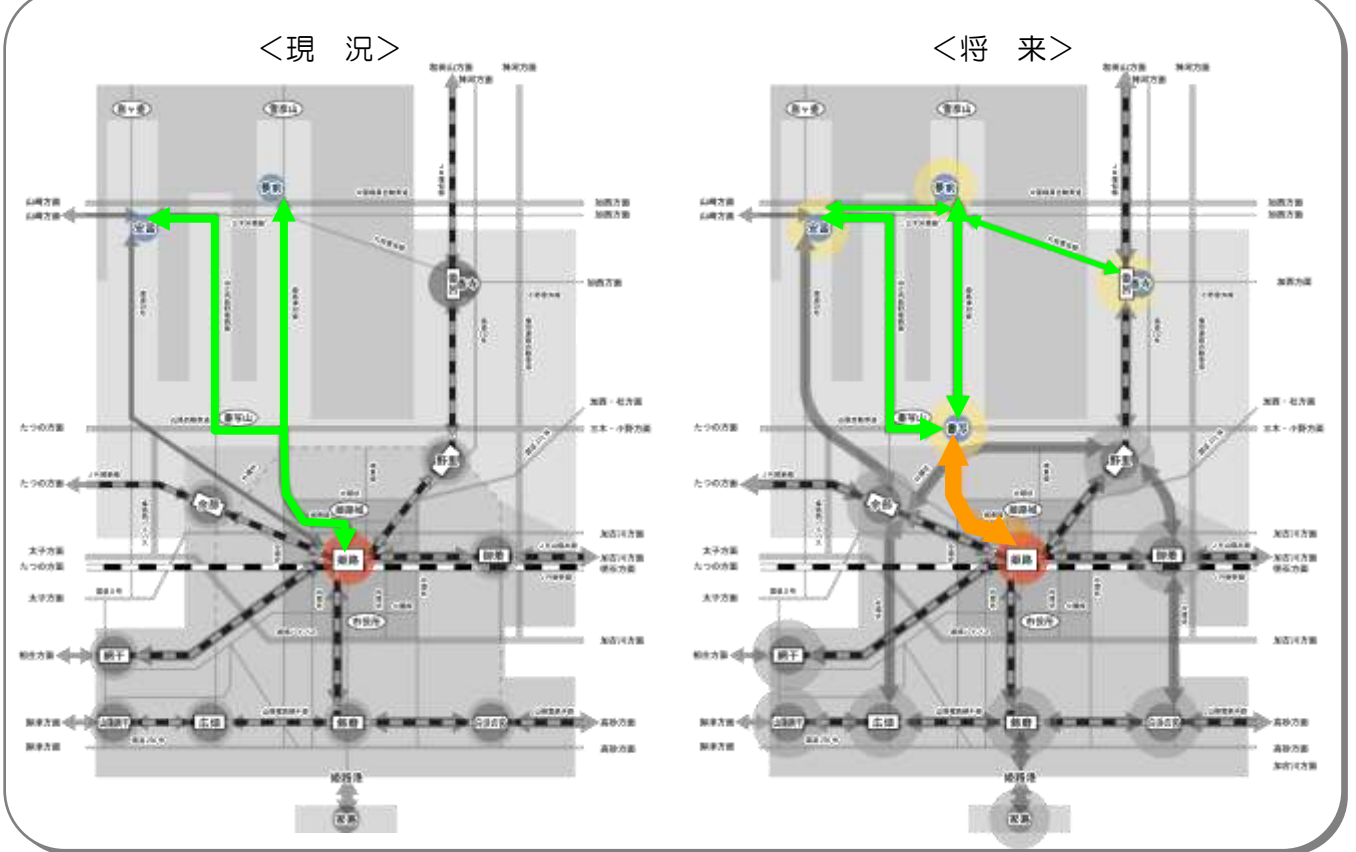
b) 夢前～姫路駅のネットワーク（郊外部）

現在、夢前～姫路駅のバスは、書写～姫路駅の利用者が非常に多く（横関以南で 234 本／日）、今後、更に公共交通の利用促進を図っていく上では、この区間の輸送力改善の検討が必要と考えられます。

書写付近でのバスターミナル整備とバス走行空間の確保を前提とした高度なバスシステムの導入等、書写～姫路駅のバス機能強化によって、大量の交通需要に対応した輸送力改善及び夢前～姫路駅の定時性、速達性の向上をめざすとともに、本市の主要な観光資源である姫路城と書写山の連絡性を強化することとなり、観光回遊性が向上することによる来訪者の増加も期待できます。

また、安富～夢前～香寺を結ぶ公共交通の導入とJR播但線の活用により、定時性向上やルートの多様性確保をめざします。

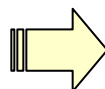
図 5-5-3 夢前～姫路駅のネットワーク



ネットワーク整備による効果

<現 状>

夢前～姫路駅の所要時間  
約 50 分



<将 来>

書写～姫路駅のバス機能強化による

定時性・速達性の向上

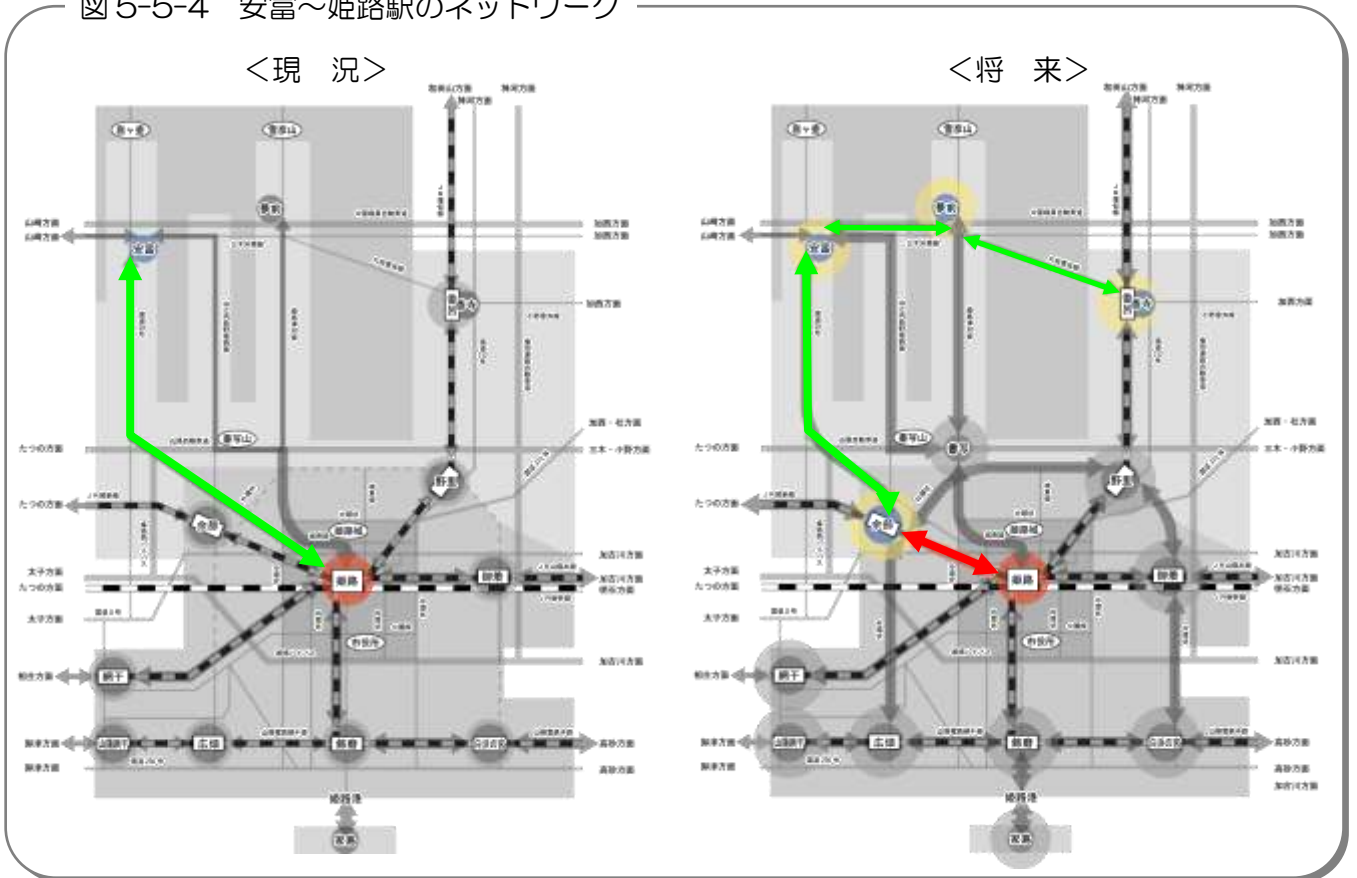
姫路城～書写間の  
基幹軸の形成

c) 安富～姫路駅のネットワーク（郊外部）

現在、安富～姫路駅のバスは、朝夕のピーク時間帯の道路混雑によって、市街地部通過に大変時間を要しています。

JR姫新線余部駅に路線バスを接続するとともに、JR姫新線の輸送力強化を行い、バスから鉄道への乗り換えを促進することによって、安富～姫路駅の移動の定時性・速達性の向上をめざします。

図5-5-4 安富～姫路駅のネットワーク



ネットワーク整備による効果

<現 状>

安富～姫路駅の所要時間  
約 60 分

安富～姫路駅 : バスで約 60 分

<将 来>

安富～姫路駅の所要時間  
約 50 分

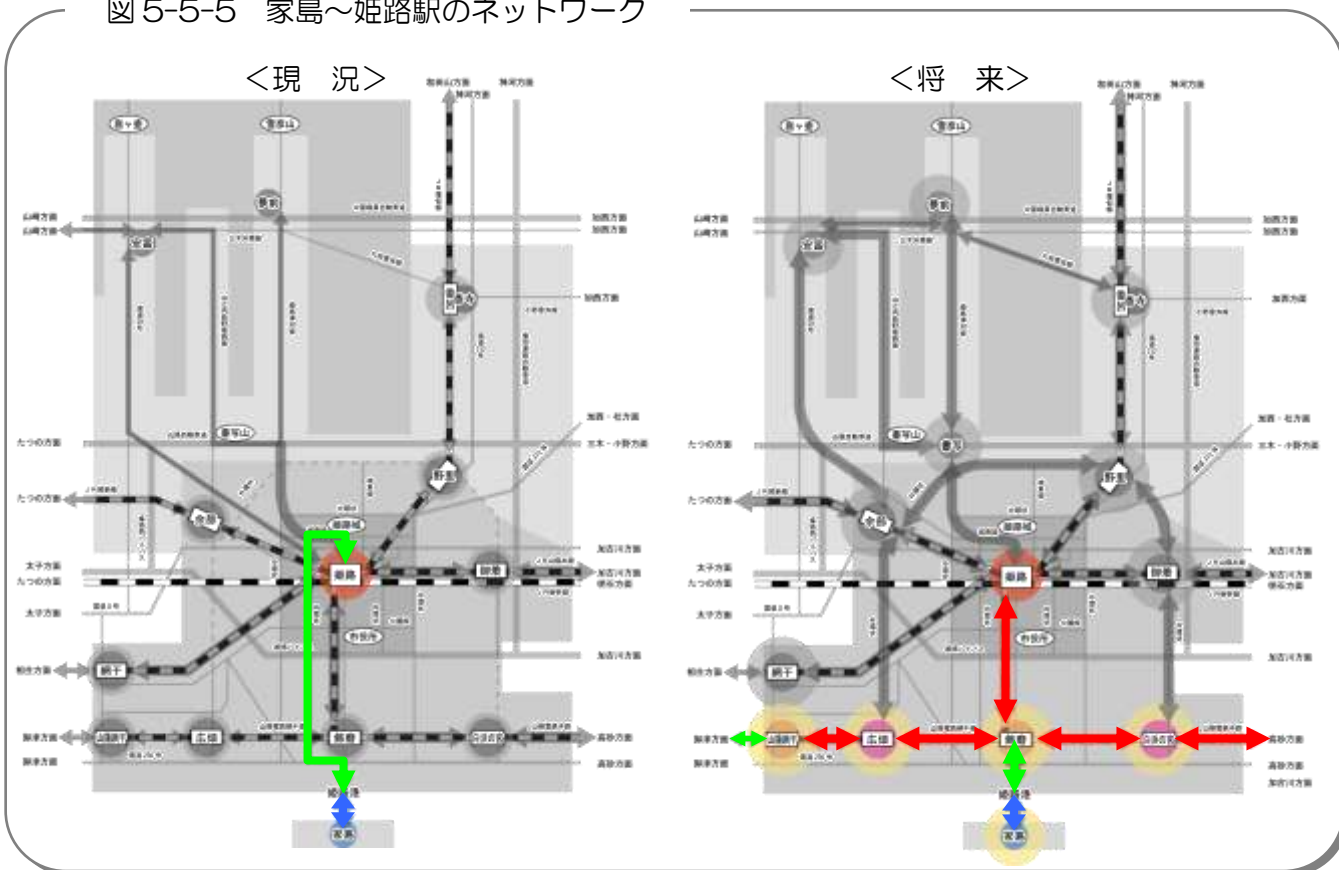
安富～余部駅 : バスで約 35 分  
余部駅～姫路駅 : JR姫新線で約 10 分  
接続余裕時間 : 約 5 分  
計 : 約 50 分

d) 家島～姫路駅のネットワーク（郊外部）

現在、姫路港を離発着するバスは姫路駅方面しかなく、姫路港からの多様な目的地に対して、公共交通が交通需要に十分対応できているとは言い難い状況にあります。

姫路港の最寄りの鉄道駅となる山陽電鉄飾磨駅に路線バスを接続し、バスから鉄道への乗り換えを促進することによって、市内外の多様な目的地への対応とともに、家島～姫路駅の移動の速達性向上をめざします。

図5-5-5 家島～姫路駅のネットワーク



ネットワーク整備による効果

<現 状>

家島～姫路駅の所要時間  
約 60 分

家島～飾磨駅の所要時間  
約 50 分

家島～姫路港 : 海上交通で約 27 分  
 姫路港～姫路駅 : バスで約 25 分  
 接続余裕時間 : 約 5 分  
 計 : 約 60 分

※ 飾磨駅までの場合、  
 姫路港からバスで約 7 分、徒歩で約 13 分 計 : 約 50 分

<将 来>

家島～姫路駅の所要時間  
約 50 分

家島～飾磨駅の所要時間  
約 40 分

家島～姫路港 : 海上交通で約 27 分  
 姫路港～飾磨駅 : バスで約 10 分  
 飾磨駅～姫路駅 : 山陽電鉄で約 4 分  
 接続余裕時間 : 約 10 分  
 計 : 約 50 分

※ 飾磨駅までの場合、  
 姫路港からバスで約 10 分、接続余裕時間約 5 分 計 : 約 40 分

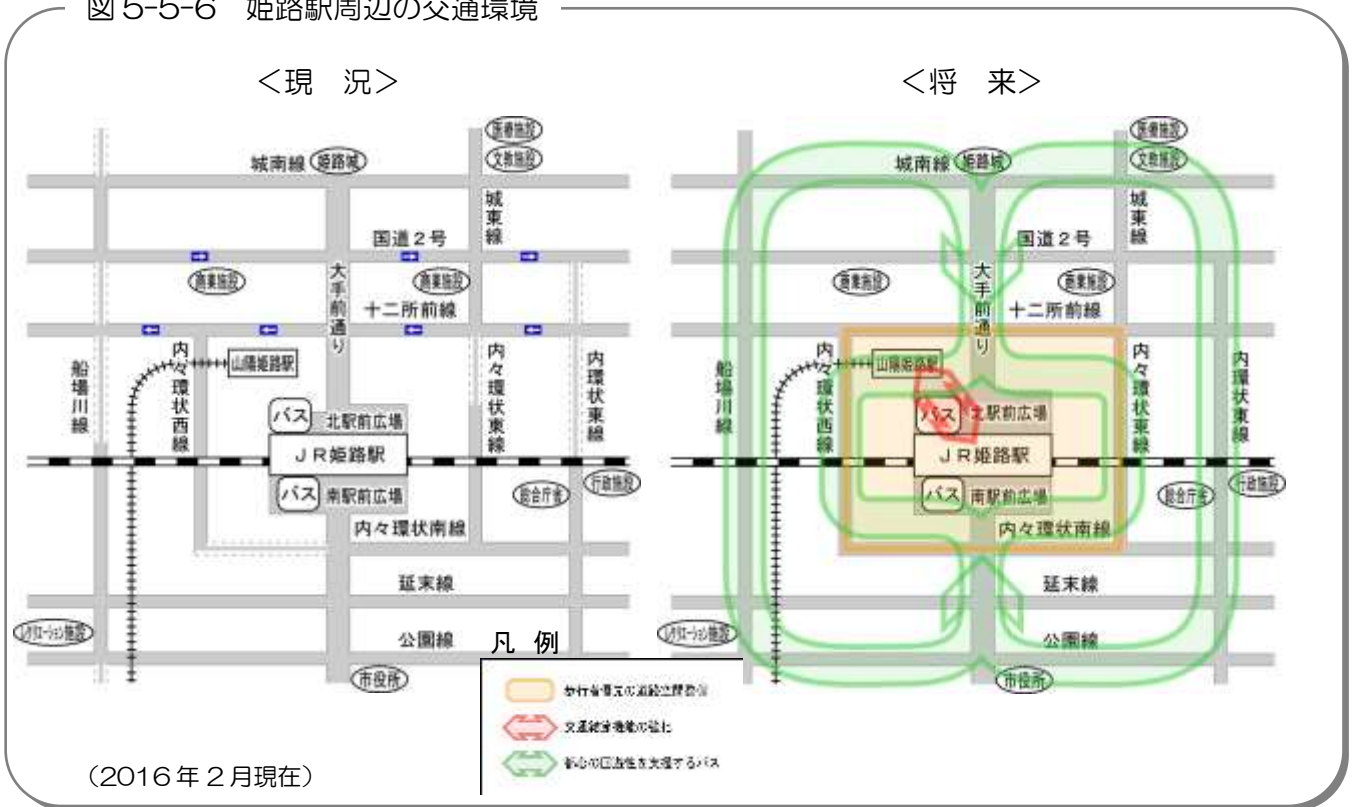


③ 姫路駅周辺の交通環境（都心・中心市街地）

現在、姫路駅周辺では、内々環状道路や内環状道路等の道路整備が進められていますが、点在する商業・業務施設へのアクセスにおいて公共交通が十分対応できていない面もあり、都心部へは大量の自動車交通が流入しています。

歩行者優先の道路空間の確保による賑わいの創出、交通結節機能の強化による乗り継ぎ利便性の向上、都心の回遊性を支援する都市内循環バスの導入による観光・行政・医療・商業業務・文教・レクリエーション施設などへのアクセス性向上を図ることによって、姫路駅周辺の交通環境の改善をめざします。

図 5-5-6 姫路駅周辺の交通環境



## 第6章 展開すべき主要な施策(施策体系)

基本理念、基本方針の達成、骨格となる将来の公共交通ネットワークの構築をめざすために、今後、実施すべき基本施策をとりまとめ、展開すべき主要な施策として整理しました。

展開すべき主要な施策は、交通結節点や鉄道、バスの公共交通の機能強化等による公共交通の利便性向上、乗り継ぎ・乗り換えの改善等による公共交通の利用環境改善、公共交通利用促進のための参画と協働の推進の3つの柱に沿って推進を図ります。

これらの施策を推進する上では、バスなどの走行空間となる道路整備が不可欠です。主要施策における「道路」については骨格となる公共交通ネットワークを形成する上で、一体的に取り組む必要がある道路整備について示すことにより、公共交通を中心とした総合交通体系確立のための道路ネットワーク条件としました。これらの道路ネットワーク以外の自動車交通処理のための道路整備については、各道路管理者を中心として整備推進を図る予定であり、自動車と公共交通がバランスのとれた交通体系の実現をめざしていきます。

### 利便性向上 公共交通の

姫路駅の交通結節機能の向上と都心の回遊性の向上とともに、鉄道と他手段の連携機能強化や鉄道、バスの機能強化によって、公共交通の利便性向上をめざします。

### 利用環境改善 公共交通の

乗り継ぎ抵抗の軽減や情報案内の充実によって、利用しやすい公共交通利用環境をめざします。

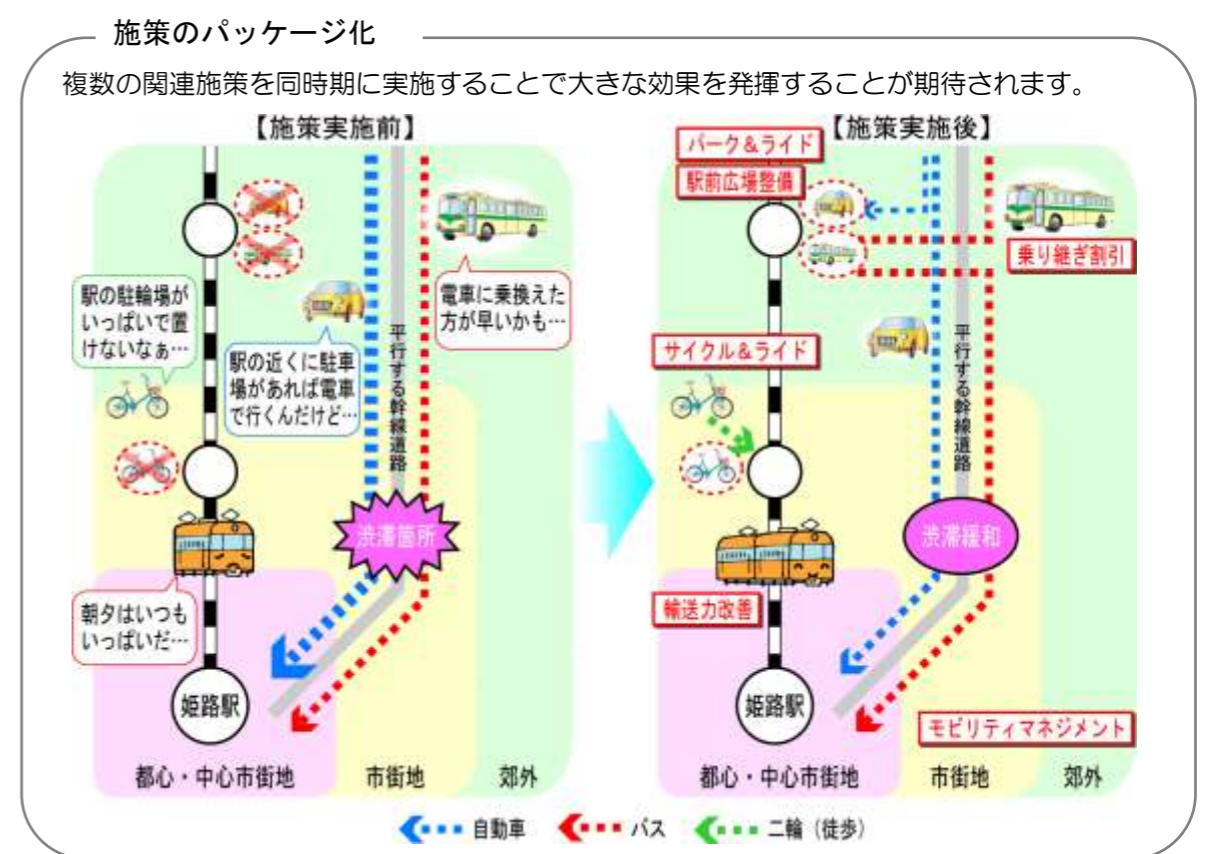
### 参画と協働 の推進

公共交通の利用促進活動の充実、公共交通利用促進組織の支援によって、市民と交通事業者・行政が協力し、公共交通の活性化をめざします。

表 6-1 展開すべき主要な施策

基本項目		施策の概要	
公共交通の利便性向上	交通結節点	姫路駅周辺(主核)	<ul style="list-style-type: none"> <li>北側駅前広場の再整備による、乗り継ぎ・乗り換え利便性向上</li> <li>自家用車の流入抑制と歩行者優先の空間整備</li> <li>都心の回遊性を支援する都市内循環バスの検討</li> </ul>
		新駅整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>新駅整備による鉄道網へのアクセス性向上</li> </ul>
		その他の交通結節点	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域特性に応じた駅前広場やアクセス道路等の整備による徒歩・二輪・自動車・バスでのアクセス性向上 (例：パークアンドライド、パークアンドバスライド、サイクルアンドバスライド等)</li> </ul>
	骨格公共交通ネットワーク	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>JR播但線では、朝夕ピーク時の輸送力改善による快適性向上</li> <li>JR姫新線では、新型車両の導入等による速達性と快適性向上</li> </ul>
		バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>姫路駅～書写では、高度なバスシステムの導入の検討</li> <li>多様な目的地に対応する外環状バスの検討</li> <li>地域特性と住民ニーズに即した公共交通(コミュニティバス等)の検討</li> <li>サイクルアンドバスライドやパークアンドバスライドによる二輪や自動車でのアクセス性向上</li> <li>鉄道駅との連絡強化による定時性、速達性向上</li> </ul>
		海上交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>現状のサービス水準を維持しつつ、地域間の交流と観光の推進</li> </ul>
		道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>外環状道路をはじめとした環状道路網の早期整備による自動車交通の分散</li> <li>姫路駅～書写の道路改良によるバス運送の高度化への対応</li> <li>バスベイの設置促進による自動車交通の円滑化</li> <li>自転車利用環境の向上(走行空間整備、放置自転車対策、コミュニティサイクル等)</li> </ul>
公共交通の利用環境改善	乗り継ぎ抵抗の軽減	<ul style="list-style-type: none"> <li>同一区間であれば、乗り継ぎの有無にかかわらず同一料金とする等の乗り継ぎ割引の検討</li> <li>乗り継ぎが行われるバス停を中心に、待合空間の確保と上屋やベンチ設置等の環境改善</li> </ul>	
	バリアフリー化の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>身障者だけでなく、子どもやお年寄りにも使いやすいバリアフリー対応車両の導入と駅など交通結節点のバリアフリー化の推進</li> </ul>	
	ICカード乗車券	<ul style="list-style-type: none"> <li>全ての公共交通機関で共通利用できるICカード乗車券の拡充</li> </ul>	
	乗船券の共通化	<ul style="list-style-type: none"> <li>姫路港～家島の乗船券(定期券を含む)の共通化の検討</li> </ul>	
	情報案内	<ul style="list-style-type: none"> <li>来訪者など初めて利用する人にも分かりやすい情報案内の提供</li> </ul>	
参画と協働の推進	公共交通の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の減少が顕著な山陽電鉄網干線では、地域の住民や企業、交通事業者、行政が一体となった利用促進の実施</li> <li>交通事業者や県及び近隣市町と連携したノーマイカーデーの実施</li> </ul>	
	モビリティ・マネジメント	<ul style="list-style-type: none"> <li>環境や健康に配慮した交通行動を呼びかけていくコミュニケーション施策であるモビリティ・マネジメントの実施</li> </ul>	
	沿線地域の活性化	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通と沿線地域の活性化を組み合わせた取り組みの拡充</li> </ul>	

主要な事業例



**ICカード乗車券**

1枚のICカードで全ての公共交通に乗り込めるようにすることで、市民の交通利便性向上が期待されます。また、ポイント制度や商店街との連携など、柔軟な料金体系構築に寄与します。

**高度なバスシステム**

バス専用・優先レーンの設置やPTPS(公共車両優先システム)の導入による定時性・速達性を確保した高度なバスサービス。あわせて、連節バス等の導入による輸送力増強を行う例もあり、日本型BRTとも称されます。

**モビリティ・マネジメント**

「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度にかしこく利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みです。



## 第7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）**

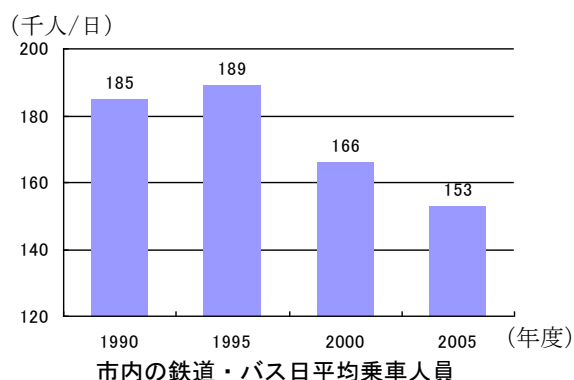
今後人口が長期的に減少することが予測されていることや少子化が進展していることなどにより、これまで長期的に続いていた公共交通の利用者数減少が今後も継続すると、現在の公共交通サービスを将来にわたって維持・向上させていくことは非常に厳しい状況であると考えられます。

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（平成19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（平成32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。

鉄道・バスの日平均乗車人員の推移



<今後の減少・増加要因>

減少要因	<ul style="list-style-type: none"> <li>・長期的な利用者減少傾向</li> <li>・人口減少</li> <li>・少子化の進展</li> </ul>
増加要因	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環境意識の高まり</li> <li>・高齢化の進展</li> <li>・健康意識の高まり</li> </ul>

※「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）

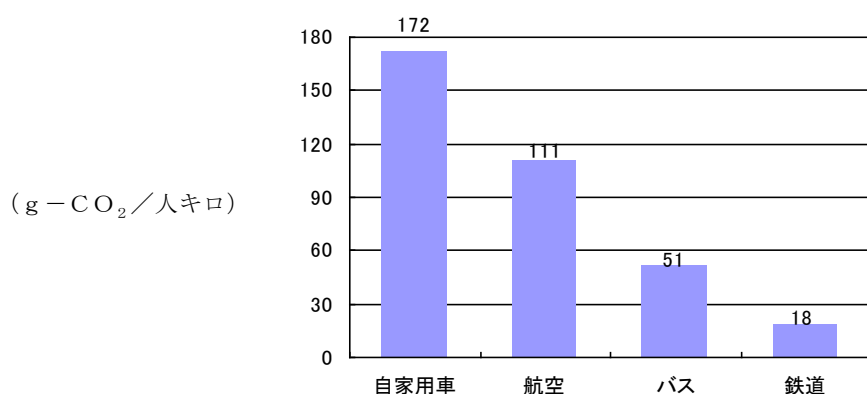
現在、日本で排出される二酸化炭素のうち約2割を運輸部門が占めており、そのうち約半分が自家用車からの排出となっています。姫路市で排出される二酸化炭素のうち運輸部門からの排出量は約130万トン/年〔2005年度（平成17年度）〕であるため、その半分約65万トンが自家用車から排出されていると推測されます。

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（平成32年度）には2007年度（平成19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8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8章 目標達成のための施策・事業

### 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【完了】

###### ○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実施した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等の整備により乗り換え利便性が高まりました。また、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こと等により交通結節機能の強化が図られました。さらに、既存地下街と一体となった地下広場（キャッスルガーデン）の整備等により、都心部におけるくつろぎや交流の空間創出が実現しました。

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整備を進めた、高架下空間を活用した駐車場、駐輪場が完成するとともに、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により、歩行者の安全性や快適性が向上しました。

今後は、南駅前広場において、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、あわ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。

主な事業：交通結節機能の強化

### ○姫路駅北駅前広場の整備【完了】

- ・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（キャッスルガーデン）等の整備

### ○北駅前広場を補完する交通施設の整備【完了】

- ・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）

### ○乗り継ぎ動線のバリアフリー化【完了】

- ・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）

### ○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

### 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推進
- ・ 姫路城周辺地区歴みち事業の推進

#### ○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

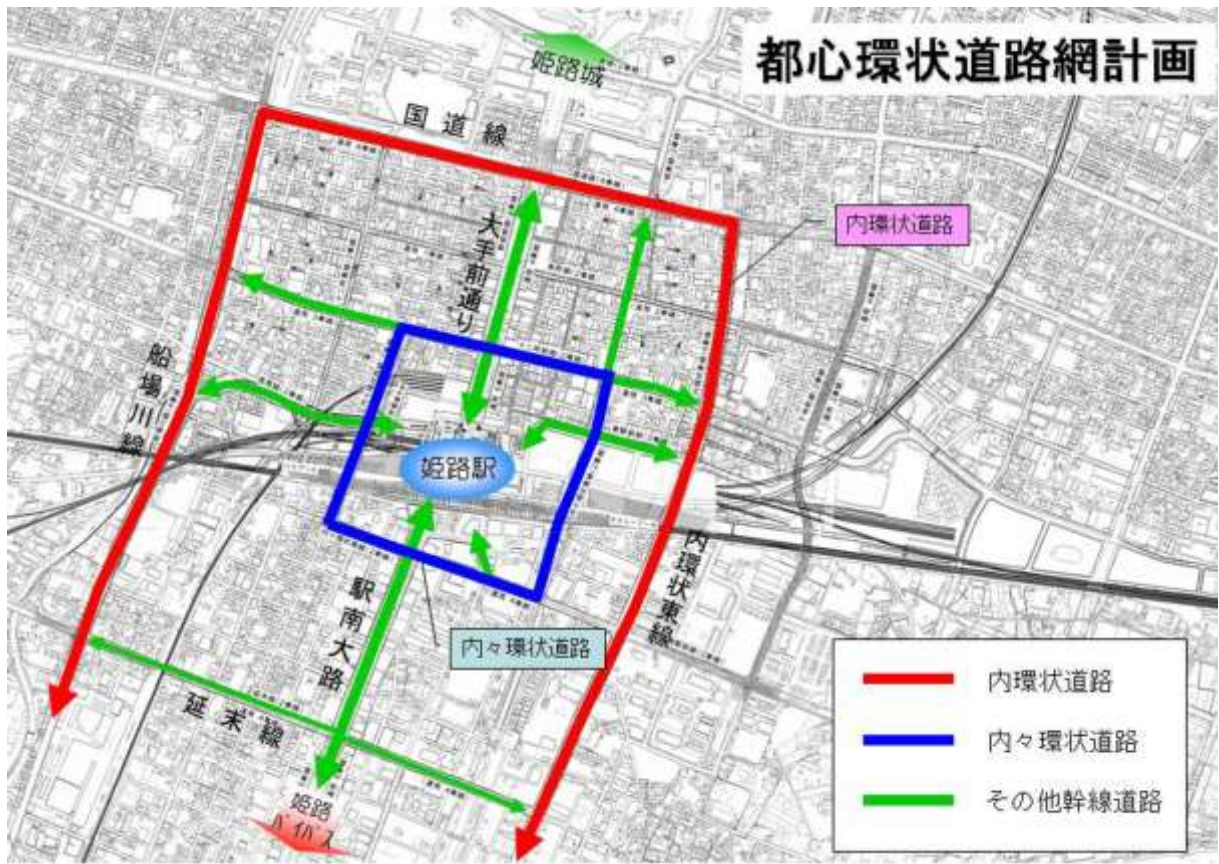
- ・ 観光案内所における公共交通等の情報提供
- ・ 案内サインの多言語表記

#### ○自転車利用環境の整備

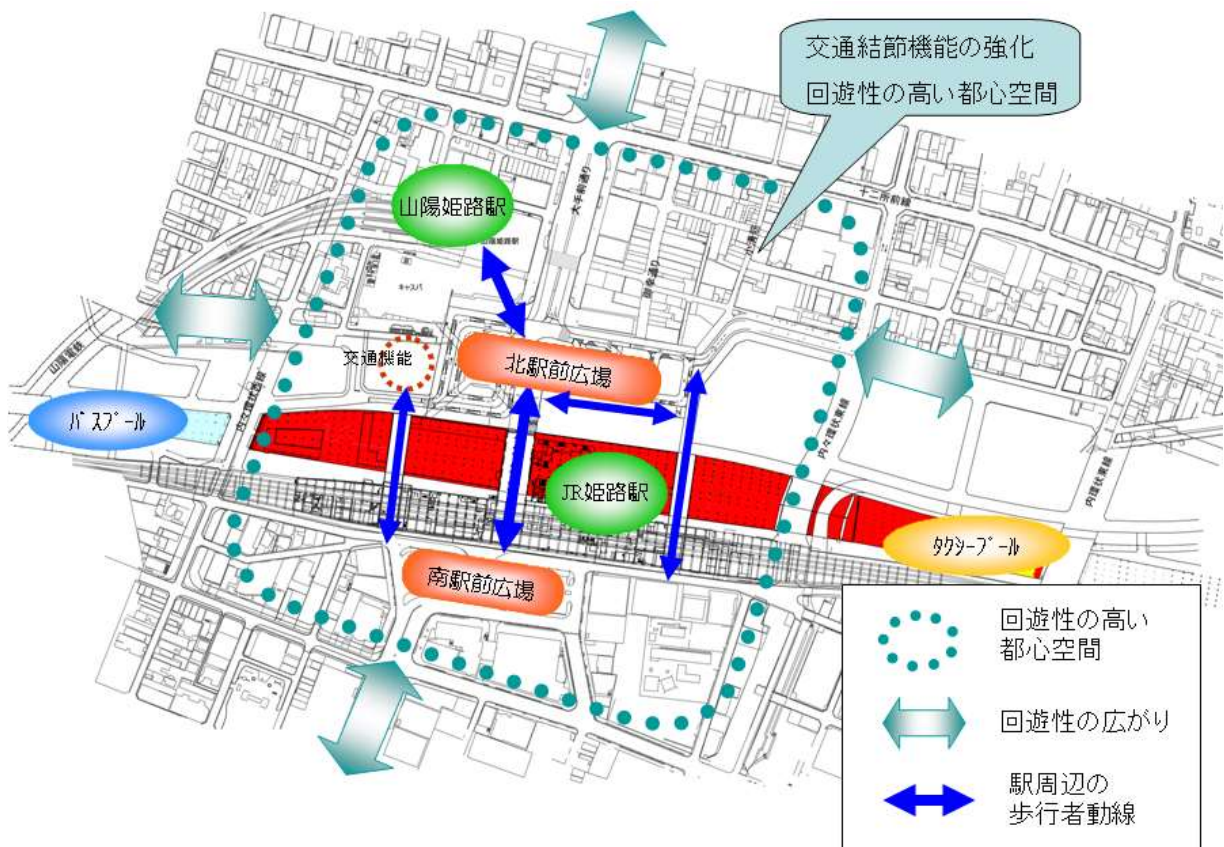
- ・ 自転車の駐輪対策の推進（駐輪場整備・放置防止）
- ・ 観光レンタサイクルの拡充
- ・ 自転車が安全に利用できる道路空間への改善



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

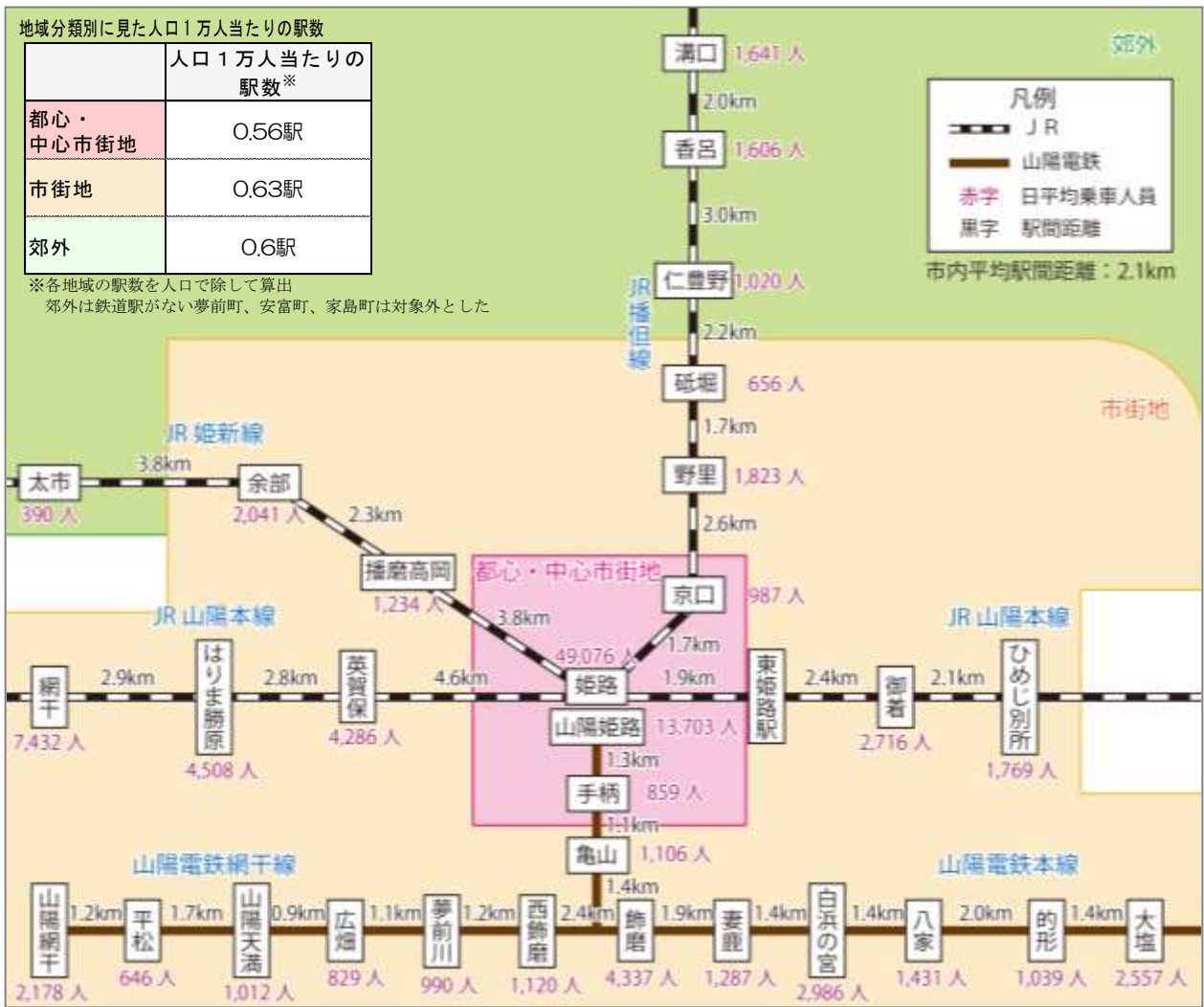
(1) 現況と課題

① 市内の鉄道網

2016年（平成28年）3月に開業する御着駅～姫路駅間新駅「東姫路駅」を含め、姫路市内には31の鉄道駅があます。山陽電鉄はJRに比べると駅間距離が短い傾向にあり、市内の駅間距離は平均すると約2.1kmです。最も駅間距離が長い区間は、4.6km離れているJR山陽本線の姫路駅～英賀保駅間です。新駅「東姫路駅」開業前の御着駅～姫路駅間は4.3km離れており、市内で2番目に駅間距離が長い区間でした。

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



※ 日平均乗車人員は2014年度の値 出典：兵庫県統計書、姫路市統計要覧



② 御着駅～姫路駅～英賀保駅間の現況

a) 御着駅～姫路駅間（新駅「東姫路駅」付近）

JR山陽本線南側において、施行面積約90万㎡の阿保土地区画整理事業が進行しています。また、都心部のまちづくり計画“キャストィ21”の区域が東西方向に広がっています。

これら事業の進捗に伴い、昼間人口や来訪者数の増加が期待されます。

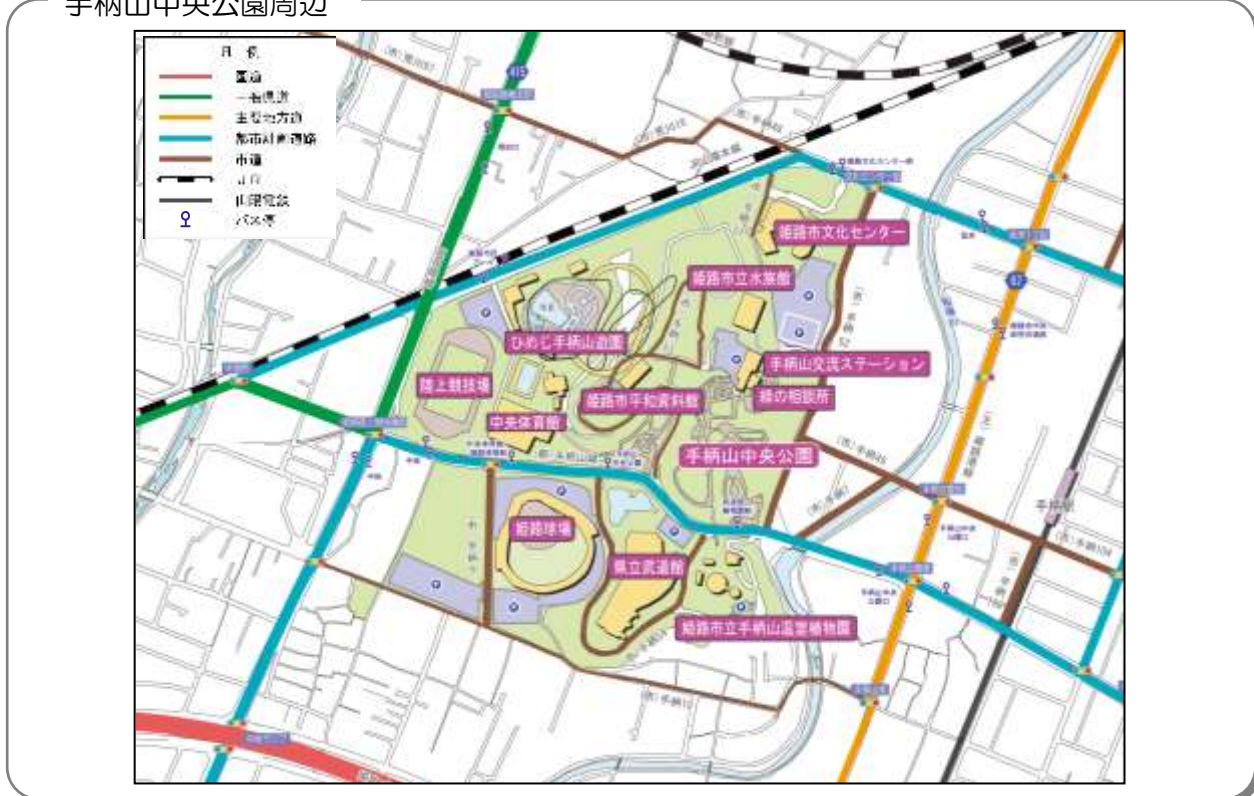
キャストィ21及び阿保土地区画整理事業位置



b) 姫路駅～英賀保駅間

手柄山中央公園には、文化センター、水族館、武道館、野球場、陸上競技場など文化・スポーツ施設が集積しており、施設利用者数・来園者数は年間約160万人にもなります。

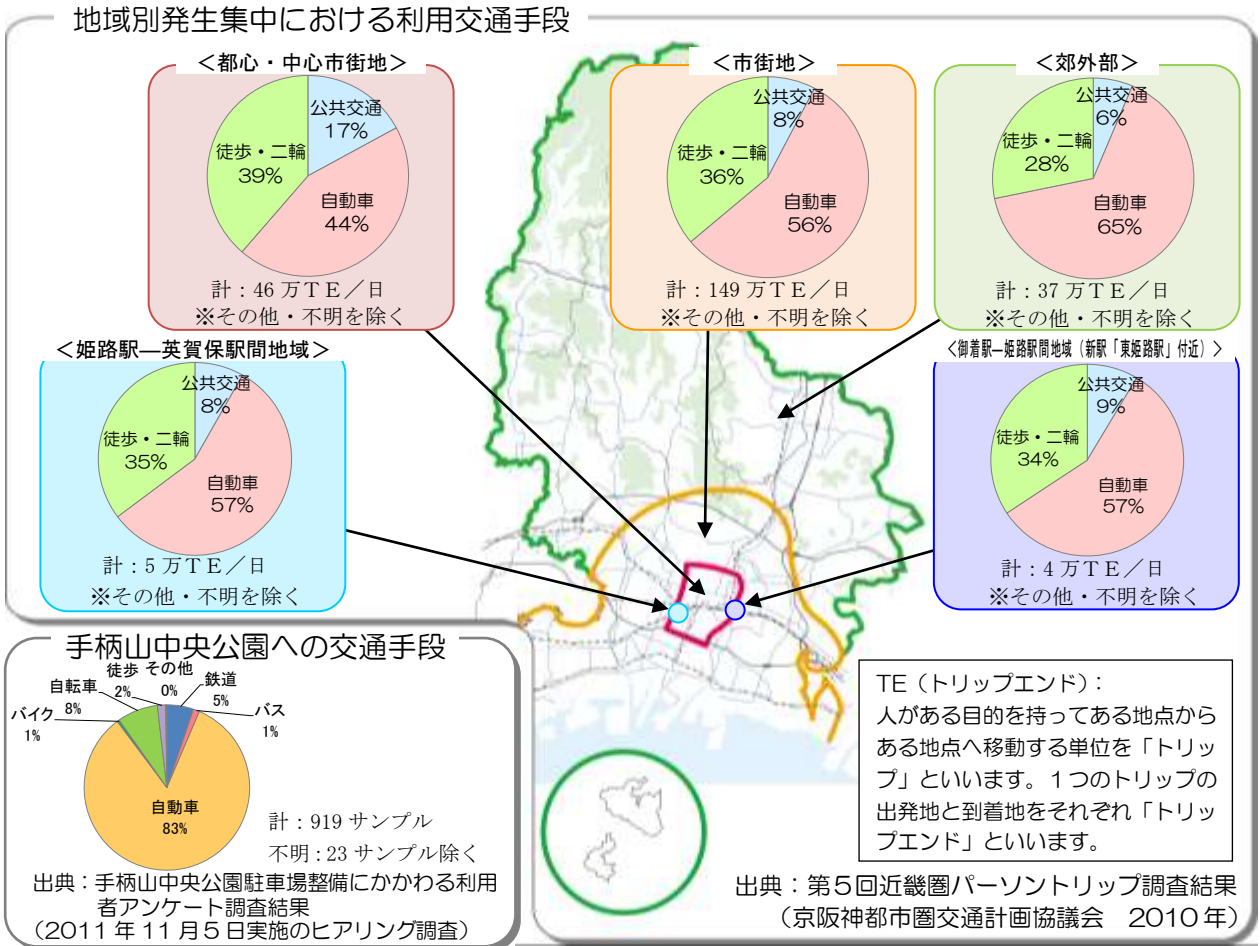
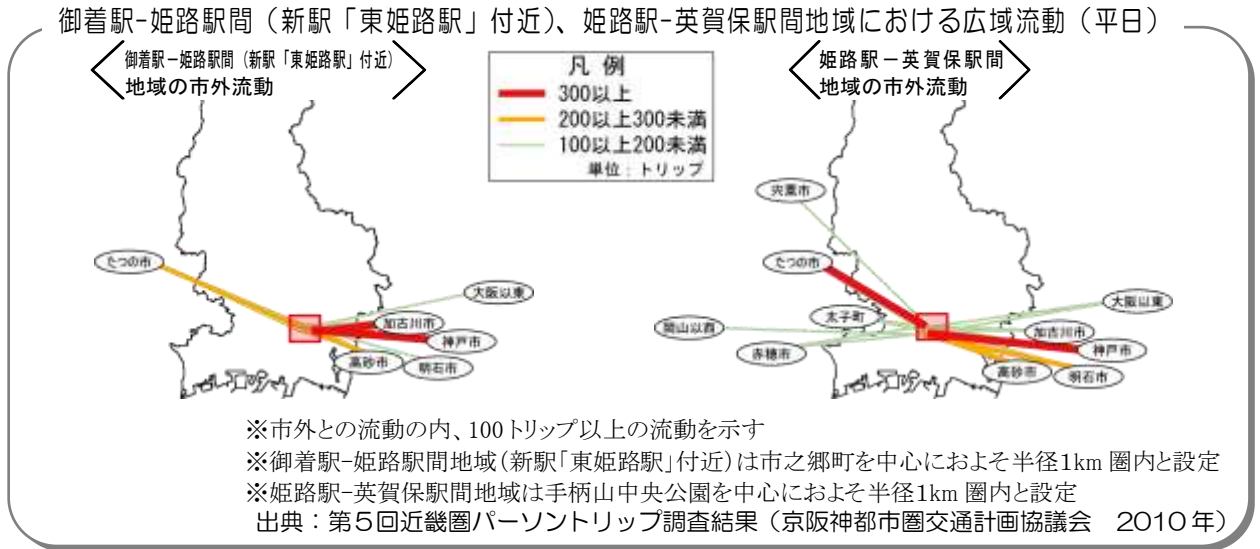
手柄山中央公園周辺



③ 御着駅－姫路駅間（新駅「東姫路駅」付近）、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」においては新駅「東姫路駅」の利用環境を整え、多数の文化・スポーツ施設が集積する「姫路駅～英賀保駅間」においては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。

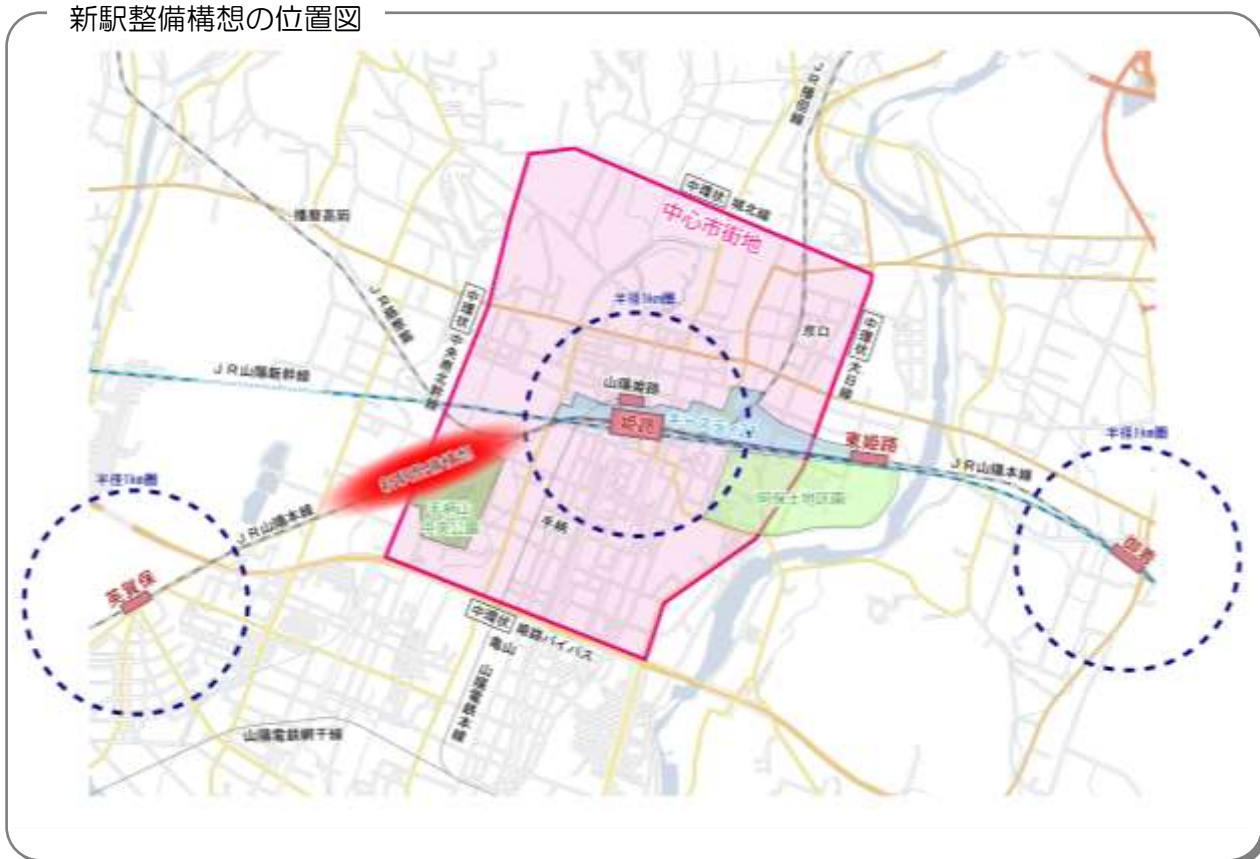
(3) 事業概要

2016年(平成28年)3月に開業予定の御着駅～姫路駅間新駅「東姫路駅」については、今後、アクセス道路の整備等を進め、利用環境の向上に取り組みます。

なお、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、姫路駅～英賀保駅間新駅の位置は、新駅「東姫路駅」同様、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。整備後においては、新駅を起点とするバス路線(フィーダー系統)の可能性について、幹線道路の整備状況やニーズを踏まえ検討を行います。

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。

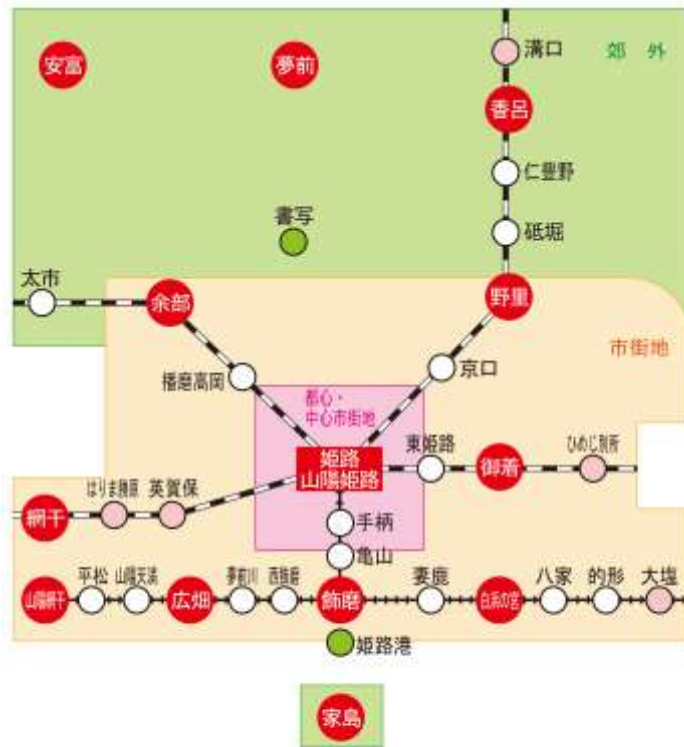
公共交通を利用しやすい圏域の拡大と交通の集約を図るとともに乗り換え・乗り継ぎの利便性を高めるため、交通結節機能の改善に取り組みます。

(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
(JR) 姫路	49,076
山陽姫路	13,703
(JR) 網干	7,432
はりま勝原	4,508
飾磨	4,337
英賀保	4,286
白浜の宮	2,986
御着	2,716
大塩	2,557
山陽網干	2,178
余部	2,041
野里	1,823
ひめじ別所	1,769
溝口	1,641
香呂	1,606
八家	1,431
妻鹿	1,287
播磨高岡	1,234
西飾磨	1,120
亀山	1,106
的形	1,039
仁豊野	1,020
山陽天満	1,012
夢前川	990
京口	987
手柄	859
広畑	829
砥堀	656
平松	646
太市	390



- 凡例
- … 総合計画で位置づけされている拠点
  - … 乗車人員が多い駅 (1,500/日以上、拠点を除く)
  - … 旅客船ターミナル、バスターミナル

※ 日平均乗車人員は2014年度の値 出典：姫路市統計要覧

(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、送迎用ロータリーや駐輪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	(JR) 姫路、山陽姫路
	副核	飾磨、野里、山陽網干
	地域核	(JR) 網干、御着、余部 広畑、白浜の宮
	準地域核	香寺事務所周辺(香呂駅周辺)、 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	はりま勝原、英賀保、大塩、ひめじ別所、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>

京口、砥堀、仁豊野、播磨高岡、太市、  
手柄、亀山、妻鹿、八家、的形、西飾磨、夢前川、山陽天満、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者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

<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	
(JR・山陽) 姫路	主核	整備済	事業中	事業中	事業中	事業中
白浜の宮	地域核	整備済	事業中	事業中	事業中	計画前期
香呂	準地域核	○	事業中	事業中	事業中	
溝口	乗車1,500以上	○	事業中	事業中	事業中	
大塩	乗車1,500以上	○	○	○	—	
英賀保	乗車1,500以上	○	○	整備済*	整備済*	計画後期
網干	地域核	整備済	○	整備済*	整備済*	
余部	地域核	○	○	整備済*	整備済*	
飾磨	副核	整備済	○	○	○	
御着	地域核	○	○	○	○	長期
広畑	地域核	○	○	○	—	
山陽網干	副核	整備済	整備済	整備済	整備済	整備済
野里	副核	整備済	整備済	整備済	整備済	
はりま勝原	乗車1,500以上	整備済	整備済	整備済	整備済	
ひめじ別所	乗車1,500以上	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」「北部地域の連携を強化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。

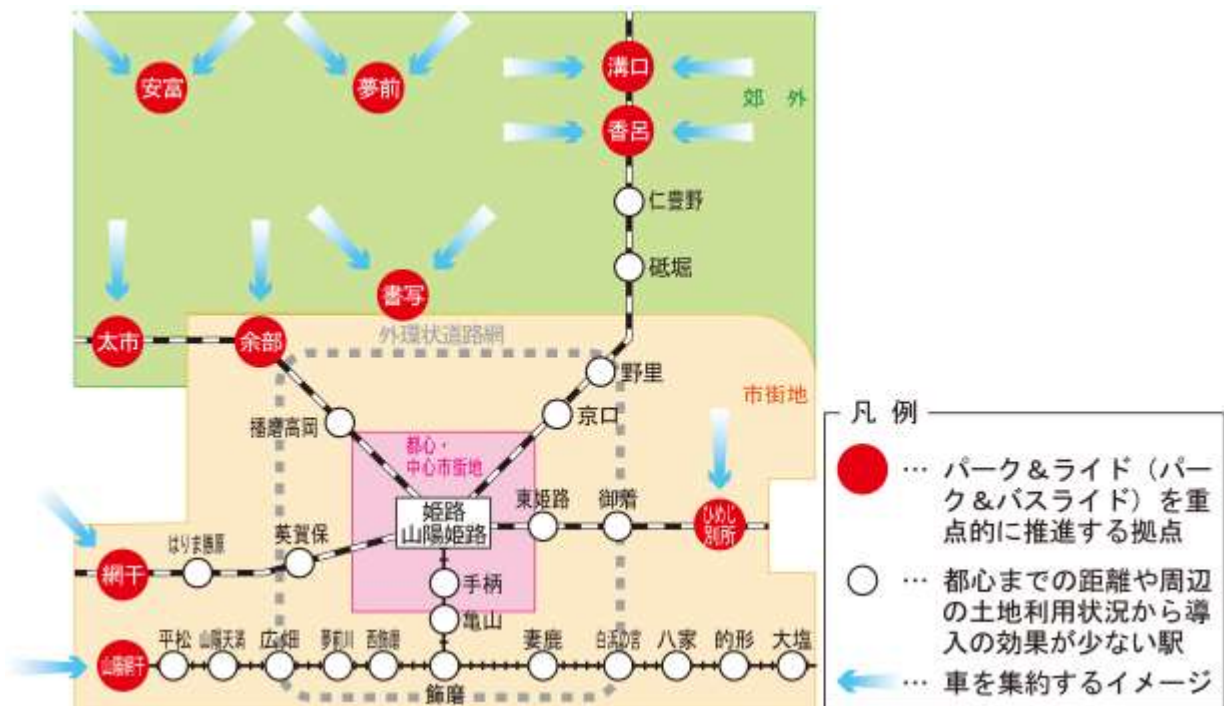
### （2）事業概要

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（69～71 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
(JR)網干	7,432	33%
溝口	1,641	23%
香呂	1,606	23%
山陽網干	2,178	15%
太市	390	14%
余部	2,041	5%

出典：姫路市統計要覧  
第5回近畿圏パーソントリップ調査結果（京阪神都市圏交通計画協議会 2010年）

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。

(※第5章より再掲)

#### (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（平成17年）3月開業のひめじ別所駅に引き続き、2008年（平成20年）3月にはりま勝原駅が開業しました。また、2008年（平成20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。

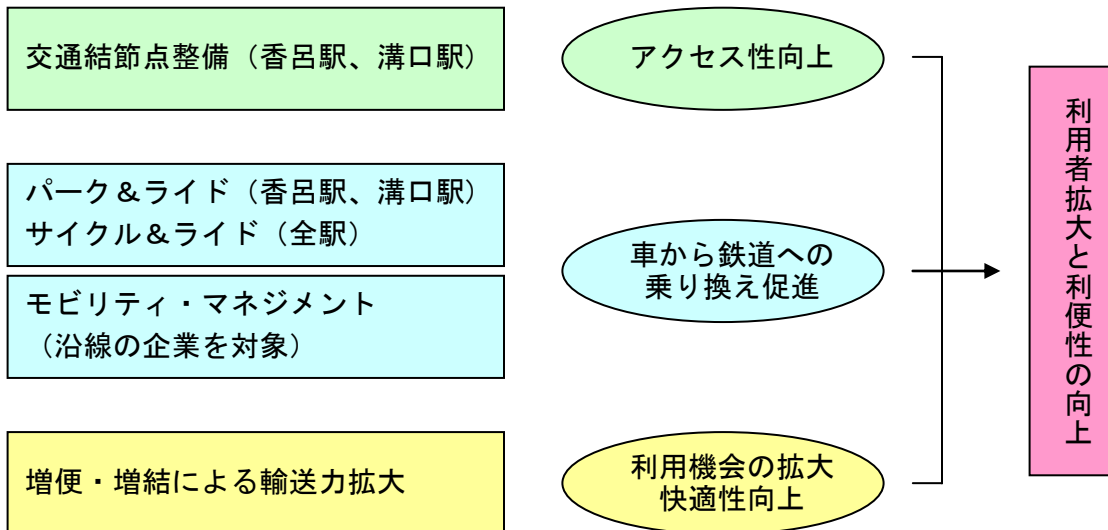
山陽電鉄では、駅間距離が短い特性を活かし、各駅への徒歩・二輪でのアクセス性向上及び新型車両の導入などによる利便性の向上により、現状のサービス水準維持をめざします。

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60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 JR姫新線

JR姫新線輸送改善事業〔2006～2009年度（平成18～21年度）〕及び増便試行〔試験的な増便運行、2010～2011年（平成22～23年）〕により、速達性と快適性、利便性が大きく向上しました。

引き続き沿線市町と連携した利用促進策を推進することで利用者数を増加させ、現状のサービス水準維持をめざします。

#### JR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）
- ・事業年度：2006～2009年度（平成18～21年度）
- ・事業主体：JR西日本（兵庫県、姫路市、たつの市、佐用町が費用を一部補助）
- ・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～上月間：75分（最速列車の所要時間）⇒65分 姫路～播磨新宮間：33分（最速列車の所要時間）⇒29分
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



#### 増便試行の概要

- ・事業区間：姫路駅～上月駅間（L=50.9km）
- ・事業期間：2010, 2011年（平成22, 23年）
- ・事業主体：JR西日本（兵庫県、姫路市、たつの市、佐用町が運行経費の一部を補助）
- ・事業内容：①姫路～播磨新宮間（1時間に1本⇒1時間に2本）、②播磨新宮～上月間（2時間に1本⇒1時間に1本）、③上月から姫路への直通列車をほぼ倍増。

## 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

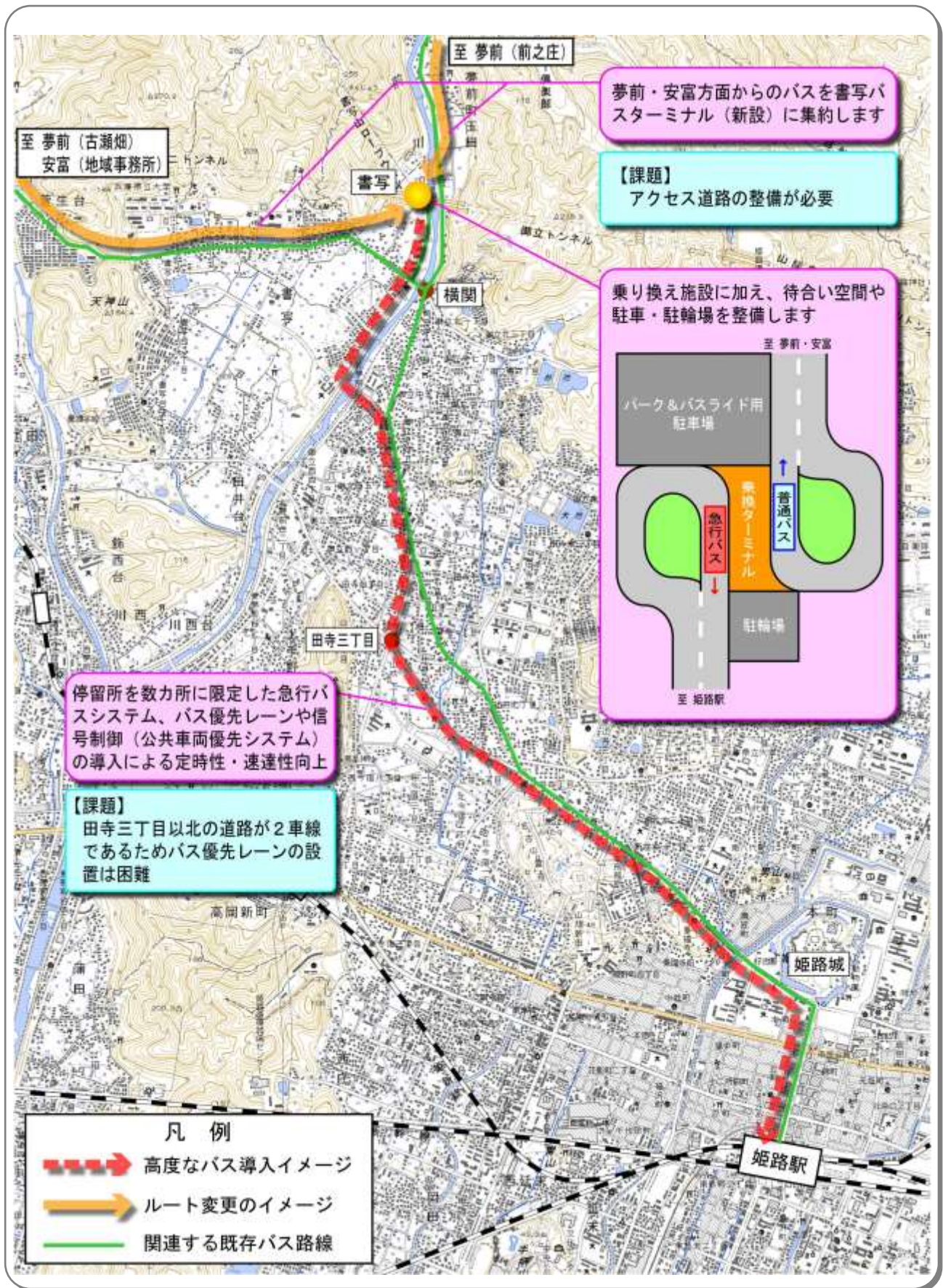
書写周辺（横関交差点付近）では複数のバス路線が合流しており、書写付近～姫路駅間は市内で最もバス利用者が多い区間の一つです。利用者数に比例して便数が多く、待ち時間が少ないなど利便性が高い一方で、ピーク時間帯では同一方面のバスが連なって運行する、いわゆるダンゴ運転となる場合もあり、運行効率に問題があります。

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

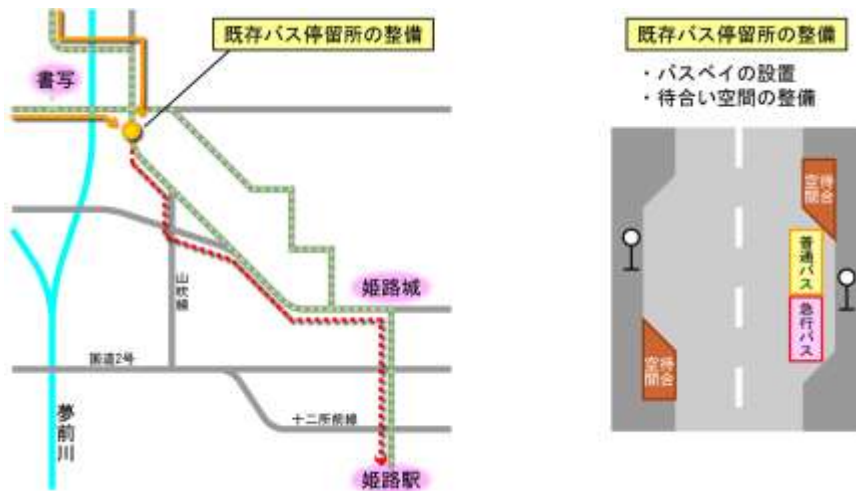
バスターミナルやアクセス道路の整備には多大な時間と費用を要するため、既存のバス路線を活用した実証運行を行い、課題や問題点の抽出、導入効果を把握した上で、本格運行をめざします。

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

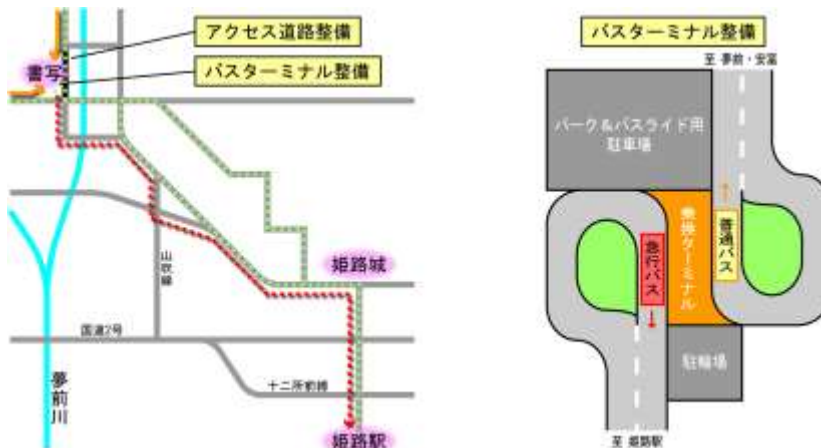


② 本格運行

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

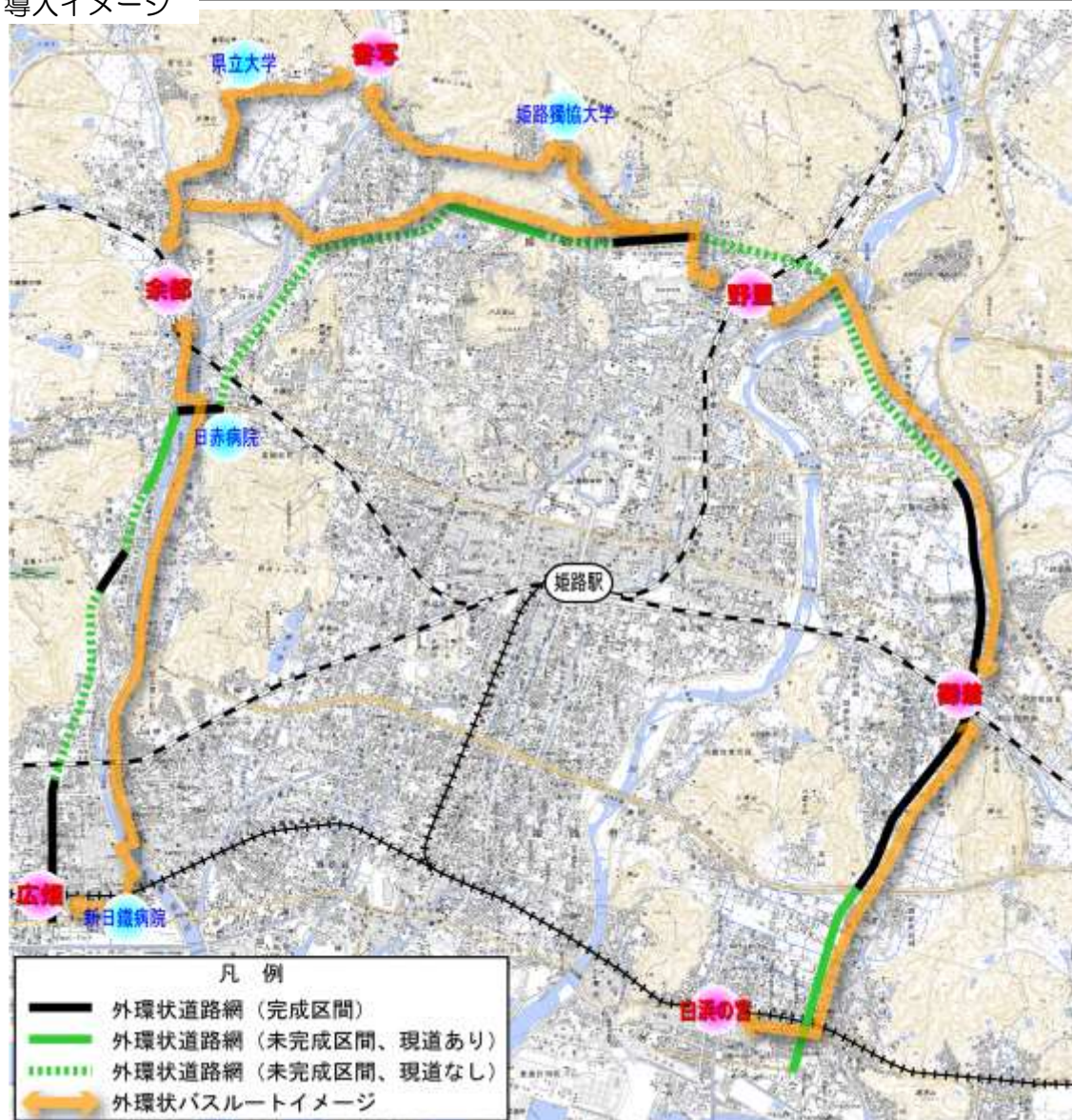
市内の交通は必ずしも都心方向に集中しておらず、市街地内では網の目のように活発な移動が発生しています。現在の一極集中型の公共交通網では、地域間を移動する場合においては姫路駅周辺を経由しなければならないなど、多様化した目的地への移動に対応が不十分であり、公共交通利用が敬遠される要因の一つと考えられます。

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



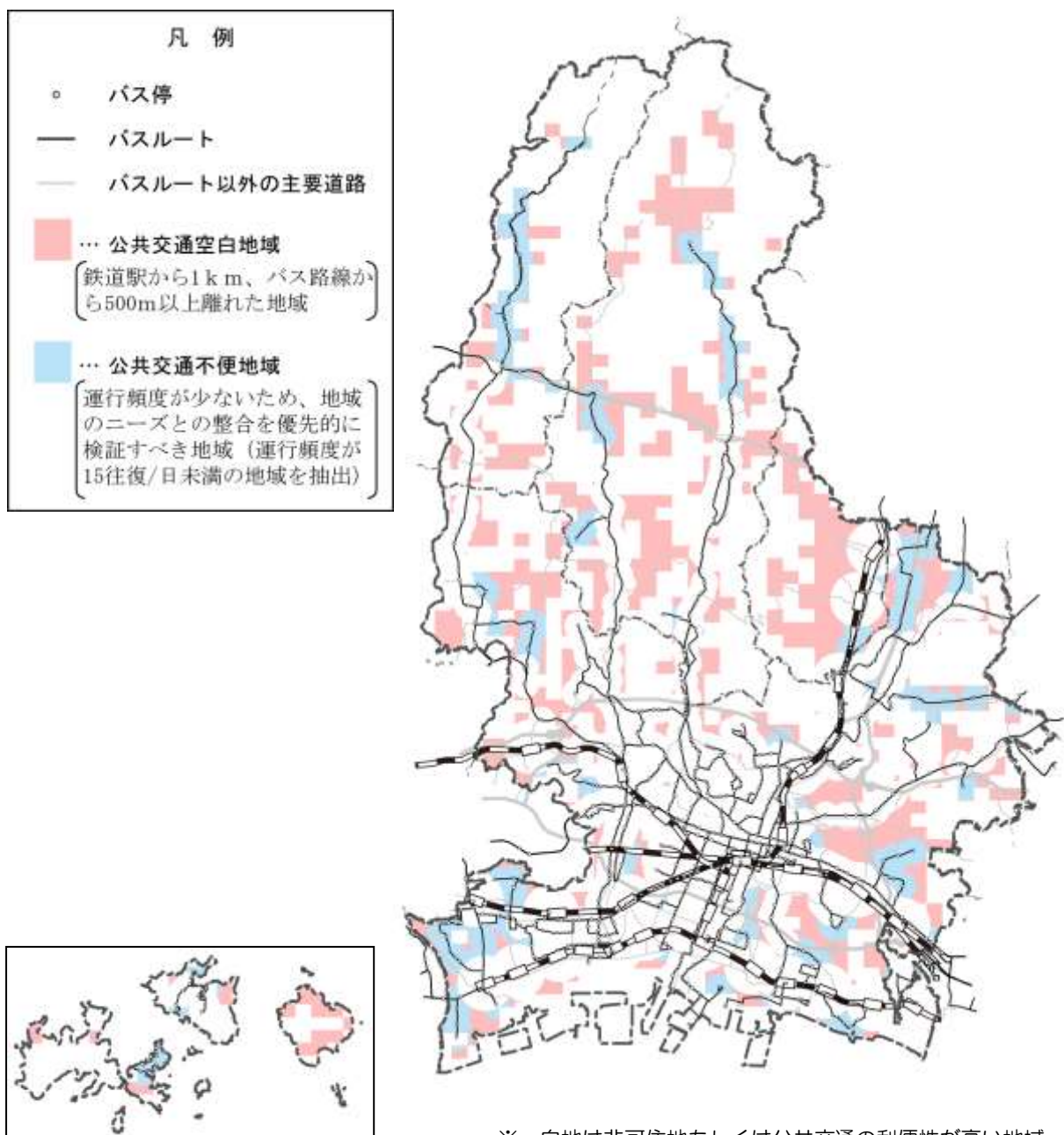
## 1-6 コミュニティバス等地域公共交通の導入

### (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・不便地域においても自動車に頼らない交通手段を確保することが重要な課題となっています。

公共交通空白・不便地域の分布状況



(2015年8月現在)

※ 白地は非可住地もしくは公共交通の利便性が高い地域  
 ※ 人口分布の出典は2010年（平成22年）国勢調査



### (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小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（公共性はあり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 導入に向けた基本方針

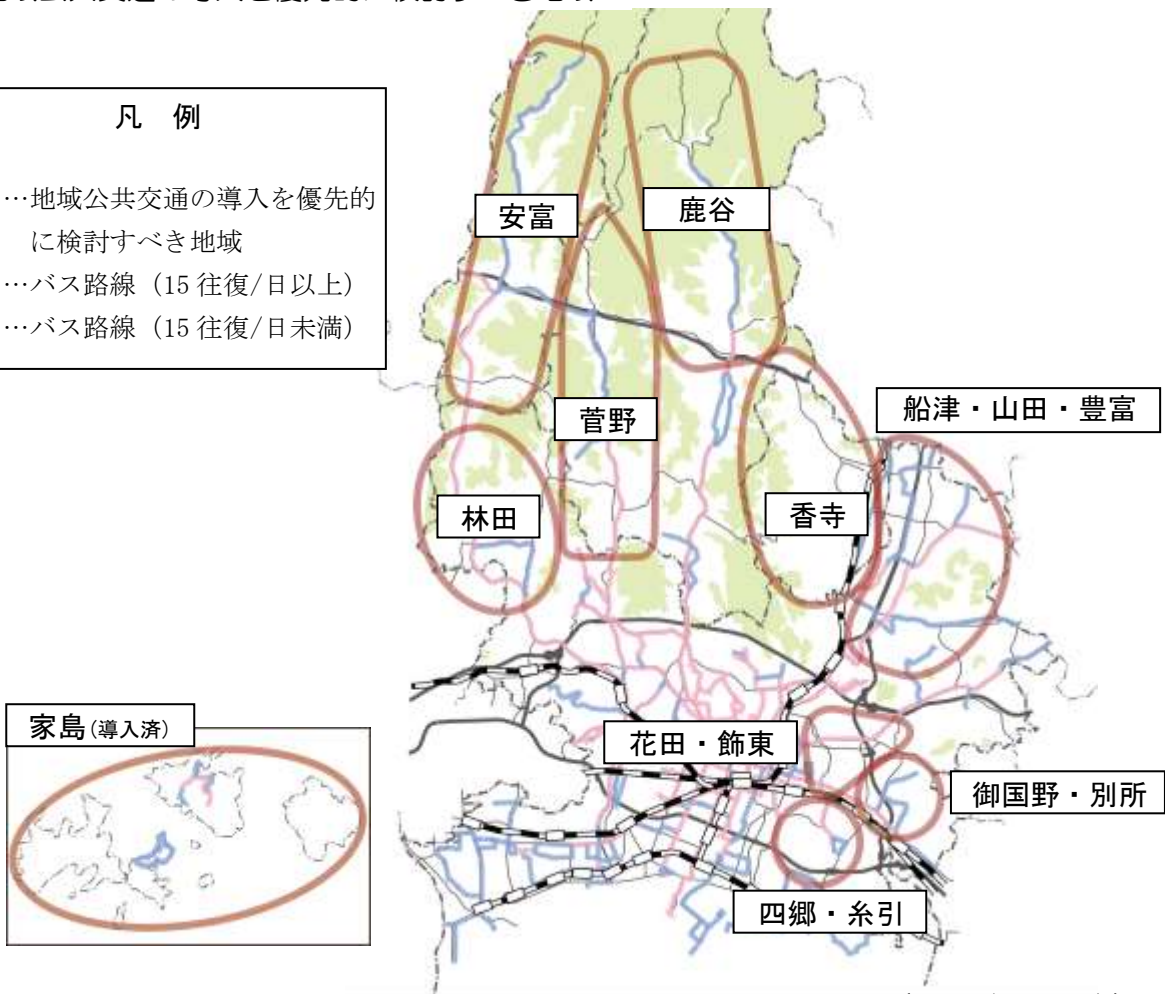
a) 一定規模の面積・人口が集積した郊外の地域を対象とします

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）



(2015年8月現在)



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	
 多い 少ない	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			
	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 NPO等 姫路市	
	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“姫路市地域公共交通会議陸運分科会”で必要事項を協議し、合意を得ることとします。

## ② コミュニティバス等地域公共交通導入ガイドライン

2010年（平成22年）4月に香寺地域及び家島地域において、定時定路線型コミュニティバスの社会実験運行を開始しました。その後、飾東地域及び坊勢地域にも着手し、これまでに合計4つの地域で各2年間の社会実験運行を実施しました。

この実験結果の検証を踏まえ、「導入の手順」や「地域住民（利用者）、交通事業者、行政それぞれの役割」を明確化するため、2015年（平成27年）10月に『コミュニティバス等地域公共交通導入ガイドライン』を作成しました。

今後はガイドラインに沿って、地域の実情に即した、持続性の高い地域公共交通の導入を進めます。

## これまでに実施した社会実験運行の概要

地域	期間	車両数	対象人口	目標値	実績値	実験後
香寺	H22.4~H24.3	2両	約20千人	130人/日	33人/日	休止
家島	H22.4~H24.3	2両	約4千人	60人/日	65人/日	本格運行
飾東	H24.3~H26.2	2両	約8千人	70人/日	8人/日	休止
坊勢	H24.10~H26.9	1両	約2.5千人	25人/日	32人/日	本格運行

## 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

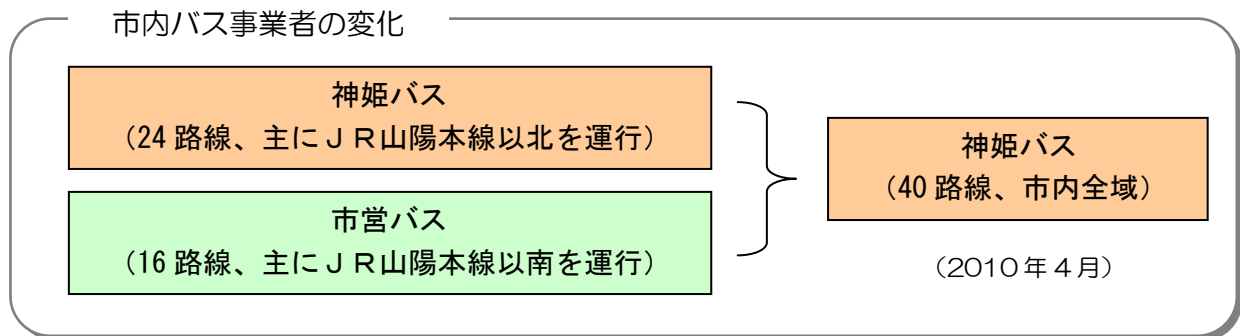


## 1-8 バス路線網の再編

### (1) 再編の必要性

#### ① 契機となる市営バス事業の民間移譲

姫路市営バスは利用者の減少による厳しい経営環境が続いたため、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ましたが、2009年度（平成21年度）末をもって市営バス事業を廃止し、民間バス事業者に営業路線を全面移譲しました。



#### ② 重複する路線の整理統合

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、整理統合を進めます。

#### 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

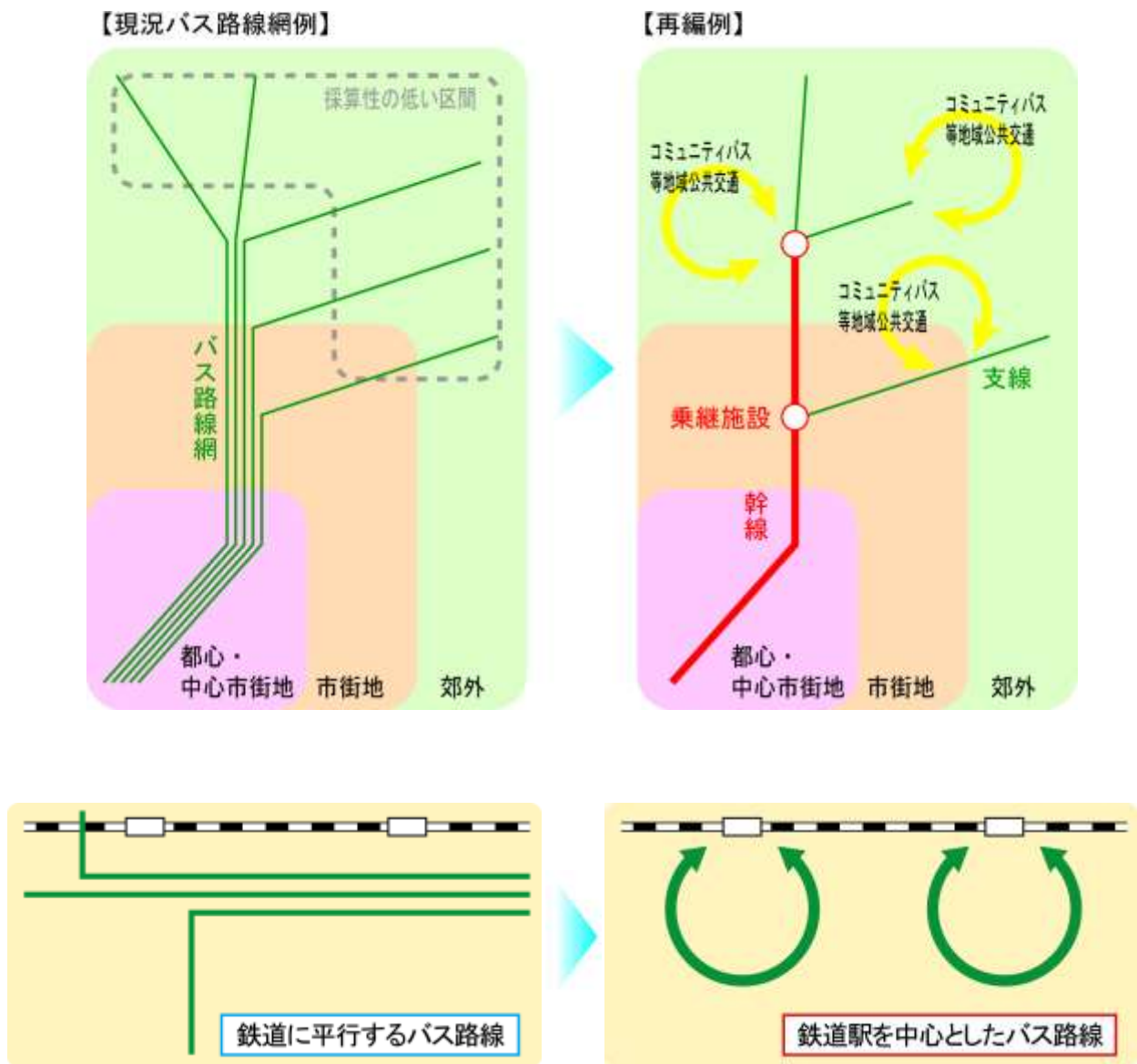
より使いやすいバス路線網の実現と路線バス事業の採算性・効率性を向上させるために、運行本数が少ないなどサービス水準が低く且つ採算性の低い路線を多様な形で再編します。

(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。

なお、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、姫路市地域公共交通会議陸運分科会を活用し、地域と交通事業者及び行政等が一体となって戦略的な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）



## 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。

### 整備事例

<整備前>



<整備後>



白国交差点付近の整備事例（2015年1月供用開始）

## 1-10 離島航路の維持

### (1) 事業目的

島しょ部である家島地域の生活や経済活動に欠かすことができない離島航路について、長期的に安定した運航を維持するため、利用者の拡大と航路事業の効率化に取り組みます。

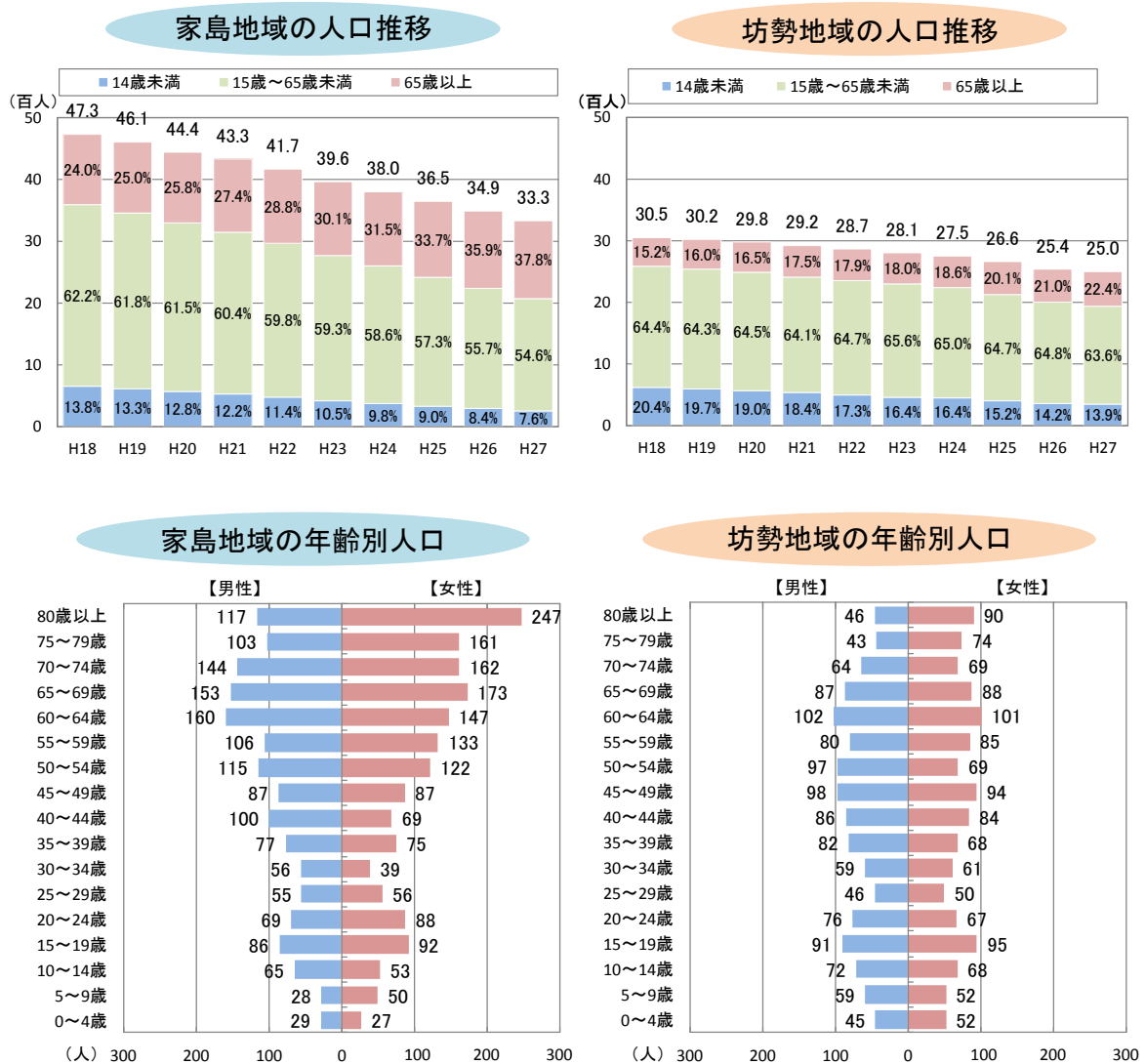
### (2) 事業概要

家島地域では人口の島外流出が続いていることから、今後の離島航路事業の経営は厳しさを増すものと思われます。

定住を促進するとともに、観光による交流人口拡大を図り、離島航路利用者数の維持・拡大に努めます。

また、経営が逼迫した離島航路については、公的な補助制度の活用も視野に入れつつ、関係者が一体となって経営の効率化に取り組み、日常生活に不可欠な離島航路の維持に努めます。

家島地域の人口推移と年齢別人口



出典：人口推移 姫路市所管データ（各年3月末現在）  
 年齢別人口 姫路市所管データ（2015年3月末現在）

### 1-1 1 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

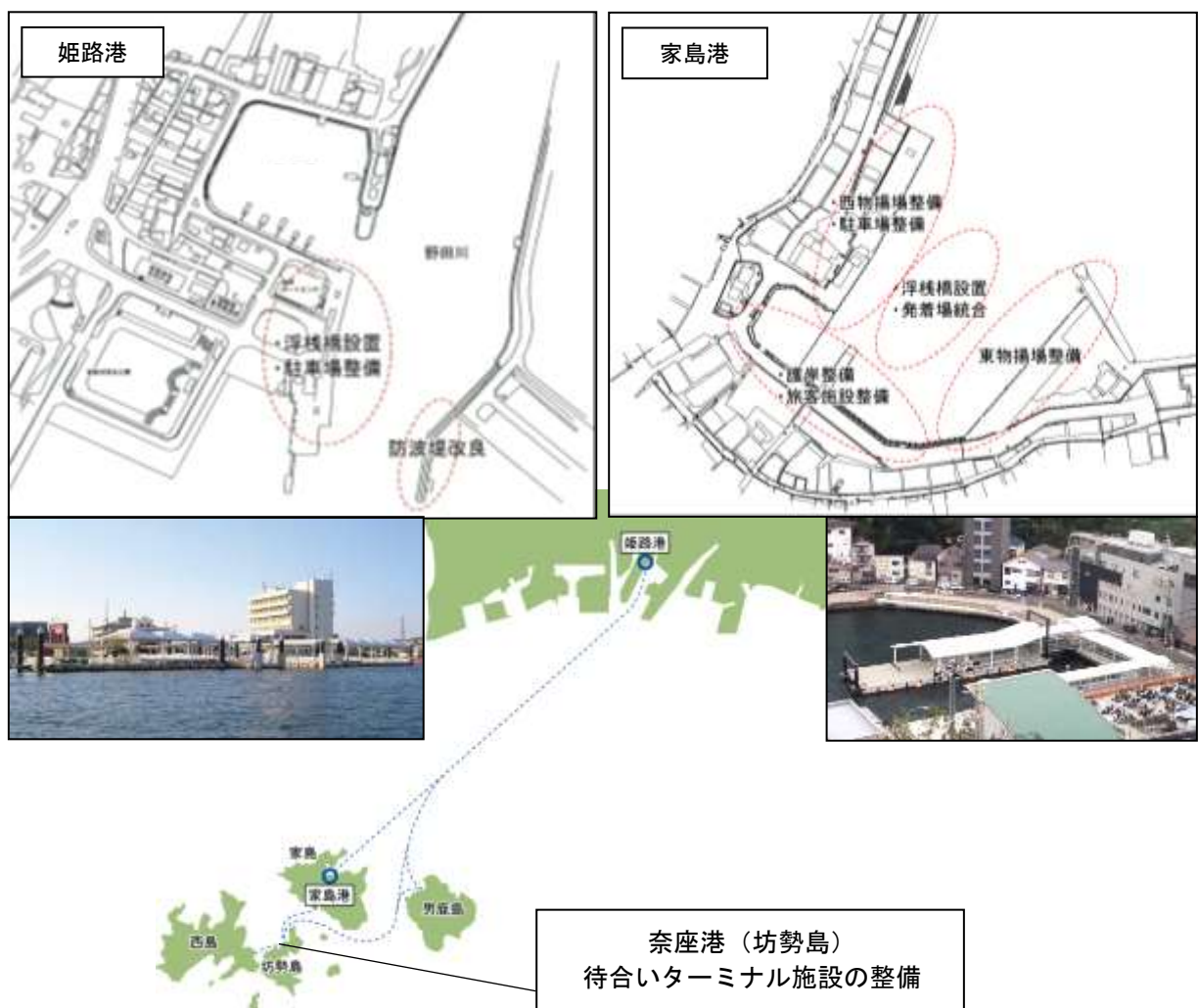
姫路港及び家島港では、複数箇所から発着している乗降場を一本化し、利便性を向上させるとともに浮桟橋を設置し、乗降時の安全性・快適性（バリアフリー化）の確保を実現しました。[共に2012年（平成24年）供用開始]

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たことにより、公共交通利用者と一般車両との安全性を確保しました。

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した。

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





## 1-1 2 道路整備

### 1-1 2-1 幹線道路の整備

#### (1) 事業目的

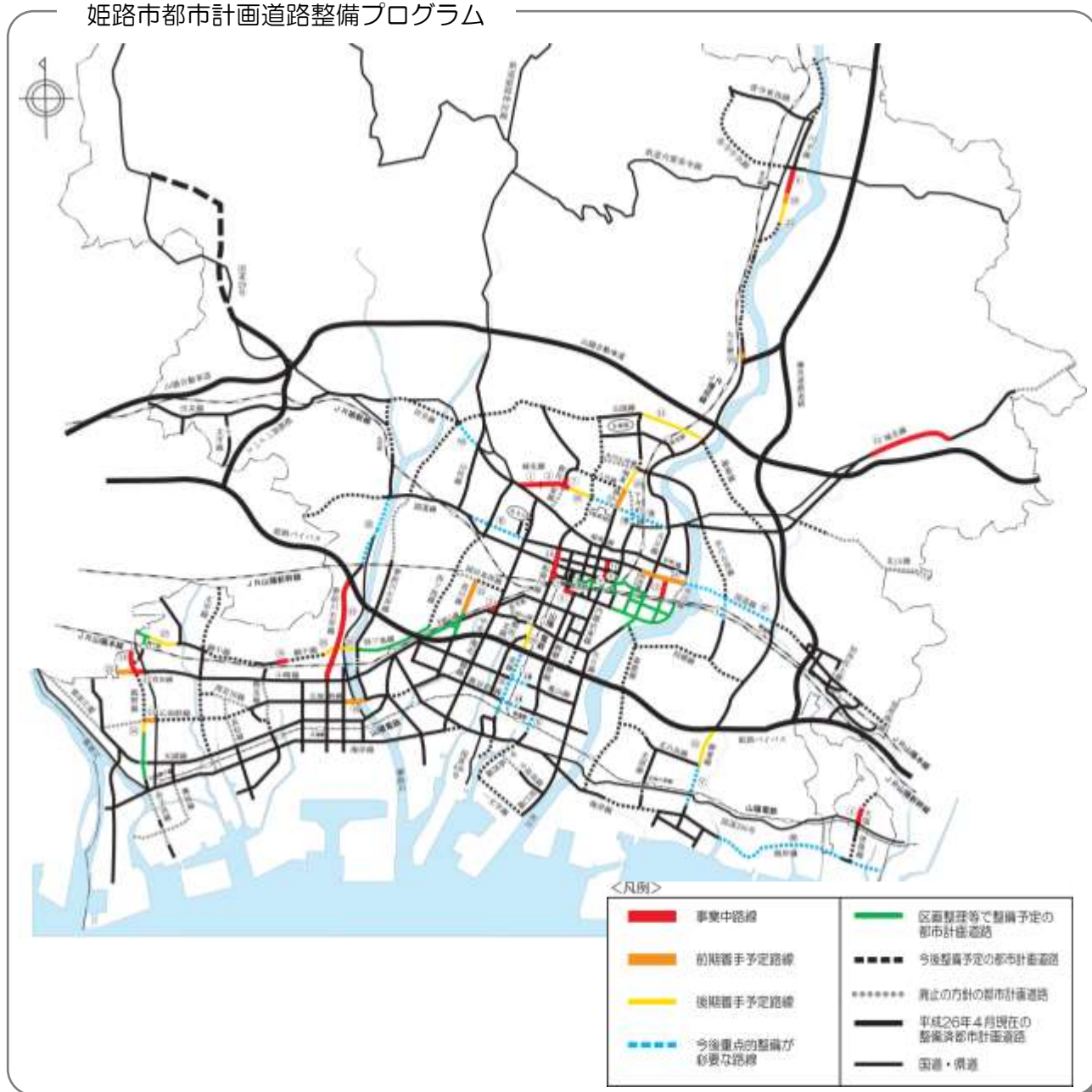
バスを含む自動車交通の円滑化と路線バスの導入空間確保、定時性・速達性の向上のため、姫路市都市計画道路整備プログラムに基づき、効率的に幹線道路の整備をすすめます。

#### (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。

2014年度（平成26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



1-1 2-2 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



1-1 2-3 自転車利用環境整備

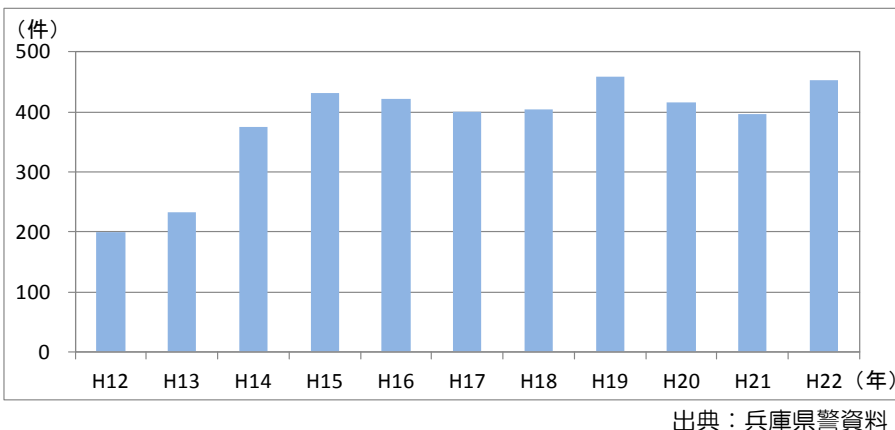
(1) 現況と課題

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利用環境の整備（姫路駅周辺）

<整備前>



<整備後>



路上駐輪施設の設置により、自転車利用環境を改善



(2) 事業目的

自転車を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〔2005年（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



出典：姫路市自転車利用環境整備基本計画（2005年3月策定）



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)
山陽電鉄 妻鹿駅	H26.6 整備済み (370台分)
JR香呂駅	H28.3 香呂駅周辺整備事業にて整備済み
JR溝口駅	溝口駅周辺整備事業(事業中)にて整備予定
山陽電鉄 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

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



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

< 駅南大路の事例 >

(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の推進）

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。

姫路駅周辺における社会実験を経て、コミュニティサイクルの本格導入をめざします。

コミュニティサイクル「姫ちやり」社会実験概要

<第二次社会実験ステーション配置>



<第二次社会実験概要>

期間	2015年10月～2016年3月
概要	ステーション10箇所、自転車100台
料金	100円/日(60分以上の利用については、100円/60分の追加料金)
管理	機械式無人ステーション

<第一次社会実験概要>

期間	2014年10月～11月(61日間)
概要	ステーション7箇所、自転車60台
料金	100円/日
管理	有人対面式貸出、自転車平置き
結果	利用回数6,168回(106回/日) 回転率1.76回/日

<第一次社会実験風景>



<第二次社会実験風景>



## 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

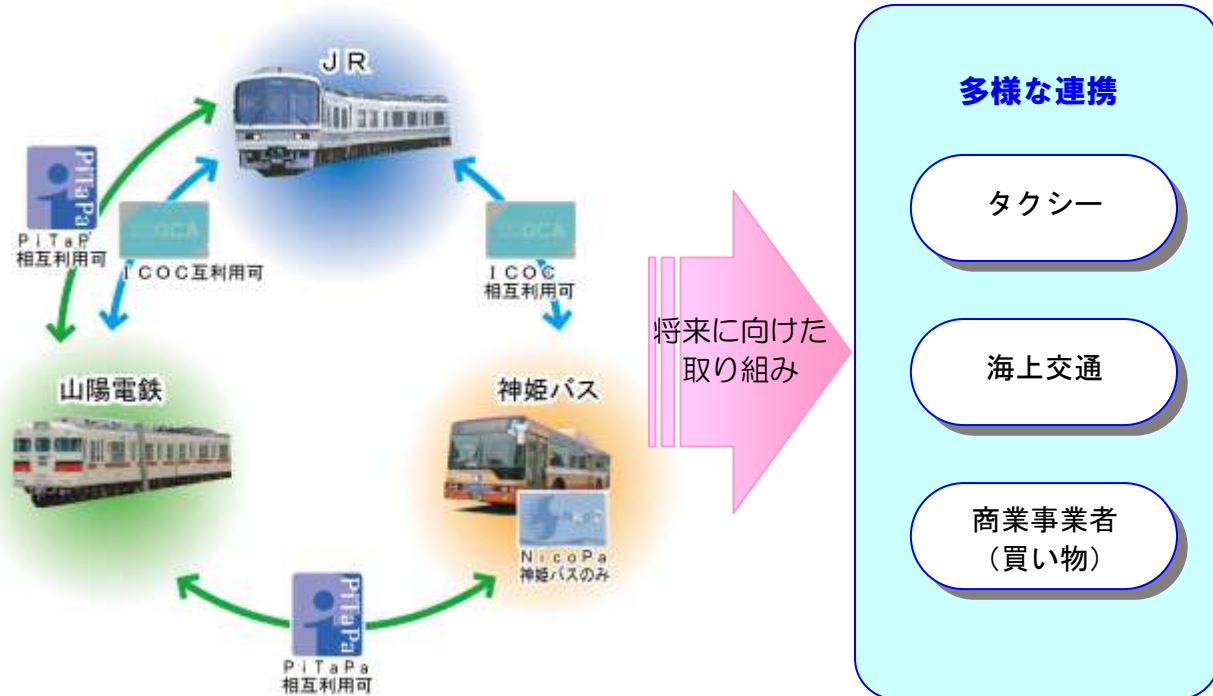
##### ① ICカード乗車券システムの拡充

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。

姫路市においては、2016年（平成28年）3月にJR播但線・姫新線の各駅がICカード乗車券に対応したことにより、市内全ての鉄道駅及び路線バスでICカード乗車券が利用できる環境が整いました。

今後は、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



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）、2乗車目の運賃から自動的に80円割引（小児・障がい者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（小児・障がい者は10円）となります。

- ※ 1乗車目が定期券乗車でも2乗車目がプリペイド券利用であれば、割引運用となります。
- ※ 2乗車目から3乗車目の乗り継ぎは割引となりません。
- ※ コミュニティバス等一部の路線は適用となりません。



## 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



#### 乗降者数が多い停留所

順位	停留所名	上屋の有無
1	姫路駅北口	有
2	大手前通り	有
3	姫路駅南口	有
4	日赤病院前	有
5	県立大工学部	有
6	姫路獨協大学	有
7	東洋大学姫路高校	有
8	県立大環境人間学部	無
9	姫路市役所前	有
10	四軒屋	無
11	東雲町	有
12	白国南口	有
13	下手野東口	有
14	西坂	無
15	姫路港	有
16	慶雲寺前	無
17	今宿	有
18	神子岡前	有
19	石ヶ坪	無
20	平野南口	有

出典：乗降者数は神姫バスより提供（2012年度実績）、上屋の有無は姫路市調査

## 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

2011年（平成23年）3月に策定した「姫路市バリアフリー基本構想」では、従来の重点整備地区である「JR姫路駅・山陽姫路駅周辺」「JR英賀保駅周辺」「JR網干駅周辺」に「山陽電鉄白浜の宮駅周辺」が追加されました。重点整備地区については、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>

JR姫路	高架駅化に伴いEVの設置等
山陽姫路	案内標示、トイレなどの改善等
英賀保	EVの設置、多機能トイレ等
網干	EVの設置、多機能トイレ等
白浜の宮	EVの設置、多機能トイレ等

#### <重点整備地区以外の取り組み>

御着	EVの設置、多機能トイレ等（2006, 2007年）
野里	EVの設置、多機能トイレ等（2012, 2013年）
山陽網干	スロープ勾配改善、多機能トイレ等（2015年）

#### ② 鉄道車両

JR姫新線輸送改善事業の一環として、2009年（平成21年）、バリアフリー対応の新型車両19両が導入されました。

#### JR姫新線に導入された新型車両

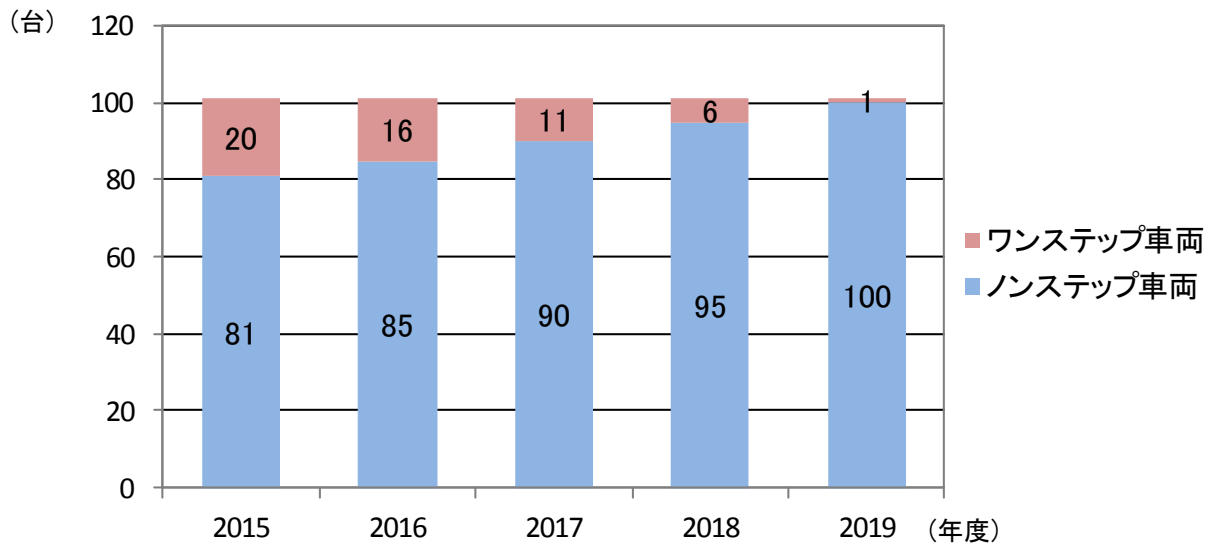


- ・2009年より19両導入
- ・車いす用のスペース確保
- ・身障者対応トイレ

③ バス車両

現在、市内を運行するバス車両のうち約80%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	●		●		●		●		●		●		●	

(2016年2月現在)

2時間50分

3時間15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、山陽電鉄、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。

#### 路線バスの情報案内



JR姫路駅中央コンコース内に設置した路線バスの情報案内設置事例

## 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。

2015年（平成27年）3月に導入したバスロケーションシステム及び案内表示器を活用し、情報案内の改善に取り組みます。

#### 案内表示器の設置事例



姫路駅北バスターミナル



市役所バス停留所

#### バスロケーションシステムと連動した情報提供



### 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）より市職員を対象として開始したノーマイカーデーを継続していきます。

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（101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。

##### 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）>



<実績と CO<sub>2</sub> 削減効果>

取組状況	H20.5	H20.12	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度
延べ職員数(人)	4,318	4,318	52,463	52,396	52,936	52,866	52,864
延べ自家用車等通勤者数(人)	2,664	2,711	30,518	26,470	28,365	28,400	28,774
延べ取組人数(人)	978	869	7,715	5,565	5,955	4,906	4,582
取組率(%)	36.7%	32.1%	25.3%	21.0%	21.0%	17.3%	15.9%
抑制された走行距離(km)	18,392	16,387	143,204	100,102	95,652	97,255	89,307
抑制されたガソリン量(ℓ)	1,896	1,689	14,763	10,320	9,861	10,026	9,207
CO <sub>2</sub> 削減量(kg-CO <sub>2</sub> )	4,399	3,919	34,251	23,942	22,878	23,261	21,360

### 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>



##### <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

※ 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。



### 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1～5日の交通機関について、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	月 3 日程度	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
② バス	月 1 日程度	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
③ クルマ(運転)	月 1 日程度	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
④ クルマ(乗車)	月 1 日程度	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
⑤ バイク	月 1 日程度	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
⑥ 自転車	月 1 日程度	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
⑦ 徒歩	月 1 日程度	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

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控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 クルマを少しでも利用して通勤されている方にお尋ねします  
(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？

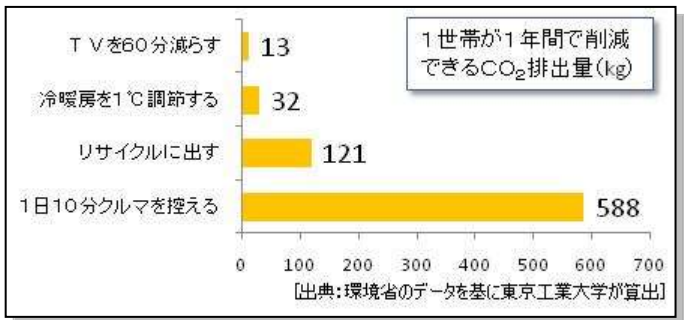
絶対に無理  無理ではないが、難しい  できる

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。

**実施事例****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、本市においてもJR姫新線沿線などを中心に進みつつあります。

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。

#### JR姫新線の取り組み事例

<音楽列車の様子>



<年間を通じたイベント>

5月	上月城ハイキング
8月	姫新線MM講座
10月	栗ひろいハイキング
12月	車両基地見学会
1月	音楽列車
2月	屏風岩ハイキング

## 第9章 事業プログラム

### 1 計画の推進方策

計画期間は第1章で示したとおり「2009～2020年度（平成21～32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。



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				
				2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021～		
公共交通の 利便性向上	交通結節点  骨格公共交通ネットワーク	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	〓整備											
			姫路駅南駅前広場の整備	交通事業者、市	新規						〓基本設計	〓実施設計	〓整備					
			都心環状道路網の整備	県、市	継続	〓内環状道路網、内々環状道路網										〓内々環状道路網整備完了		
	新駅整備	都心循環バス	地域、バス事業者、市	新規									〓検討		〓社会実験運行			
		御着駅-姫路駅間(東姫路駅)	JR、市	新規					〓駅施設整備	開業	〓アクセス道路整備							
		姫路駅-英賀保駅間	JR、市	新規							〓準備検討							
		交通結節点整備(※次頁参照)	鉄道事業者、市	継続														
	その他の 交通結節点	パーク&ライド (パーク&バスライド)	交通事業者、市	新規	〓検討	〓社会実験	〓検討			〓P&R推進協議会								
		JR播但線輸送力改善	JR、県、沿線市町	継続	〓利用促進											〓輸送力強化		
	鉄道	JR姫新線輸送力改善	JR、県、沿線市町	継続	〓輸送改善	〓増便等社会実験	〓利用促進											
		高度なバスシステムの導入	バス事業者、市	新規					〓検討					〓社会実験運行		〓本格運行		
	バス	外環状バスの導入	バス事業者、市	新規									〓検討			〓社会実験		
		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	〓社会実験運行	〓本格運行											
		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					〓検討					〓社会実験				
		バス路線網の再編	バス事業者、市	新規		〓準備検討	〓効率化及び再編計画の立案					〓再編実施						
		サイクル&バスライド	バス事業者、県、市	新規				〓準備	〓整備	〓運用開始	〓箇所拡大							
		離島航路の維持	旅客船事業者、国、県、市	新規														
	海上交通	旅客船ターミナル整備	県、市	継続	〓姫路港、真浦港					〓奈座港								
		幹線道路の整備	県、市	継続														
道路	バスペイの設置	国、県、市	継続															
	自転車利用環境整備	国、県、市	継続															
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						〓播但・姫新線IC対応	〓利活用							
		待合い空間環境改善	バス事業者、市	新規							〓準備検討	〓整備						
	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	旅客船事業者、国、市	新規							〓準備検討	〓定期券の共通化						
	情報案内	総合情報案内	交通事業者、市	新規				〓準備	〓整備	〓供用開始、利活用								
		バス停情報案内改善	バス事業者、市	新規				〓準備	〓整備	〓供用開始、利活用								
参画 推進 協働	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														
		沿線地域の活性化	地域、市	継続														

<凡例> 破線：検討後に条件が整えば実施

< 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 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	■		
駅前広場の整備	■	■	
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	■	■	
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	■	■	
東側改札口の新設		■	
駅舎の近代化			■
山陽電鉄本線 大塩駅			
バリアフリー化		■	■
駅舎の近代化（駅構造の改良）		■	■
駅前広場整備			■
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 山陽本線 網干駅			
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）		■	■
J R 姫新線 余部駅			
西側改札口の改良		■	■
西側駐輪場の再整備		■	■
余部駅前交差点の改良			■
駅舎の近代化			■
山陽電鉄本線 飾磨駅			
駅を中心としたまちづくりの検討		■	■
駅周辺整備事業			■
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			■
山陽電鉄本線 広畑駅			
駅前広場整備			■
駅舎の近代化			■

※期間内で検討若しくは事業に着手することを表しています

# 第10章 計画の実現に向けて

## 1 計画の実現に向けた課題

今後、計画の実現に向けては、以下のような取り組みが求められます。

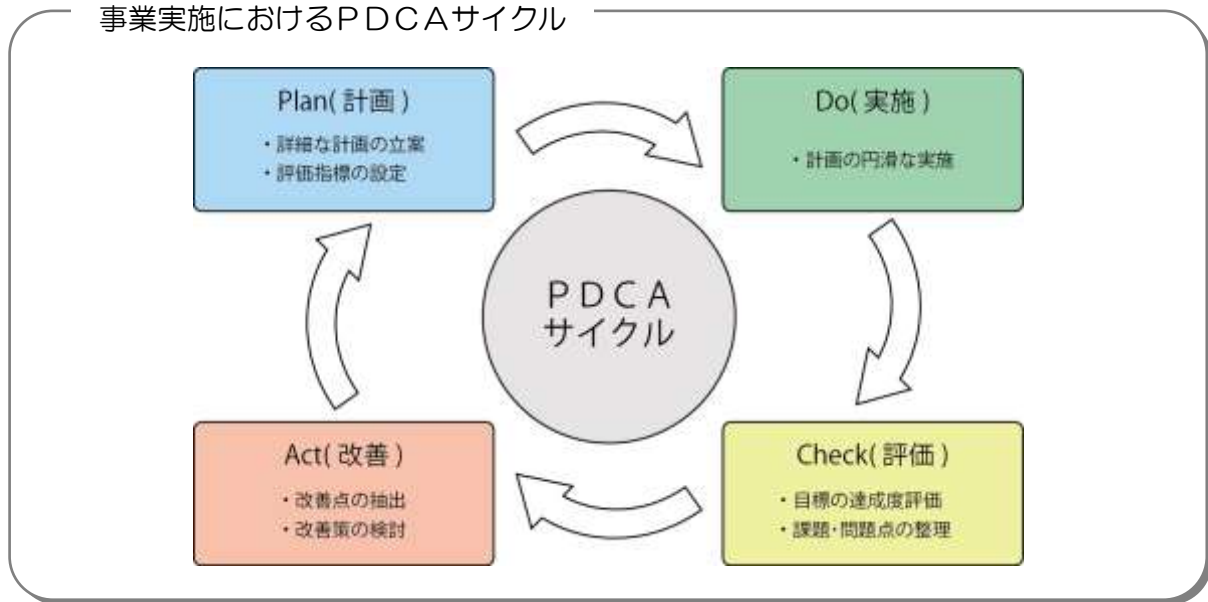
### 住民参画の推進

本計画の効率的・効果的活用には、利用者、交通事業者、行政の3者が協働して地域の交通課題や将来のまちづくりのイメージを共有しながら連携し、各々の役割を担っていくことが重要となります。特に利用者一人一人が自分の移動手段を見直すとともに、公共交通の育成への積極的な参画が求められます。

### 計画の見直し

公共交通を取り巻く社会潮流や地域情勢は常に変化しており、これらの変化に適切に対応していくことが求められます。今後は、「計画(Plan)」、「実施(Do)」、「評価(Check)」、「改善(Act)」のPDCAサイクルによって、地域の実情に即した実効性の高い計画に継続的に改善していく必要があります。

事業実施におけるPDCAサイクル



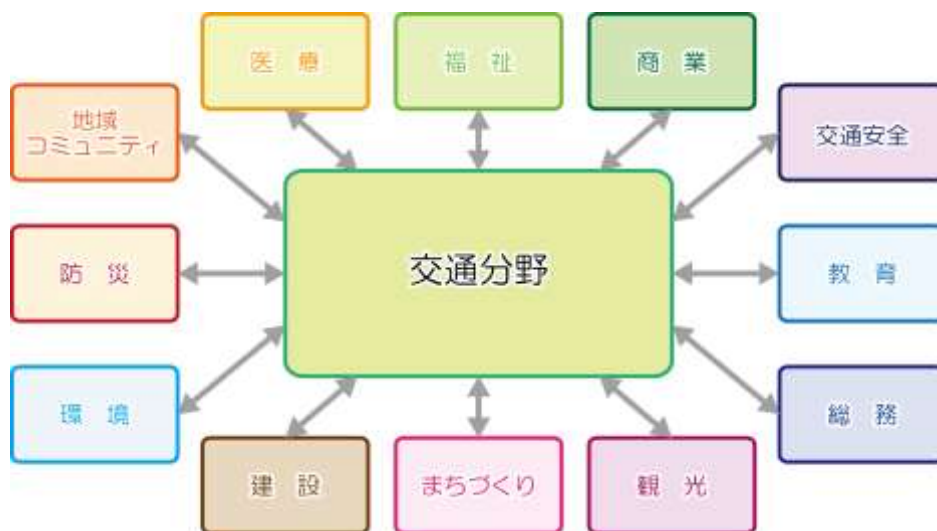
## 財源の確保

公共交通施策を着実に推進するためには、安定した財源を確保することが重要となります。

公共交通は、地域住民の社会活動や経済活動を支えるサービスであり、交通分野以外にも医療や福祉、環境などの様々な分野と関連しています。今後は、この関連する他分野も含めた公共交通の持つ社会的価値を認識した上で、地域を支えるために必要な公共交通に対して投資することが社会全体の支出を抑制するという考え方を共有していくことが必要です。

公共交通事業を維持・発展させるためには、交通事業者自らが輸送効率を高めるよう求めるとともに、公共交通の持つ社会的価値を踏まえて、多様な財源確保に努めます。

## 公共交通と関連する分野





## 2 公共交通を支える3者への期待

市内の交通は、大きく自動車交通、公共交通がその役割を担っています。今後の高齢社会、環境問題、財源の縮小などからすれば、自動車だけに頼らない、自動車と公共交通が調和した交通体系、既存の道路・鉄道など交通基盤の効率的な活用が求められます。特に公共交通は、交通事業としての側面から、利用者数と交通サービスが密接に関連しており、地域において必要な公共交通について、利用者としての住民、運営主体としての交通事業者、総合的な交通計画策定主体としての行政の3者が共通の目標を持つとともに、それぞれが自らの役割を認識することが重要です。

地域にふさわしい公共交通を実現する上で、3者の役割として次を期待します。

### ■ 住民

公共交通は、地域が自ら育て、確保することが求められます。公共交通は、利用ニーズに対応して運営されることから、利用者数が多くなればサービスが向上し、少なくなればサービスが低下、もしくはサービスそのものが維持できなくなります。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を期待します。

### ■ 交通事業者

公共交通は、交通事業として採算性を確保することが求められますが、同時に高い公共性から地域社会の社会基盤、ライフラインとしての認識が求められます。従って収支面だけでなく、住民の便益最大化に向けて、運営の工夫、運営計画の情報開示、新たな事業展開の提案、住民や行政との公共交通サービス確保の協議など、公共的な役割を担う企業にふさわしい理念のもと、よりオープンな交通事業運営を期待します。

### ■ 行政

市内の交通は、徒歩・二輪、自動車、鉄道、バス、船舶など、多様な手段で確保されています。これらの総合交通計画、交通戦略を効率的、効果的にバランスよく立案するとともに、その実現に向けた調整、協議などコーディネート機能が求められます。特に公共交通については、これまで以上にその必要性を認識した上で、住民、交通事業者、行政の3者協議の場を提供し、地域にふさわしい交通運営を客観的に評価するとともに、都市の装置として適切な補助、助成を行うなど、交通政策としての位置づけを高めた主体的な取り組みを期待します。

### 3 計画の達成状況の評価

社会潮流や地域情勢の変化に伴って、公共交通に対する市民のニーズも変化すると考えられるため、事業の実施においては「Plan（計画）」「Do（実施）」「Check（評価）」「Act（改善）」によるPDCAサイクルを導入することで、地域の実情に即した実効性の高い計画に改善していきます。

具体的には、各事業について詳細な計画を立案（Plan）するとともに評価指標を設定し、これに基づいて事業を実施（Do）します。また、年1回程度の頻度で姫路市地域公共交通会議（法定協議会）を開催し、各事業における目標の達成度を評価（Check）します。

また、計画期間の後期終了時には、社会潮流の変化や新たに生じた課題・問題点について整理を行うとともに改善点の抽出・改善策の検討（Act）を行い、計画全体についても評価・見直しを行います。

#### 計画の達成状況の評価

計画期間 年 度	後期					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
協議会の開催	●	●	●	●	●	●
事業の進捗確認	●	●	●	●	●	●
数値目標の達成状況確認	●	●	●	●	●	●
社会潮流の変化や 新たな課題・問題点の整理・改善	●		●			●
計画全体の評価・見直し	●					●

なお、評価指標については原則として以下のとおりとしますが、より適切な指標や目標値について協議会にて継続的に検討を行います。

#### 評価指標

項目	評価指標	目標
鉄道	J R、山陽電鉄別の市内日平均乗車人員	前年度より増加
バス	市内日平均乗車人員	現状維持
海上交通	家島港日平均乗降者数	現状維持

---

## 附録 資料集

---

- 
- ・ 公共交通を中心とした姫路市総合交通計画  
策定経緯及び委員名簿…………… 111
  - ・ 重点的に整備をすすめる鉄道駅に係る整備方針…………… 122
  - ・ 代表的な公共交通空白・不便地域…………… 132
  - ・ 用語集…………… 143
-

# 公共交通を中心とした姫路市総合交通計画 策定経緯及び委員名簿

---

改訂二版 策定経緯	112
姫路市地域公共交通会議 委員名簿	113
改訂版 策定経緯	115
改訂懇話会 委員名簿	116
初版 策定経緯	118
初版検討懇話会・幹事会 委員名簿	119

---





公共交通を中心とした姫路市総合交通計画 改訂二版 策定経緯

	開催日時	開催場所	議 事
第14回 姫路市地域 公共交通会議	平成27年8月3日(月) 15:00~16:45	イーグレひめじ セミナー室A	・会長の選出 ・計画の見直しについて
第15回 姫路市地域 公共交通会議	平成27年10月30日(金) 15:00~16:00	姫路市役所北別館 403 会議室	・各種計画との関係について ・改訂二版素案について
パブリック・コメントの募集 [平成27年12月21日(月)~平成28年1月20日(水)]			
第16回 姫路市地域 公共交通会議	平成28年2月25日(木) 14:00~14:30	姫路市役所北別館 403 会議室	・パブリック・コメントの結果について ・改訂二版案について

## 姫路市地域公共交通会議 委員名簿

### 【地域公共交通会議委員名簿】

区分	氏 名	職名・機関等	備 考
学識経験者	正司 健一	国立大学法人 神戸大学大学院 教授	地域公共交通会議会長
各種団体代表	谷口 幸三	姫路商工会議所 理事・事務局長	
	大野 幸一	姫路市連合自治会会長	
	岩田 稔恵	姫路市連合婦人会会長	
	奥西 良行	姫路市老人クラブ連合会会長	
市議会	井川 一善	姫路市議会 建設委員会委員長	
交通事業者	平野 剛	西日本旅客鉄道株式会社近畿統括本部 企画課（経営企画）担当課長	
	渡邊 圭史	山陽電気鉄道株式会社鉄道事業本部 安全推進・企画部参事	
	中野 浩二	神姫バス株式会社 取締役 バス事業部長	
	河内 泰敏	社団法人兵庫県タクシー協会 姫路支部 支部長	

【地域公共交通会議委員名簿】

区分	氏名	職名・機関等	備考
関係行政機関	松村 知樹	国土交通省近畿地方整備局 建政部都市整備課長	
	八木 一也	国土交通省近畿地方整備局 姫路河川国道事務所副所長	
	北川 健司	国土交通省近畿運輸局 交通政策部交通企画課長	
	内山 雅史	国土交通省神戸運輸監理部 総務企画部企画課長	
	上畑 光生	国土交通省神戸運輸監理部 総務企画部企画調整官	
	登日 幸治	兵庫県県土整備部県土企画局 交通政策課長	
	濱 浩二	兵庫県中播磨県民センター 姫路土木事務所所長	
	小田 博文	兵庫県姫路警察署 交通第一課長	平成27年8月3日 高木 雅裕
	櫻井 雅光	兵庫県飾磨警察署 交通課長	平成27年8月3日 松本 幹雄
	尾池 伸二	兵庫県網干警察署 交通課長	平成27年8月3日 高木 一暢
	後藤 竜一	姫路市 建設局長	
川淵 良郎	姫路市 都市局長		

**公共交通を中心とした姫路市総合交通計画 改訂版 策定経緯**

	開催日時	開催場所	議 事
第1回懇話会	平成24年10月31日(水) 13:30～15:00	姫路市役所北別館 403 会議室	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 会長及び副会長の選出</li> <li>・ 計画策定の経緯と策定後の取り組み報告</li> <li>・ 新たな交通課題について</li> <li>・ 改訂素案について</li> </ul>
パブリック・コメントの募集 [平成24年12月17日(月)～平成25年1月21日(月)]			
第2回懇話会	平成25年2月20日(水) 13:30～14:30	姫路市役所北別館 403 会議室	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ パブリックコメントの結果について</li> <li>・ 改訂案について</li> </ul>
懇話会より姫路市長へ提言書を提出 [平成25年3月19日(火)]			



## 公共交通を中心とした姫路市総合交通計画改訂懇話会 委員名簿

### 【懇話会委員名簿】

区分	氏 名	職名・機関等	備 考
学 識 経 験 者	村橋 正武	大阪工業大学工学部教授 立命館大学客員教授	懇話会会長
各 種 団 体 代 表	谷口 幸三	姫路商工会議所 理事・事務局長	
	岩成 孝	姫路市連合自治会会長	
	有馬 妙子	姫路市連合婦人会会長	
	奥西 良行	姫路市生涯クラブ連合会会長	
市 議 会	伊賀 肇一	姫路市議会 建設委員会委員長	
交 通 事 業 者	奥田 英雄	西日本旅客鉄道株式会社近畿統括本部 企画課 (経営企画) 担当課長	
	若松 哲郎	山陽電気鉄道株式会社鉄道事業本部 安全推進・企画部参事	
	野田 年洋	神姫バス株式会社バス事業部 計画課長	
	則政 邦弘	社団法人兵庫県タクシー協会 姫路支部 支部長	

【懇話会委員名簿】

区分	氏名	職名・機関等	備考
関係行政機関	吉澤勇一郎	国土交通省近畿地方整備局 建政部都市整備課長	
	一井 博文	国土交通省近畿地方整備局 姫路河川国道事務所副所長	
	加納陽之助	国土交通省近畿運輸局 企画観光部交通企画課長	
	松浦 繁樹	国土交通省神戸運輸監理部 総務企画部企画課長	
	新屋敷昭一	国土交通省神戸運輸監理部 兵庫陸運部首席運輸企画専門官	
	登日 幸治	兵庫県県土整備部県土企画局 交通政策課副課長兼計画係長	
	大山 和弘	兵庫県中播磨県民局 姫路土木事務所企画調整担当主幹	
	藤原 達也	兵庫県姫路警察署 交通第一課長	
	堀田 実	兵庫県飾磨警察署 交通課長	
	細川 重敏	兵庫県網干警察署 交通課長	
及川 理	姫路市 技術審議監兼都市局長	懇話会副会長	

公共交通を中心とした姫路市総合交通計画 初版 策定経緯

	開催日時	開催場所	議 事
第1回懇話会 第1回幹事会	平成19年3月26日(月) 15:00～17:00	姫路キャッスルホテル 2階 松竹の間	・会長及び副会長の選出 ・懇話会設置の趣旨及び役割 ・姫路市の交通の現況と課題 ほか
第2回幹事会	平成19年7月3日(火) 15:00～17:00	姫路市自治福祉会館 7階 研修室	・スケジュールの変更 ・計画の基本構成と課題の検討
第3回幹事会	平成19年8月29日(水) 14:00～16:00	姫路市役所 10階 第5会議室	・計画骨子(案)の検討 ・将来めざすべき人の動き方 ・地域特性に応じた交通施策の検討
第4回幹事会	平成19年10月17日(水) 10:00～12:00	姫路市役所 10階 第5会議室	・計画骨子(案)の検討 ・第2回懇話会資料
第2回懇話会	平成19年11月15日(木) 15:00～17:00	姫路キャッスルホテル 2階 松竹の間	・スケジュールの変更 ・計画骨子(案)の検討
第5回幹事会	平成20年1月17日(木) 14:00～16:00	姫路市役所 10階 第1会議室	・第2回懇話会の意見概要と対応方針 ・基本計画編 中間報告(案)の検討
第3回懇話会	平成20年2月18日(月) 14:00～16:00	ホテル日航姫路 光琳の間	・基本計画編 中間報告(案)の検討
パブリック・コメントの募集 [平成20年5月13日(火)～平成20年6月12日(木)]			
第4回懇話会 第6回幹事会	平成20年7月16日(水) 14:00～16:00	姫路キャッスルホテル 2階 松竹の間	・市民意見募集の結果報告 ・懇話会提言(案)の検討
懇話会より姫路市長へ提言書を提出 [平成20年8月5日(火)]			

## 公共交通を中心とした姫路市総合交通計画検討懇話会・幹事会 委員名簿

### 【懇話会委員名簿】

区分	氏 名	職名・機関等	備 考
学識経験者	村橋 正武	立命館大学客員教授 大阪工業大学リエゾンセンター長	懇話会会長 (立命館大学理工学部教授)
	朝倉 康夫	神戸大学大学院 自然科学研究科教授	懇話会副会長
	中元 孝迪	姫路獨協大学 副学長	
	田中 智子	兵庫県立大学環境人間学部准教授	
	塩澤 功	株式会社姫路キャッスルホテル 取締役社長	
各種団体代表	瀧川 泰久	姫路商工会議所 都市基盤整備特別委員会委員長	平成19年3月26日～平成20年1月31日 山野 松夫
	岩成 孝	姫路市連合自治会会長	
	川口 照子	姫路市連合婦人会副会長	
	山口 茂一	姫路市老人クラブ連合会会長	
公募委員	石田千寿子	公募委員	
	岩本 陽子	公募委員	
	多田 佳子	公募委員	
	前田 哲也	公募委員	
市議会	吉沢 昌彦	姫路市議会 建設委員長	平成19年3月26日～平成19年6月30日 建設企業委員長 吉田 善彦



【懇話会オブザーバー】

区分	氏名	職名・機関等	備考
交通事業者	山崎 仁敏	西日本旅客鉄道株式会社 神戸支社 次長	平成19年3月26日～平成19年6月30日 奈倉 宏治
	天野 文博	山陽電気鉄道株式会社 代表取締役社長	
	上杉 雅彦	神姫バス株式会社 代表取締役社長	
	山西 哲司	神戸旅客船協会 専務理事	平成19年3月26日～平成19年10月31日 田植 繁稔
	原 久旦	社団法人兵庫県タクシー協会 姫路部会 部会長	
関係行政機関	西植 博	国土交通省近畿地方整備局 建政部長	平成19年3月26日～平成19年6月30日 坂 真哉
	宮武 晃司	国土交通省近畿地方整備局 姫路河川国道事務所長	平成19年12月7日～
	吉田 晶子	国土交通省近畿運輸局 企画観光部長	平成19年3月26日～平成19年6月30日 坂野 公治
	中嶋 秀哉	国土交通省神戸運輸監理部 総務企画部次長	平成19年3月26日～平成19年3月31日 小嶋 卓
	笹倉 雅人	兵庫県中播磨県民局長	平成19年3月26日～平成20年3月31日 原田 彰

【幹事会委員名簿】

区分	氏名	職名・機関等	備考
学識経験者	村橋 正武	立命館大学客員教授 大阪工業大学リエゾンセンター長	(立命館大学理工学部教授)
各種団体	宮下 正	姫路商工会議所 理事・事務局長	平成19年3月26日～平成20年3月31日 富田 均
交通事業者	成岡 隆史	西日本旅客鉄道株式会社神戸支社 総務企画課長	
	上門 一裕	山陽電気鉄道株式会社 取締役鉄道事業本部長	平成19年3月26日～平成19年11月30日 久保 明
	日方 稔	神姫バス株式会社 常務取締役	
	原 達広	姫路市企業局 公営事業管理者	平成19年3月26日～平成20年6月30日 川合 義朗
関係行政機関	奥田 謁夫	国土交通省近畿地方整備局 建政部都市整備課長	平成19年3月26日～平成20年3月31日 田雑 隆昌
	福井 貴規	国土交通省近畿地方整備局 姫路河川国道事務所調査第一課長	平成19年12月7日～平成20年3月31日 中洲 啓太
	堤 俊哉	国土交通省近畿運輸局 企画観光部交通企画課長	平成19年3月26日～平成19年6月30日 河田 敦弥
	伊藤 政美	国土交通省神戸運輸監理部 総務企画部企画課長	平成19年3月26日～平成19年6月30日 前川 正明
	網谷 善明	兵庫県中播磨県民局県土整備部長 兼姫路土木事務所長	平成19年3月26日～平成19年3月31日 河野 信夫
	宮原 慎	姫路市 技術審議監	平成19年3月26日～平成19年3月31日 秋村 成一郎

## 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	白浜の宮駅	123
J R 播但線	香呂駅	124
J R 播但線	溝口駅	125
山陽電鉄本線	大塩駅	126
J R 山陽本線	英賀保駅	127
J R 山陽本線	網干駅	128
J R 姫新線	余部駅	129
山陽電鉄本線	飾磨駅	130
J R 山陽本線	御着駅	131
山陽電鉄網干線	広畑駅	131

---

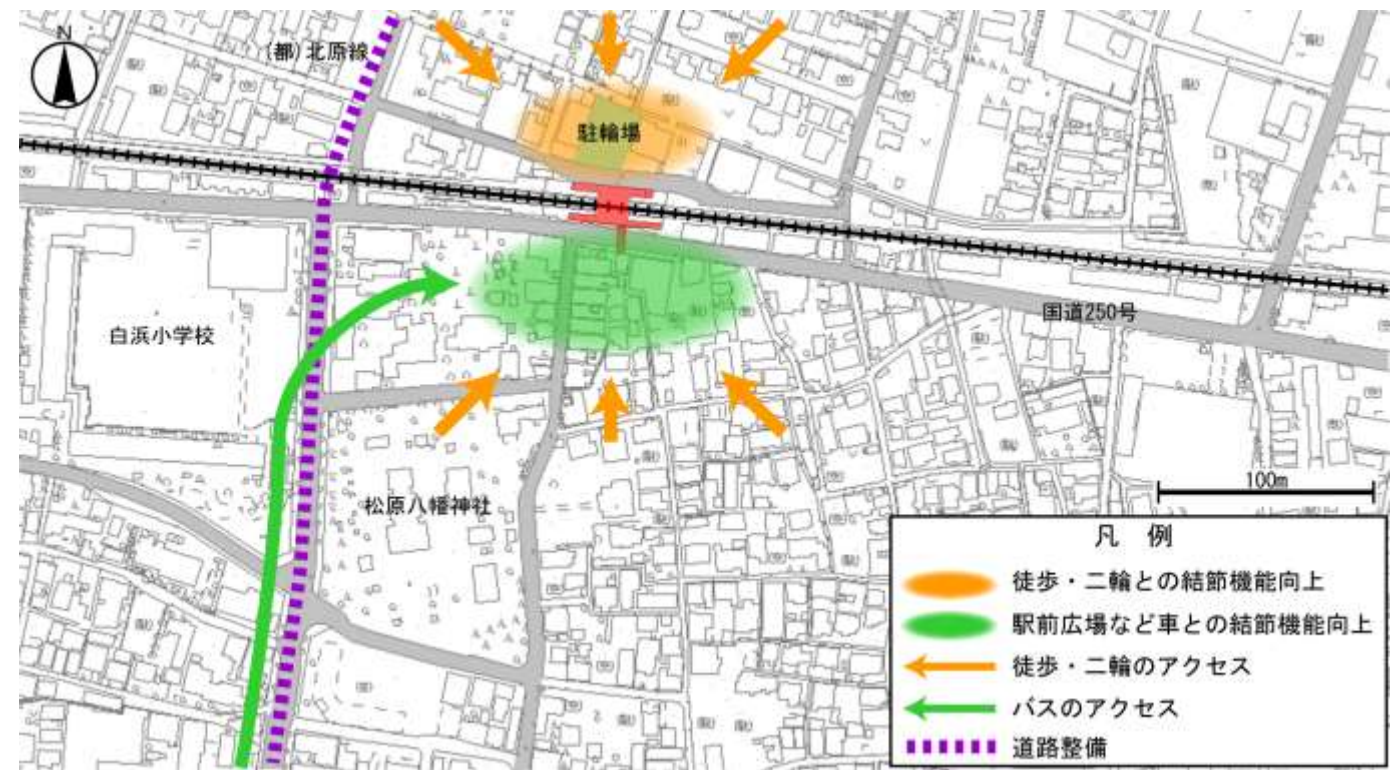
【前期着手予定】

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"> <li>・徒歩・二輪でのアクセス性向上</li> <li>・バスとの結節</li> <li>・送迎用自動車との結節</li> </ul>	
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、エレベーター
	駅前広場	事業中
	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（事業中）
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	山陽電鉄白浜の宮駅周辺整備事業（姫路市）	
現況分析 と課題	利用状況	・平均乗車人員は2,986人/日（2014年度）であり、10年前（2004年度、2,207人/日）と比べると約35%増加した。
	アクセス性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
	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が、近接の踏切の幅員が狭隘であること等から、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"> <li>・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12%と非常に高い。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
整備方針	<p>パナソニック液晶ディスプレイ株式会社（2010年4月稼働開始）の立地に伴い、臨海部企業の通勤駅としての役割が高まり、乗車人員が増加しつつある。</p> <p>このため</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特急の停車（※2009年3月より一部時間帯にて実施）</li> <li>・駅前広場整備、駐輪場整備</li> <li>・バリアフリー化（※2011年3月に駅構内及び北側エレベーターの設置が完了）</li> </ul> <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。</p>	

【現況と課題】



【整備方針】





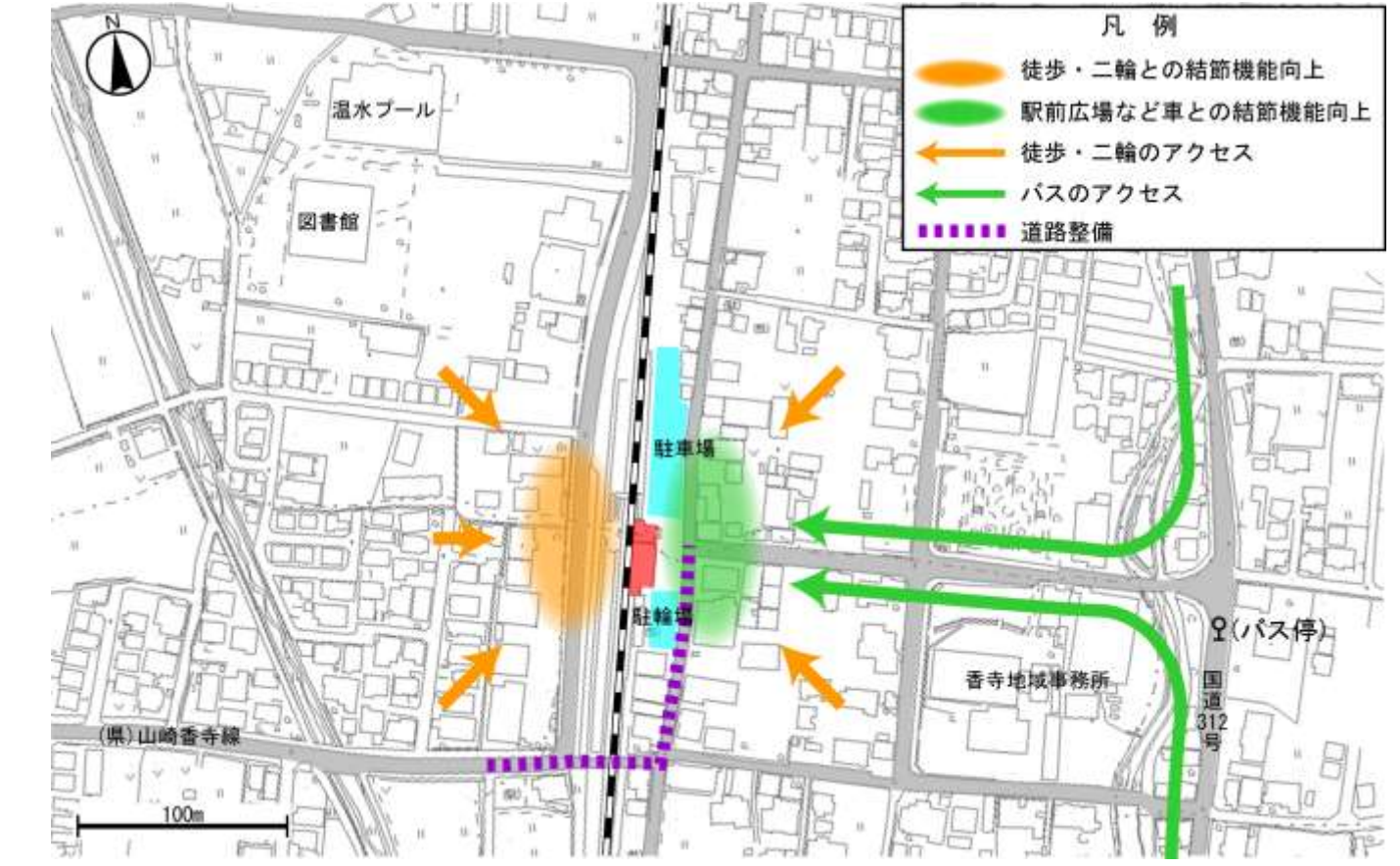
【前期着手予定】

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"> <li>・ 駅舎の近代化</li> <li>・ 徒歩・二輪でのアクセス性向上</li> <li>・ バスとの結節</li> <li>・ 送迎用自動車との結節</li> <li>・ パーク&amp;ライド</li> </ul>	
現況	駅舎	地上駅、有人駅（7:15～20:00） I Cカード乗車券システム対応（2016年3月供用開始）
	ホーム間の連絡	跨線橋（階段）
	駅前広場	整備済（2016年3月供用開始）
	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、姫路市商工会（香寺支所）、市立図書館（香寺分館）、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	J R 播但線香呂駅周辺整備事業（姫路市） 県道宍粟香寺線踏切拡幅事業（兵庫県）	
現況分析と課題	利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平均乗車人員は1,606人/日（2014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。</li> <li>・ 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37%も減少している。</li> </ul>
	アクセス性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 駅周辺には公営及び民営の駐車場が立地し、一部パーク&amp;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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>
	駅舎・駅施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>
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、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅前広場、駐輪場整備、西側改札口の新設（2016年3月完成）</li> <li>・ 踏切拡幅（事業中）</li> </ul> <p>を優先的に着手する。</p> <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。</p>	

【現況と課題】



【整備方針】





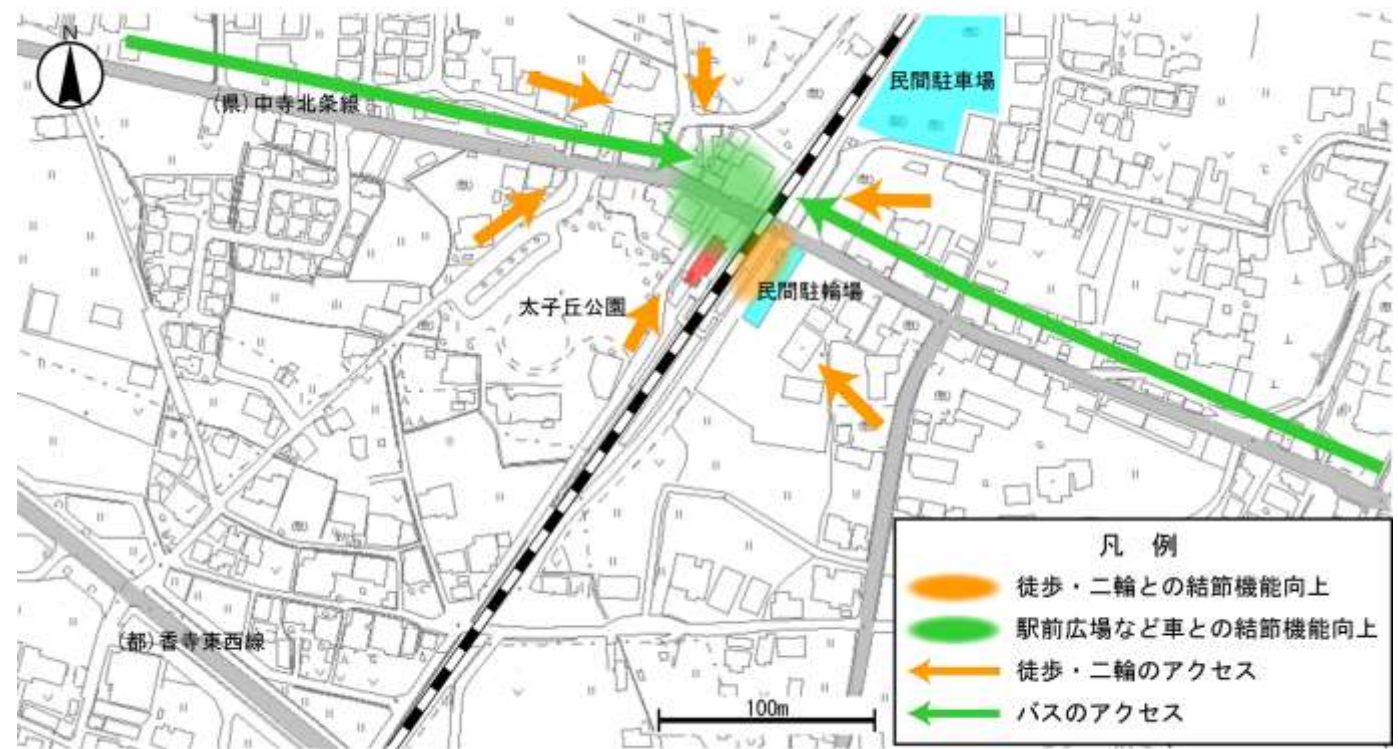
【前期着手予定】

駅名	J R 播但線 溝口駅	
総合計画での位置づけ	— (乗車人員 1,500 人/日以上)	
備えるべき機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅舎の近代化</li> <li>・ 徒歩・二輪でのアクセス性向上</li> <li>・ バスとの結節</li> <li>・ 送迎用自動車との結節</li> <li>・ パーク&amp;ライド</li> </ul>	
現況	駅舎	地上駅、有人駅 (7:10~20:00) I C カード乗車券システム対応 (2016 年 3 月供用開始)
	ホーム間の連絡	跨線橋 (階段)
	駅前広場	未整備 (事業中)
	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	J R 播但線溝口駅周辺整備事業 (姫路市)	
現況分析と課題	利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平均乗車人員は 1,641 人/日 (2014 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。</li> <li>・ 1990 年度 (1,878 人/日) に比べると約 13% 減少している。</li> </ul>
	アクセス性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 駅舎東側からの利用も多いが、その際、踏切を横断する必要がある。</li> </ul>
	駅舎・駅施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>
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"> <li>・ 駅前広場、駐輪場整備、東側改札口の新設 (事業中)</li> <li>・ 踏切の拡幅 (2014 年度完了)</li> </ul> <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>	

【現況と課題】



【整備方針】

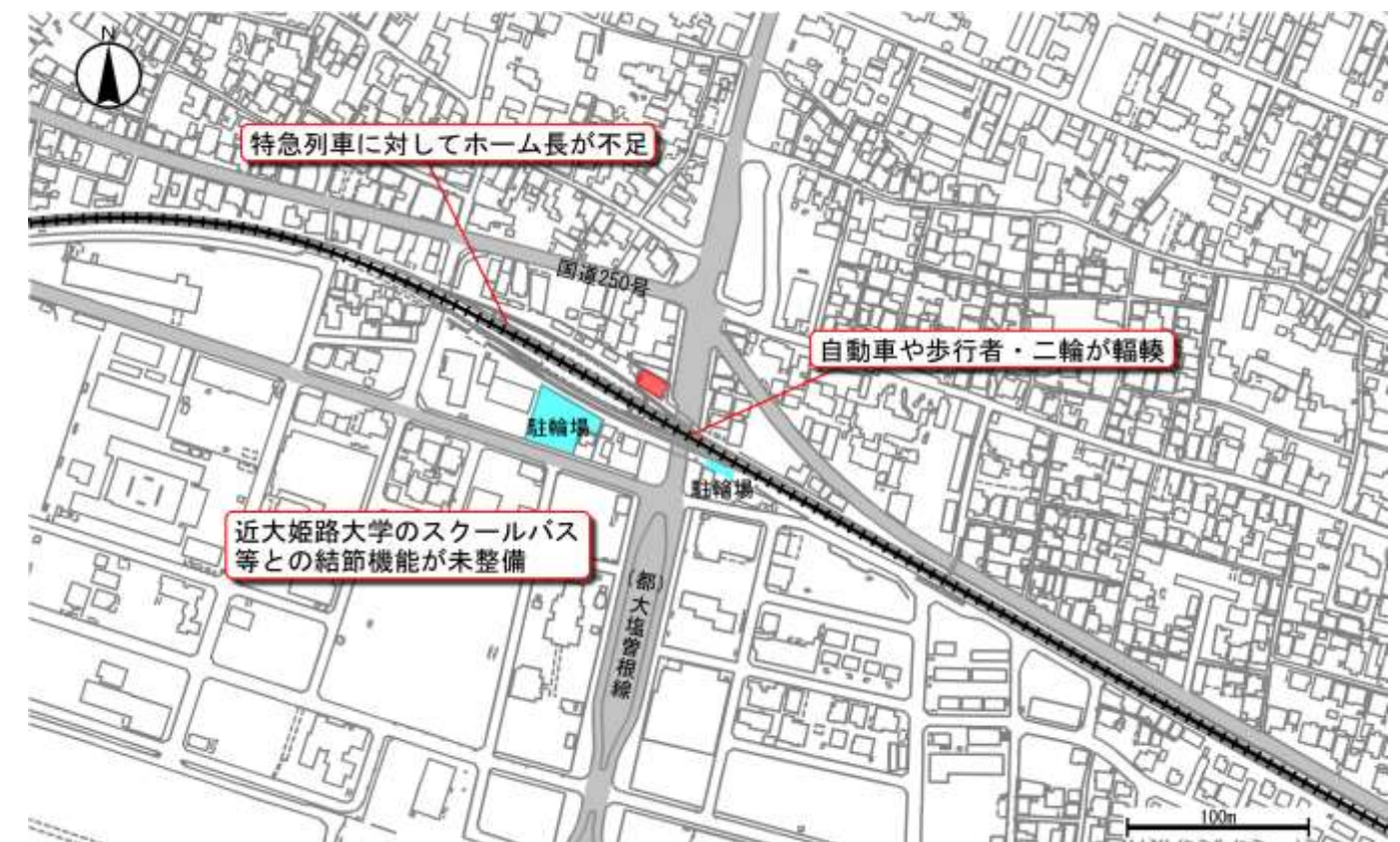




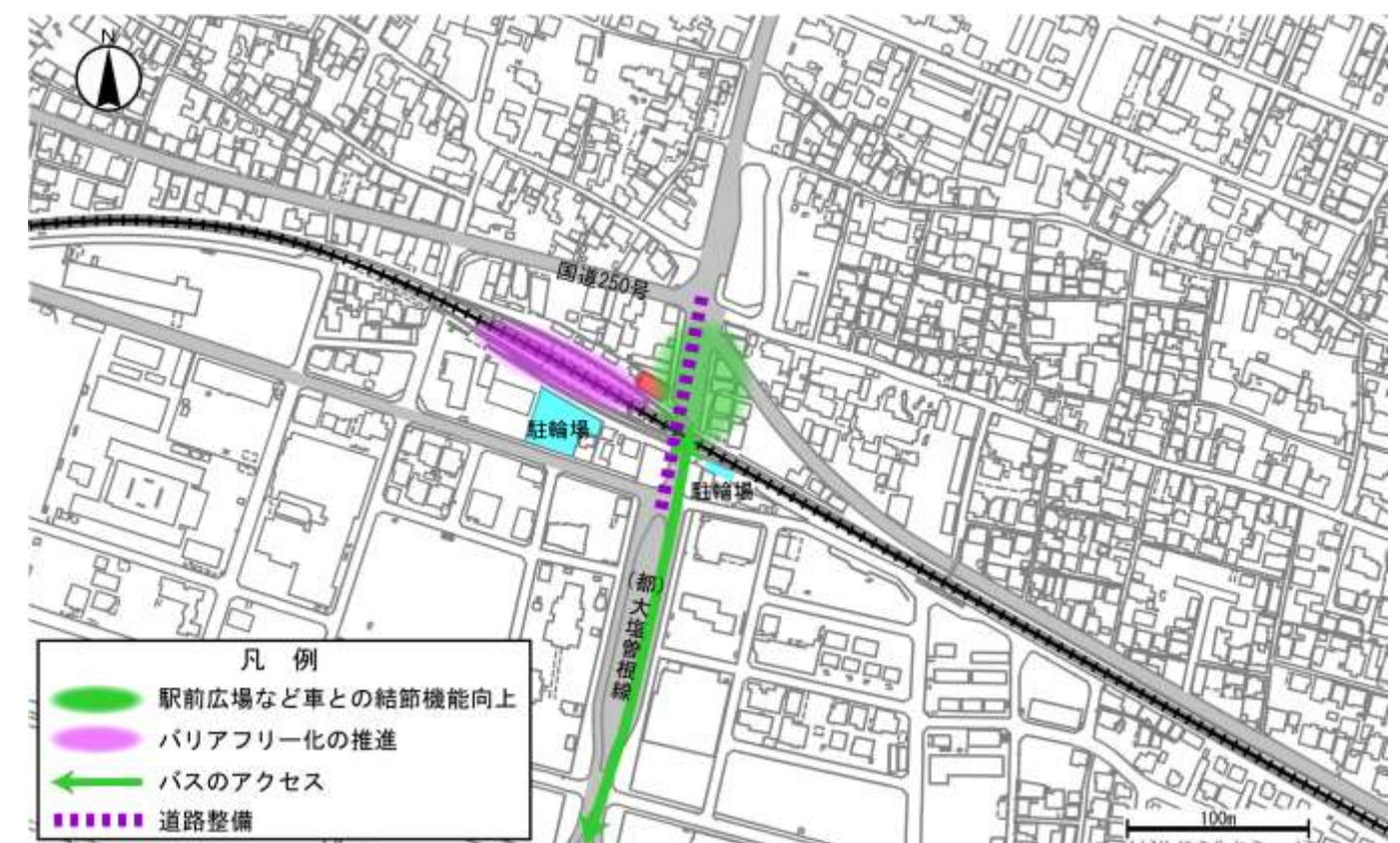
【後期着手予定】

駅名		山陽電鉄本線 大塩駅
総合計画での位置づけ		— (乗車人員 1,500 人/日以上)
備えるべき機能		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅舎の近代化</li> <li>・ 徒歩・二輪でのアクセス性向上</li> <li>・ バスとの結節</li> </ul>
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	構内踏切
	駅前広場	未整備
	駐車・駐輪場	駐車場：約 20 台 (民間) 駐輪場：約 720 台 (公営)
	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		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
関連事業など		—
現況分析 と課題	利用状況	・ 平均乗車人員は 2,557 人/日 (2014 年度) であり、10 年前 (2004 年度、2,378 人/日) と比べると約 8% 増加した。
	アクセス性	・ 近接の踏切は交通量が多く、十分な幅員が確保できていないことから、自動車や歩行者・二輪が輻輳している。
	駅舎・駅施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市内でも乗車人員が多い鉄道駅であるが、バリアフリー化が実現できていない。</li> <li>・ 上り方面の特急列車長に対してホーム長が不足しており、最後尾の車両のドアが開かない。最後尾車両から降車する際は、隣の車両に移動する必要がある。</li> </ul>
	その他固有の課題など	・ 近大姫路大学のスクールバスが発着しているが、十分な空間がない。
整備方針		<p>乗車人員が多い鉄道駅であることから、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バリアフリー化</li> </ul> <p>を再優先に取り組む。</p> <p>また、ホーム長の不足に対応するため駅構造の改良に取り組むとともに、踏切の歩車分離、駅前広場の整備をすすめる。</p>

【現況と課題】



【整備方針】

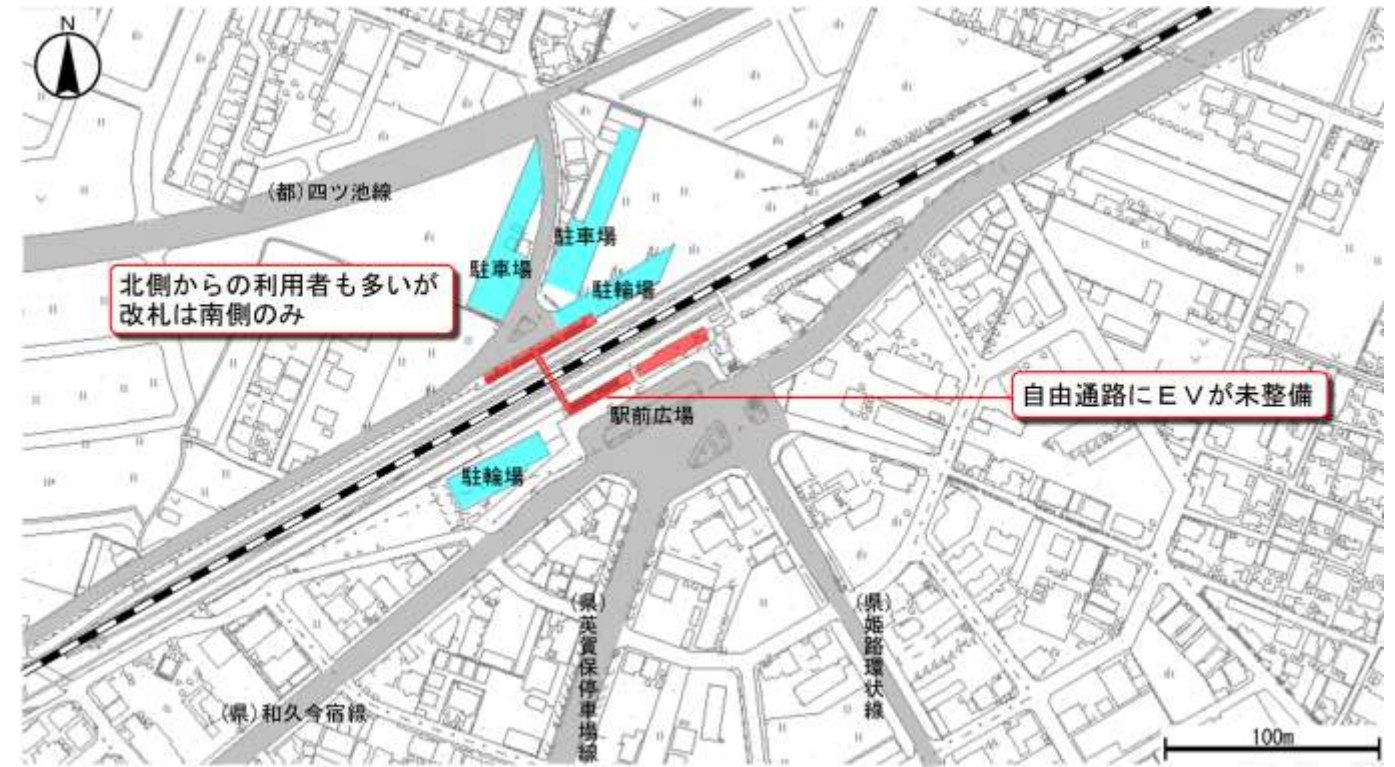




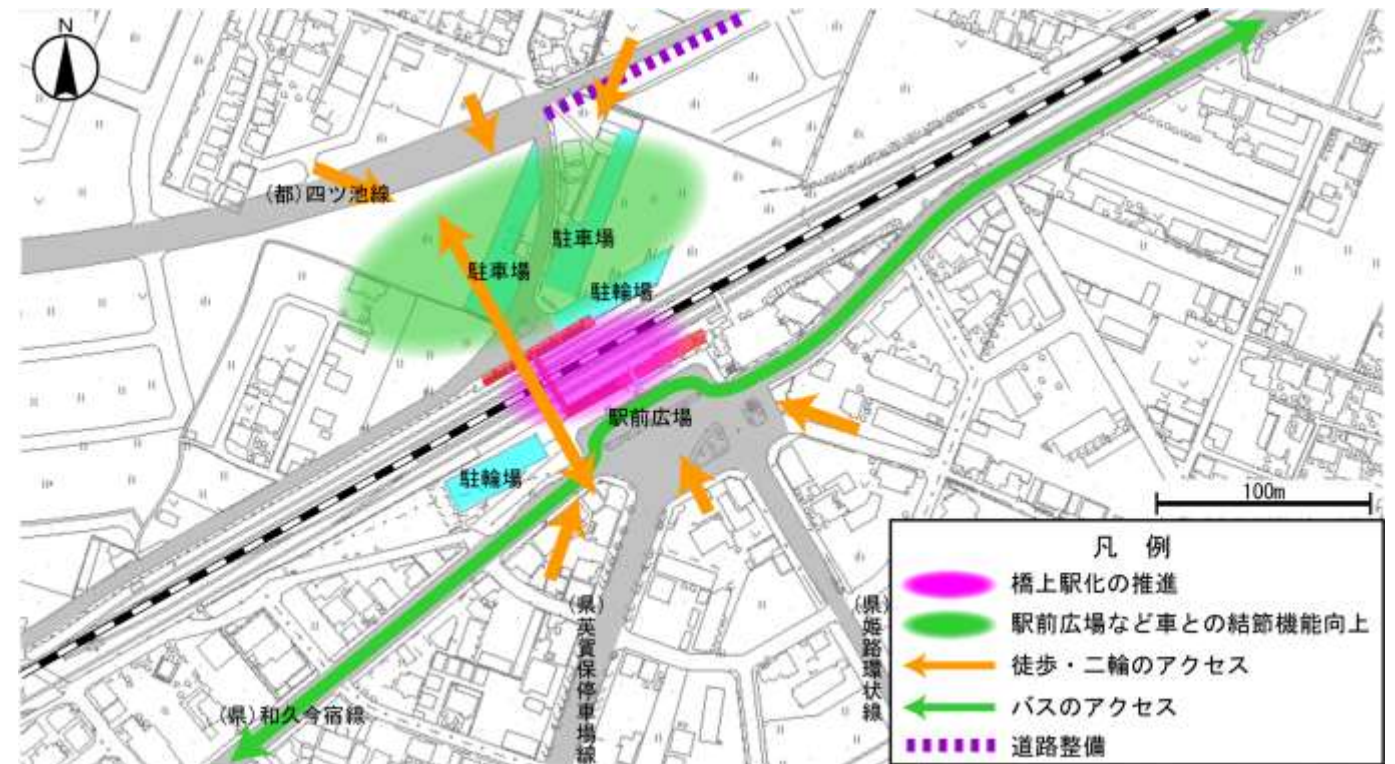
【後期着手予定】

駅名	J R山陽本線 英賀保駅	
総合計画での位置づけ	－（乗車人員 1,500 人/日以上）	
備えるべき機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅舎の近代化</li> <li>・ 徒歩・二輪でのアクセス性向上</li> <li>・ バスとの結節</li> <li>・ 送迎用自動車との結節</li> </ul>	
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"> <li>・ 平均乗車人員は 4,286 人/日（2014 年度）であり、市内で 6 番目に多い。</li> <li>・ 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。</li> </ul>
	アクセス性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>
	駅舎・駅施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>
	その他固有の課題など	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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 1999～2020 年度の期間で実施中である。</li> </ul>
整備方針	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅前広場整備</li> <li>・ アクセス道路整備</li> </ul> <p>に着手する。</p> <p>また、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。</p>	

【現況と課題】



【整備方針】

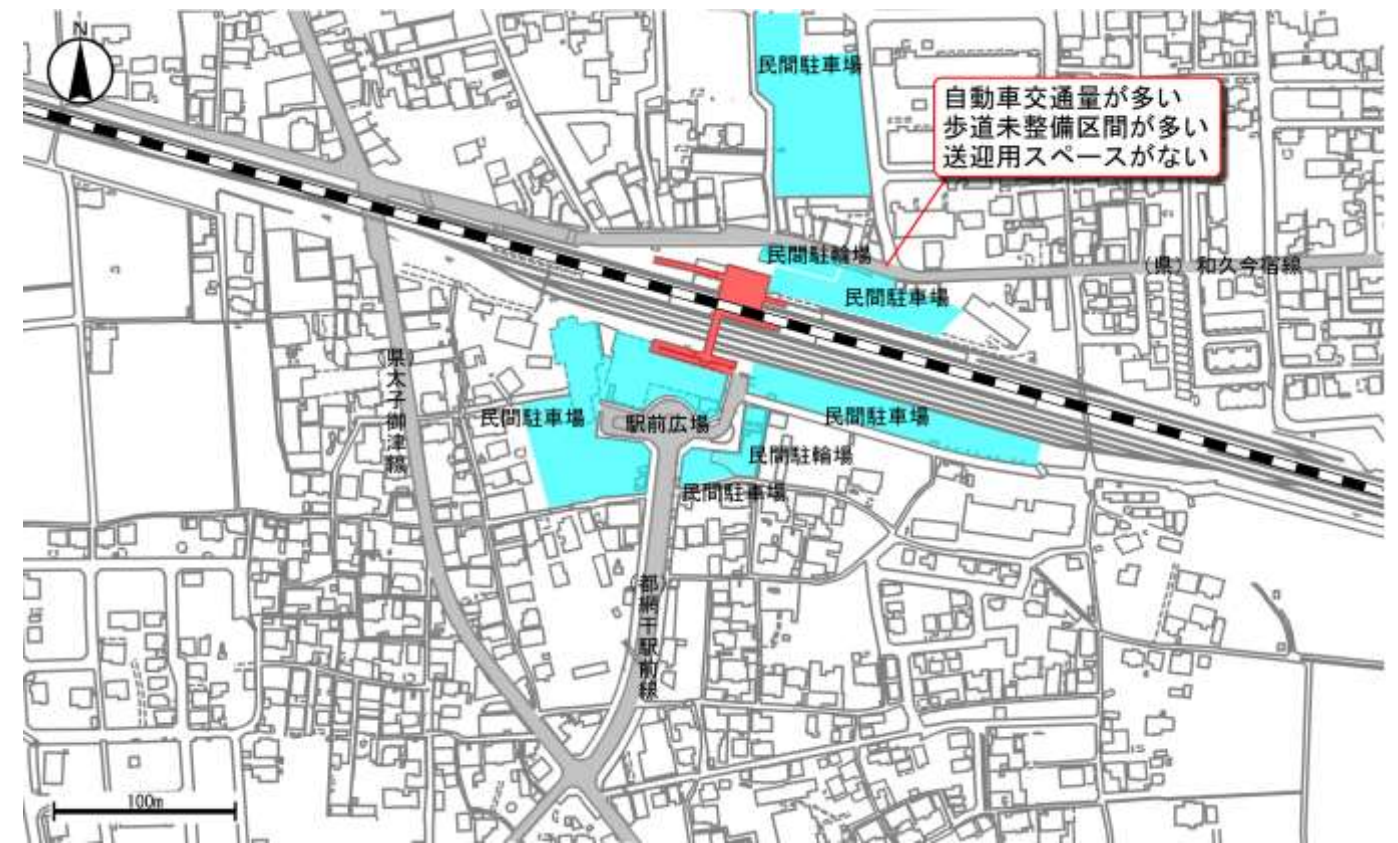




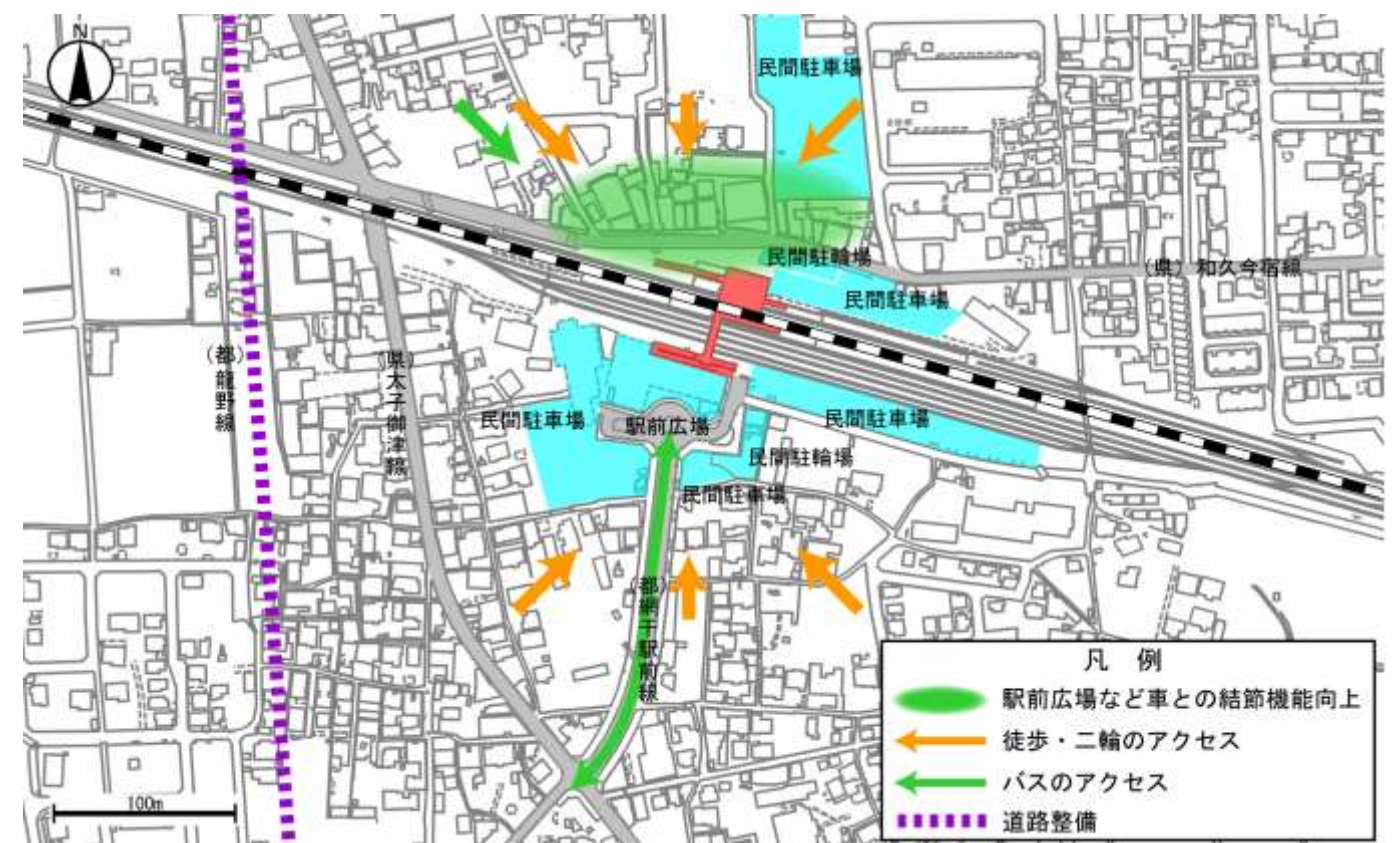
【後期着手予定】

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"> <li>・徒歩・二輪でのアクセス性向上</li> <li>・バスとの結節</li> <li>・送迎用自動車との結節</li> <li>・パーク&amp;ライド</li> </ul>	
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"> <li>・平均乗車人員は 7,432 人/日（2014 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。</li> </ul>
	アクセス性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
	駅舎・駅施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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、バリアフリー化は完了している。</li> </ul>
	その他固有の課題など	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅端末交通手段分担率は自動車が約 33%と非常に高い割合を占め、駅周辺にはパーク&amp;ライド用と考えられる民間駐車場が多数立地している。</li> <li>・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が 2013 年度より事業化している。</li> </ul>
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"> <li>・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。</li> </ul> <p>また、更なるパーク&amp;ライドの推進を図る。</p>	

【現況と課題】



【整備方針】

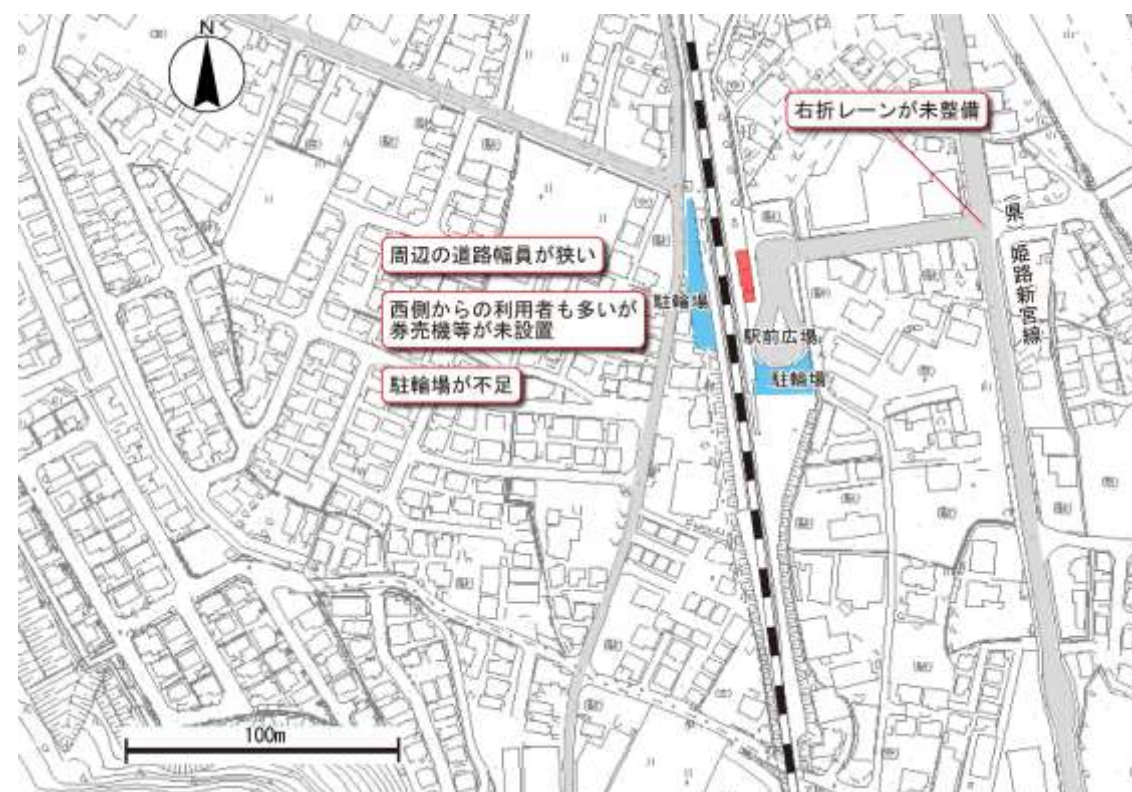




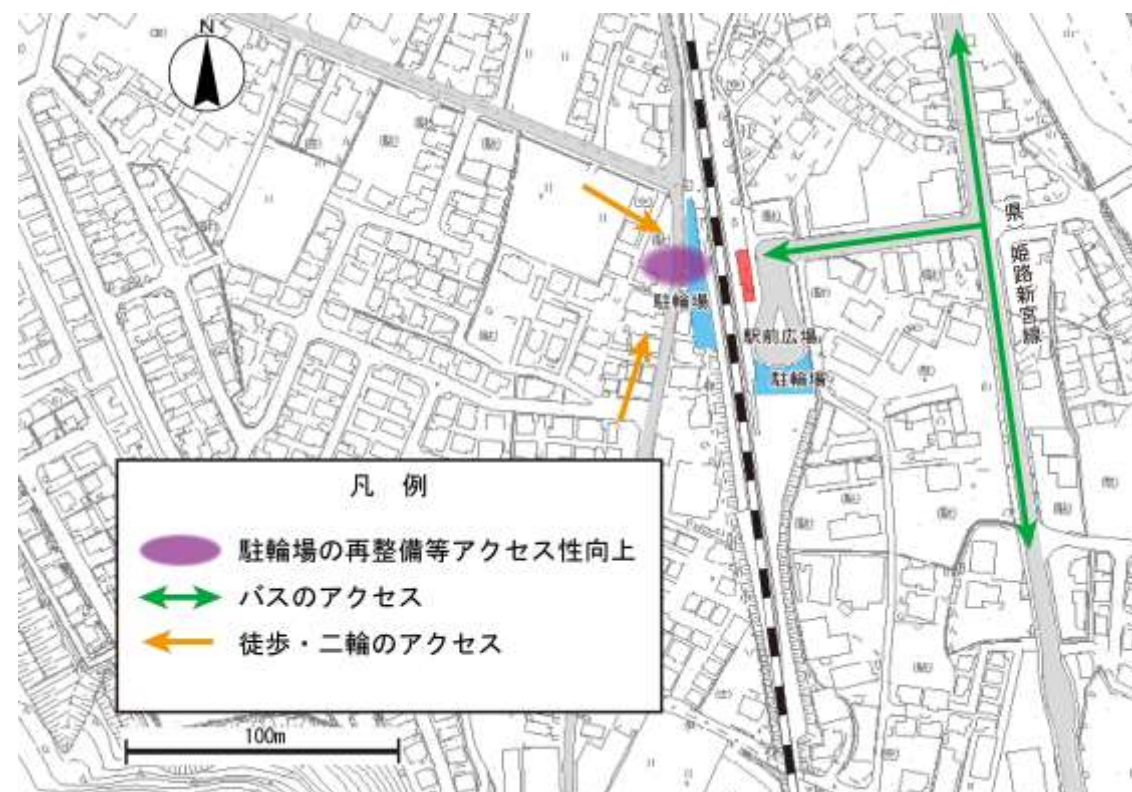
【後期着手予定】

駅名		J R 姫新線 余部駅
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"> <li>・ 駅舎の近代化</li> <li>・ 徒歩・二輪でのアクセス性向上</li> <li>・ バスとの結節</li> <li>・ 送迎用自動車との結節</li> <li>・ パーク&amp;ライド</li> </ul>
現況	駅舎	地上駅、有人駅（7:10～18:40） ICカード乗車券システム対応（2016年3月供用開始）
	ホーム間の連絡	構内踏切
	駅前広場	東側のみ整備済
	駐車・駐輪場	駐車場：約110台（民間） 駐輪場：約880台（公営）
	バス・タクシー	バスパース：あり タクシーパース：あり
周辺施設など		酒井病院、県立飾西高校、三相電機株式会社、J A兵庫西（姫路西支店）
関連事業など		—
現況分析 と課題	利用状況	・ 平均乗車人員は2,041人/日（2014年度）であり、10年前（2004年度、1,679人/日）と比べると約22%増加した。
	アクセス性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 駅西側の道路は幅員が狭隘で、券売機等が未設置。</li> </ul>
	駅舎・駅施設	・ 西側駐輪場の容量が不足しており、自転車が溢れている。
整備方針		<p>西側からの利用も多いことから、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 西側改札口の改良</li> <li>・ 西側駐輪場の再整備</li> </ul> <p>を優先的に取り組む。</p> <p>長期的には、路線バスや送迎用車両の駅前広場進入を円滑化するために、余部駅前交差点改良（右折レーン設置）に取り組む。</p>

【現況と課題】



【整備方針】





【後期着手予定】

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"> <li>・徒歩・二輪でのアクセス性向上</li> <li>・バスとの結節</li> <li>・送迎用自動車との結節</li> </ul>	
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"> <li>・平均乗車人員は 4,337 人/日（2014 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。</li> <li>・ここ 15 年間では約 1 割減少しているが、これは山陽電鉄の市内駅全体の平均と同程度である。</li> </ul>
	アクセス性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅端末交通手段分担率の徒歩・二輪が占める割合は 87% 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。</li> <li>・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。</li> </ul>
	その他固有の課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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、歩行者動線の改善が課題である。</li> </ul>
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>まずは駅を中心としたまちづくりの検討に着手し、課題解決に向けた駅周辺整備事業の実施をめざす。</p>	

【現況と課題】



【整備方針】





【長期着手予定】

駅名		J R山陽本線 御着駅	山陽電鉄網干線 広畑駅
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"> <li>・ 駅舎の近代化</li> <li>・ 徒歩・二輪でのアクセス性向上</li> <li>・ バスとの結節</li> <li>・ 送迎用自動車との結節</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅舎の近代化</li> <li>・ 徒歩・二輪でのアクセス性向上</li> <li>・ バスとの結節</li> </ul>
現況	乗車人員	2,716人/日 (2014年度)	829人/日 (2014年度)
	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	地上駅、無人駅、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)	構内踏切
	駅前広場	未整備	未整備
	駐車・駐輪場	駐車場：約 230 台 駐輪場：約 1,020 台	駐車場：約 180 台 駐輪場：約 360 台
	バス・タクシー	バスバース：なし タクシーバース：あり	なし
	周辺施設等	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)	広畑センチュリー病院、図書館 (広畑分館)、西保健センター、新日鐵住金(株)
現況の課題		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 南側からのアクセス性が低い。</li> <li>・ 周辺道路の幅員が狭隘で歩道の未整備区間が多い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>
整備の方向性		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅前広場の整備</li> <li>・ アクセス道路の整備</li> <li>・ 通行規制の見直し</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅前広場の整備</li> </ul>
現況と課題			



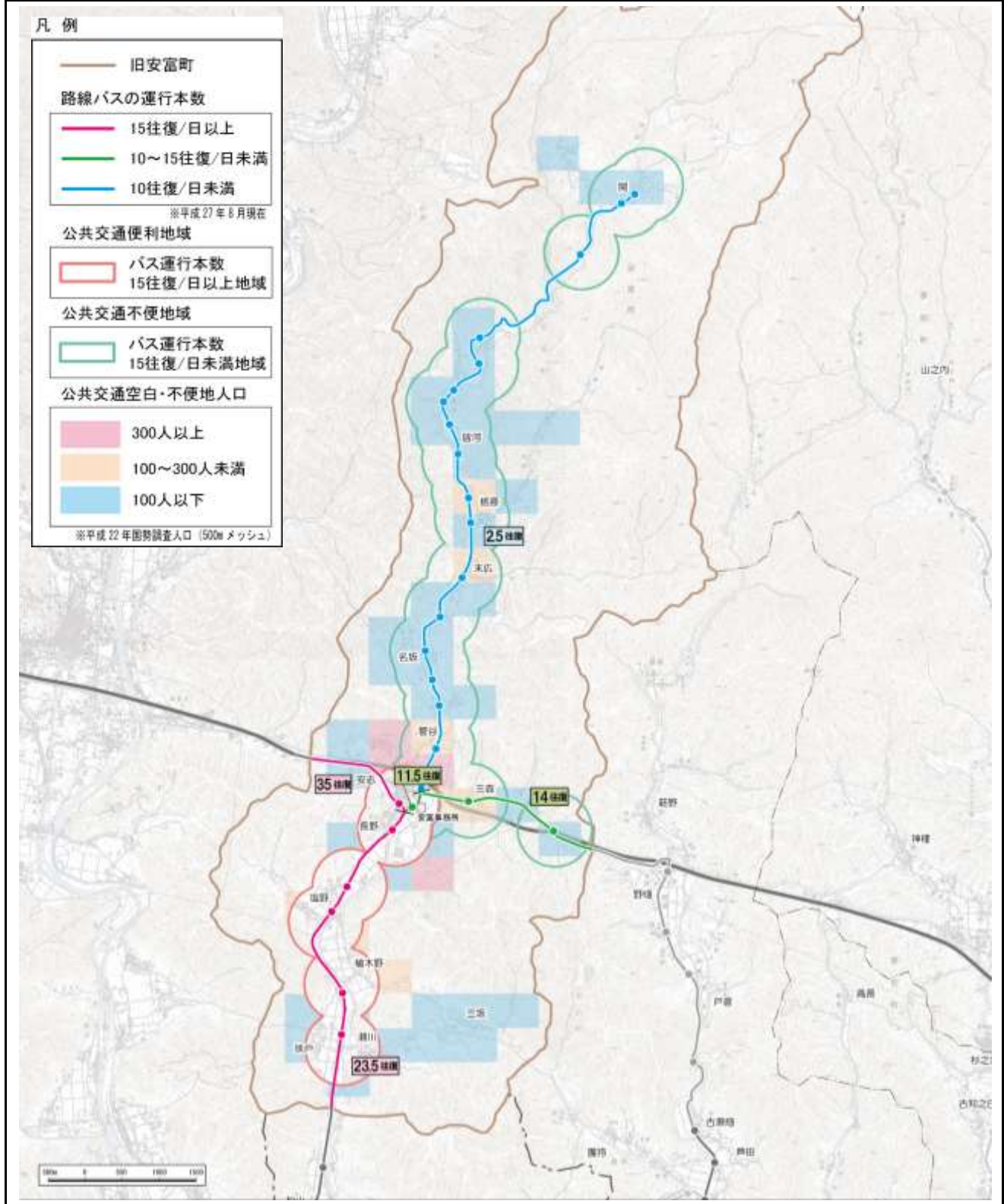
## 代表的な公共交通空白・不便地域

---

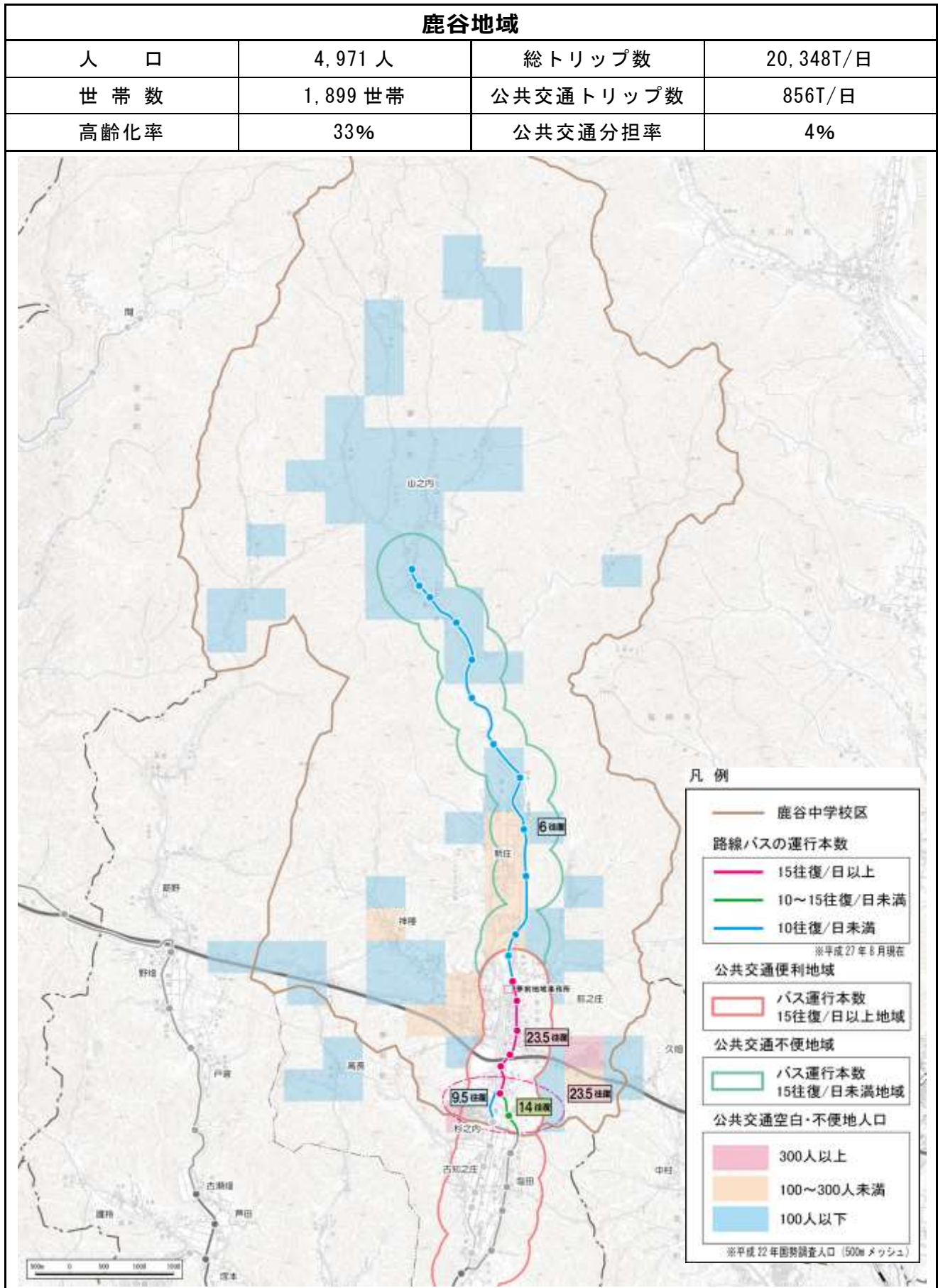
安富地域	133
鹿谷地域	134
菅野地域	135
香寺地域	136
林田地域	137
船津・山田・豊富地域	138
花田・飾東地域	139
四郷・糸引地域	140
御国野・別所地域	141
家島地域	142

---

安富地域			
人 口	5,200 人	総トリップ数	17,409T/日
世 帯 数	2,007 世帯	公共交通トリップ数	558T/日
高齢化率	28%	公共交通分担率	3%



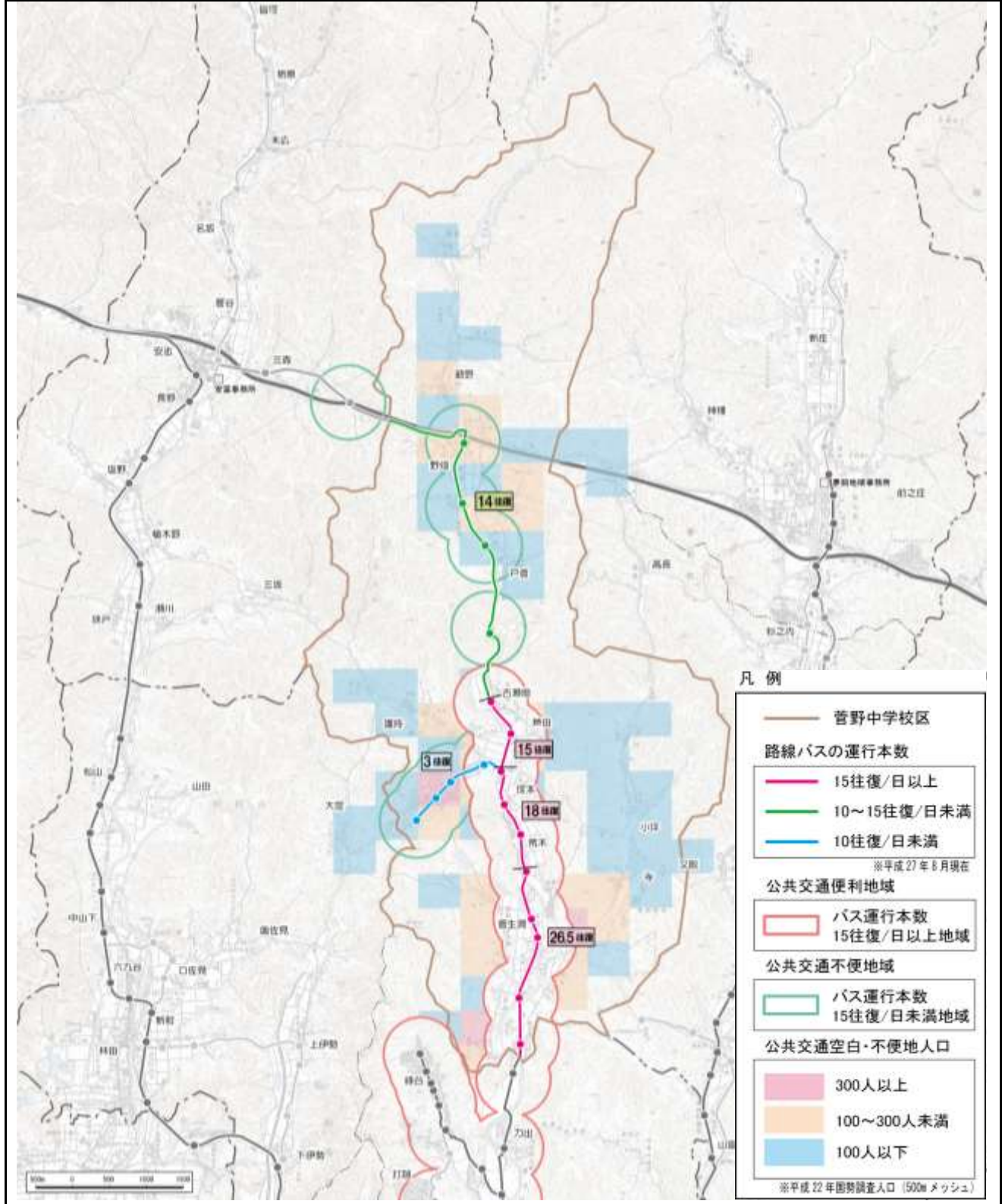
※人口、世帯数、高齢化率、トリップ数、分担率は、旧安富町を対象とした集計データを示しています。  
 出典：住民基本台帳（2015年12月31日現在）、第5回近畿圏パーソントリップ調査（京阪神都市圏交通計画協議会 2010年）



※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（2015年12月31日現在）、第5回近畿圏パーソントリップ調査（京阪神都市圏交通計画協議会 2010年）



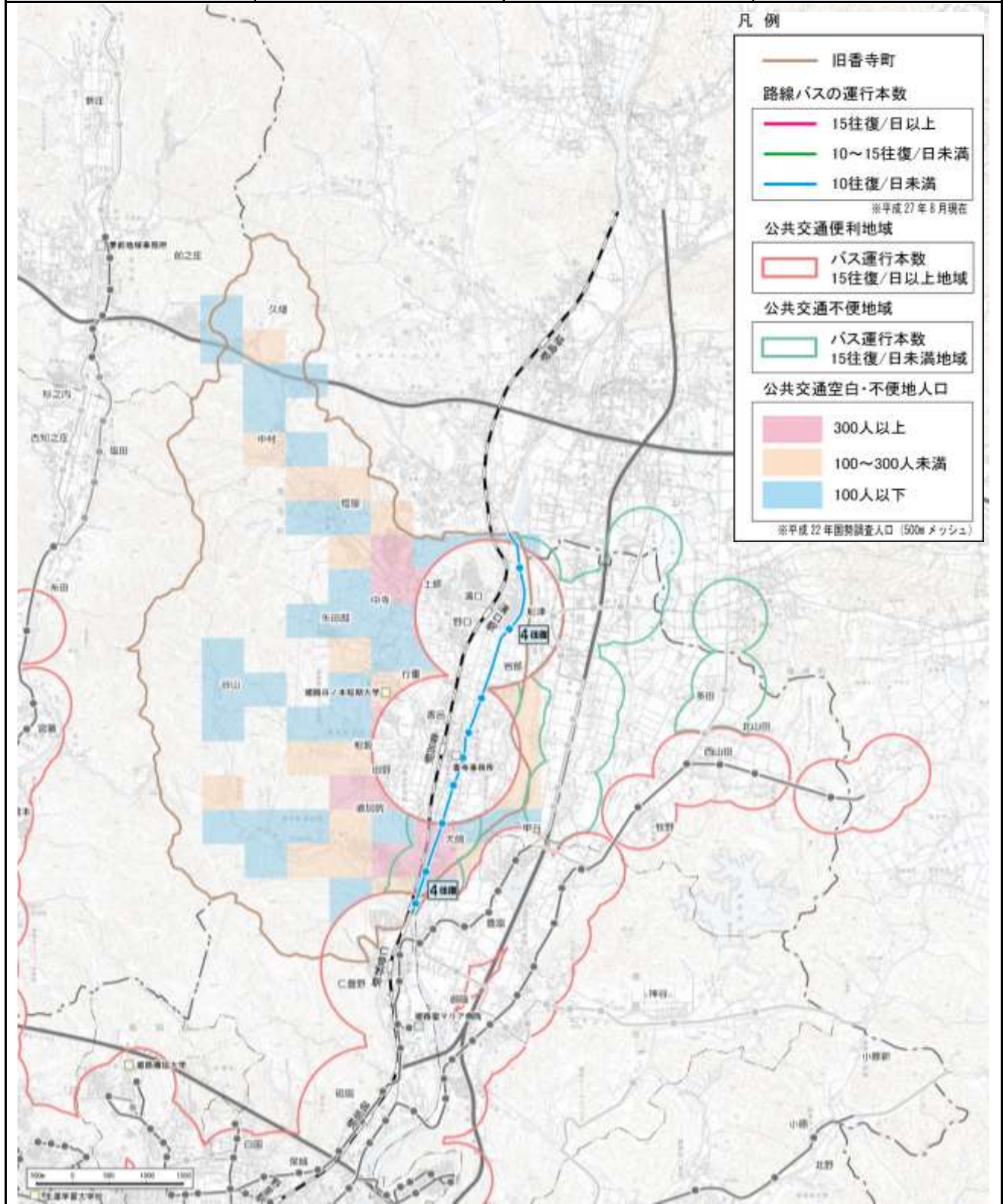
菅野地域			
人 口	8,376 人	総トリップ数	23,590T/日
世 帯 数	3,378 世帯	公共交通トリップ数	1,398T/日
高齢化率	27%	公共交通分担率	6%



※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（2015年12月31日現在）、第5回近畿圏パーソントリップ調査（京阪神都市圏交通計画協議会 2010年）



香寺地域			
人 口	19,040 人	総トリップ数	59,960T/日
世 帯 数	7,455 世帯	公共交通トリップ数	5,718T/日
高齢化率	30%	公共交通分担率	10%

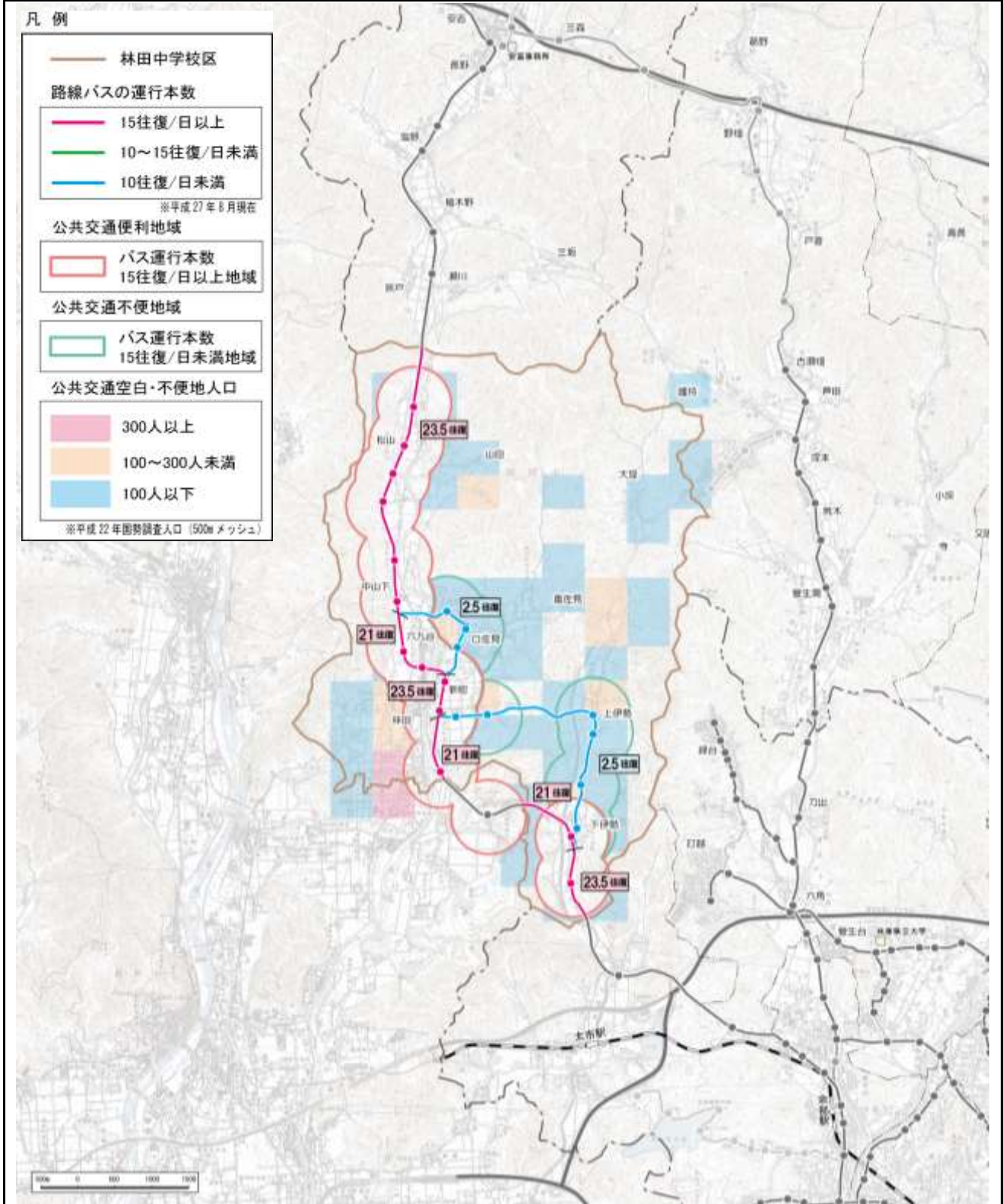


※人口、世帯数、高齢化率、トリップ数、分担率は、旧香寺町を対象とした集計データを示しています。

出典：住民基本台帳（2015年12月31日現在）、第5回近畿圏パーソントリップ調査（京阪神都市圏交通計画協議会 2010年）

## 林田地域

人 口	4,919 人	総トリップ数	13,647T/日
世 帯 数	2,024 世帯	公共交通トリップ数	613T/日
高齢化率	33%	公共交通分担率	4%

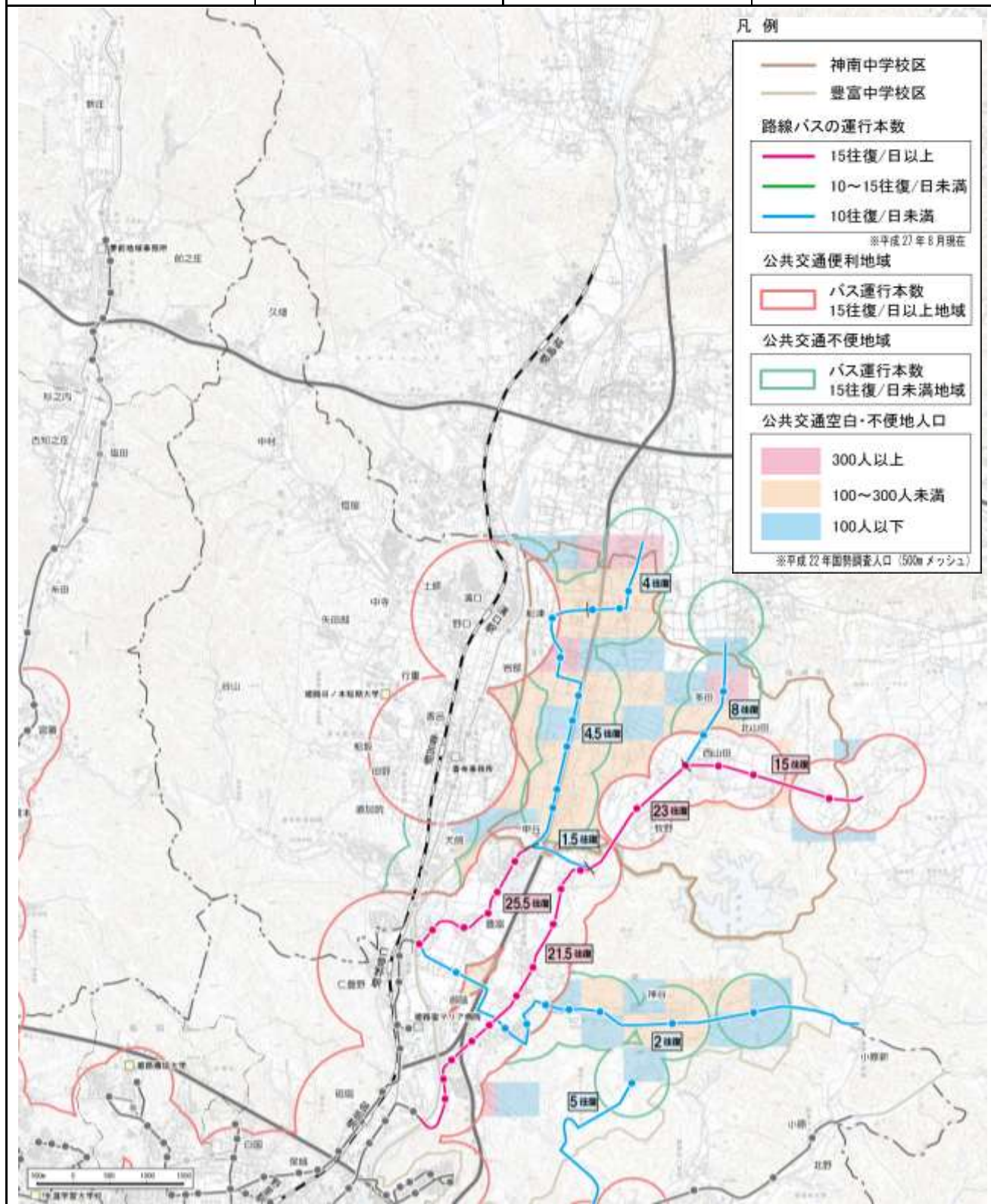


※人口、世帯数、高齢化率、トリップ数、分担率は、林田中学校区を対象とした集計データを示しています。  
 出典：住民基本台帳（2015年12月31日現在）、第5回近畿圏パーソントリップ調査（京阪神都市圏交通計画協議会 2010年）



### 船津・山田・豊富地域

人 口	15,838 人	総トリップ数	44,423T/日
世 帯 数	6,023 世帯	公共交通トリップ数	2,516T/日
高齢化率	29%	公共交通分担率	6%

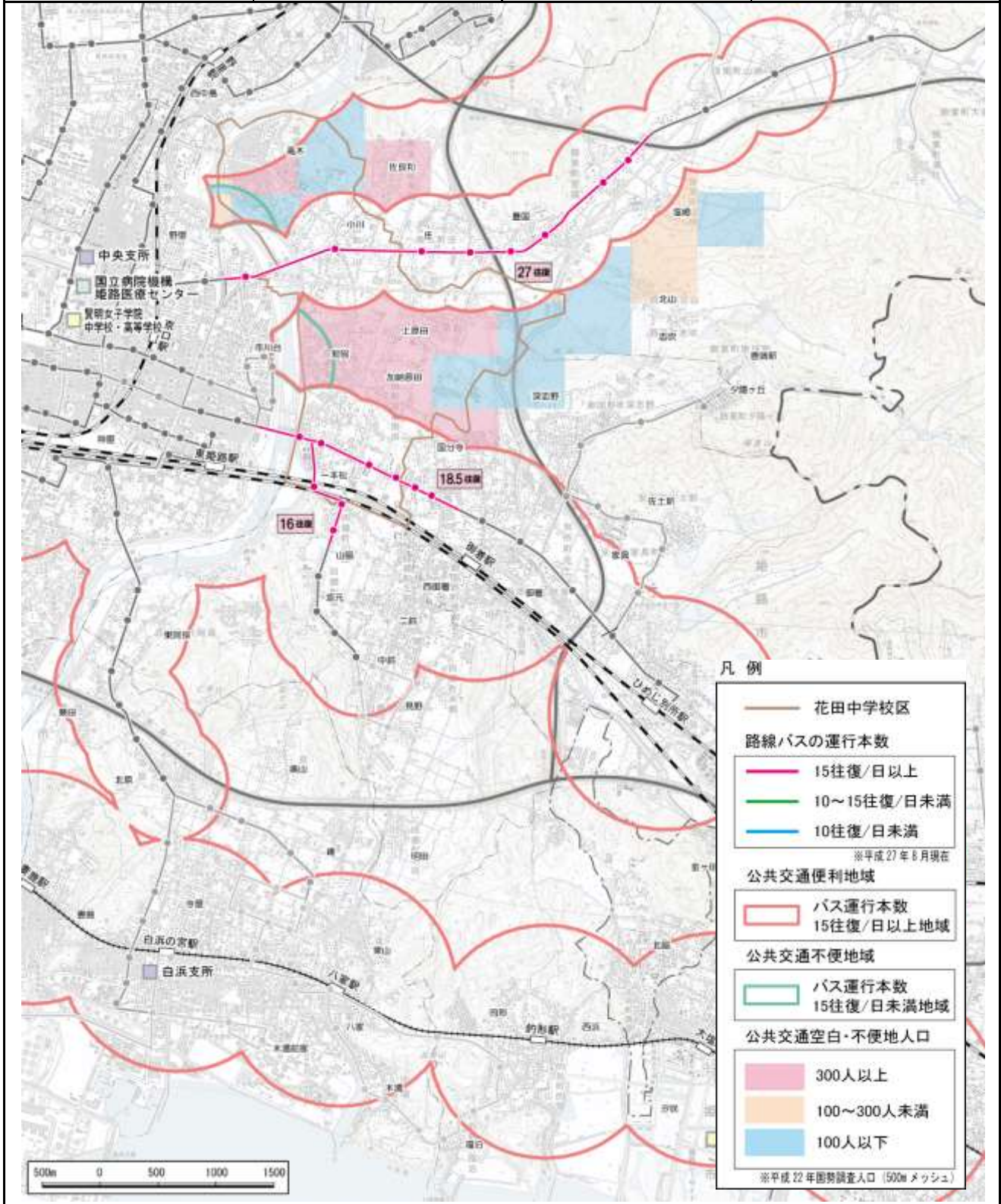


※人口、世帯数、高齢化率、トリップ数、分担率は、神南・豊富中学校区を対象とした集計データを示しています。

出典：住民基本台帳（2015年12月31日現在）、第5回近畿圏パーソントリップ調査（京阪神都市圏交通計画協議会 2010年）

## 花田・飾東地域

人 口	8,040 人	総トリップ数	29,681T/日
世 帯 数	3,437 世帯	公共交通トリップ数	1,452T/日
高齢化率	25%	公共交通分担率	5%

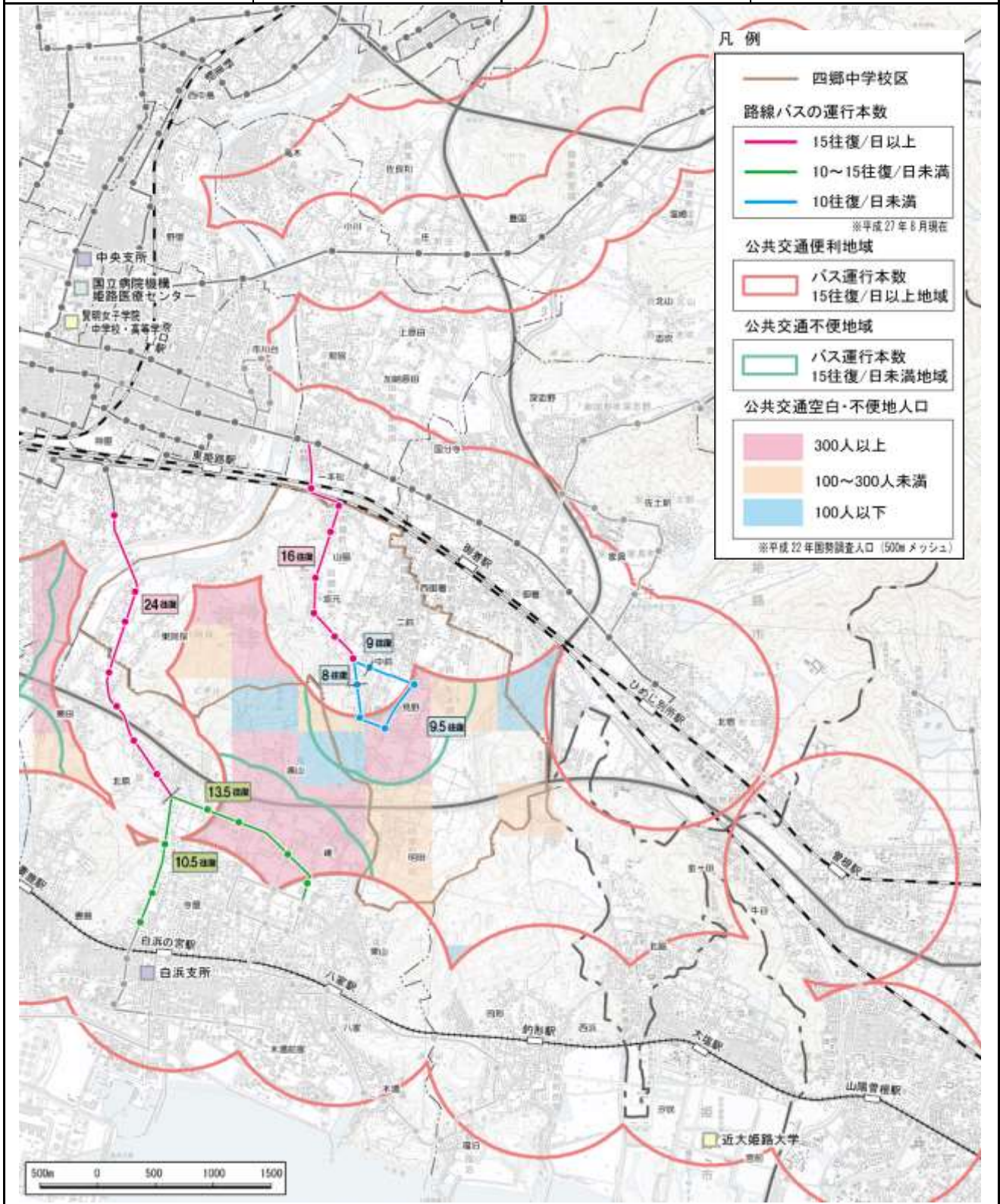


※人口、世帯数、高齢化率、トリップ数、分担率は、花田中学校校区を対象とした集計データを示しています。  
出典：住民基本台帳（2015年12月31日現在）、第5回近畿圏パーソントリップ調査（京阪神都市圏交通計画協議会 2010年）



### 四郷・糸引地域

人 口	7,073 人	総トリップ数	16,066T/日
世 帯 数	3,193 世帯	公共交通トリップ数	2,012T/日
高齢化率	27%	公共交通分担率	13%

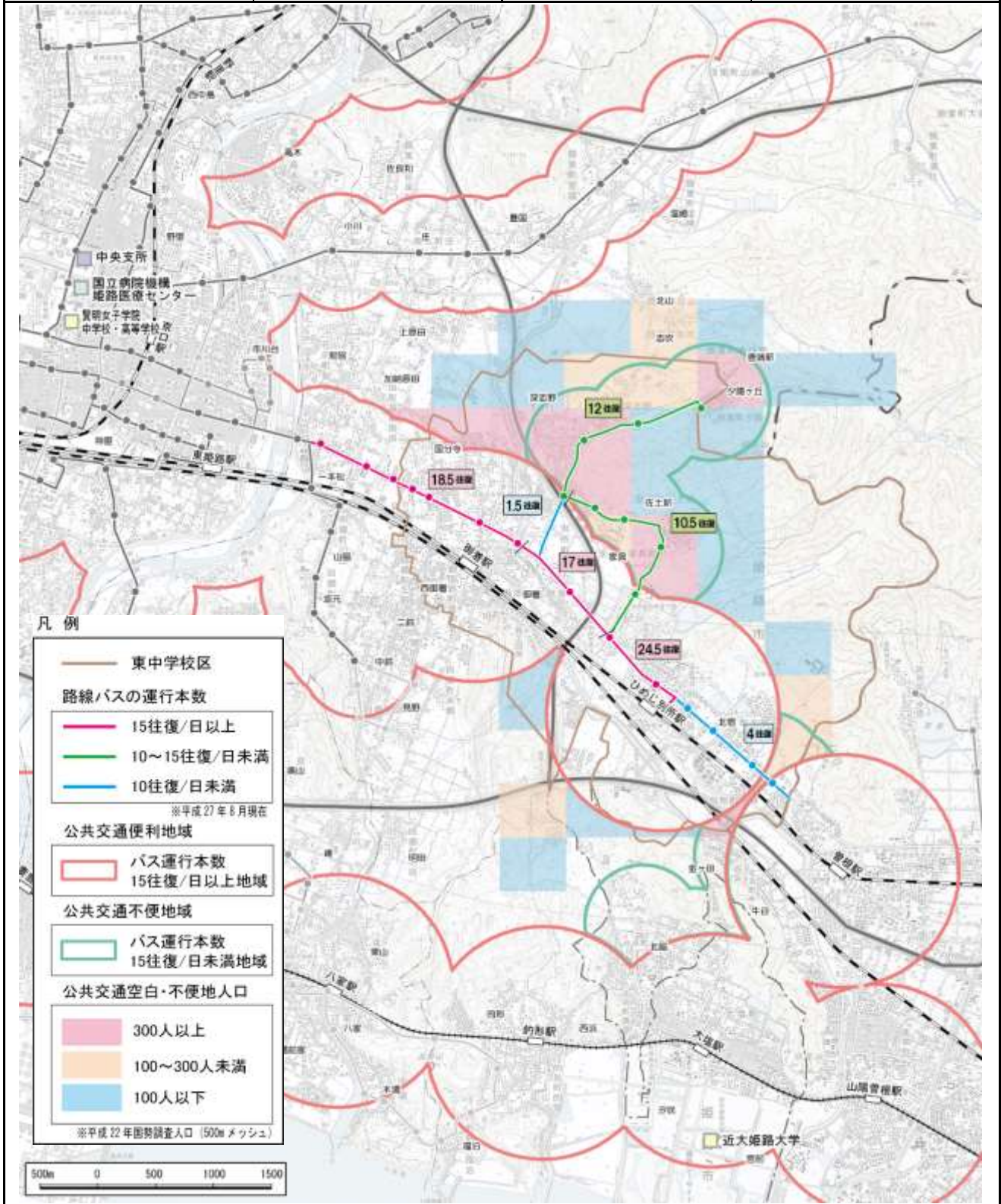


※人口、世帯数、高齢化率、トリップ数、分担率は、四郷中学校校区を対象とした集計データを示しています。  
 出典：住民基本台帳（2015年12月31日現在）、第5回近畿圏パーソントリップ調査（京阪神都市圏交通計画協議会 2010年）



### 御国野・別所地域

人 口	17,205 人	総トリップ数	55,177T/日
世 帯 数	6,990 世帯	公共交通トリップ数	6,153T/日
高齢化率	22%	公共交通分担率	11%

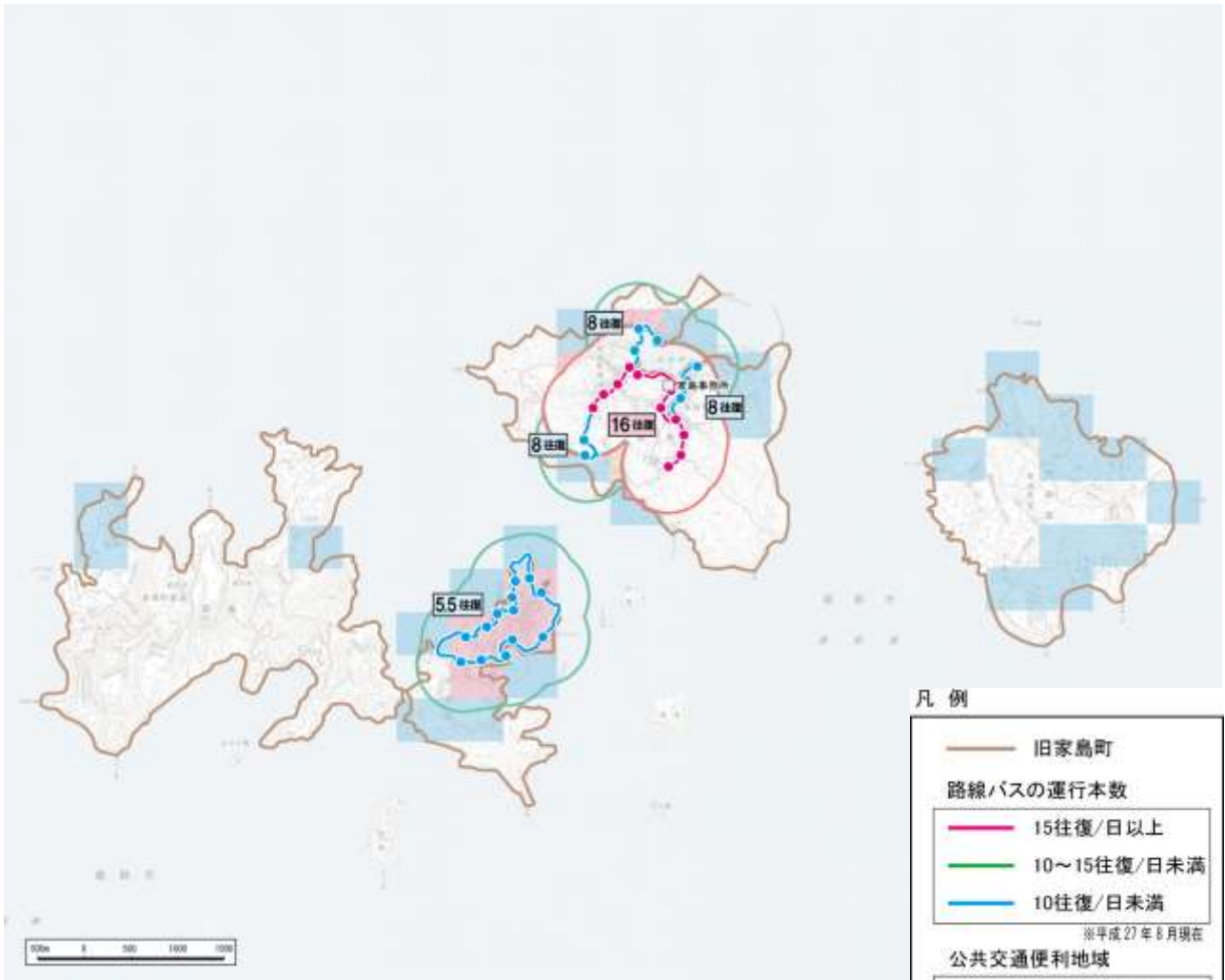


※人口、世帯数、高齢化率、トリップ数、分担率は、東中学校区を対象とした集計データを示しています。

出典：住民基本台帳（2015年12月31日現在）、第5回近畿圏パーソントリップ調査（京阪神都市圏交通計画協議会 2010年）

## 家島地域

人 口	5,663 人	総トリップ数	6,366T/日
世 帯 数	2,234 世帯	公共交通トリップ数	55T/日
高齢化率	33%	公共交通分担率	1%



※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（2015年12月31日現在）、第5回近畿圏パーソントリップ調査（京阪神都市圏交通計画協議会 2010年）

## 用 語 集

項 目		用 語 解 説
あ	ＩＣカード乗車券	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。
こ	交通結節点	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。
	交通手段分担率	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。
	コミュニティバス	地域住民の多様なニーズにきめ細かくに対応する地域密着型バス。
	コンパクトシティ	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。
さ	サイクルアンドバスライド	「パークアンドライド」参照。
	参画と協働	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で決めて、さまざまな地域づくりに取り組んでいくこと。
て	デマンドバス	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。
と	トリップ （トリップエンド）	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。
の	ノーマイカーデー	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。
は	パークアンドライド （パークアンドバスライド）	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（サイクルアンドバスライド）という。



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、平成 22 年に第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（調査主体：京阪神都市圏交通計画協議会）が実施されている。
	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・障がい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	自動車が普及し、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  
改訂二版

発行年月：平成 20 年（2008 年）8 月 初版  
平成 25 年（2013 年）4 月 改訂版  
平成 28 年（2016 年）3 月 改訂二版

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  
<http://www.city.himeji.lg.jp/s70/2212860.html>