

公共交通を中心とした

姫路市 総合 交通計画

基本計画編

姫路市

目 次

はじめに

第 1 章 計画策定の背景	1
第 2 章 姫路市の概況	3
1 位置・地勢	3
2 人口	4
3 経済	5
4 観光	6
第 3 章 交通の現況と課題	7
1 交通の現況	7
2 交通の課題	17
第 4 章 上位計画・関連計画	28
1 姫路市総合計画（上位計画）	28
2 都心のまちづくり（関連計画）	31
3 拠点整備の状況（関連計画）	33
第 5 章 本計画の位置づけと枠組み	34
第 6 章 めざす公共交通の将来像	35
1 計画の方向性	35
2 姫路市がめざす人の動き方	36
3 基本理念・基本方針	37
4 期待される効果	38
5 骨格となる将来の公共交通ネットワーク	39
第 7 章 展開すべき主要な施策	47
第 8 章 計画の実現に向けて	49
1 計画の実現に向けた課題	49
2 公共交通を支える 3 者への期待	50
付 録	51

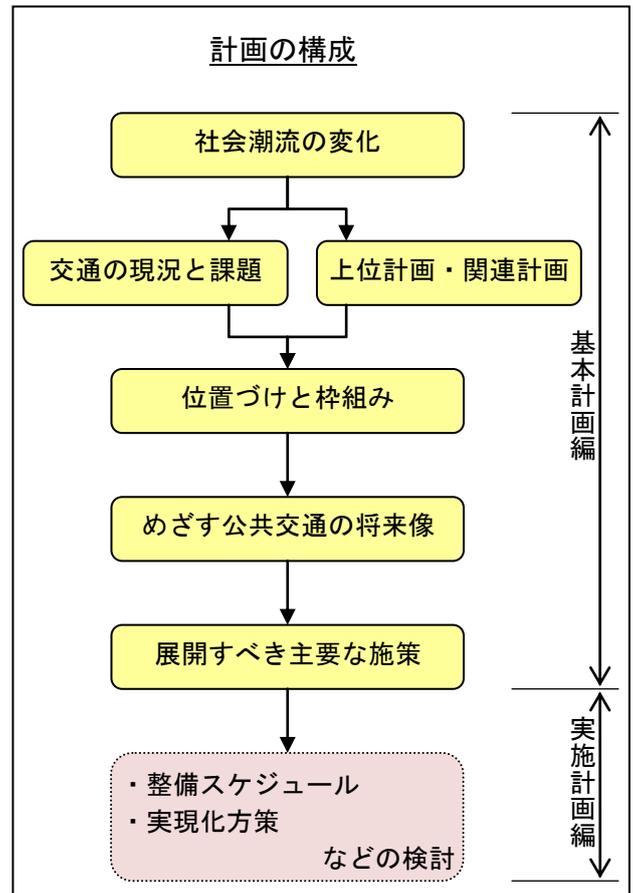
はじめに

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、2008年（平成18年）3月の1市4町の市町合併によって市域が拡大したとともに、都心部においてはJR山陽本線等連続立体交差事業が進捗しており、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、策定中の新しい総合計画では、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。

また、基本計画編に引き続き、実施計画編を作成し、めざす公共交通の将来像実現に向けて実施（達成）すべき個別・具体の施策について、整備スケジュールや実現化方策等を取りまとめることとします。



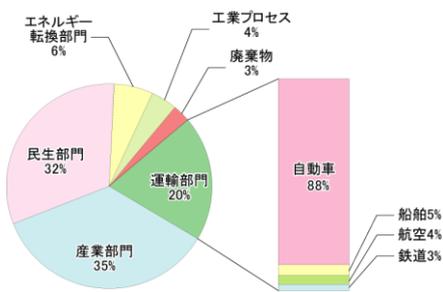
第1章 | 計画策定の背景

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。

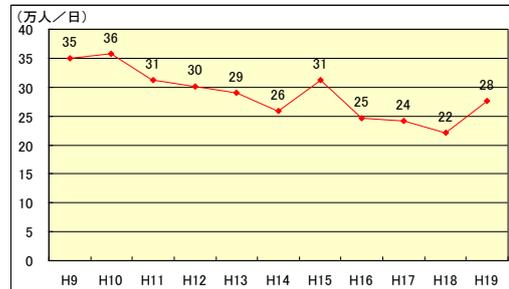
また、公共交通を利用しなくても移動が容易になったため、住宅地は従来の市街地から離れる傾向があるとともに、自動車によるアクセスを前提とした大型商業施設の幹線道路沿いへの進出などによる市街地の拡散と中心市街地の衰退が課題となっています。

自動車が排出するCO₂の割合



出典：日本の温室効果ガス排出量データ 2007.5.29より作成
(温室効果ガスインベントリオフィス (G I O))

中心商店街の歩行者数



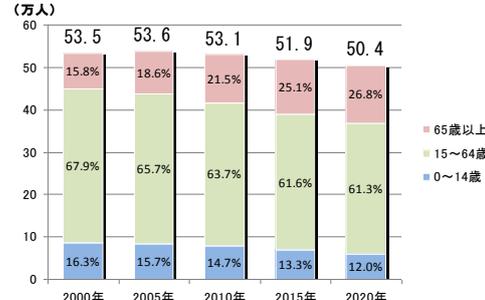
出典：2007年度 中心商店街通行量調査結果
(姫路商工会議所)

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足として、公共交通の重要性が高まりつつあります。

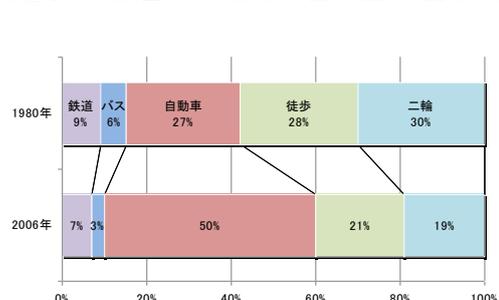
しかし、近年、鉄道・バス等の公共交通利用者は減少が続いており、運賃収入を基本とした公共交通事業の運営がこれまで以上に難しくなるとともに、公共交通のサービス水準低下が懸念されます。

人口の推移



出典：2000年、2005年は、国勢調査人口
2010年以降は、国勢調査人口を基準とした推計
(策定中の姫路市総合計画より)
※割合については、四捨五入して表記しているため、合計が100にならない

交通手段分担率の推移 (合併前の姫路市民)



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)
2006年 播磨都市圏パーソントリップ調査結果 (姫路市)

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を始めとする姫路駅周辺整備が進んでおり、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。

姫路駅周辺の道路網計画

- H17年度末 山陽本線高架切替
- H20年度 姫新・播但線高架切替
- H22年頃 新駅ビル着工
- H24年頃 新北駅前広場整備着手
（※20年度以降は最速の場合の予定）



※北駅前広場は、都市計画変更を予定しています。

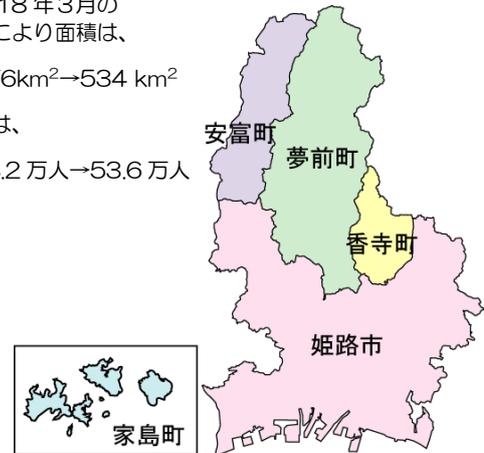
合併による変化

平成18年3月の
合併により面積は、

276km²→534 km²

人口は、

48.2万人→53.6万人

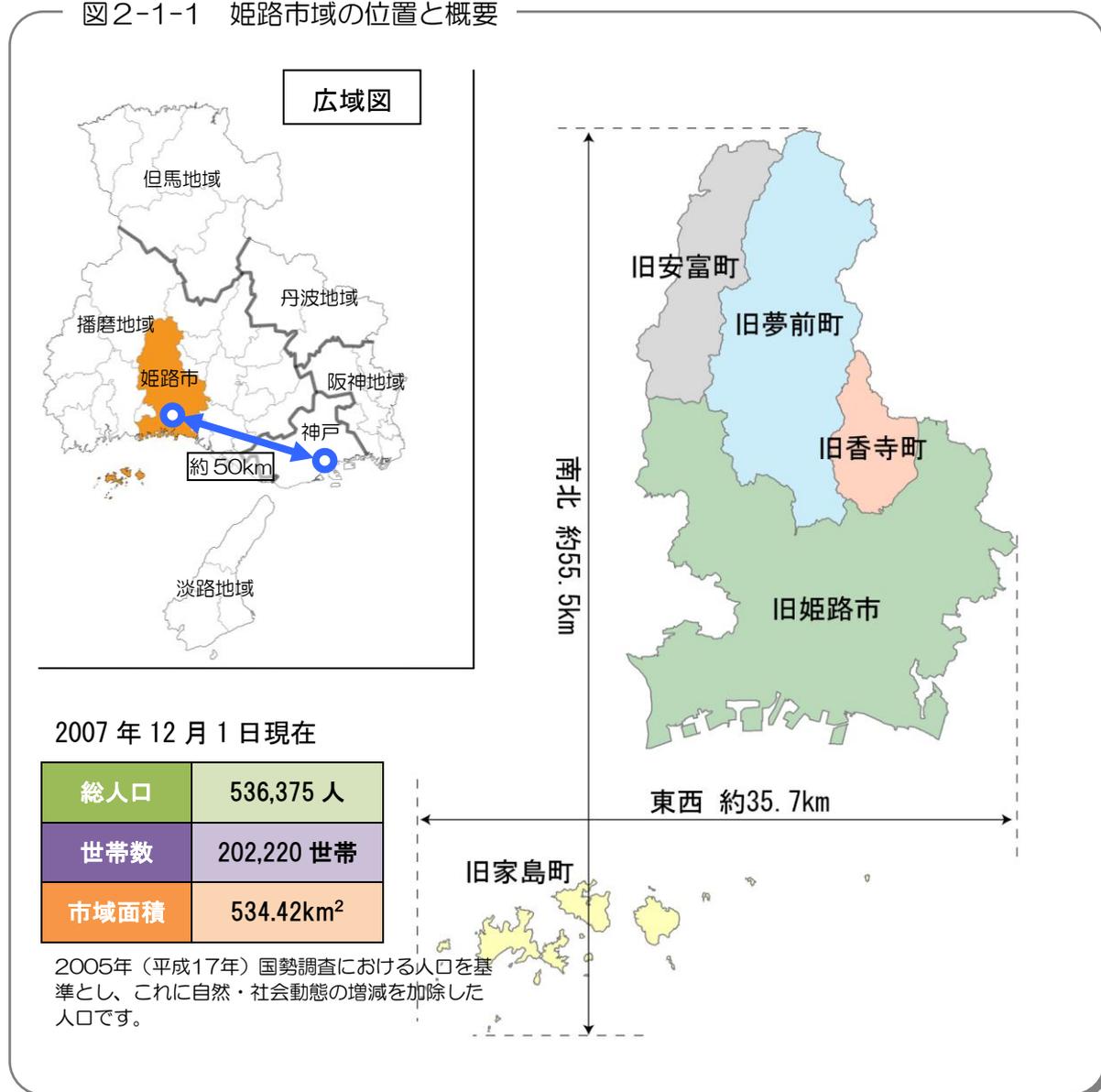


第2章 | 姫路市の概況

1 位置・地勢

姫路市は、兵庫県南西部、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534.42km²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

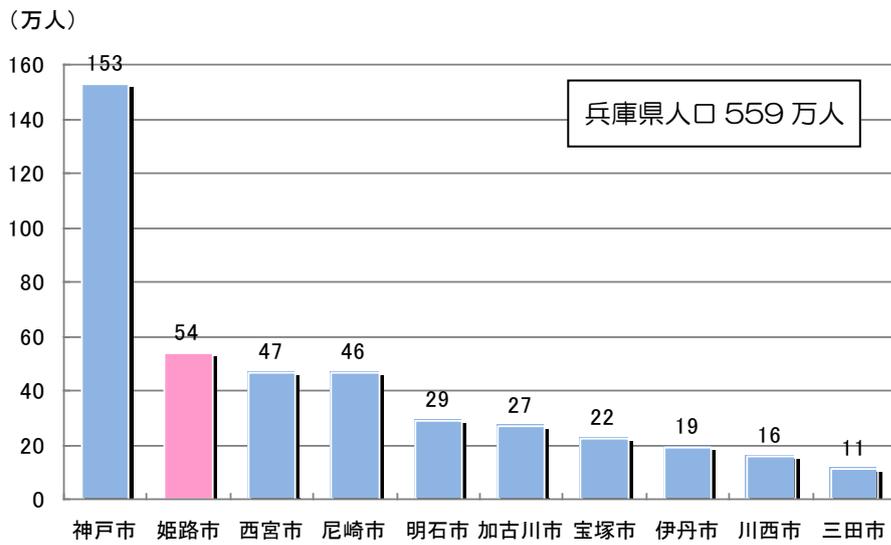


2 人口

本市の人口は、2005年（平成17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。

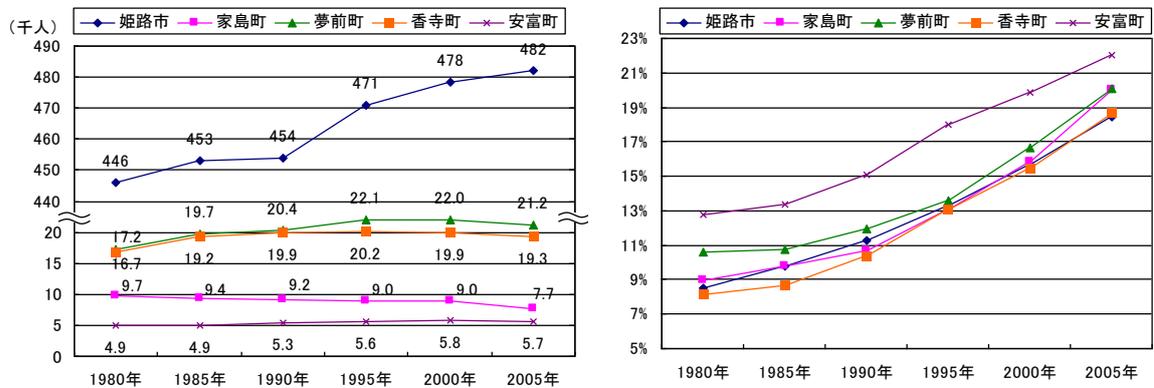
地域別では、姫路市約48万2千人、家島町約8千人、夢前町約2万1千人、香寺町約1万9千人、安富町約6千人であり、特に合併町において人口減少や高齢化が進んでいます。

図2-2-1 県内主要都市の人口



出典：2005年（平成17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

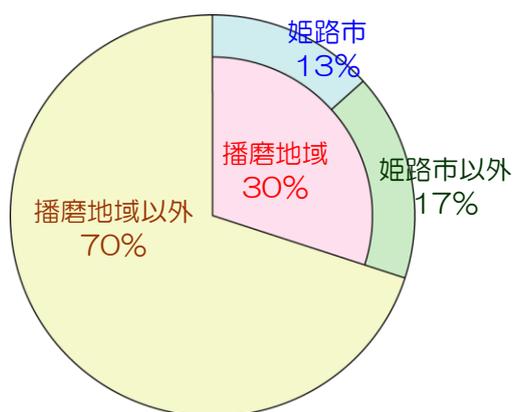
3 経済

経済活動は、2004年（平成16年）現在で商品販売額 172 百億円、製造品出荷額等 194 百億円であり、それぞれ兵庫県の 13%、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、製造品出荷額等は概ね横ばいで推移しています。

図2-3-1 商品販売額（商業）、製造品出荷額等（工業）の割合

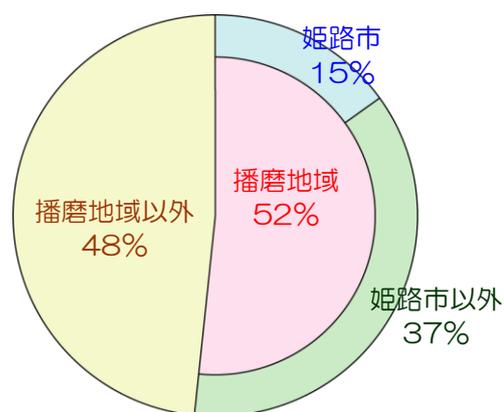
<商品販売額（商業）の割合>



2004年度 商品販売額（商業）
 兵庫県：1,291 百億円
 播磨地域：388 百億円
 姫路市：172 百億円

出典：兵庫県統計書

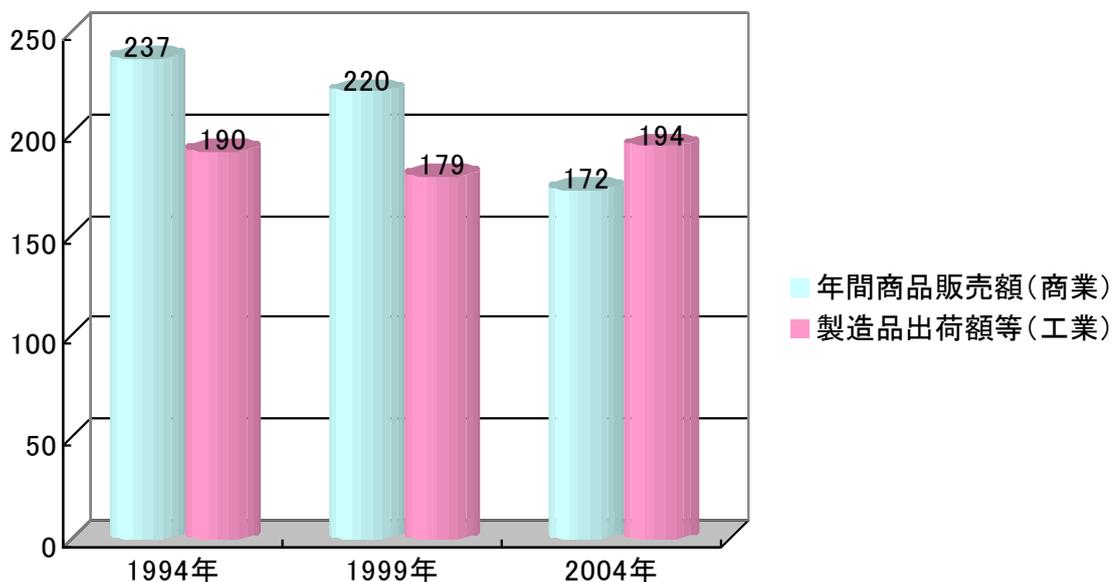
<製造品出荷額等（工業）の割合>



2004年度 製造品出荷額等（工業）
 兵庫県：1,295 百億円
 播磨地域：669 百億円
 姫路市：194 百億円

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)



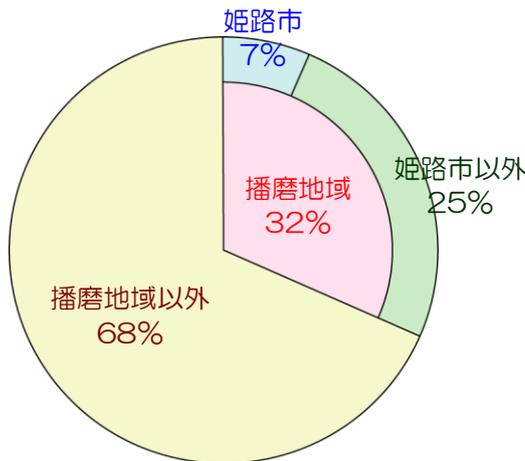
出典：兵庫県統計書

4 観光

2005年度（平成17年度）の姫路市の観光入込客数は851万人であり、兵庫県の観光入込客数1億2,668万人の約7%を占めています。

2005年度（平成17年度）の市内の主要観光施設入込客数は361万人であり、姫路城周辺が155万人（約43%）と最も多くなっています。

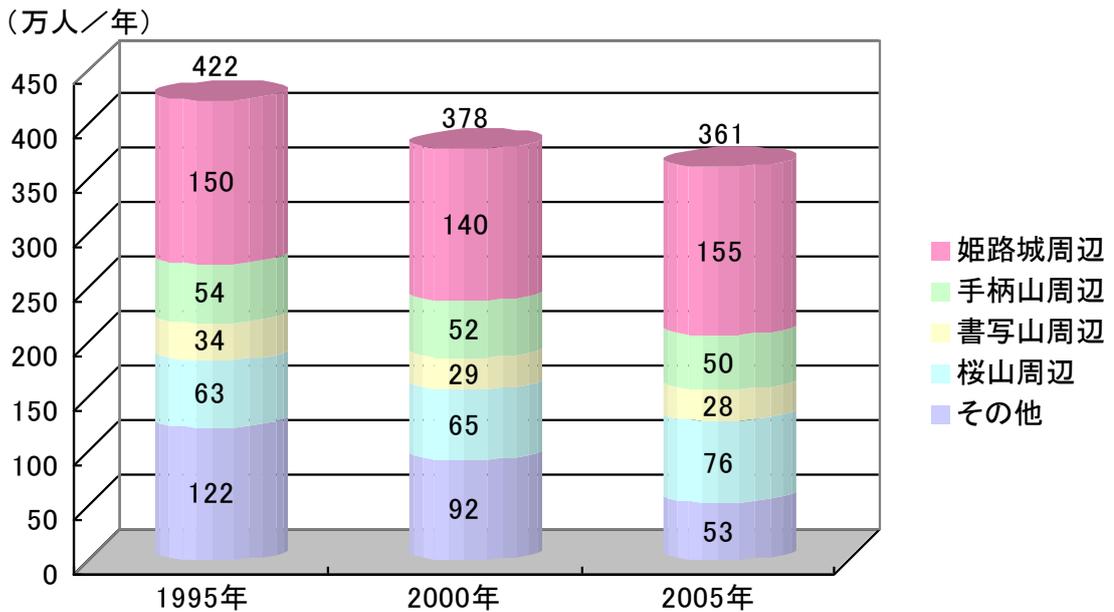
図2-4-1 観光入込客数の割合



2005年度 観光入込客数	
兵庫県	1億2,668万人
播磨地域	4,014万人
姫路市	851万人

出典：兵庫県観光動態調査（2005年度）
※ 合併町を含まず

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（2006年度版）
※ 合併町を含まず

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が15、山陽電鉄が15、合計30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

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、播但線、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）

JR			山陽電鉄		
路線	運行本数		路線	運行本数	
	全日 (本)	ピーク (本)		全日 (本)	ピーク (本)
新幹線	146	9	本線	325	17
山陽本線 [姫路駅以東]	284	17	(うち普通列車)	168	9
(うち普通列車)	135	9	網干線	156	10
山陽本線 [姫路駅以西]	193	9			
播但線	82	6			
姫新線 (姫路～余部)	78	4			

※ ピークは、8時台の運行本数
 ※ 運行本数は上り、下りの合計

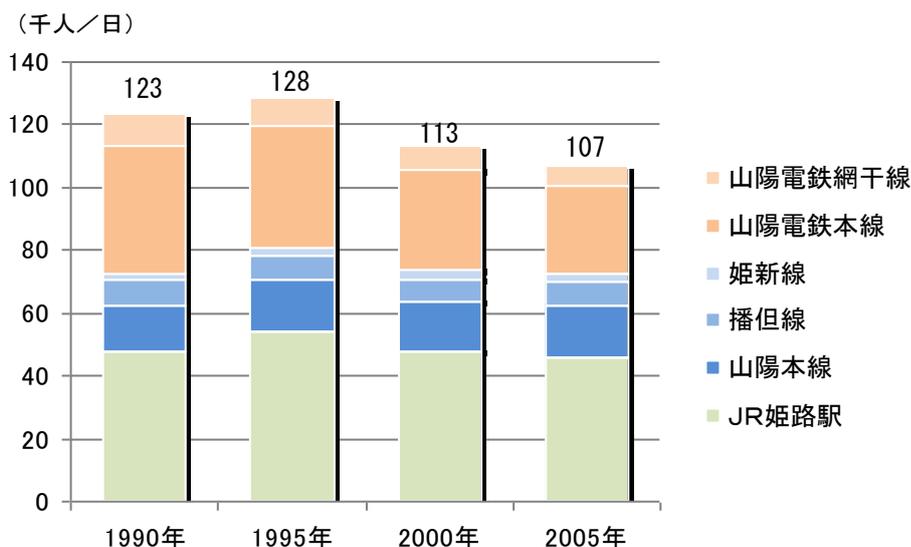
(2008年1月現在)

③ 乗車人員の推移

2005年（平成17年）の鉄道乗車人員は1日あたり10万7千人ですが、1995年（平成7年）以降減少が続いており、10年間で約17%減少しています。

このうちJRは比較的減少が小さく、山陽電鉄の減少が大きくなっています。

図3-1-3 鉄道乗車人員の推移



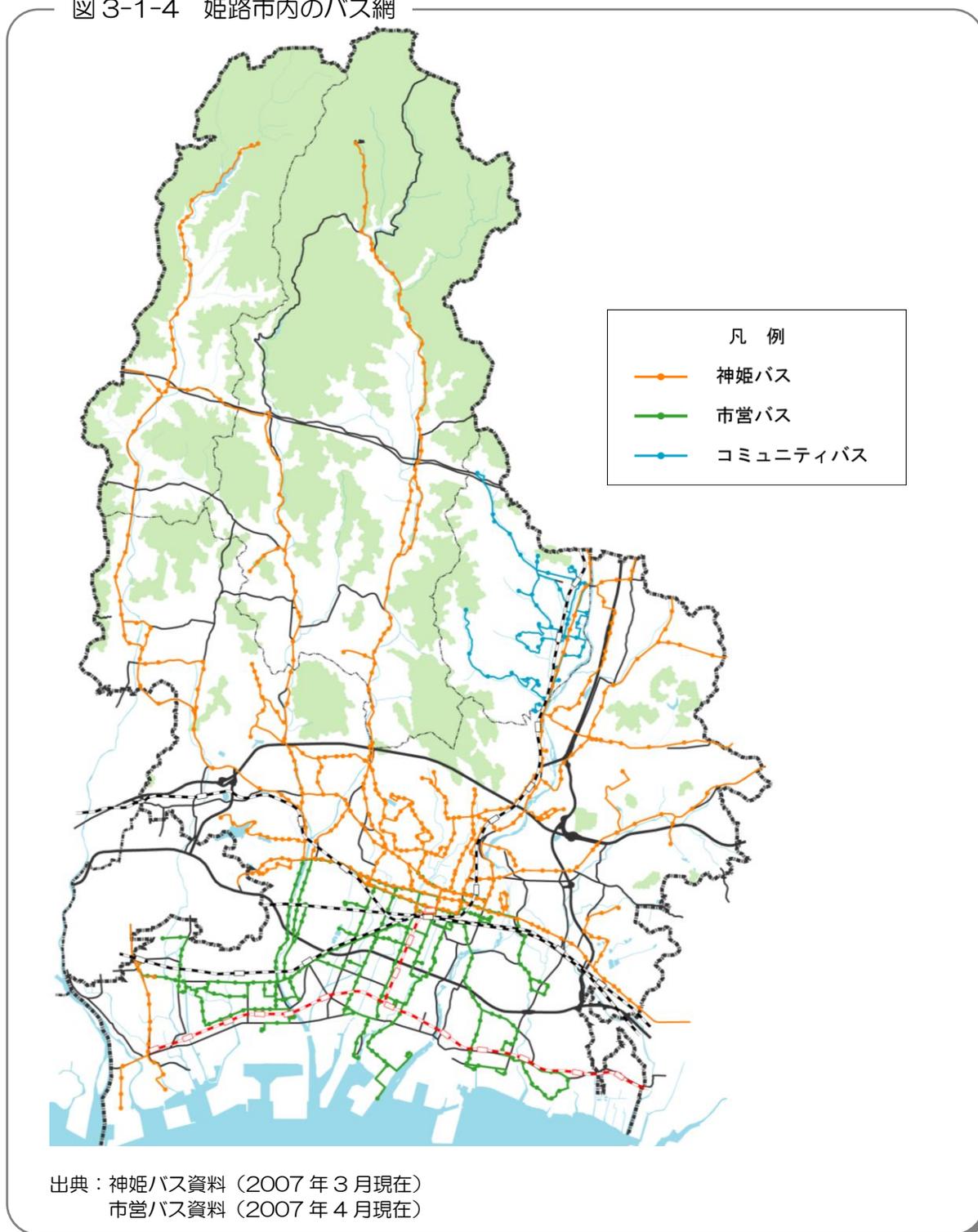
出典：姫路市統計要覧

(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、概ねJR山陽本線を境に、北側を神姫バスが、南側を市営バスが運行しています。

図3-1-4 姫路市内のバス網

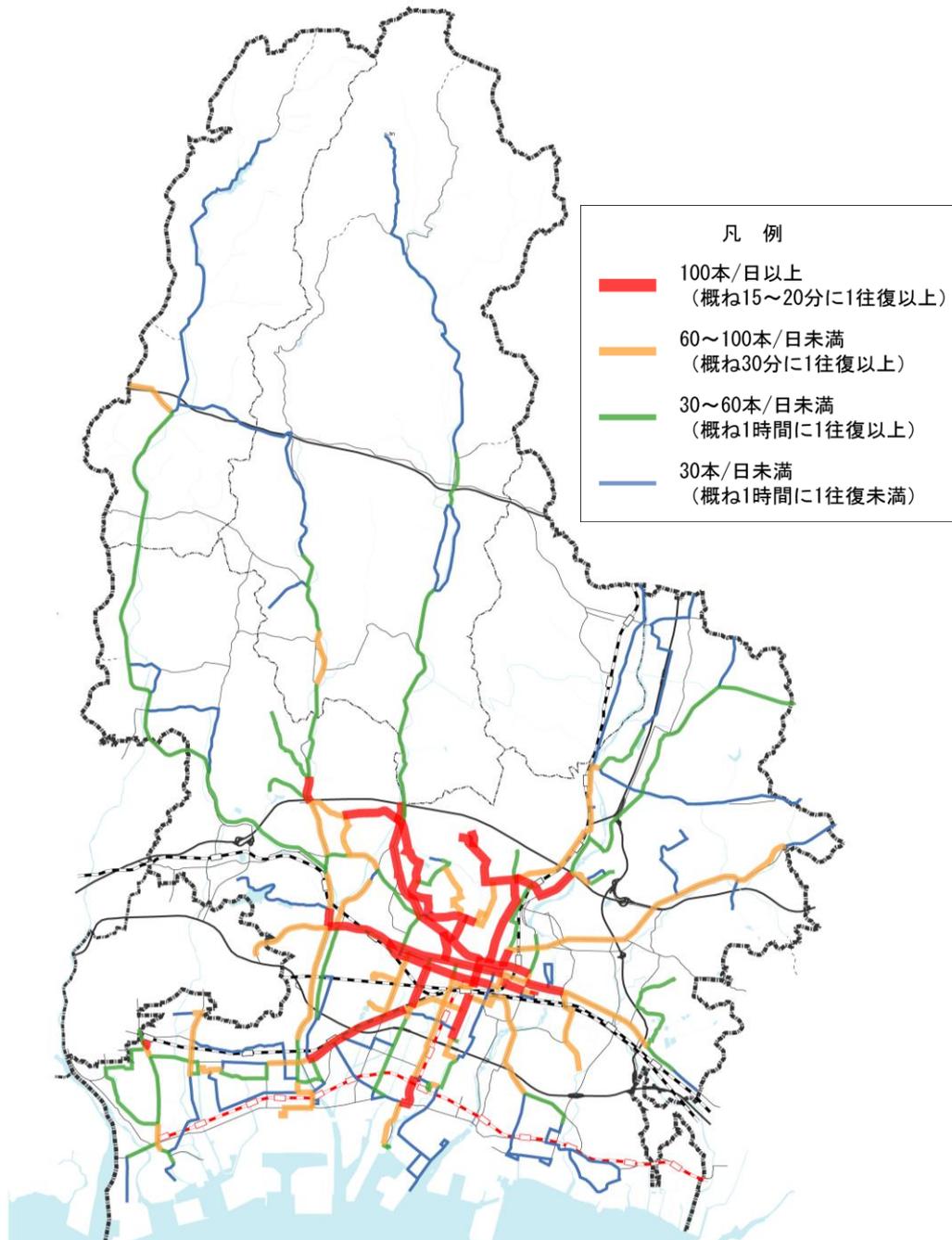


② 運行本数

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

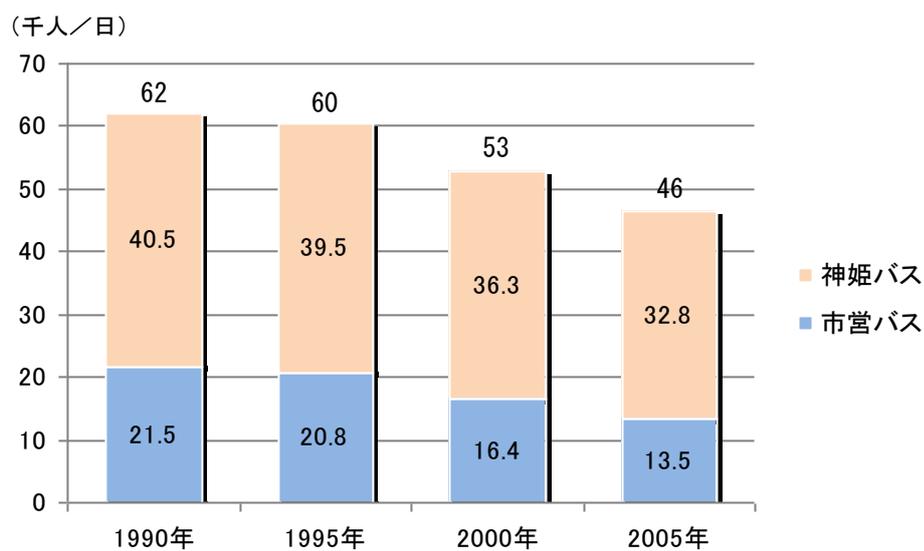


出典：神姫バス、市営バス資料（2004年現在）

③ 乗車人員の推移

2005年（平成17年）の市内バス乗車人員は1日あたり4万6千人であり、1995年（平成7年）の1日あたり6万人に比べ10年間で約23%減少しています。同期間での鉄道乗車人員の減少率（17%）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

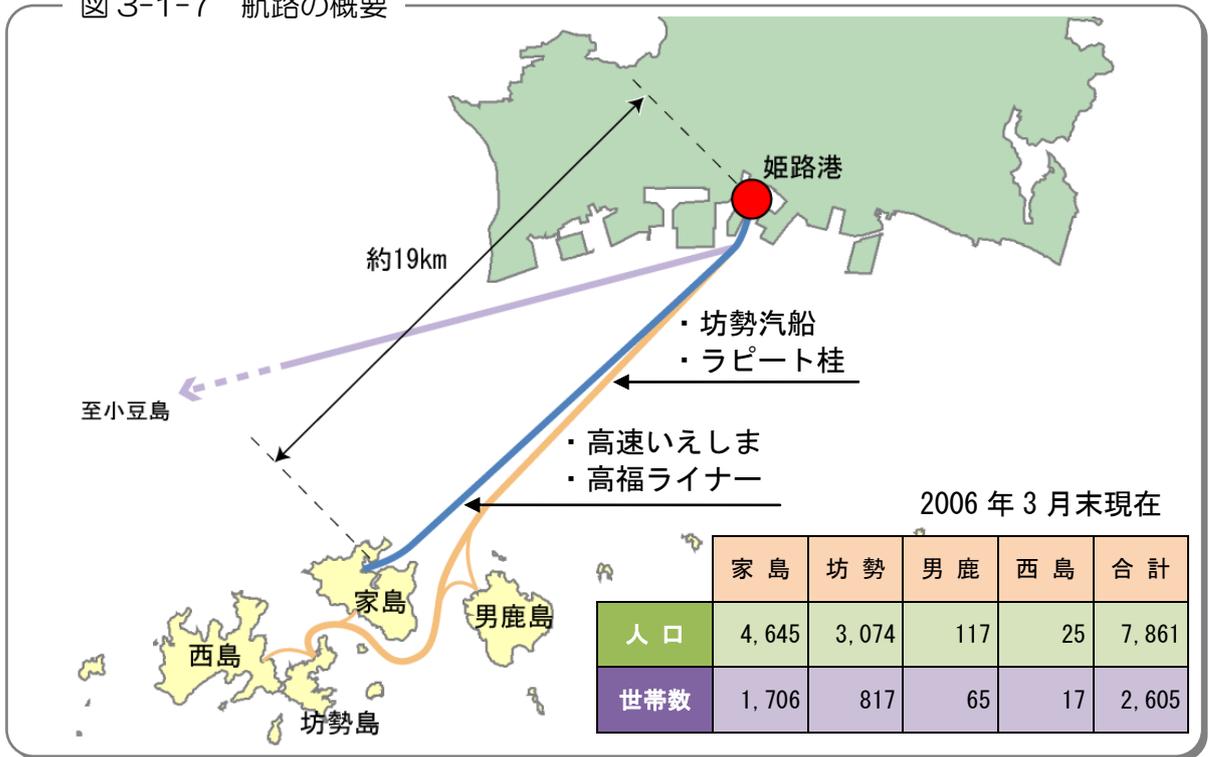
(3) 旅客船の現況

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

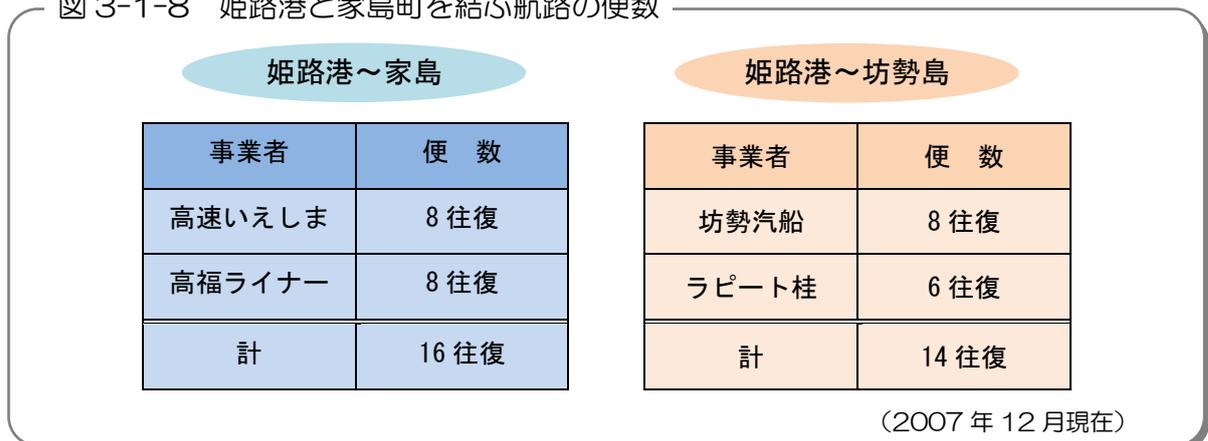


② 姫路港と家島町を結ぶ航路の便数

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14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。

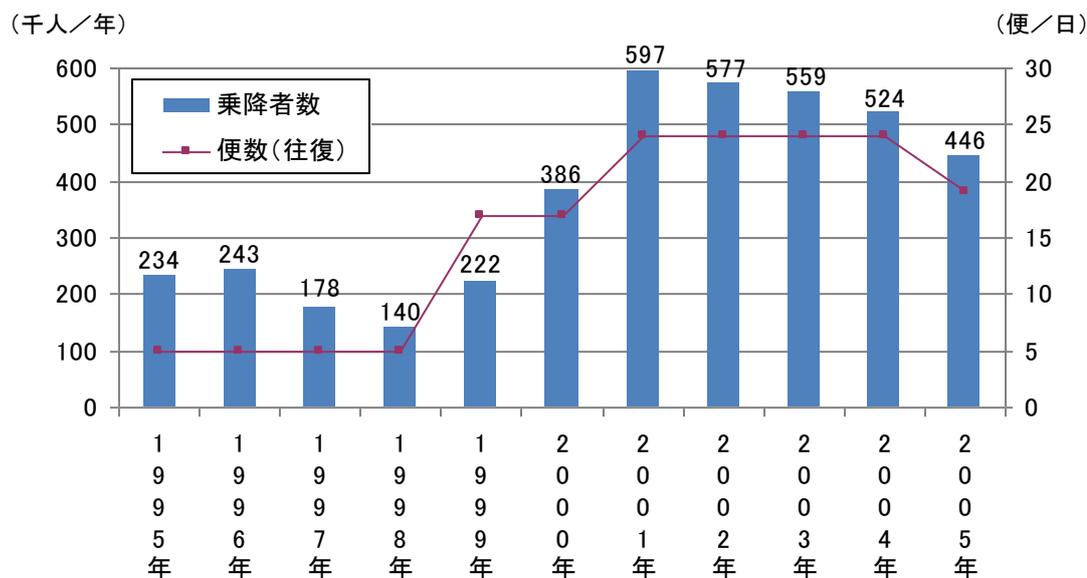
図3-1-8 姫路港と家島町を結ぶ航路の便数



③ 乗降者数の推移

家島港の乗降者数は、2005年現在44万6千人／年です。高速いえしま、高福ライナーの新規参入によって、便数が増加した2001年に急激に増加しましたが、その後は減少傾向が続いています。

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。

※姫路港～家島港間では、家島汽船が単独で旅客船を運航していましたが、1999年（平成11年）に高速いえしまが、2001年（平成13年）に高福ライナーが新規参入しました。2005年（平成17年）には家島汽船が撤退し、現在は2つの旅客船事業者が運航しています。

(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。

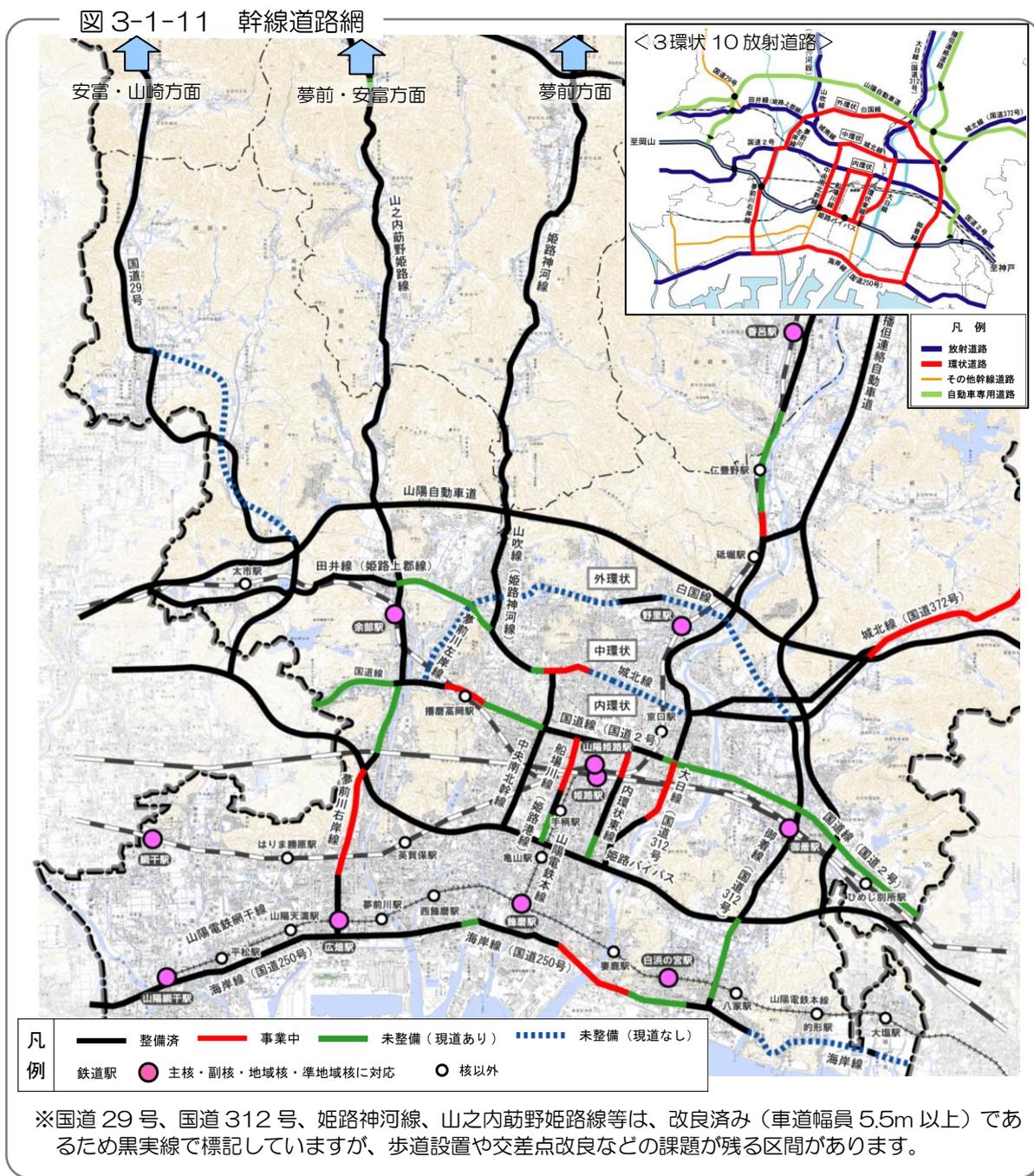
図 3-1-10 広域幹線道路網



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、平成18年度末現在において、全延長322kmのうち、改良済み延長は196kmであり、整備率は約61%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、内々環状西線、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。

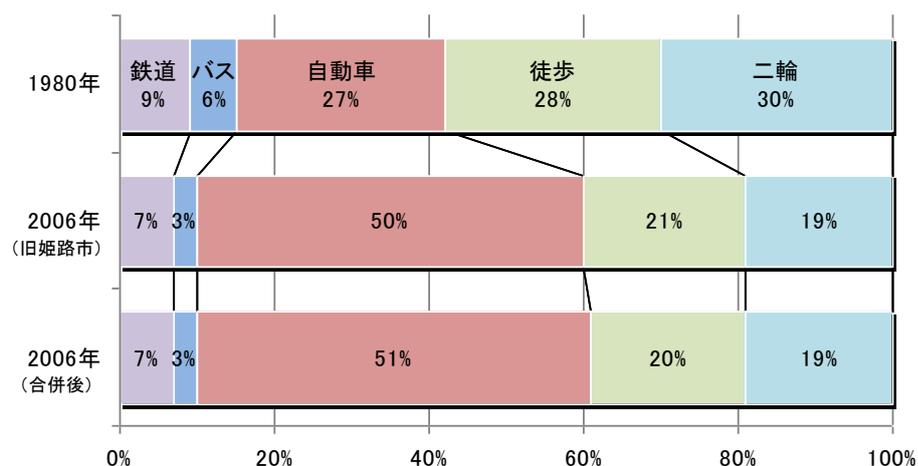


2 交通の課題

(1) 市内各所で発生している交通渋滞

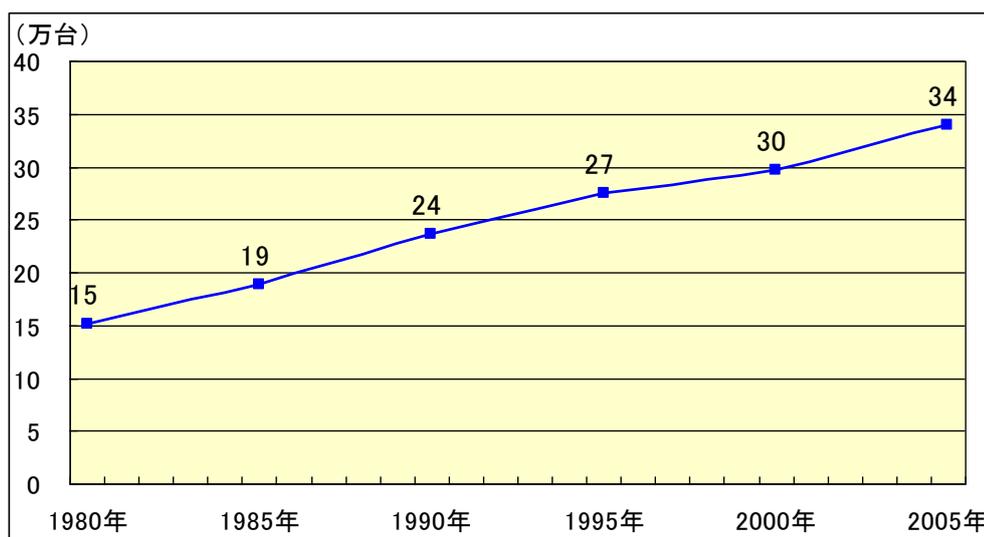
過去26年間で姫路市民の自動車利用割合は約2倍に増加し、徒歩を含む他の交通手段の割合はすべて減少しました。急激にモータリゼーションが進展する一方、自動車交通の増大に道路整備が追いつかず、市内各所で交通渋滞が発生しています。

図3-2-1 姫路市民の交通手段分担率の推移



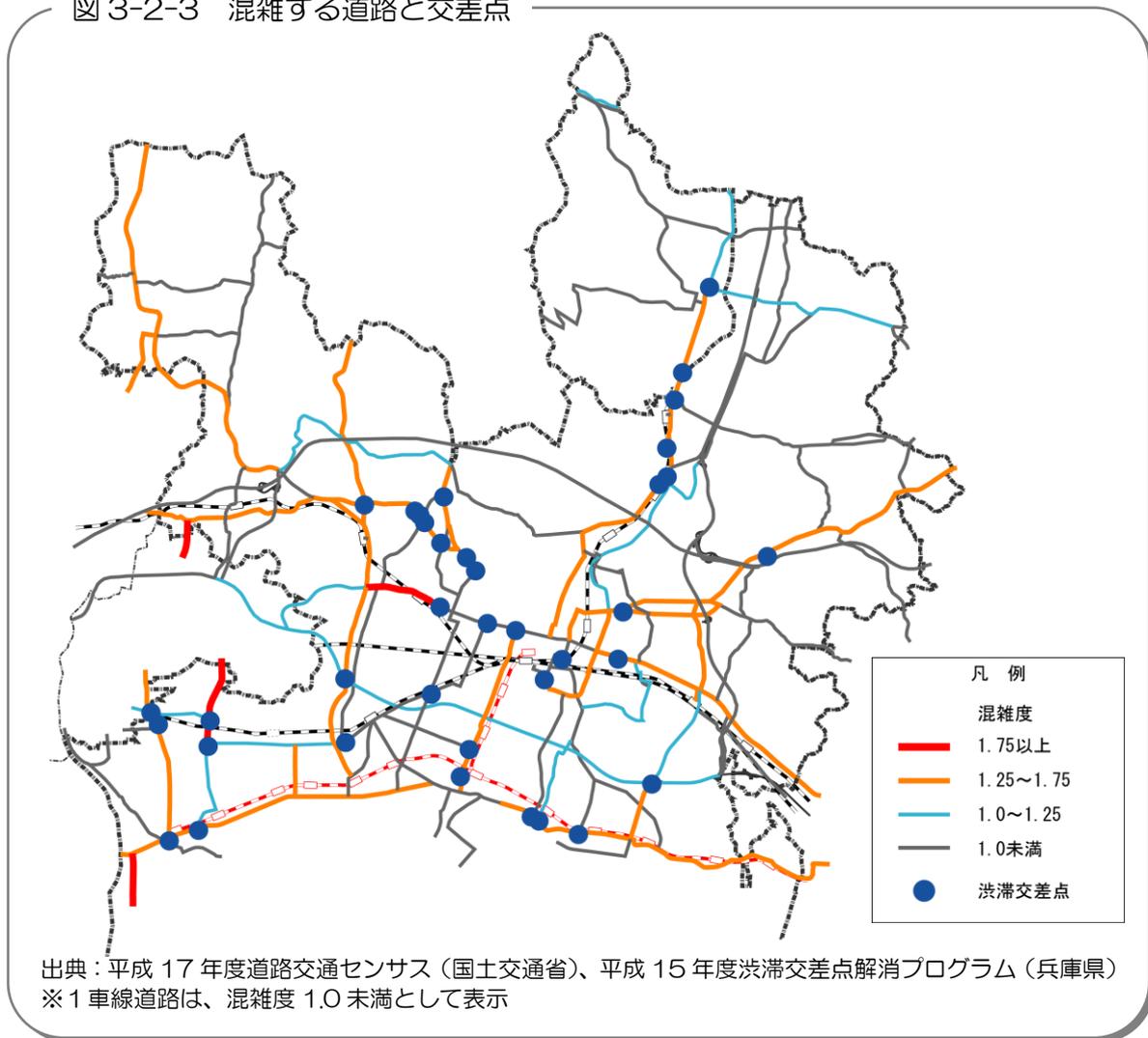
出典：1980年 第2回京阪神都市圏パーソントリップ調査結果（京阪神都市圏交通計画協議会）
2006年 播磨都市圏パーソントリップ調査結果（姫路市）

図3-2-2 自動車保有台数の推移



出典：姫路市統計要覧

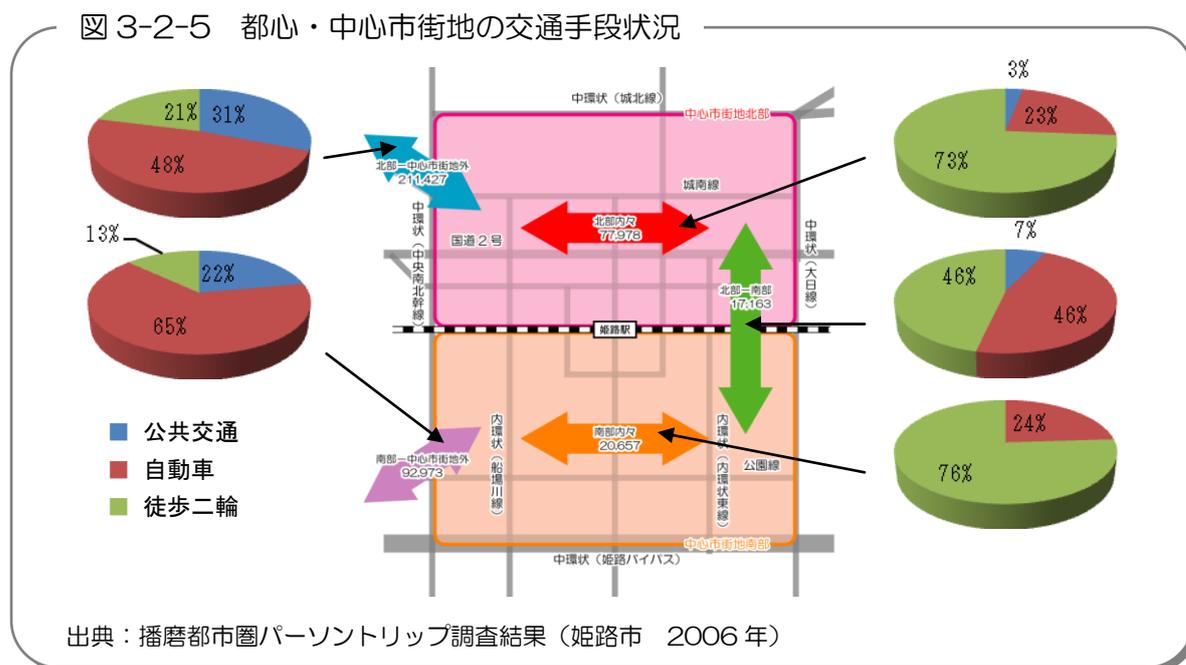
図3-2-3 混雑する道路と交差点



(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。

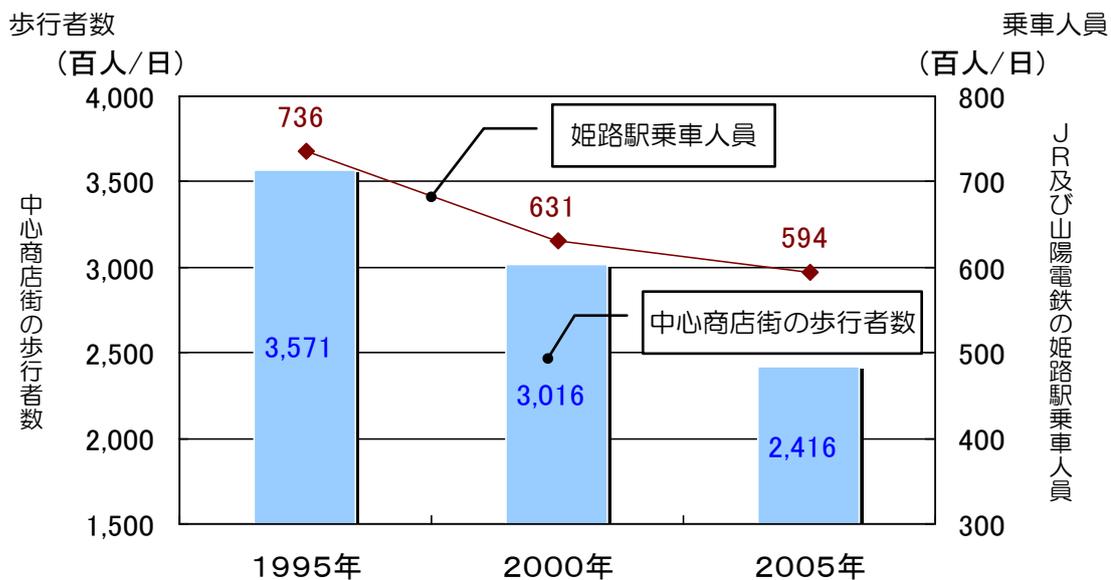
また、都心・中心市街地内においても、南北移動は自動車が多く利用されています。



(3) 中心商店街の歩行者数の減少

姫路駅周辺の中心商店街を通行する歩行者数は、減少傾向が続いており、この10年間で約32%減少しています。姫路駅の乗車人員も同様に減少が続いており、都心部の求心力や活力が低下していると考えられます。

図3-2-6 中心商店街の歩行者数と姫路駅の乗車人員



出典：中心商店街の歩行者数：平成19年度 中心商店街通行量調査結果（姫路商工会議所）
 鉄道駅乗車人員：兵庫県統計書（兵庫県）

※中心商店街の歩行者数は、自転車含む

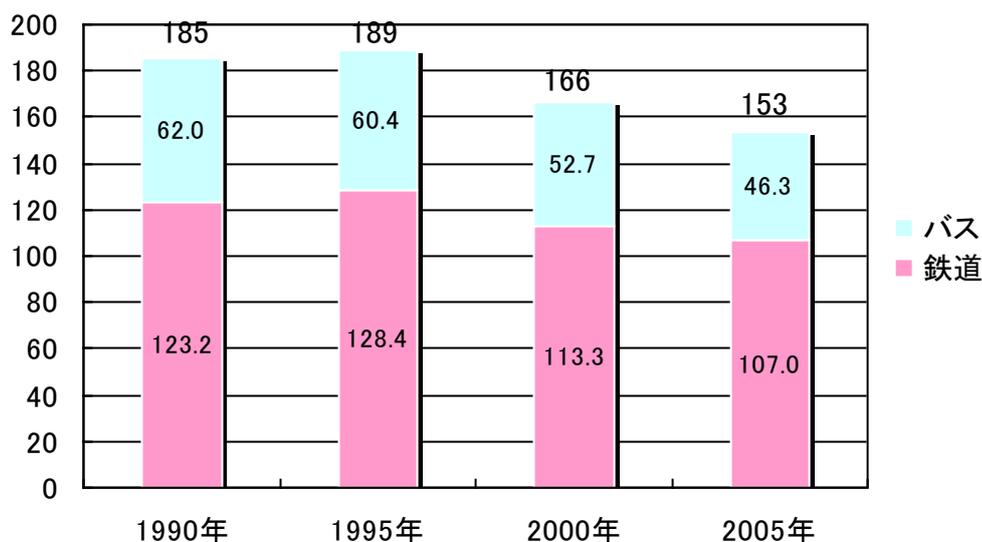
(4) 公共交通利用者数の減少とそれに伴う採算性の低下

公共交通利用者数は年々減少し、2005年(平成17年)の利用者数は、15年前の1990年(平成2年)に比べ約17%減少しています。

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。

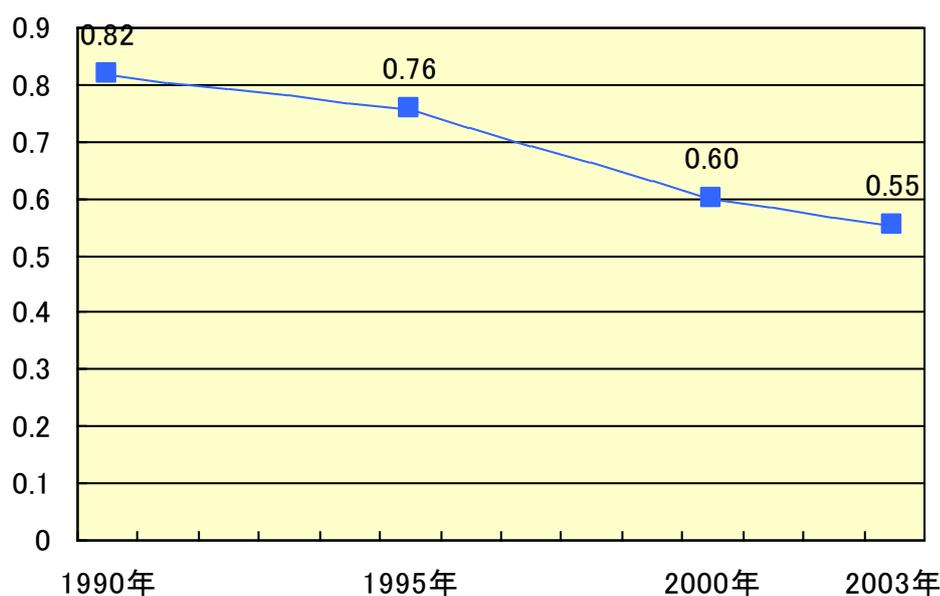
図3-2-7 市内の鉄道、バス乗車人員の推移

(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 市営バスの収支率の推移



出典：姫路市交通事業経営健全化計画（姫路市）

※ 収支率は、料金収入/経常費用で算出しており、市営バスの経営状況を示す指標の一つです。

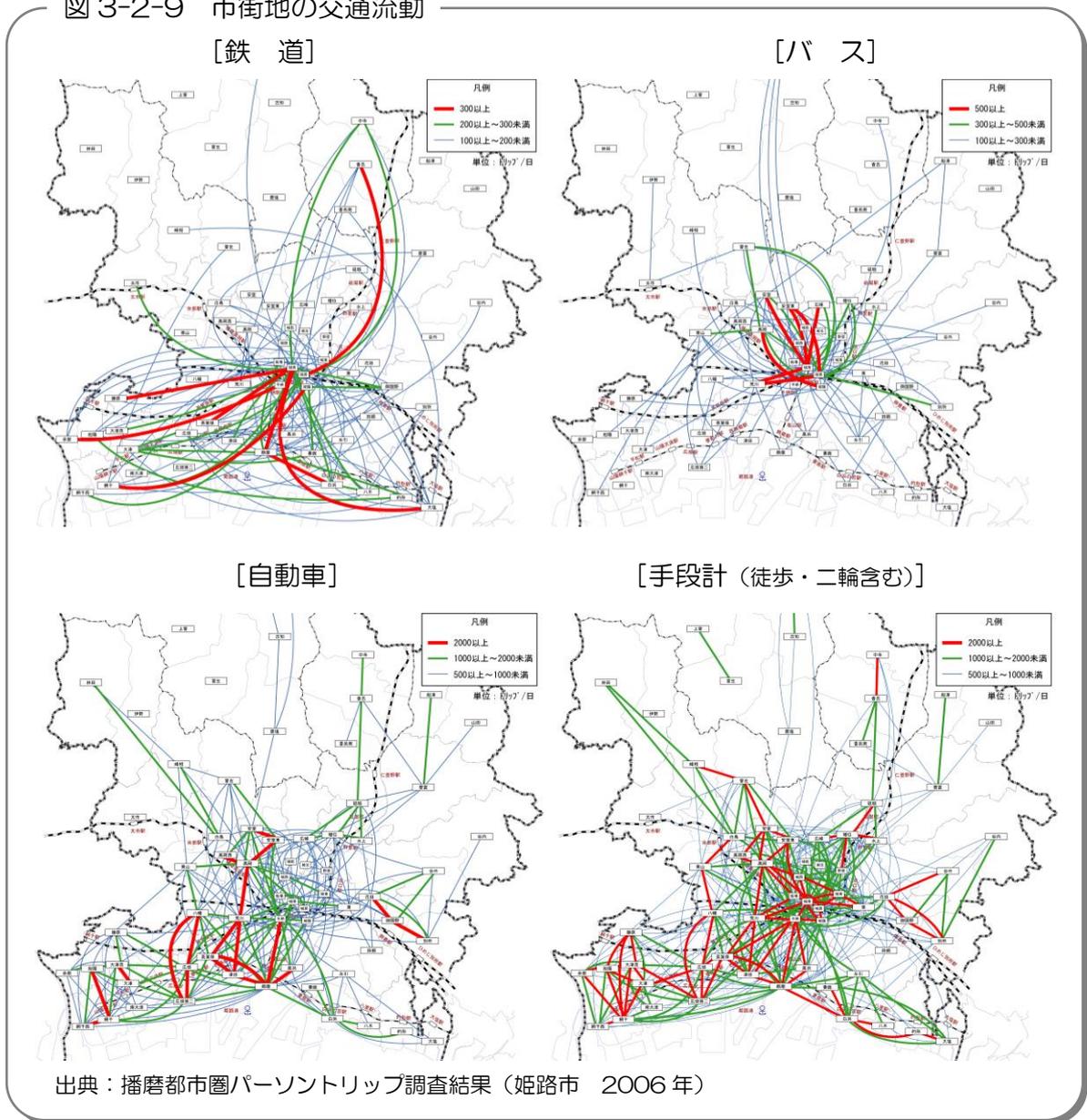
(5) 多様な目的地への移動に十分対応できない姫路駅一極集中型の公共交通網

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

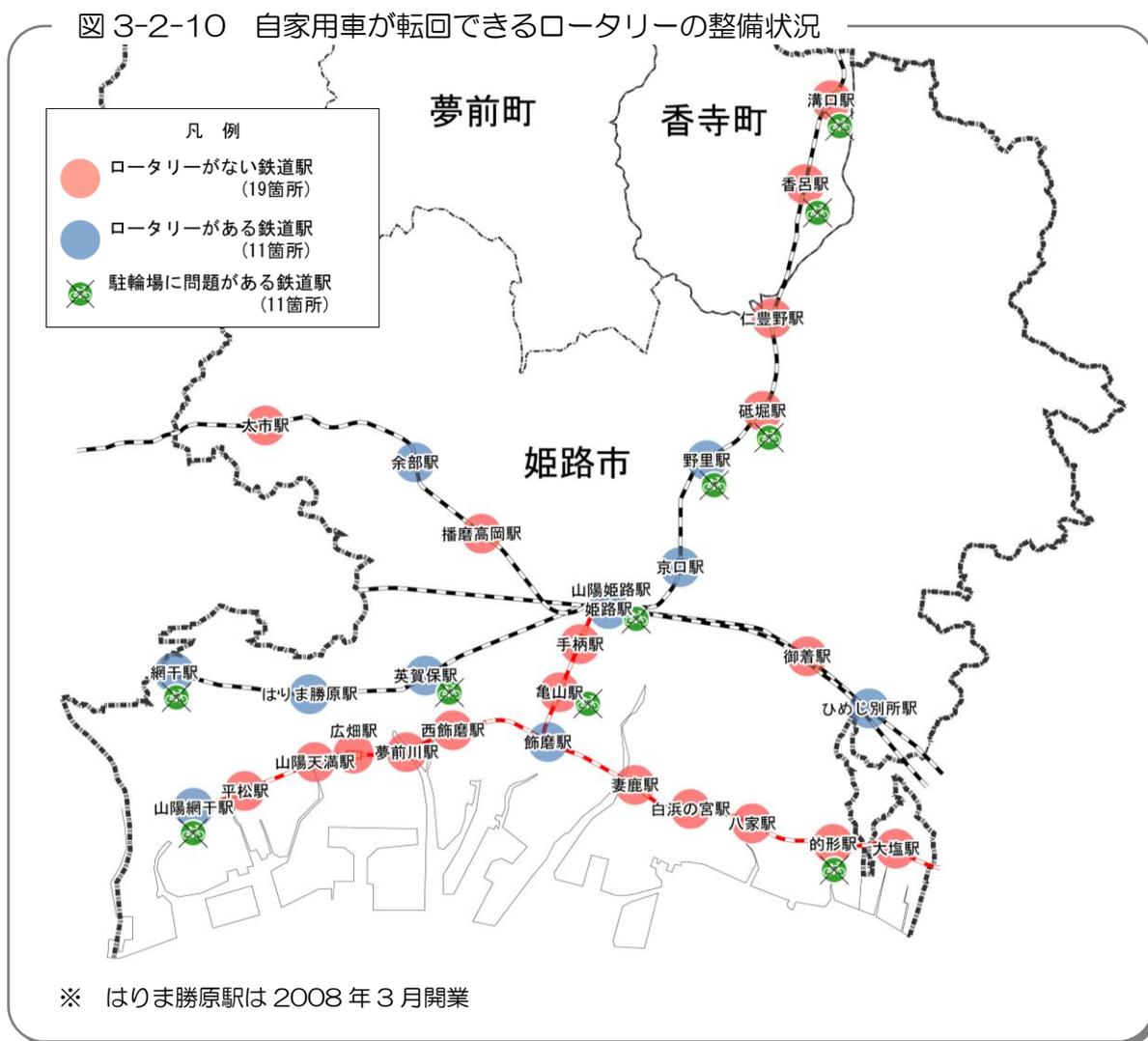


(6) アクセス性や乗り継ぎ、乗り換えの利便性が低く、十分に活用されていない鉄道網

市内の鉄道駅 30 駅の内、19 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、11 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。

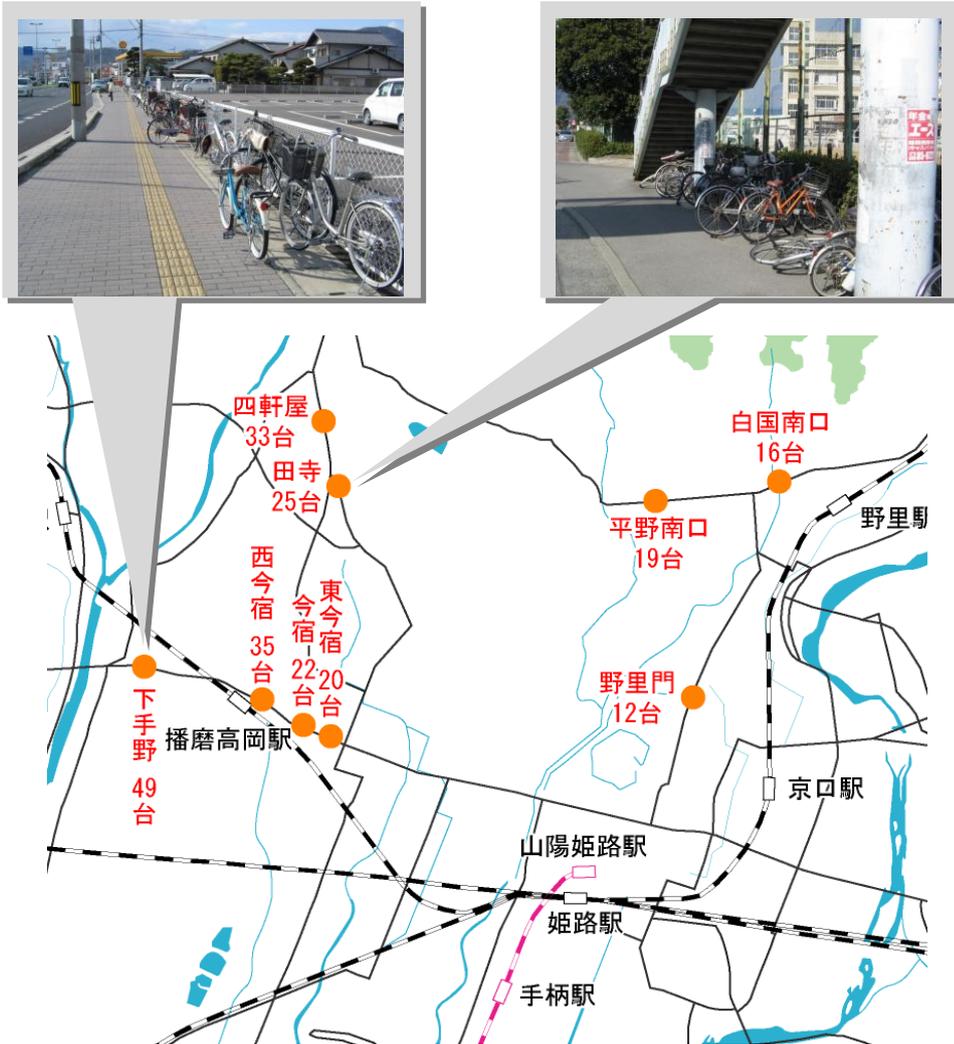


(7) アクセシ性が低い市街地のバス停

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、バス利用者のもの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



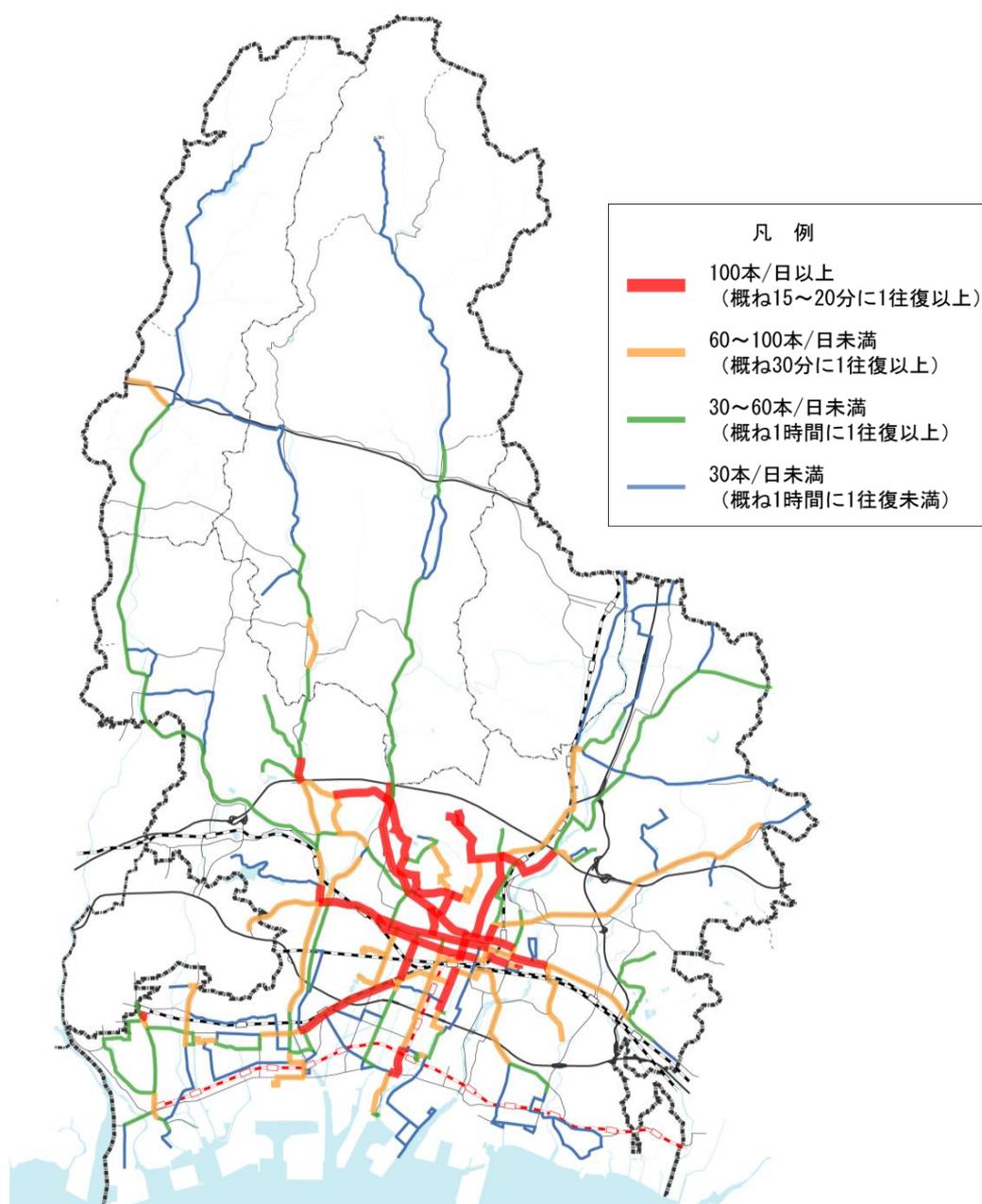
(平成 18年 2月)

(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 路線バス運行本数



出典：神姫バス、市営バス資料（2004年現在）

(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

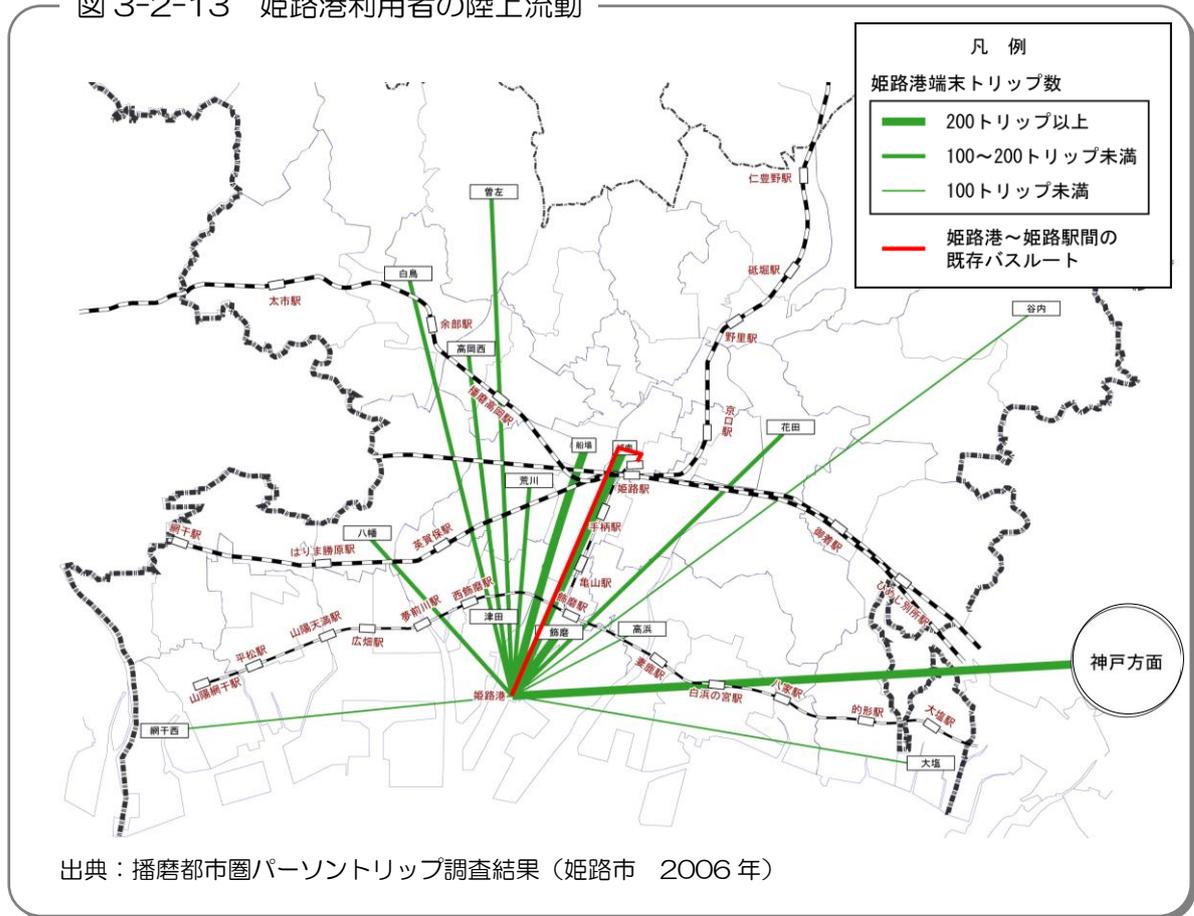
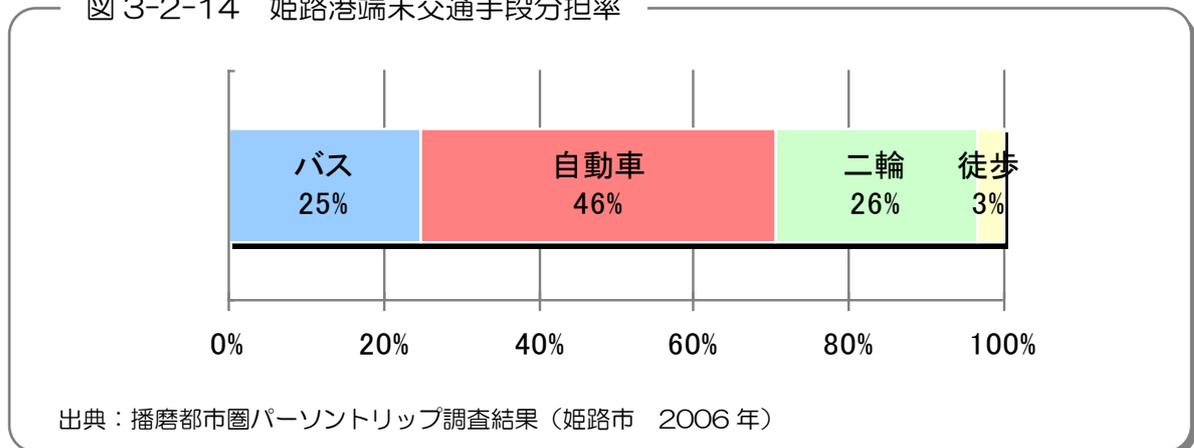


図 3-2-14 姫路港端末交通手段分担率

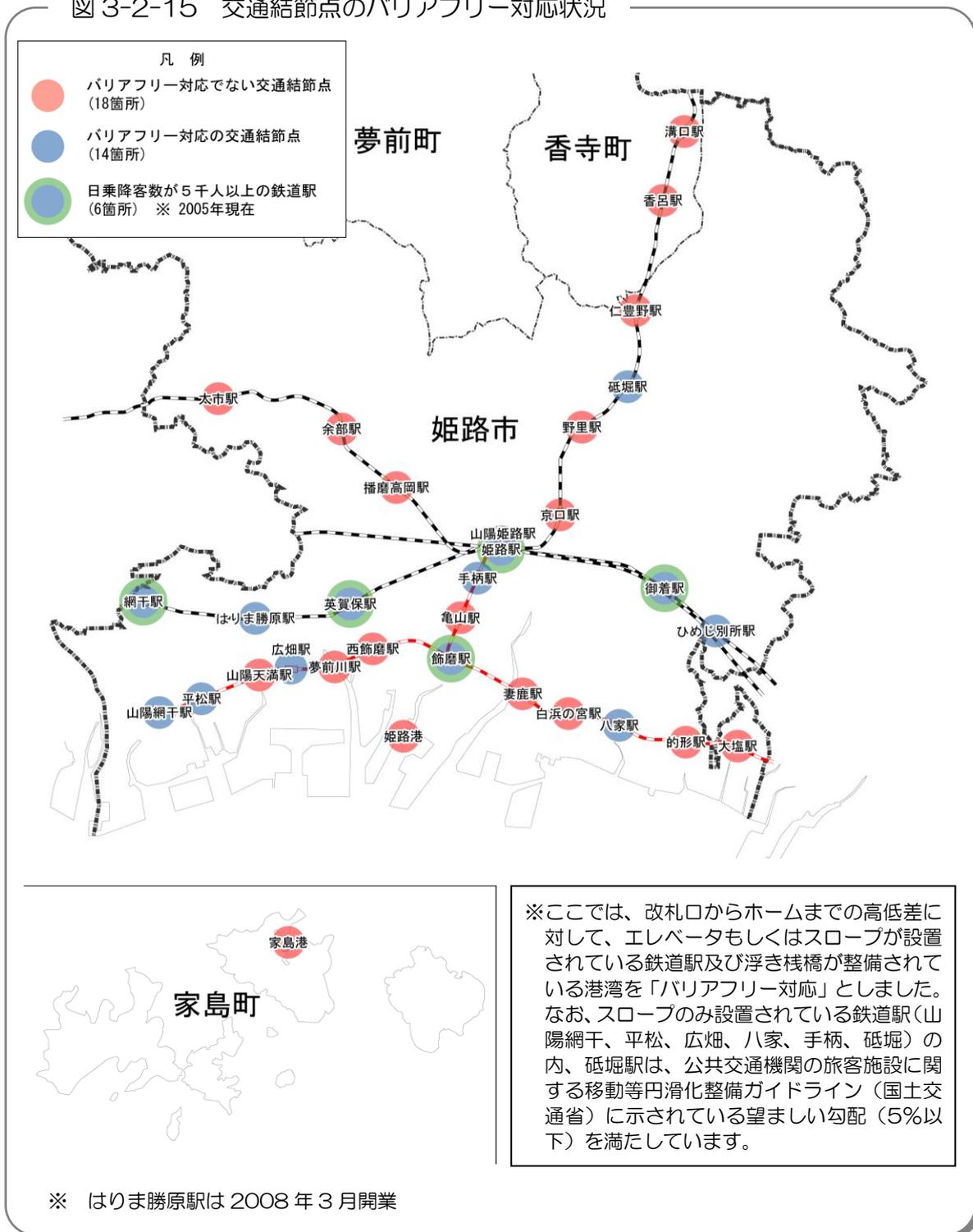


(10) バリアフリー化が不十分な交通結節点

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、バス車輛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）[策定中]

（1）計画の趣旨

本市は、平成 18 年（2006 年）3 月の周辺 4 町との市町合併により市域や人口、都市構造などに大きな変化が生じ、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

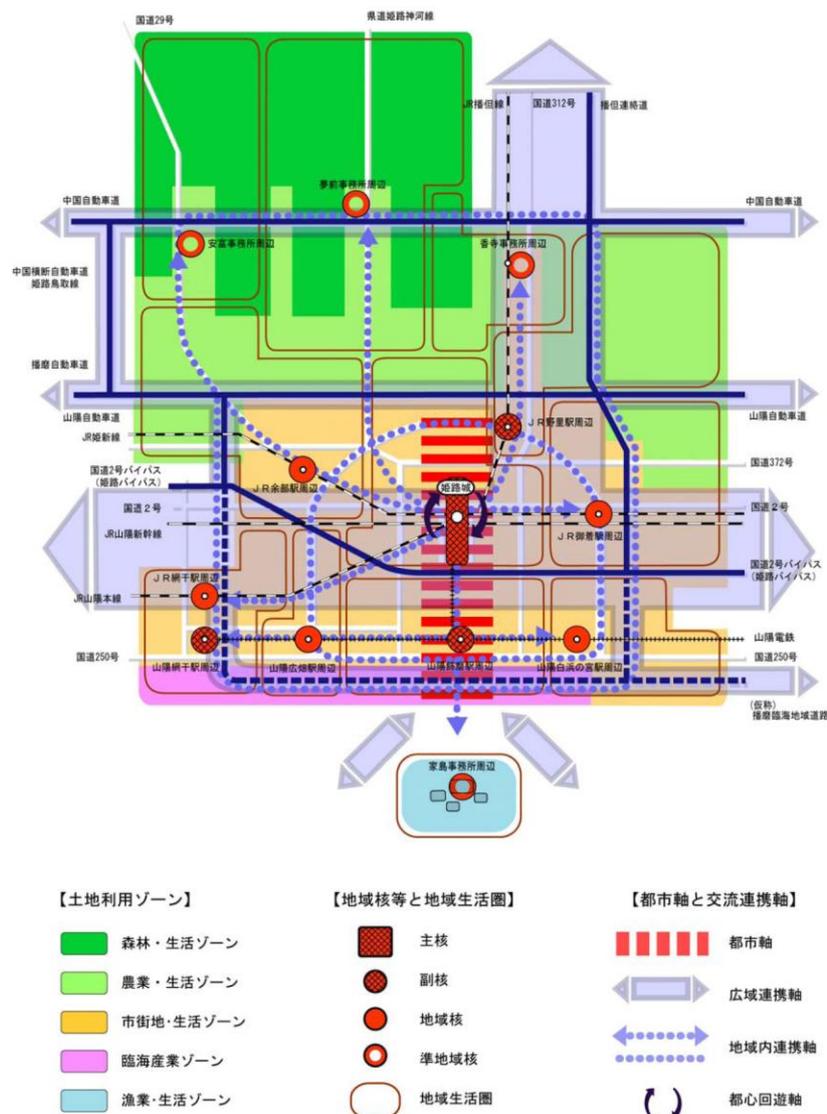
都市づくりの基本理念	共生のまちづくり ・自然との共生 ・人と人との共生 ・歴史・文化との共生
目指すべき都市像	生きがいと魅力ある住みよい都市 姫路
実現のための基本目標	(1) ふれあいと賑わいある 協働・交流都市 (2) 風格と活力ある 歴史文化・産業都市 (3) やさしさと信頼に満ちた 教育・福祉都市 (4) 自然豊かで快適な 環境・利便都市
計画期間	2009 年度（平成 21 年度）～2020 年度（平成 32 年度）の 12 年間

(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。

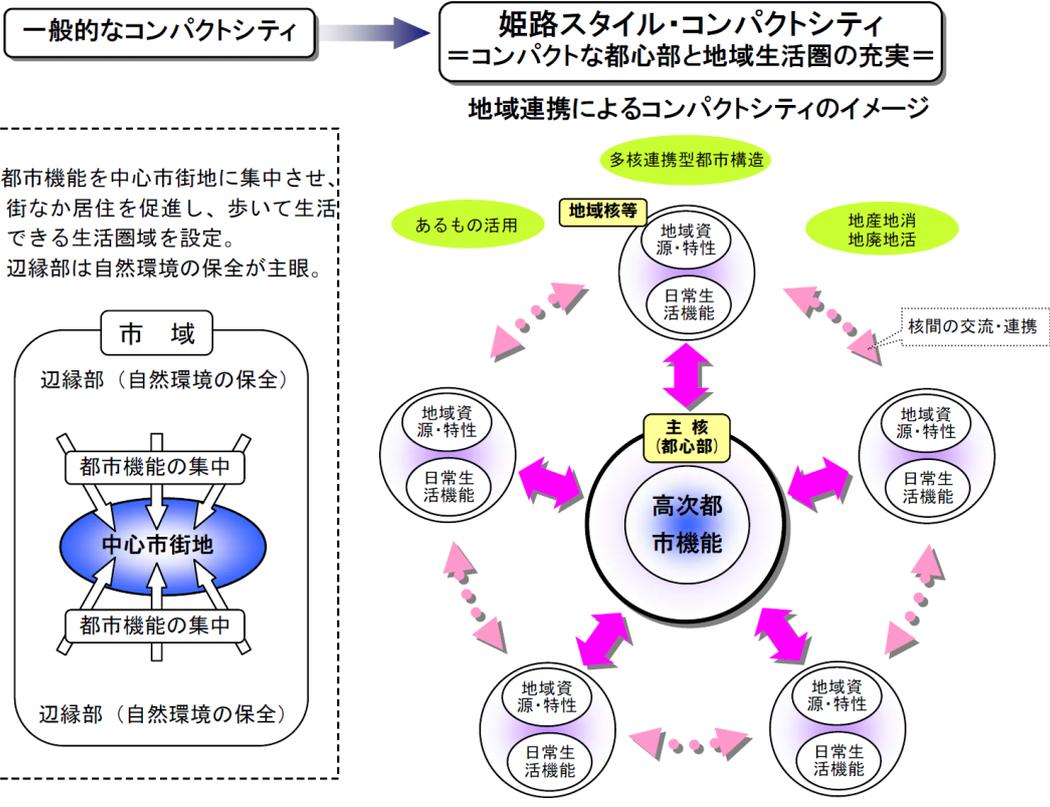
都市構造図(案)【多核連携型都市構造】



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 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。

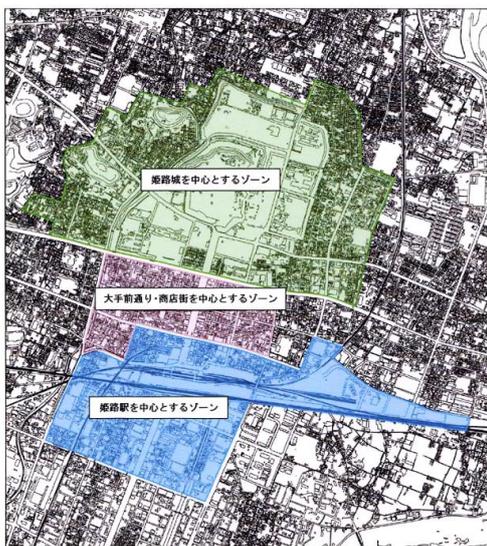
都心部のめざすべき目標

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ー—

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区画整理事業、関連道路事業が進み、キャストィ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。

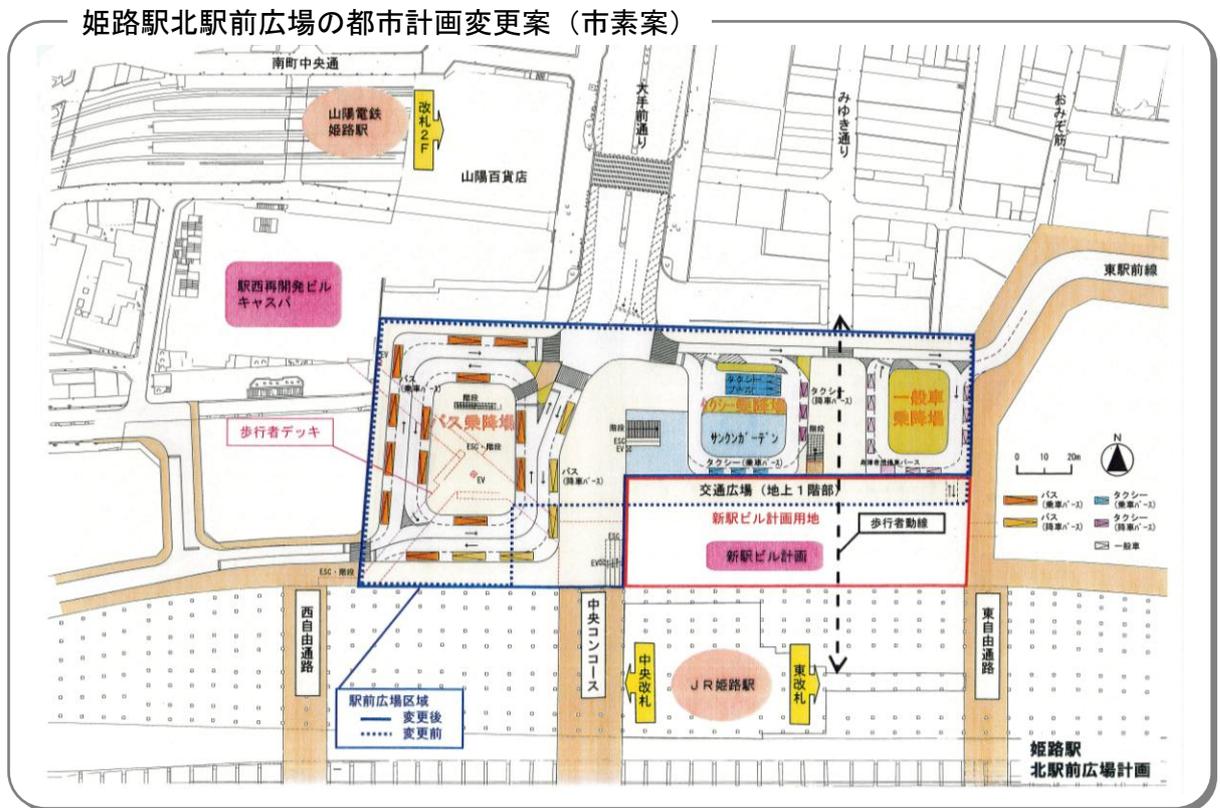
(2) 姫路駅周辺整備（主核）

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。

現在、姫路駅周辺の都市機能の更なる充実をめざし、JR山陽本線の鉄道高架事業が進められており、2006年（平成18年）3月には、JR山陽本線の高架切替が完了しています。引き続き2008年度（平成20年度）のJR播但線、JR姫新線の高架切替をめざし、事業が進められています。

また、姫路駅周辺では、JR山陽本線の鉄道高架事業、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、キャスティ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。

今後、駅前広場整備による歩行空間の改善、JR、山陽電鉄の連絡性向上、バスターミナルの統合、タクシープールの整備、送迎スペースの確保やバス、タクシー、自家用車の分離など、主核にふさわしい交通施設整備を進め、姫路駅へのアクセス性を向上させていきます。



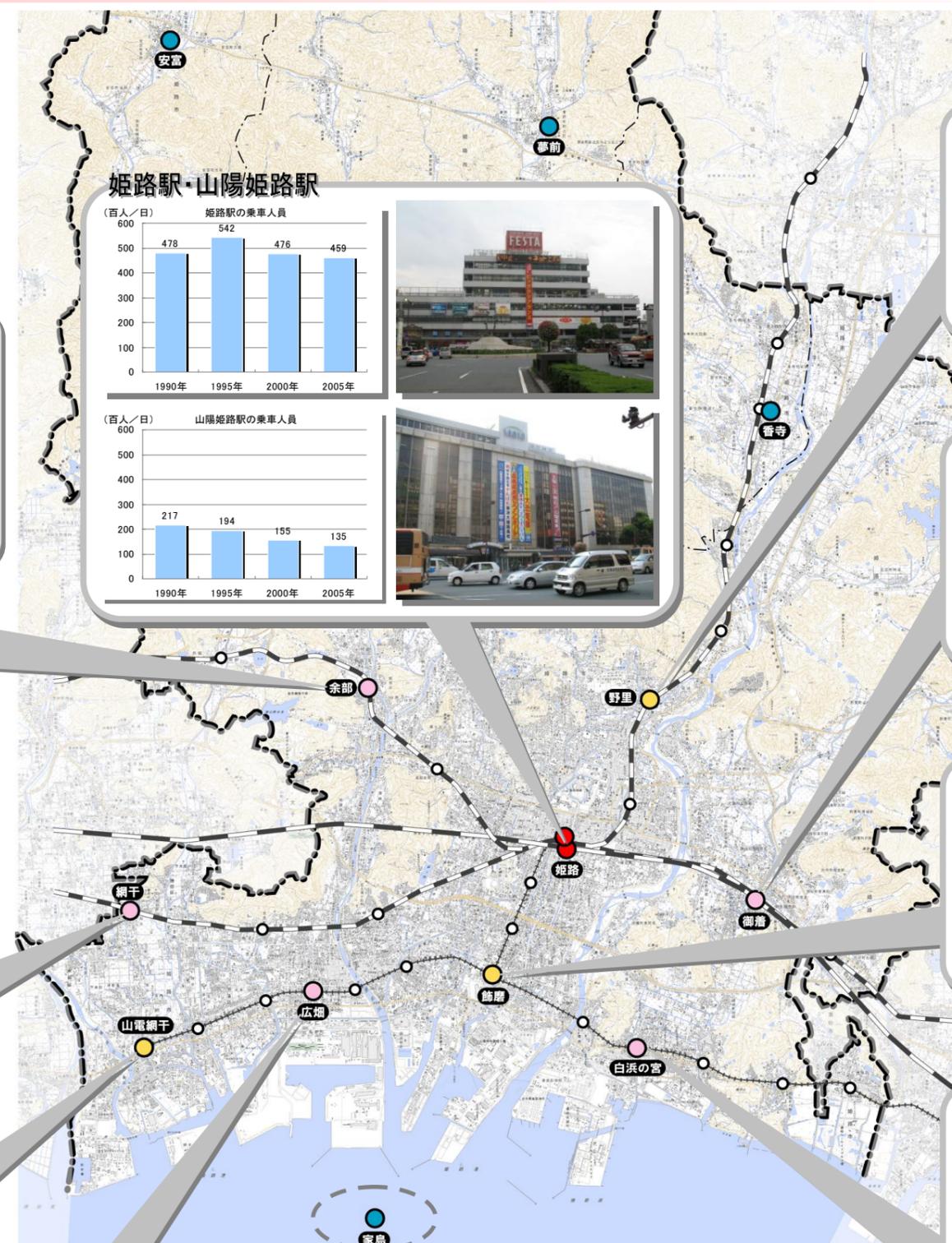
3 拠点整備の状況（関連計画）

姫路駅を含む市内の各拠点地区では、主核、副核、地域核にふさわしい整備が進められています。

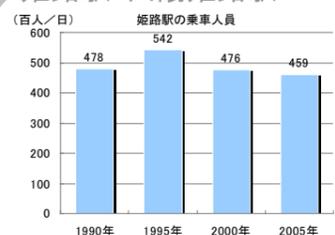
これまで、野里駅、余部駅などで駅前広場整備等を行ってきていますが、今後、姫路駅はもとより、各拠点地区整備を継続的に推進していく予定です。

■ 拠点整備の状況

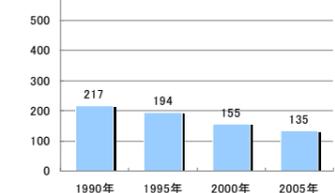
主核	姫路駅周辺整備	(事業中)
副核	野里駅副都心整備	(完了)
	飾磨駅北駅前広場整備	(完了)
	飾磨駅バリアフリー化	(完了)
地域核	御着駅バリアフリー化	(事業中)
	余部駅前広場整備	(完了)
	JR網干駅前土地区画整理事業	(計画中)



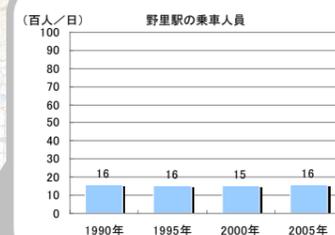
姫路駅・山陽姫路駅



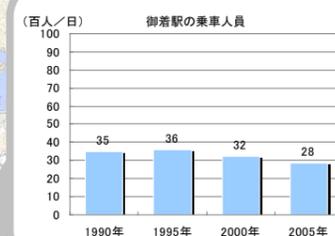
山陽姫路駅の乗車人員



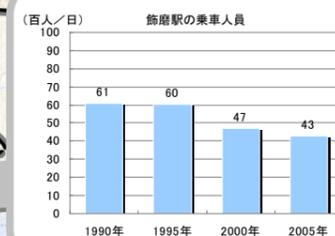
野里駅



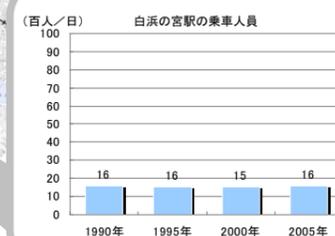
御着駅



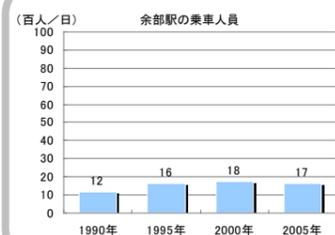
飾磨駅



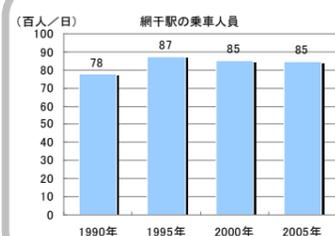
白浜の宮駅



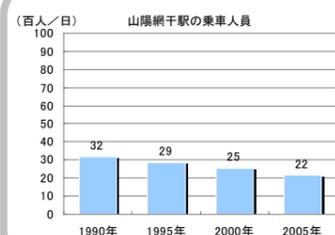
余部駅



網干駅



山陽網干駅



広畑駅



● 主核 ● 副核 ● 地域核 ● 準地域核

第5章 | 本計画の位置づけと枠組み

(1) 計画の目的

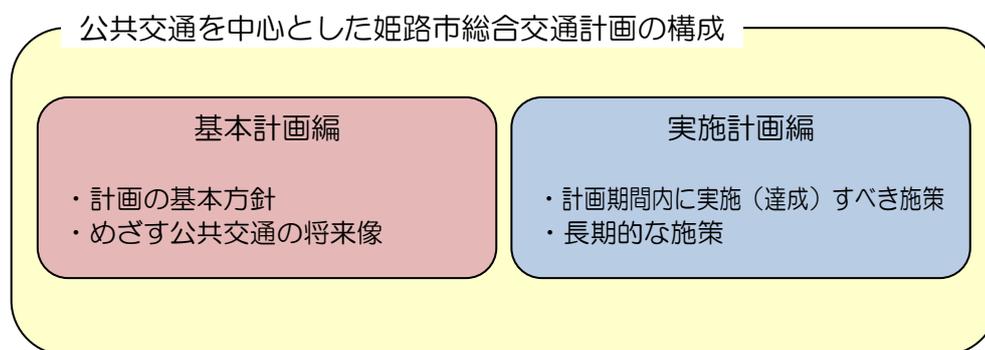
本計画は、社会的情勢の変化、姫路市特有の交通課題への対応とともに、交通環境が大きく変化しようとしている現段階で、将来のまちづくりの方向を見据えた交通体系を構築し、公共交通を中心とした総合的な交通計画を策定するものです。

(2) 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。

(3) 計画期間

計画期間は、策定中の新しい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。なお、本計画の「基本計画編」策定後、「実施計画編」を策定することとし、その中では、計画期間内に実施（達成）すべき施策と、長期的な施策に分類し体系化することとします。



第6章 | めざす公共交通の将来像

1 計画の方向性

第3章第2節で示した「交通の課題」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。

計画の方向性

姫路都心の交通環境の改善

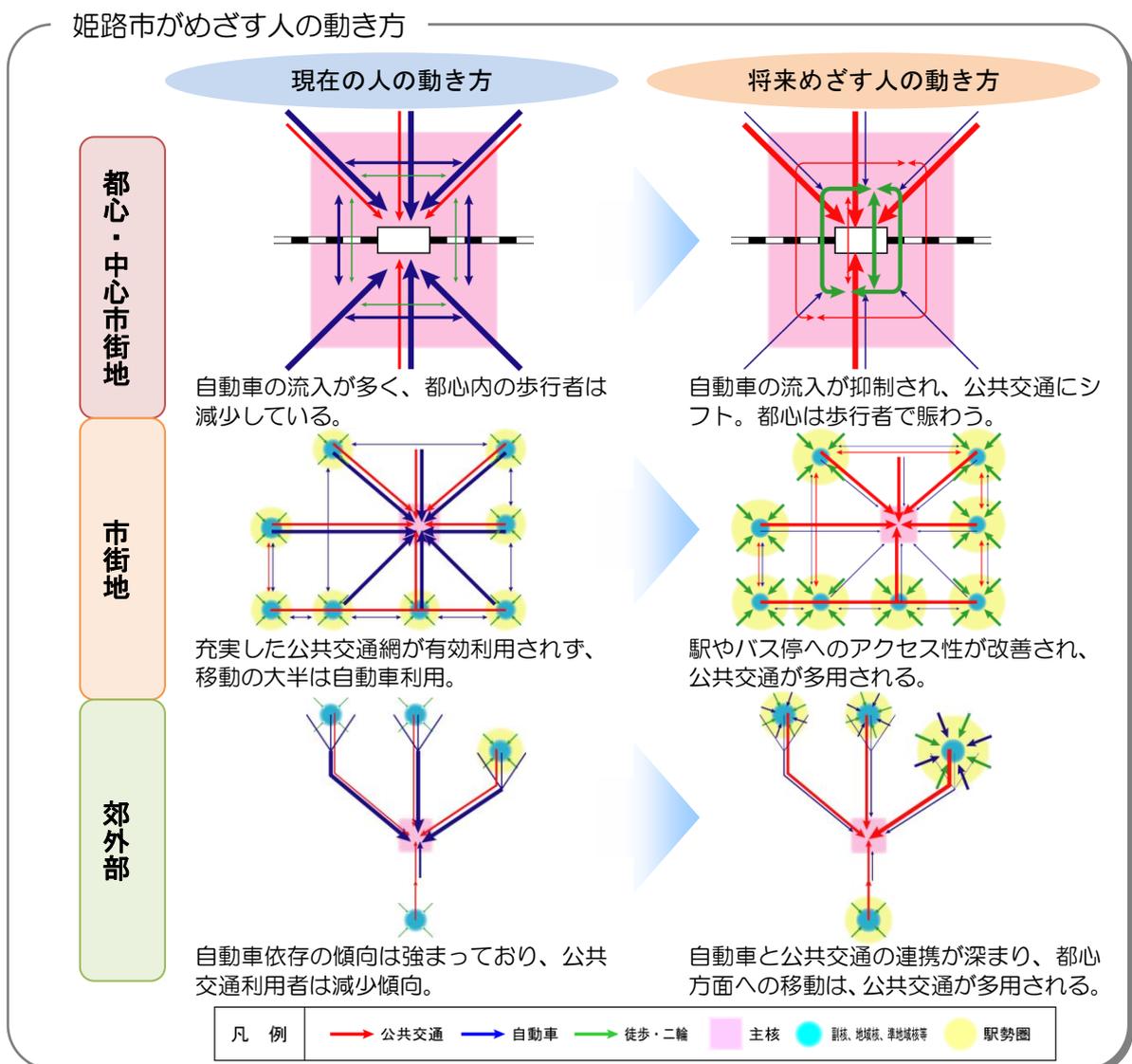
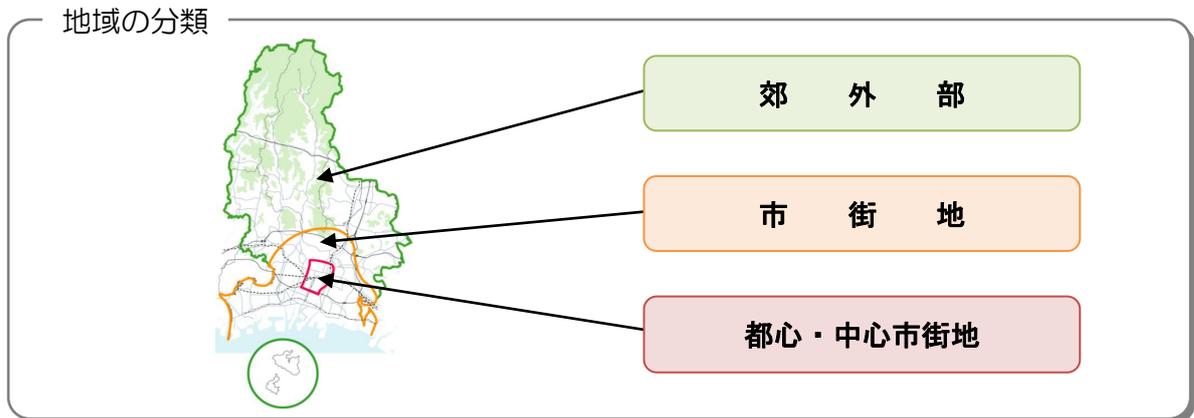
都心に流入する自動車の抑制と、市内各所で発生する渋滞の緩和をめざし、公共交通が利用しやすく、過度に自動車に依存しない交通体系の構築

地域と姫路都心との連携強化

多核連携型都市構造の実現のため、公共交通による地域と都心との連携及び市街地内の地域間連携を強化する交通体系の構築

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、公共交通と自動車が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、公共交通と自動車が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

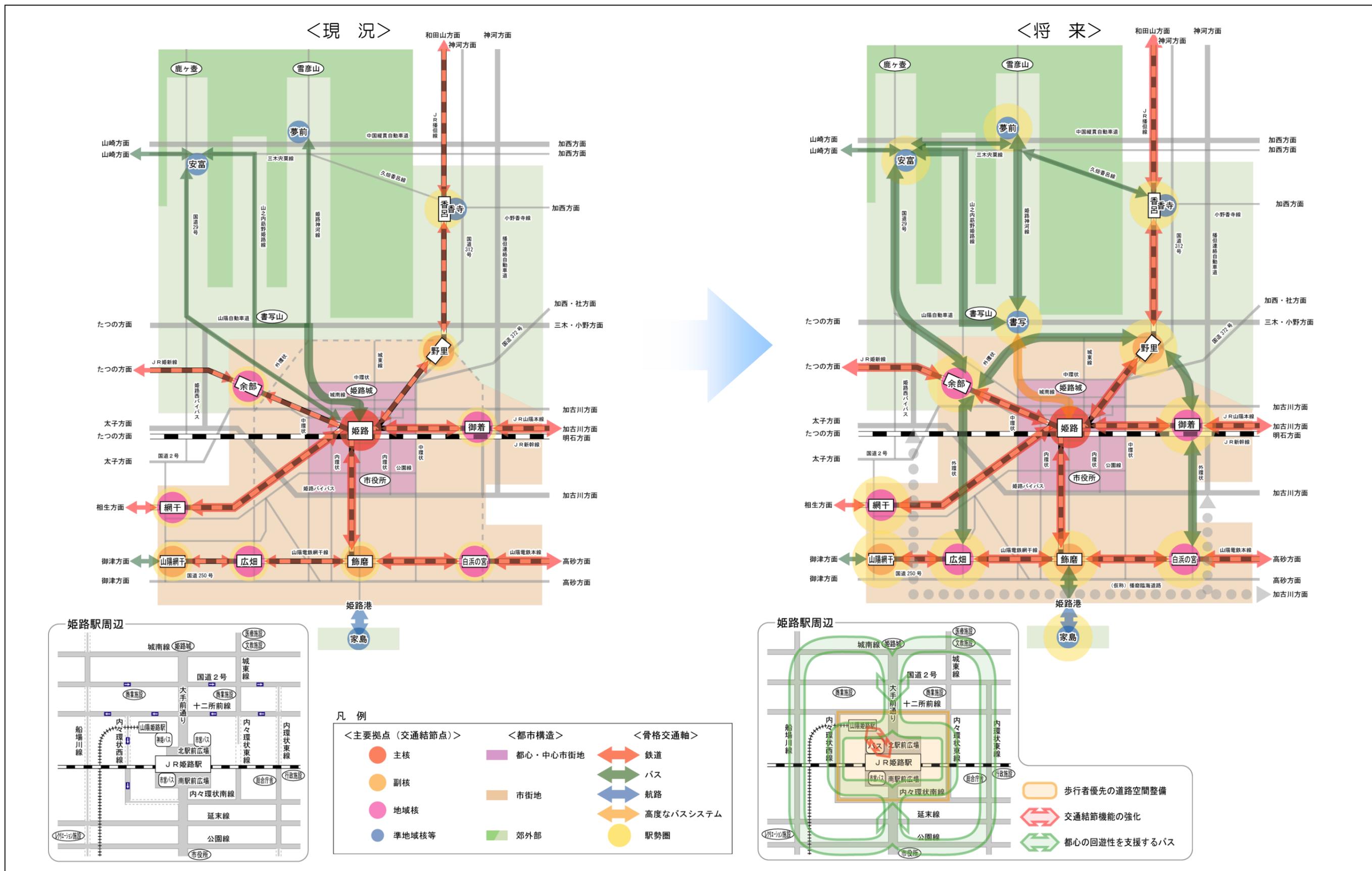
(1) ネットワーク形成の考え方

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 6-5-1 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 6-5-1 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。

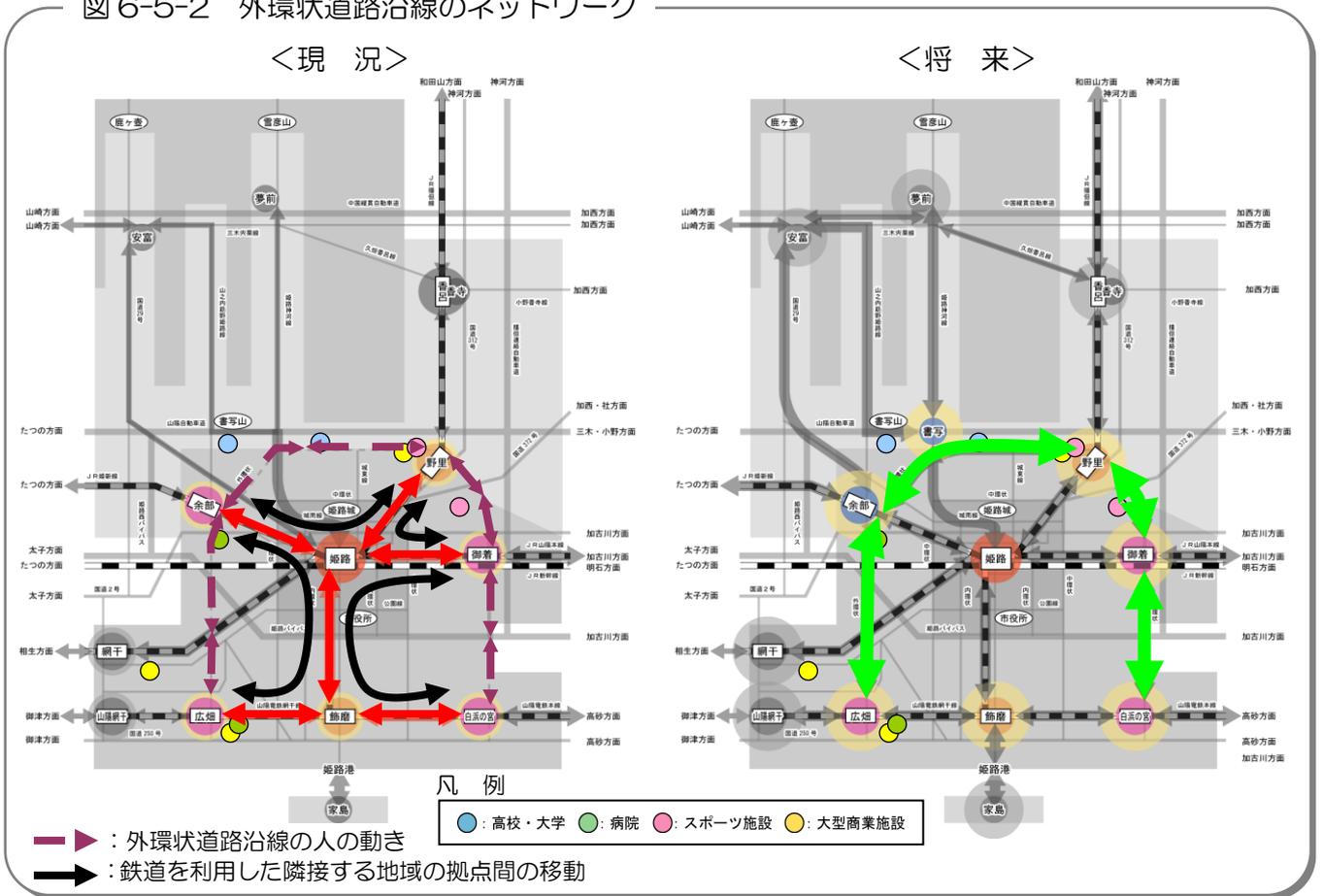
② 将来ネットワーク

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 6-5-2 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

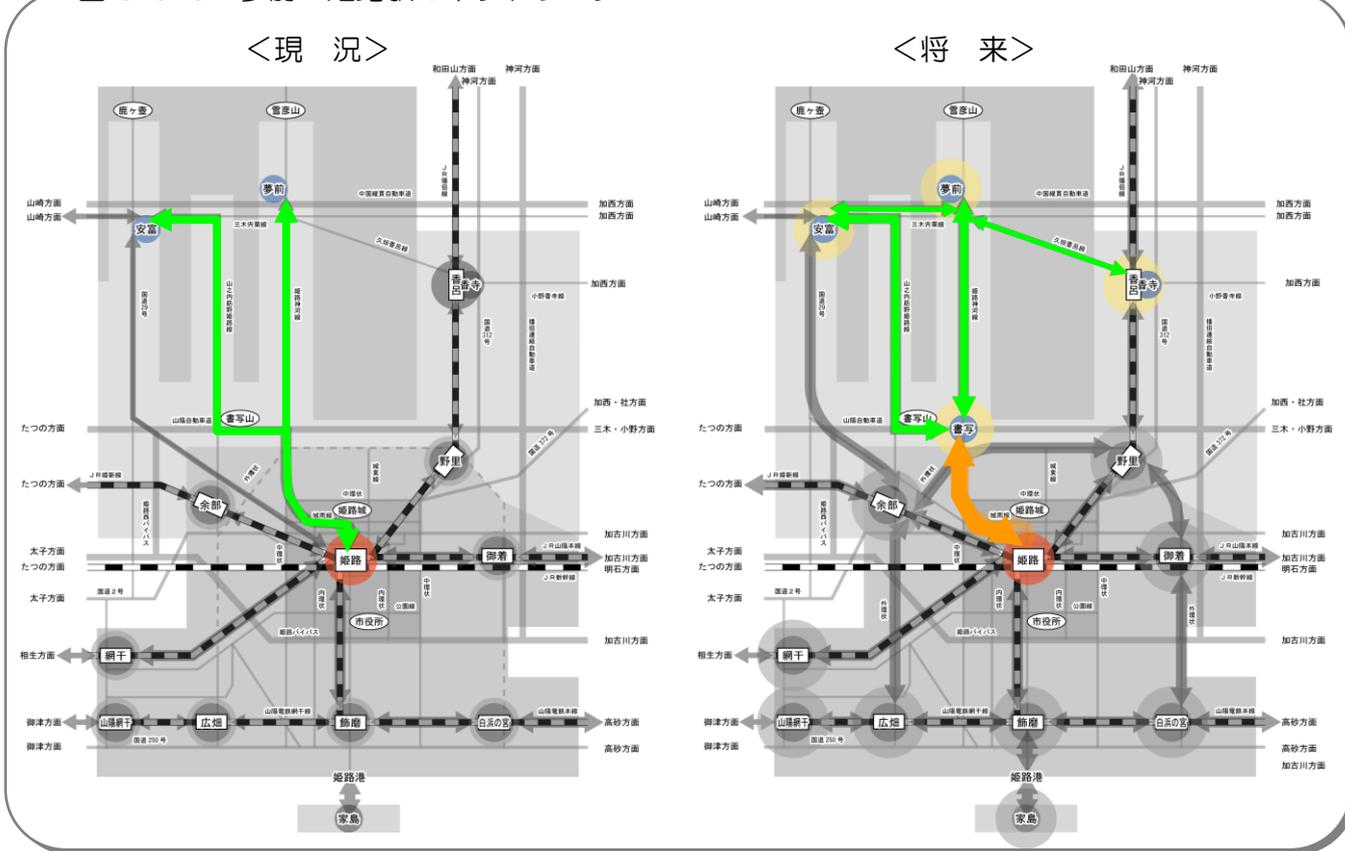
b) 夢前～姫路駅のネットワーク（郊外部）

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播但線の活用により、定時性向上やルートの特多様性確保をめざします。

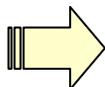
図 6-5-3 夢前～姫路駅のネットワーク



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

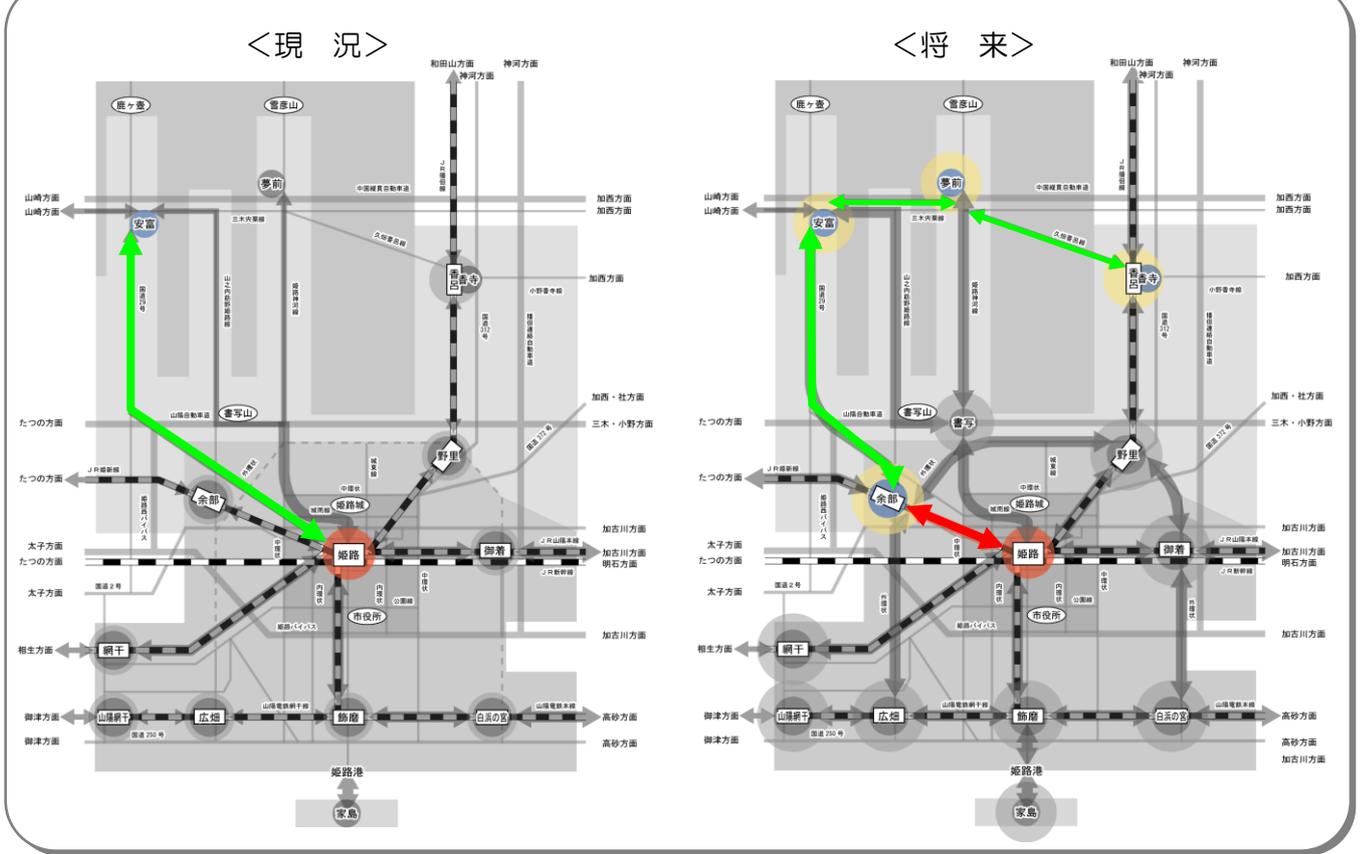
姫路城～書写間の
基幹軸の形成

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、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 6-5-4 安富～姫路駅のネットワーク

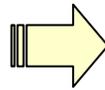


ネットワーク整備による効果

<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

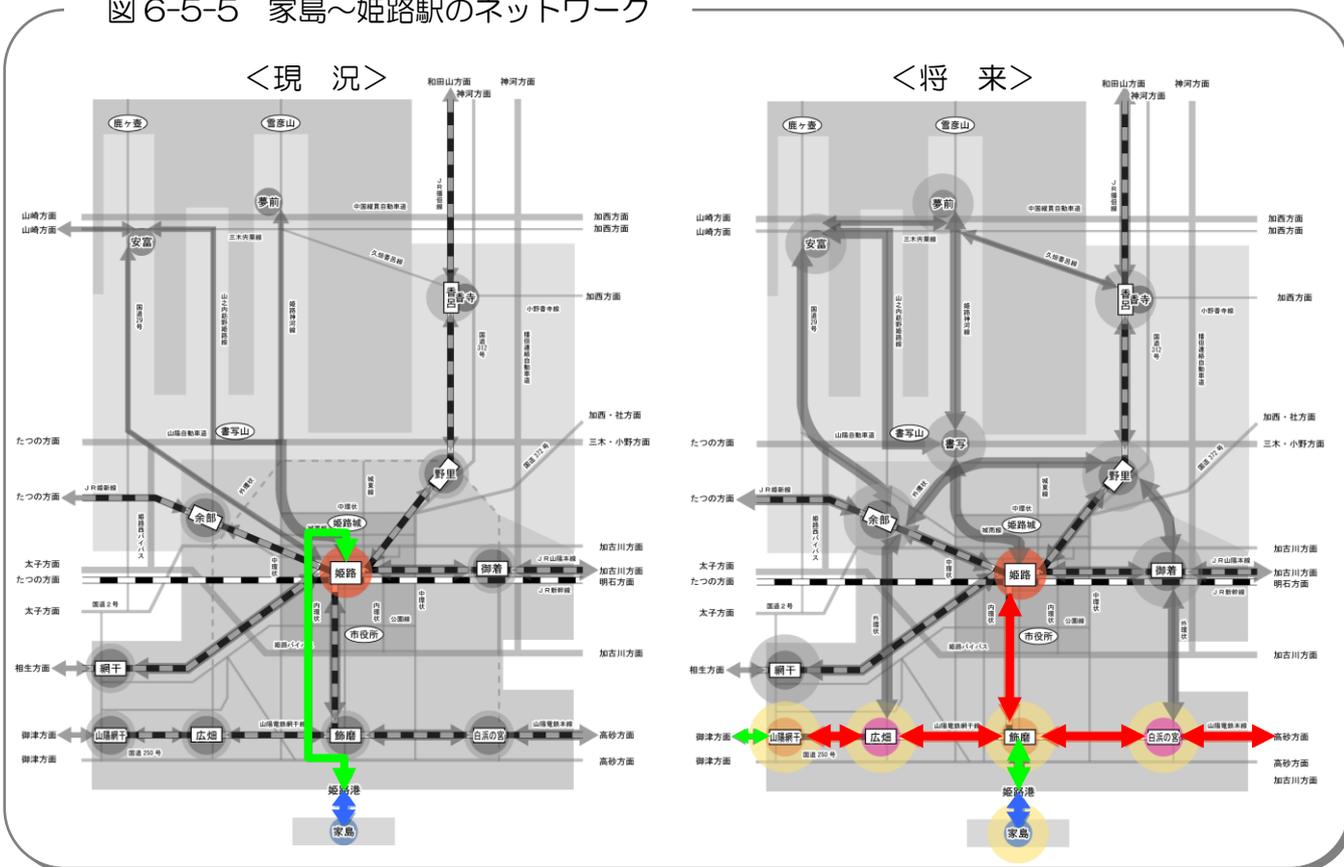
安富～余部駅 : バスで約 35 分
余部駅～姫路駅 : JR姫新線で約 10 分
接続余裕時間 : 約 5 分
計 : 約 50 分

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 6-5-5 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

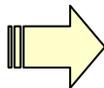
<現 状>

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

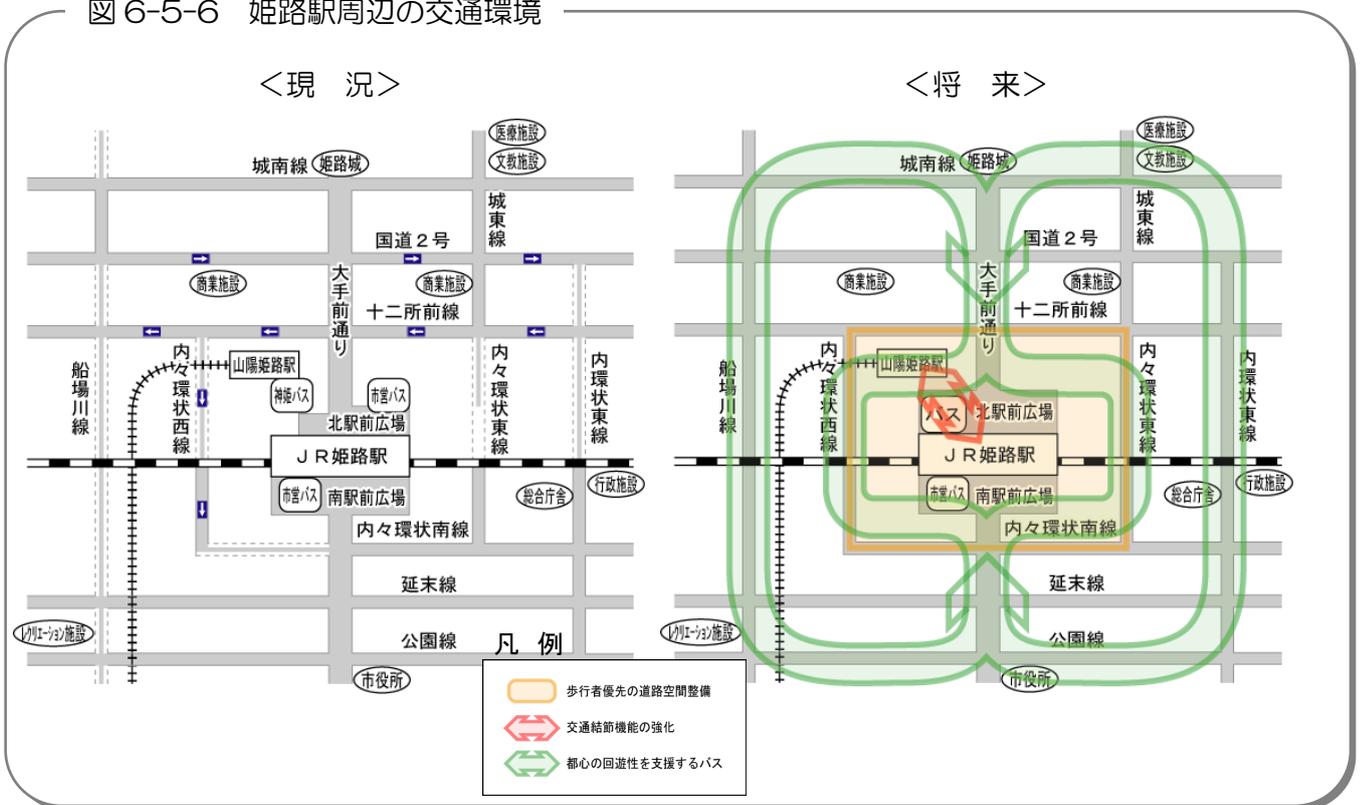
※ 飾磨駅までの場合、
 姫路港からバスで約 10 分、接続余裕時間約 5 分 計 : 約 40 分

③ 姫路駅周辺の交通環境（都心・中心市街地）

現在、姫路駅周辺は、連続立体交差事業と平行して、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 6-5-6 姫路駅周辺の交通環境



第7章 | 展開すべき主要な施策

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。

公共交通の利便性向上

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。

公共交通の利用環境改善

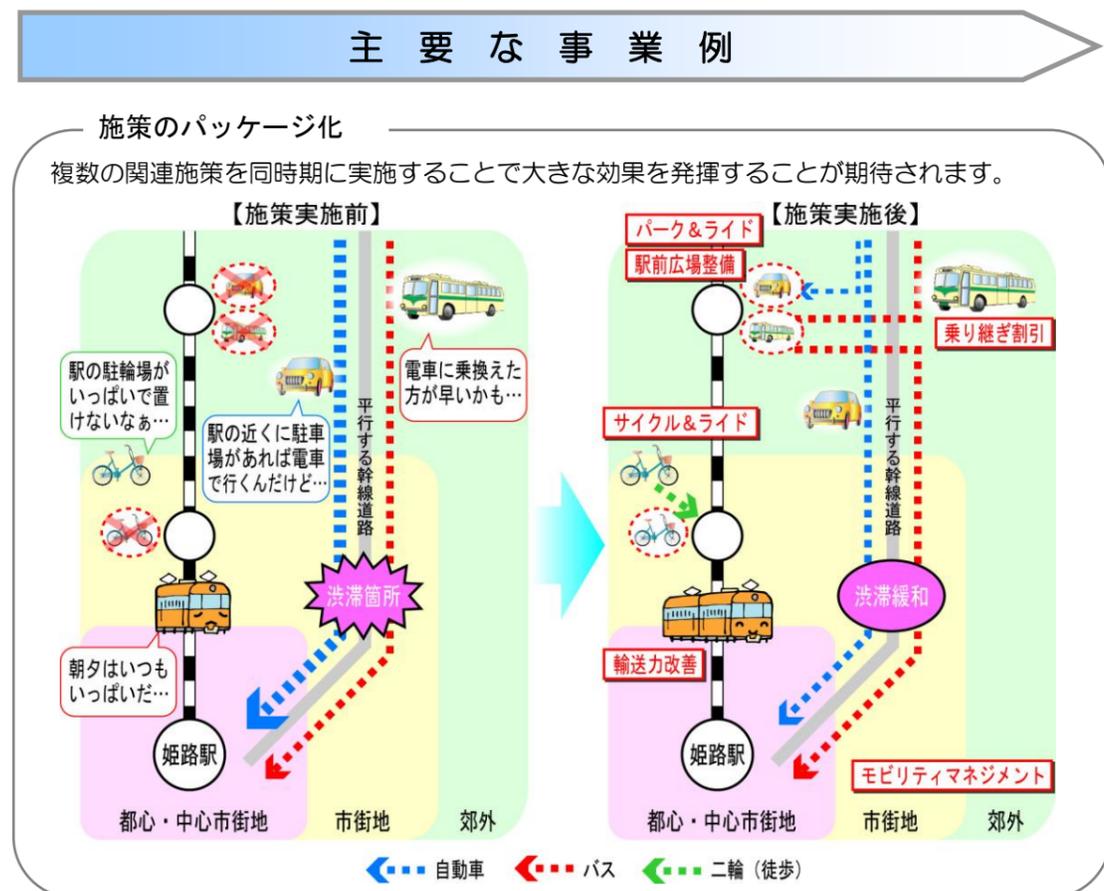
乗り継ぎ抵抗の軽減や情報案内の充実によって、利用しやすい公共交通利用環境をめざします。

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 7-1-1 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	<ul style="list-style-type: none"> 姫路駅周辺(主核) その他の交通結節点 	<ul style="list-style-type: none"> 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 自家用車の流入抑制と歩行者優先の空間整備 都心の回遊性を支援する都市内循環バスの検討 	
	骨格公共交通ネットワーク	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> 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) 	<ul style="list-style-type: none"> 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 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
		バス	<ul style="list-style-type: none"> 姫路駅～書写では、高度なバスシステムの導入の検討 多様な目的地に対応する外環状バスの検討 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 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 鉄道駅との連絡強化による定時性、速達性向上 	<ul style="list-style-type: none"> 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 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 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 バスベイの設置促進による自動車交通の円滑化
		海上交通		<ul style="list-style-type: none"> 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 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 バスベイの設置促進による自動車交通の円滑化
		道路		
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"> 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 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 		
	バリアフリー化の推進	<ul style="list-style-type: none"> 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 		
	ICカード乗車券	<ul style="list-style-type: none"> 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 		
	乗船券の共通化	<ul style="list-style-type: none"> 姫路港～家島の乗船券（定期券を含む）の共通化の検討 		
	情報案内	<ul style="list-style-type: none"> 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 		
参画と協働の推進	公共交通の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の減少が顕著な山陽電車網干線では、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 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 		
	モビリティマネジメント	<ul style="list-style-type: none"> 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 		
	沿線地域の活性化	<ul style="list-style-type: none"> 「姫新線マイルールクラブ」など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 		



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。合わせて、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。

姫新線マイルールクラブ

「姫新線マイルールクラブ」は、姫新線の利用を促進し、姫新線を活かした地域づくり活動を推進することを目的に活動が進められています。

第8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・効果的活用之际には、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。

交通戦略の策定

計画を実現するため、事業箇所、事業スケジュール、事業主体等を整理した交通戦略（実施計画編）の策定を行う必要があります。

交通戦略の策定に当たっては、住民のニーズを反映するとともに、計画の基本方針や将来のまちづくりに即した事業の検討を行うことが必要です。

各主体は、計画の実現に向けて、交通戦略に即した効率的な事業実施を行うことが求められます。

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）」、「実行（Do）」、「検証・評価（Check）」、「見直し（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ことが必要です。

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、自動車に比べて効率的で環境にやさしい輸送手段であるとともに、社会経済的にも優れた輸送機関であり、公共交通事業に投資することによって交通全体をより効率的・効果的に整備することができると考えられます。

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、効果的な公共交通の整備に向けて、補助・助成も含め、公共交通事業に運用できる多様な財源確保に努めます。

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共に、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共に、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共に、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組みを期待します。

付 録

公共交通を中心とした姫路市総合交通計画 基本計画編 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	19年3月26日～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	19年3月26日～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	19年3月26日～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	19年3月26日～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	19年3月26日～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	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	19年3月26日～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	19年3月26日～19年3月31日 小嶋 卓
	笹倉 雅人	兵庫県中播磨県民局長	19年3月26日～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	19年3月26日～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	19年3月26日～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	19年3月26日～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	19年3月26日～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	19年12月7日～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	19年3月26日～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	19年3月26日～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	19年3月26日～19年3月31日 河野 信夫
	宮原 慎	姫路市 技術審議監	19年3月26日～19年3月31日 秋村 成一郎

用語集

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

項 目		用 語 解 説
は	パーソントリップ調査	<p>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。</p> <p>姫路市では、播磨地域の人の動きを把握するため、第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査（平成12年実施 調査主体：京阪神都市圏交通計画協議会）の補完調査として、平成18年10月に播磨都市圏パーソントリップ調査を行っている。</p>
	発生集中量	ある地域から出発するトリップ数（発生量）と、その地域へ到着するトリップ数（集中量）の合計。発生集中量の場合、発地点と着地点の合計であるため、単位はトリップエンドとなる。
	バリアフリー	高齢者・障害者等が社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを除去（フリー）すること。物理的、社会的、制度的、心理的な障壁、情報面での障壁を除去するという考え方。
ひ	BRT	バスの定時性、速達性の確保のため、輸送力を向上させた高度なバスサービス。
	PTPS （公共車両優先システム）	Public Transportation Priority System（公共車両優先システム）の略。バス優先信号制御等によりバスの優先通行を確保するシステム。
も	モータリゼーション	自動車普及し、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
基本計画編

発行年月：平成 20 年（2008 年）8 月

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>