資料 1-1

＜地域公共交通計画の評価等の結果の様式＞

姫路市総合交通計画の評価等結果（令和５年４月～令和６年３月）

目標	目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考
１日当たりの公共交通利用者数 （鉄道・バス・旅客船） 17 万人(2019 年度) ⇒17 万人(2025 年度目標) ⇒17.1 万人(2030 年度目標)	・鉄道の利用促進 ・バス路線網の維持 ・バス路線網の再編 ・郊外部と都心部を連携するバス路線の機能強化 ・貨客混載 ・離島航路の運営支援 ・姫路港旅客ターミナルエリア再編整備 ・地域公共交通の導入 ・タクシーの活用 ・広域連携公共交通の導入 ・幹線道路整備 ・バスベイ設置推進 ・MaaS の活用 ・次世代モビリティの活用 ・新駅整備 ・鉄道駅周辺整備 ・バス停留所整備 ・パーク＆ライド、パーク＆バスライド ・サイクル&バスライド ・道の駅整備 ・自転車通行空間の整備 ・放置自転車対策 ・シェアサイクル「姫ちゃり」の利用促進 ・歩行環境の充実 ・沿線地域の活性化 ・公共交通のバリアフリー化 ・総合情報案内 ・地域輸送資源の活用 ・ノーマイカーデーの推進 ・マイバス・マイ鉄道の日 ・モビリティ・マネジメントの推進 ・運転免許自主返納 ・公共交通情報の発信 ・出前講座の実施	交通事業者の有する乗降データを用いて集計	・利用者数：15.9 万人 （2023 年度参考目標値：15.9 万人） ・新型コロナウイルス感染症の 5 類移行に伴い、利用者の回復が見られ、目標を達成した。 ・内訳としては、鉄道については概ね目標値に到達し、路線バスについては目標値を上回った。一方、離島航路については、離島人口の減少等により目標値に到達していない。	・離島航路については、離島人口の減少率、高齢化率が本市全体と比べ非常に高く、島民以外の利用者の獲得が求められる。 ・離島航路の利用者回復のため引き続き取組を進め、次年度の目標値の達成を目指す。	
公的資金が投入されている公共交通の収支率※1 88％(2019 年度) ⇒88％(2030 年度目標)		交通事業者令和５年度損益計算書より	・収支率：80％ （2023 年度参考目標値：83％） ・人件費の増加や燃料費等の物価上昇に伴う費用面の高騰が影響し、目標値に到達しなかった。	・交通事業者の収支率は昨年度と比べ横ばいであり、目標値に僅かに到達しなかった。 ・各交通事業者と連携を密にしながら、引き続き収支改善に向けた取組を進め、目標値の達成を目指す。	
市民１人当たりの公共交通への公的資金投入額※2（上限額） 750 円(2019 年度) ⇒940 円(2025 年度目標) ⇒930 円(2030 年度目標)		令和５年度普通会計決算より	・公的資金投入額：1,370 円 （2023 年度参考目標値：1,290 円） ・計画当初の目標値を上回った要因として、以下の 2 点の公的資金の投入額が増えたことが大きい。 ・姫路港～坊勢島航路について、令和４年１０月の運賃値上げ前の回数券のまとめ買いの反動で回数券の購入が減少し、補助金の投入が増えた。 ・シェアサイクルについて、令和 5 年度のシステム更新に伴い、負担金の投入が増えた。	・各交通事業の利用者の増加、収支の回復を目指し引き続き取組を進め、既存交通を維持しながら１人当たりの公的資金の投入額の抑制を目指す。	
公共交通空白・不便地域の面積減少率 100％(2019 年度) ⇒95％（2030 年度目標）		公共交通空白・不便地域面積算資料より （令和 5 年度末）	・公共交通空白・不便地域の面積減少率：105％ ・夢前町前之庄地区デマンド型乗合タクシーの運行休止等により、公共交通空白・不便地域が増加した。	・令和６年１０月からコミュニティバス雪彦の夢前町前之庄地区や香寺町中寺地区への延伸を予定しており、公共交通空白地の減少に努めている。今後も交通事業者と連携するほか、コミュニティバス等の地域公共交通の導入に向けた検討を進める。	３年ごとに評価
公共交通利用満足度 42.4％(2019 年度) ⇒47.4％(2030 年度目標)		姫路市まちづくりのための市民アンケート結果より （令和 5 年 9 月公表）	・公共交通利用満足度：39.1％ ・公共交通空白・不便地域の増加や公共交通機関の運行本数の減便などにより、満足度が減少したものと考えられる。 ・アンケート時期がコロナ禍であったため、外出自粛の影響もあると推測される。	・公共交通空白・不便地域の減少に向け、地元での聞き取り等を通して、それぞれの地域の特性に応じた交通モードの導入を検討する。また、各交通事業者と連携し、利用者のニーズの把握に努め、より利便性の高い公共交通の確立を目指す。	３年ごとに評価

※１　収支率＝収入額（運賃収入等。ただし公的補助金は含まない）÷支出額（事業に係る必要経費）
※２　市民１人当たりの公共交通への公的資金投入額＝公共交通への公的資金投入額÷推計人口　　（注）目標値は計画策定時の物価水準により算出したもの

（記載に当たっての留意事項）
・本様式中、表題の「（〇年〇月～〇年〇月）」の部分には、評価等の対象となる期間を記入してください。
・毎年度の評価になじまないような目標や、数年おきの評価を予定している目標については、「備考」の欄にその旨を明記の上、「目標」及び「備考」の欄以外は「－」と記載してください。
・一つの目標と複数の取組が対応している場合や、複数の目標と一つの取組が対応している場合には、適宜欄を修正の上、記載を行ってください。
・月ごとの利用者数の推移等の詳細データや、地域公共交通計画の評価等に係る協議会における議論の結果（議事録等）等の関連資料がある場合には、併せて添付して下さい。
・地方公共団体・協議会等において独自に作成している評価等の様式が既にある場合や、地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価を行った報告様式がある場合には、参考資料として添付して下さい。

姫路市総合交通計画の進捗状況について

2024年（令和6年）6月25日

姫路市 都市局 交通計画部 地域公共交通課

― 目次 ―

１　計画の概要　・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３

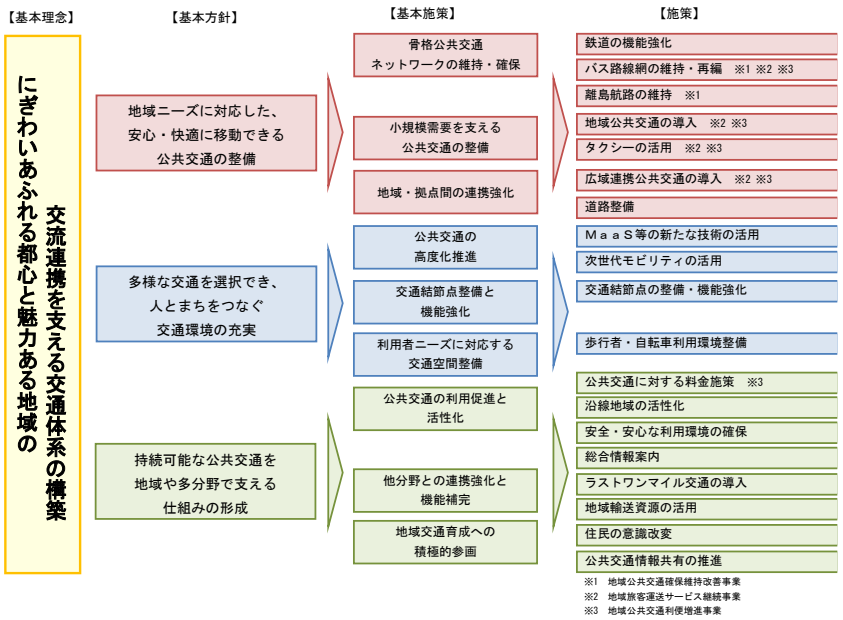
２　計画の数値目標･評価　・・・・・・・・・・・・・・・　５

３　令和5年度 事業評価　・・・・・・・・・・・・・・・・ 12

おわりに　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 16

１　計画の概要

1　計画の概要



策定年月

令和3年7月

計画期間

令和3年度～令和12年度（10年間）

基本理念

にぎわいあふれる都心と魅力ある地域の
交流連携を支える交通体系の構築

基本方針等

基本理念などを実現するための
3つの基本方針や9つの主要施策、
19の施策、41の事業　を展開

２　計画の数値目標･評価

計画全体の数値目標 ☞ 毎年進捗を管理

・１日当たりの公共交通利用者数（鉄道・バス・旅客船）
・公的資金が投入されている公共交通の収支率
・市民１人当たりの公共交通への公的資金投入額（上限額）

基本方針の数値目標 ☞ ３年に１度の進捗管理（R6年度に評価）

・公共交通空白地域・不便地域面積の減少率
・公共交通利用満足度

＜地域公共交通計画の評価等の結果の様式＞ **【別紙（資料１－１）】**

姫路市総合交通計画の評価等結果（令和５年４月～令和６年３月）

目標	目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考
１日当たりの公共交通利用者数 （鉄道・バス・旅客船） 17 万人(2019 年度) ⇒17 万人(2025 年度目標) ⇒17.1 万人(2030 年度目標)	・鉄道の利用促進 ・バス路線網の維持 ・バス路線網の再編 ・郊外部と都心部を連携するバス路線の機能強化 ・貨客混載 ・離島航路の運営支援 ・姫路港旅客ターミナルエリア再編整備 ・地域公共交通の導入 ・タクシーの活用 ・広域連携公共交通の導入 ・幹線道路整備 ・バスベイ設置推進 ・MaaS の活用 ・次世代モビリティの活用 ・新駅整備 ・鉄道駅周辺整備 ・バス停留所整備 ・パーク＆ライド、パーク＆バスライド ・サイクル&バスライド ・道の駅整備 ・自転車通行空間の整備 ・放置自転車対策 ・シェアサイクル「姫ちゃり」の利用促進 ・歩行環境の充実 ・沿線地域の活性化 ・公共交通のバリアフリー化 ・総合情報案内 ・地域輸送資源の活用 ・ノーマイカーデーの推進 ・マイバス・マイ鉄道の日 ・モビリティ・マネジメントの推進 ・運転免許自主返納 ・公共交通情報の発信 ・出前講座の実施	交通事業者の有する乗降データを用いて集計	・利用者数：15.9 万人 （2023 年度参考目標値：15.9 万人） ・新型コロナウイルス感染症の 5 類移行に伴い、利用者の回復が見られ、目標を達成した。 ・内訳としては、鉄道については概ね目標値に到達し、路線バスについては目標値を上回った。一方、離島航路については、離島人口の減少等により目標値に到達していない。	・離島航路については、離島人口の減少率、高齢化率が本市全体と比べ非常に高く、島民以外の利用者の獲得が求められる。 ・離島航路の利用者回復のため引き続き取組を進め、次年度の目標値の達成を目指す。	
公的資金が投入されている公共交通の収支率※1 88%(2019 年度) ⇒88%(2030 年度目標)		交通事業者令和５年度損益計算書より	・収支率：80% （2023 年度参考目標値：83%） ・人件費の増加や燃料費等の物価上昇に伴う費用面の高騰が影響し、目標値に到達しなかった。	・交通事業者の収支率は昨年度と比べ横ばいであり、目標値に僅かに到達しなかった。 ・各交通事業者と連携を密にしながら、引き続き収支改善に向けた取組を進め、目標値の達成を目指す。	
市民１人当たりの公共交通への公的資金投入額※2（上限額） 750 円(2019 年度) ⇒940 円(2025 年度目標) ⇒930 円(2030 年度目標)		令和５年度普通会計決算より	・公的資金投入額：1,370 円 （2023 年度参考目標値：1,290 円） ・計画当初の目標値を上回った要因として、以下の 2 点の公的資金の投入額が増えたことが大きい。 ・姫路港～坊勢島航路について、令和４年１０月の運賃値上げ前の回数券のまとめ買いの反動で回数券の購入が減少し、補助金の投入が増えた。 ・シェアサイクルについて、令和 5 年度のシステム更新に伴い、負担金の投入が増えた。	・各交通事業の利用者の増加、収支の回復を目指し引き続き取組を進め、既存交通を維持しながら１人当たりの公的資金の投入額の抑制を目指す。	
公共交通空白・不便地域の面積減少率 100%(2019 年度) ⇒95%（2030 年度目標）		公共交通空白・不便地域面積算資料より （令和 5 年度末）	・公共交通空白・不便地域の面積減少率：105% ・夢前町前之庄地区デマンド型乗合タクシーの運行休止等により、公共交通空白・不便地域が増加した。	・令和６年１０月からコミュニティバス雪彦の夢前町前之庄地区や香寺町中寺地区への延伸を予定しており、公共交通空白地の減少に努めている。今後も交通事業者と連携するほか、コミュニティバス等の地域公共交通の導入に向けた検討を進める。	３年ごとに評価
公共交通利用満足度 42.4%(2019 年度) ⇒47.4%(2030 年度目標)		姫路市まちづくりのための市民アンケート結果より （令和 5 年 9 月公表）	・公共交通利用満足度：39.1% ・公共交通空白・不便地域の増加や公共交通機関の運行本数の減便などにより、満足度が減少したものと考えられる。 ・アンケート時期がコロナ禍であったため、外出自粛の影響もあると推測される。	公共交通空白・不便地域の減少に向け、地元での聞き取り等を通して、それぞれの地域の特性に応じた交通モードの導入を検討する。また、各交通事業者と連携し、利用者のニーズの把握に努め、より利便性の高い公共交通の確立を目指す。	３年ごとに評価

※１ 収支率＝収入額（運賃収入等。ただし公的補助金は含まない）÷支出額（事業に係る必要経費）
※２ 市民１人当たりの公共交通への公的資金投入額＝公共交通への公的資金投入額÷推計人口　（注）目標値は計画策定時の物価水準により算出したもの

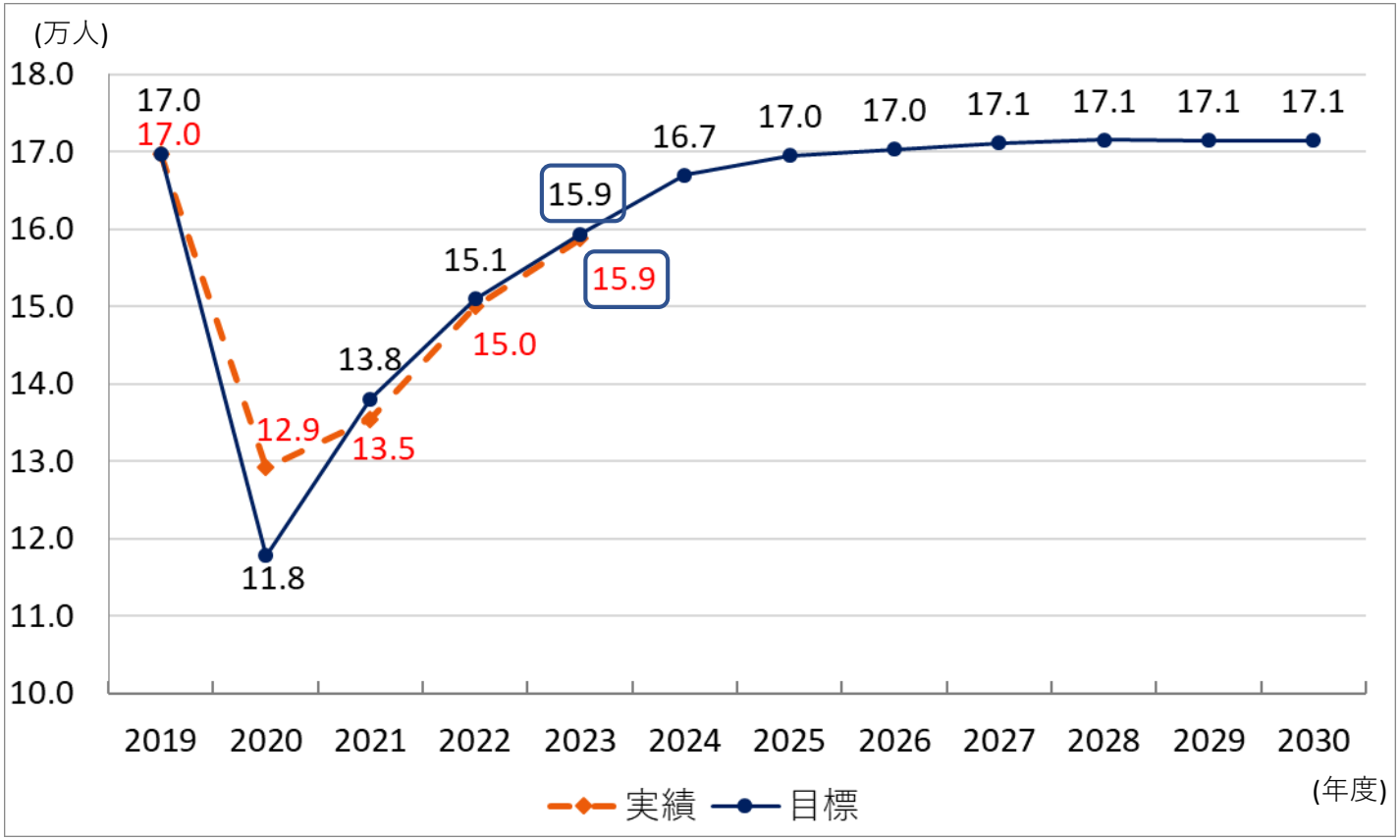
（記載に当たっての留意事項）
・本様式中、表題の「（○年○月～○年○月）」の部分には、評価等の対象となる期間を記入してください。
・毎年度の評価になじまないような目標や、数年おきの評価を予定している目標については、「備考」の欄にその旨を明記の上、「目標」及び「備考」の欄以外は「ー」と記載してください。
・一つの目標と複数の取組が対応している場合や、複数の目標と一つの取組が対応している場合には、適宜欄を修正の上、記載を行ってください。
・月ごとの利用者数の推移等の詳細データや、地域公共交通計画の評価等に係る協議会における議論の結果（議事録等）等の関連資料がある場合には、併せて添付して下さい。
・地方公共団体・協議会等において独自に作成している評価等の様式が既にある場合や、地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価を行った報告様式がある場合には、参考資料として添付して下さい。

2　計画の数値目標

計画 P.78参照

１日当たりの公共交通利用者数（鉄道・バス・旅客船）

17万人	⇒	17万人	⇒	17.1万人
（2019年度現在）		（2025年度目標）		（2030年度目標）

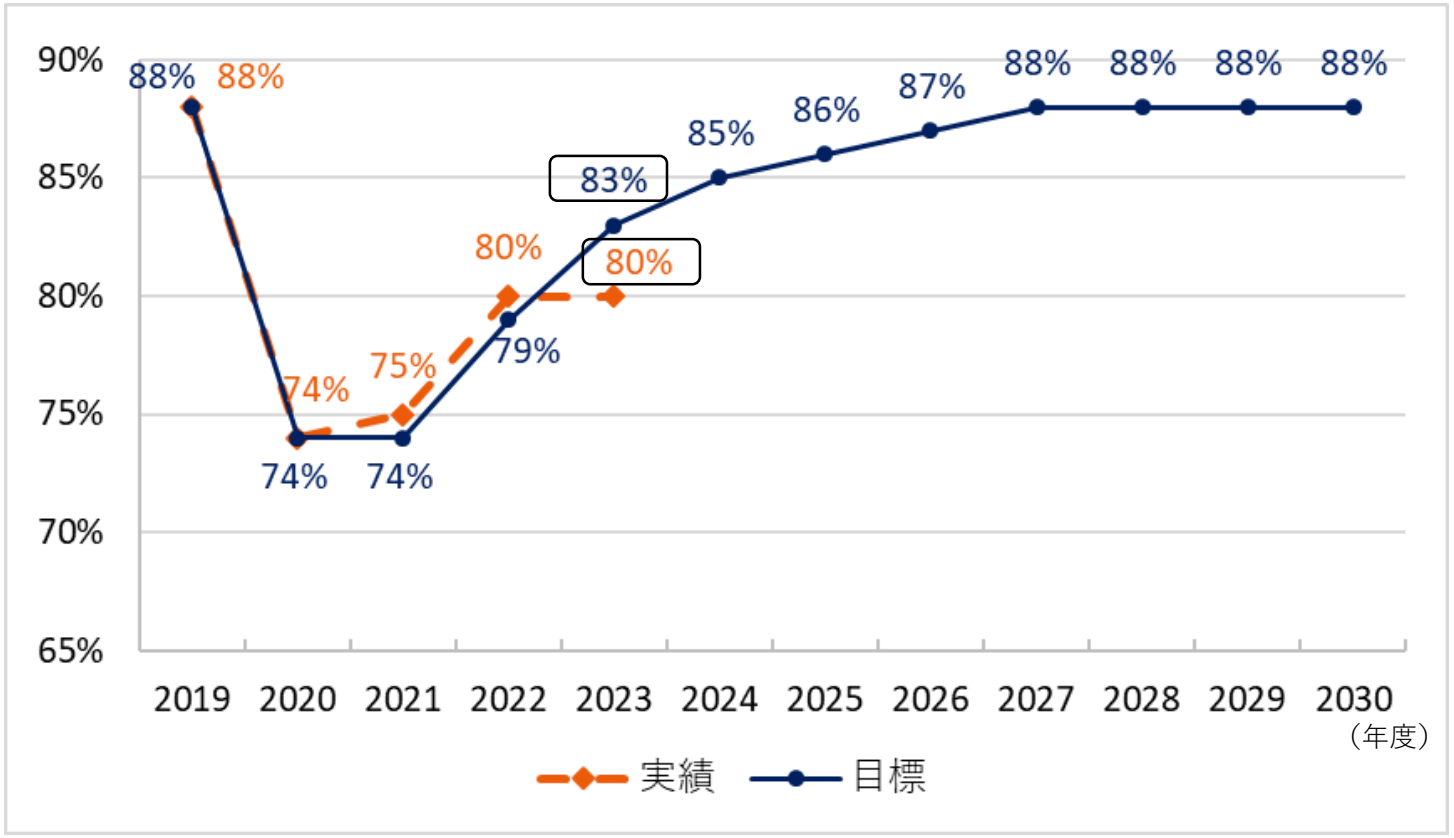


2　計画の数値目標

計画 P.78参照

公的資金が投入されている公共交通の収支率

88%（2019年度現在）　⇒　88%（2030年度目標）

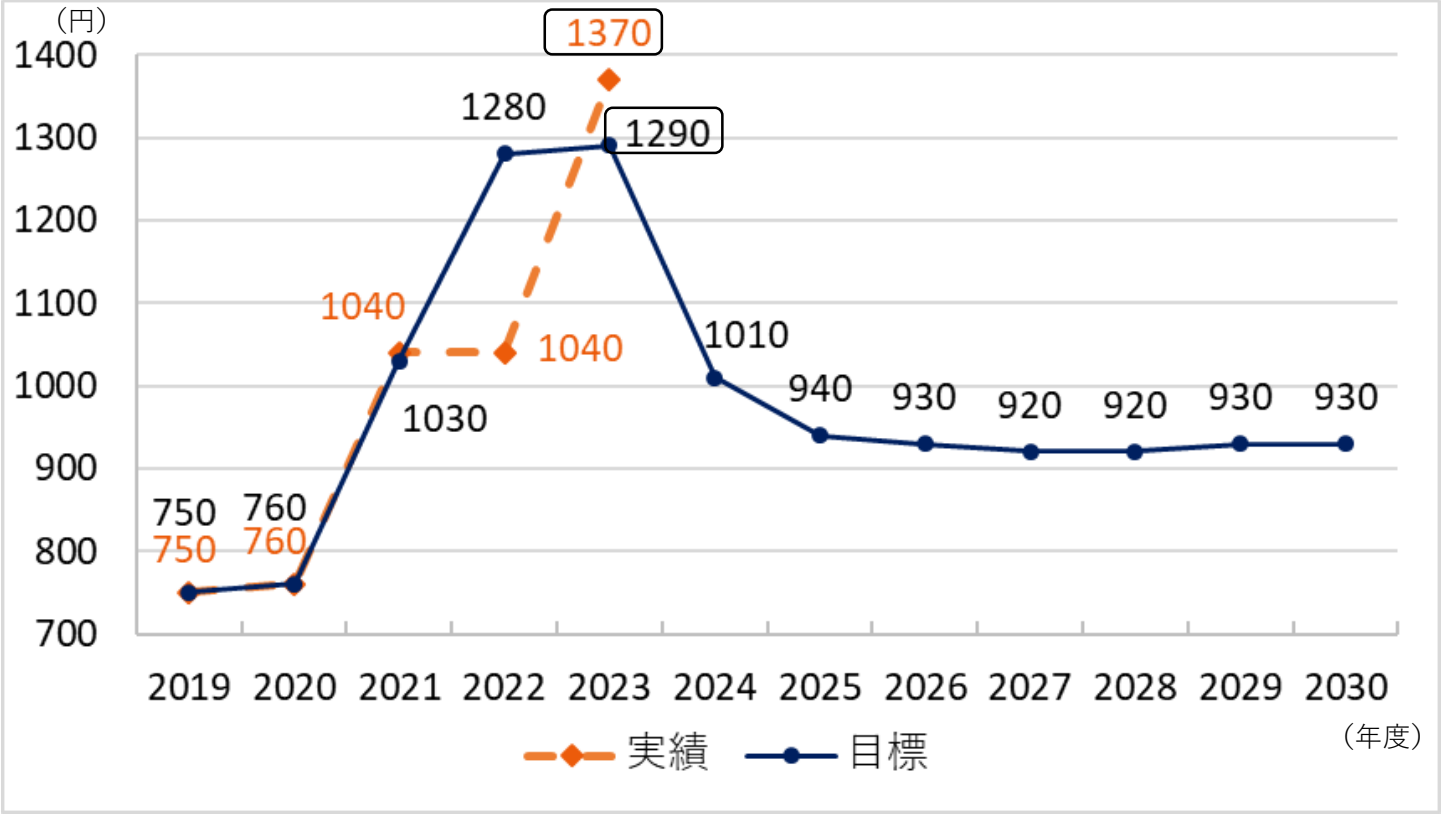


2　計画の数値目標

計画 P.78参照

市民1人当たりの公共交通への公的資金投入額（上限額）

750円（2019年度現在）　⇒　940円（2025年度目標）　⇒　930円（2030年度目標）



2　計画の数値目標

計画 P.81参照

公共交通空白地域・不便地域面積の減少率

100%（2019年度現在）　⇒　**95%**（2030年度目標）

令和５年度時点の公共交通空白地域・不便地域面積

算出時点	公共交通空白地域・不便地域面積（㎡）
令和3年3月末	122,567,743
令和6年3月末	128,185,756
差（令和6年-令和3年）	5,618,013
比率（令和6年÷令和3年）	105%

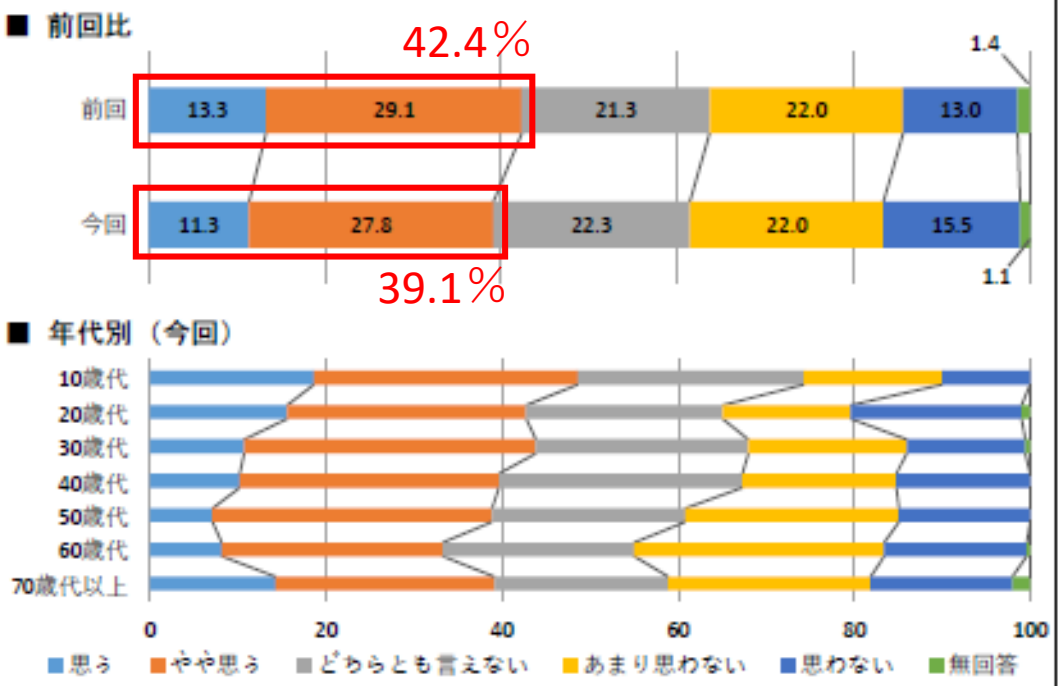
2　計画の数値目標

計画 P.81参照

公共交通利用満足度

42.4%　⇒　47.4%

（2019年度現在）　（2030年度目標）

質問項目			回　答　（%）
都市基盤関連	38	利用しやすい公共交通が確保されていると思いますか。	

出典：姫路市まちづくりのための市民アンケート調査（令和5年9月）

３　令和5年度 事業評価

姫路市総合交通計画 令和５年度事業（34事業）評価一覧【別紙(資料１－３)】

計画 P.145参照

基本方針		事業名	R5年度評価	概要	R５年度 評価コメント
地域ニーズに対応した、安心・快適に移動できる公共交通の整備	1-1	JR山陽本線・JR播但線・JR姫新線 山陽電鉄本線・山陽電鉄網干線	A	▸利用促進活動や鉄道事業者への要望活動により、鉄道のサービス水準の維持・向上に努めるとともに、利用者の増加や地域の活性化を目指す。	▸播但線沿線の公共施設3箇所に利用促進に係るのぼり旗を設置した。 ▸車両基地見学会の実施や姫新線車両基地に横断幕の設置を行った。
	1-2	バス路線網の維持	A	▸バス事業者と連携し、利用ニーズに沿ったサービスの拡充や利用促進を進める。 ▸国庫補助等を活用しながら、適切な行政支援を行う。	▸バス事業者と勉強会を通じて利用促進に関する取組や利用状況に応じたサービスの見直しによる補助金の縮減を進めながら適切に行政支援を実施し、バス路線の維持に努めた。 ▸燃料費高騰対策としての支援を令和5年度も引き続き実施した。
	1-3	バス路線網の再編	B	▸地域住民に最適な移動サービスを提供するため、バスの便数や重複路線の見直し、ルートの改変等により、効率的で利用しやすいバス路線網の再編に努める。	▸南西部の再編に向けてバス事業者と勉強会を通して問題点を整理した。 ▸安富エリアについてバス事業者と意見交換を行ったほか、タクシー活用についても検討を行った。
	1-4	郊外部と都心部を連携する バス路線の機能強化	B	▸鉄道との重複区間や駅との接続が悪い路線について、鉄道との役割分担によりバスの定時性、速達性の向上を図る。 ▸郊外部を結ぶ路線を導入し、移動の多様性を確保する。	▸余部駅周辺の道路整備に進捗がなく、具体的な検討には及んでいないが、太市駅への接続についての検討を行った。 ▸飾磨駅周辺の道路整備に進捗がなく、具体的な検討には及んでいないが、バス路線へのネットワークを補完するものとして飾磨駅や飾磨港にシェアサイクル「姫ちゃり」のポートを設置した。
	1-5	貨客混載	B	▸交通事業者・物流事業者の連携を促進し、同一方向に向かう貨物を乗合バス等へ混載することで、公共交通の有効活用に努める。	▸バス事業者での実施状況について、情報収集に努めた。
	1-6	離島航路の運営支援	A	▸島民の減少に伴う旅客船利用者の減少により航路を取り巻く環境は厳しくなる中、安定した運航を維持するため、各種補助制度の活用による運営支援を行う。	▸姫路港～坊勢島航路において、事業者との協議を踏まえ、効率的な運航に取り組むなど、航路の維持に努めた。 ▸燃料費高騰対策としての支援を令和5年度も引き続き実施した。
	1-7	姫路港旅客ターミナルエリア再編整備	B	▸姫路港の「交通結節点の快適性・利便性向上」、「効率的な機能配置による貨物と旅客のすみわけ」、「玄関口としてふさわしい良好な景観の形成」等を目的に、旅客ターミナルエリアの再編整備を進める。	▸整備箇所が多くエリアが広範囲であるため、各整備箇所の着手時期等が流動的であり事業工程に遅れが生じているが、兵庫県が順次整備を進めている。
	1-8	地域公共交通の導入	A	▸優先的に検討する公共交通空白・不便地について、地域住民や交通事業者と共に地域公共交通の導入を目指す。 ▸ボランティア輸送や自家用有償旅客等運送など住民主体の公共交通導入について交通事業者との調整等を支援する。	▸安富地域、菅野地域、前之庄地域、香寺地域、林田地域の自治会長にヒアリングし、事業手法を検討した。 ▸高木地域でのデマンド型乗合タクシーについては自治会等を通した利用促進に努め、前年度より平均稼働率、平均乗車人員が上昇した。
	1-9	タクシーの活用	A	▸郊外部などの小規模移動需要や大型車両が通行できない地域の移動手段としてタクシーの活用を検討する。 ▸福祉タクシー（UDタクシー）など高齢者等が乗降しやすい車両の導入を促進する。	▸公共交通空白・不便地域への乗合タクシーやライドシェアの動向についてタクシー協会と情報交換した。 ▸UDタクシーについて、環境部門の補助金を活用しながら導入が進んでいる。
	1-10	広域連携公共交通の導入	B	▸日常生活圏が他市町と跨るような地域において、近隣市町と連携し広域的な公共交通の導入を目指す。 ▸日常生活圏が他市町と跨る地域の交通課題を解決するため近隣市町と広域的な地域公共交通計画の策定を目指す。	▸ふくめ号の通勤便の利用者増加への対応協議を福崎町と行った。また、利用の少ない沿線自治会に、利用促進の協力を依頼した。 ▸広域的な地域公共交通計画については、関係市町と認識の共有を図るも具体的な進展はなかった。
	1-11	幹線道路整備	A	▸市内各地で発生する交通渋滞解消に向け、整備プログラムに基づく効率的な幹線道路整備を進める。 ▸国際競争力の強化や災害時の緊急道路としての機能が期待される播磨臨海地域道路の整備促進を図る。	▸都市計画道路の整備優先順位を見直し、整備プログラムの改定案を作成した。 ▸播磨臨海地域道路は、都市計画案を作成するため、播磨臨海地域道路のルートや本線の構造について国、県、市が連携し住民説明会を実施した。
	1-12	バスベイ設置推進	B	▸渋滞緩和や追突事故防止等のため、運行本数や交通量が多い路線、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進める。	▸3箇所のバス停について調査し、バスベイ設置を検討した。
多様な交通を選択でき、人とまちをつなぐ交通環境の充実	2-1	MaaSの活用	A	▸ウェブサイト等で目的地に対応した乗継案内サイトの開設や公共交通におけるキャッシュレス化、MaaSアプリの開発を促進する。	▸MaaSミーティングに参加するなど他都市状況や全国的な情報を収集した。 ▸姫路港～坊勢島航路の定期船、シェアサイクルにおいてキャッシュレス決済を導入した。
	2-2	次世代モビリティの活用	A	▸自転車や徒歩での移動に負担が大きい高齢者等のために自動運転システムの活用を検討するほか、超小型モビリティの導入や電気自動車の普及促進を図る。 ▸都心・中心市街地や過疎地域等の小規模需要に対応した移動手段として次世代モビリティの活用を検討する。	▸自動運転について、他都市での実証実験に試乗し、本市における可能性について検討した。
	2-3	新駅整備(JR姫路駅ー英賀保駅間)	A	▸鉄道へのアクセス性向上とともに、手柄山中央公園の再整備に合わせ、公園に直結したアクセス交通の確保を目指し、新駅や周辺道路の整備を進める。	▸令和８年春の新駅開業に向け、予定どおり周辺道路等の工事に着手した。
	2-4	鉄道駅周辺整備	A	▸多様な移動手段での交通アクセス性の向上とともに、人の交流やまちの賑わいを促進する空間の確保に向けた交通結節点の整備・機能強化を図る。	▸山陽電鉄大塩駅では北工区の道路改良が完了した。 ▸JR英賀保駅では北改札口及び自由通路の工事が予定通りに進捗している。
	2-5	バス停留所整備	S	▸利用者の多いバス停留所について、周辺施設も活用しながら上屋やベンチの設置を進める。	▸バス停留所のベンチの設置や、上屋の改修を実施した。 ▸バス停留所付近の商業施設によるベンチ、上屋の設置が行われた。
	2-6	パーク＆ライド、パーク＆バスライド	A	▸都心部への自動車交通を抑制し、都心の交通混雑緩和を進めるため、郊外の鉄道駅やバス停留所において、駐車場整備を促進する。	▸姫新線、播但線ともに駐車場チラシを改善し、周辺自治体や近隣市町へ配布することで広報・周知を図った。また、駐車場の掲載案内をHPに掲載し、駐車場情報を広く募集した。
	2-7	サイクル＆バスライド	A	▸バス停留所への自転車アクセス向上のため、利用者が多いバス停等において駐輪場の整備を進める。	▸マックスバリュの既存駐輪場を活用したサイクル&バスライドを３箇所で実施した。
	2-8	道の駅整備	B	▸本市の主要観光地を訪れる観光客の７割以上が自動車利用であることから、自動車利用者へのおもてなしを強化するとともに、公共交通利用促進のための交通結節点とすべく道の駅を整備を進める。	▸整備運営事業者の選定のための準備を令和６年度に継続して実施することとした。 ▸令和５年度は、用地造成等の基本設計及び用地関係調査を行った。
	2-9	自転車通行空間の整備	B	▸自転車を市民生活の移動手段や観光地までの移動手段の一つとして位置づけ、歩行者・自転車・自動車が安全・安心で快適に通行できる自転車通行空間の整備を進める。	▸工事費の不足により、自転車レーンの整備は実施できなかったが、都市型街渠等を整備、翌年度の実施事項を検討した。
	2-10	放置自転車対策	A	▸歩行者や自転車が安全で快適に移動できる道路空間を維持するため、駐輪場の整備運営等により放置自転車の発生を抑制する。	▸放置自転車が常態化していた亀山駅において駐輪場を移転整備し、駐輪設備を改善した。 ▸放置自転車禁止区域における巡回と放置自転車への警告及び撤去等をほぼ毎日実施し、放置自転車等を撤去した。
	2-11	シェアサイクル「姫ちゃり」 の利用促進	A	▸公共交通を補完し、中心市街地の活性化や都心部の回遊性の向上を目的にシェアサイクルの利用促進を図る。	▸スマートロック式を導入し、サイクルポートを5か所増設した。
	2-12	歩行環境の充実	A	▸より安全・安心、快適な歩行環境の充実を目指して、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成に向けた取組や路上喫煙対策を進める。	▸歩行者利便増進誘導区域の拡大に向けた社会実験について協議を行った ▸公共空間利活用の姫路市独自の仕組みであるウォーカブル促進プログラムを活用した取り組みを白鷺町等で実施した。 ▸路上喫煙監視指導員の巡回による路上喫煙対策を実施するとともに、喫煙所設置に向けて候補地を選定した。
持続可能な公共交通を地域や多分野で支える仕組みの形成	3-1	沿線地域の活性化	A	▸他市町や地域住民等と協力しながら、地域の公共交通である鉄道やバスへの愛着の醸成につながる利用促進活動に取り組み、沿線地域の活性化を目指す。	▸姫新線車両基地見学会に1300名を超える応募があり、盛況に開催できた。 ▸姫新線利用者への感謝と利用啓発の横断幕を車両基地に設置した。
	3-2	公共交通のバリアフリー化	A	▸高齢者や障害者等だれもが安心して公共交通を利用できるよう公共交通のバリアフリー化に取り組む。	▸5台のノンステップバス購入助成を実施した。 ▸夢前川駅のエレベーター設置工事に補助金を交付し、バリアフリー化を促進した。
	3-3	総合情報案内	B	▸姫路駅での案内の充実や市内の施設間の移動利便性向上のためのマップ（簡易版総合時刻表）の作成、情報案内看板の制作等に取り組む。 ▸本市を初めて訪れる人でも迷わず快適・円滑に移動できるよう、わかりやすい情報案内を目指す。	▸既存パンフレットを活用した観光・交通情報の提供を実施した。 ▸地域ＤＭＯにおける移動円滑化に向けた情報発信については十分な検討を行うことができなかった。
	3-4	地域輸送資源の活用	A	地域を運行するあらゆる輸送資源を活用し、地域の日常的な移動を支える。	▸庁内ワーキンググループを立ち上げ、地域公共交通だけではない施策展開について検討した。
	3-5	ノーマイカーデーの推進	A	▸地域の公共交通を将来にわたり守り・育てるとともに、二酸化炭素排出量削減のためノーマイカーデーの実施とその拡大に向けた普及・啓発活動を行う。	▸エコドライブの啓発を実施する中で、自転車や公共交通機関の利用についても啓発した。 ▸ティッシュ、ボールペン等の啓発資材を市主催のイベント等で配布した。
	3-6	マイバス・マイ電車の日	B	▸毎月最終金曜日を「マイバス・マイ電車の日」と定め、公共交通の利用促進するとともに、交通事業者や他の自治体とともに活動を推進する。本市では庁内ノーマイカーデーの取組に合わせて実施する。	▸庁内ノーマイカーデーの取り組みがなく、実施出来なかったが、姫新線基地車両見学会やバスの乗り方教室を実施し、公共交通の利用促進を行った。
	3-7	モビリティ・マネジメントの推進	A	▸学校や市民、企業等に対し、公共交通の利用を促す「モビリティ・マネジメント」を実施することで、公共交通の利用促進を図るとともに、地域の公共交通を将来にわたり守り・育てる意識改変を交通事業者とともに取り組む。	▸小学校でのバスの乗り方教室や姫路獨協大学で市内公共交通について講義を実施した。 ▸コミバスの利用が低迷している沿線自治会に利用促進活動を行った。 ▸神姫バスにおいて荒川小学校で情報学習を行った。
	3-8	運転免許自主返納	A	▸警察や交通安全協会等と連携しながら、高齢者の運転リスクや運転免許返納による公共交通の運賃割引特典などを広報・啓発し、高齢者の自主的な免許返納につなげる。	▸交通安全教室は開催回数、受講参加者ともに前年度より減少したが、自転車ヘルメット着用の啓発等、内容を充実させた。 ▸窓口等で啓発リーフレットを配布したが、予算上、限られた人数しか配布出来ず要望に対応できない部分もあった。
	3-9	公共交通情報の発信	B	▸運行状況や利用状況等について広く情報発信し、交通情報の周知・共有することで公共交通の利用促進を図る。 ▸複数の公共交通情報を共有できるウェブサイトの作成を検討するなど、公共交通に対する認知度向上を目指す。	▸ウェブサイトの開設に向け検討するも、具体的な方向性の決定には至らなかった。
	3-10	出前講座の実施	A	▸公共交通の認知度向上と利用者の意見聴取を目的とした意見交換の場として出前講座を実施し、公共交通の現状や課題、利用方法等を共有するとともに、愛着の醸成を図ることで公共交通の利用促進、サービス向上につなげる。	▸姫路獨協大学で市内公共交通について講義を実施した。

事業評価　　S：予定以上の進捗　　A：予定どおり適切に実施　　B：おおむね実施された、一部実施されなかった　　C：実施されなかった、ほとんど実施されなかった

3　令和5年度事業評価

計画 P.82参照

1-1　JR山陽本線，播但線，姫新線　山陽電鉄本線，網干線　【A】

‣利用促進活動や鉄道事業者への要望活動により、鉄道のサービス水準の維持・向上に努めるとともに、利用者の増加や地域の活性化を目指す。

‣JR沿線に近い公共施設に利用促進に係るのぼり旗を設置した。
‣ 姫新線車両基地見学会の実施及び横断幕の設置を行った。
‣利用促進用グッズ作成や要望活動を実施した。

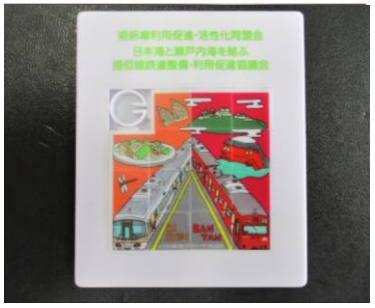
車両基地見学会

小学生やファミリーを対象とした車両基地見学会を実施

ファミリーを対象としたイベントは1，300名を超える申込みがあった。

利用促進事業

横断幕



利用促進グッズ
（スライドパズル）

のぼり旗

本編 P.121参照

2-5 バス停留所整備　【S】

‣利用者の多いバス停留所について、周辺施設も活用しながら、上屋やベンチの設置を進める

‣令和5年度に制定した「姫路市乗合バス停留所に係る上屋及びベンチ整備費補助金交付要綱」により、ベンチ設置、上屋改修を各々2箇所行った。

‣バス停留所付近の商業施設による上屋・ベンチの設置が行われた。

令和５年度整備箇所（抜粋）

ベンチ設置

はりま姫路総合医療センターバス停

上屋改修

今宿琴丘高校前バス停

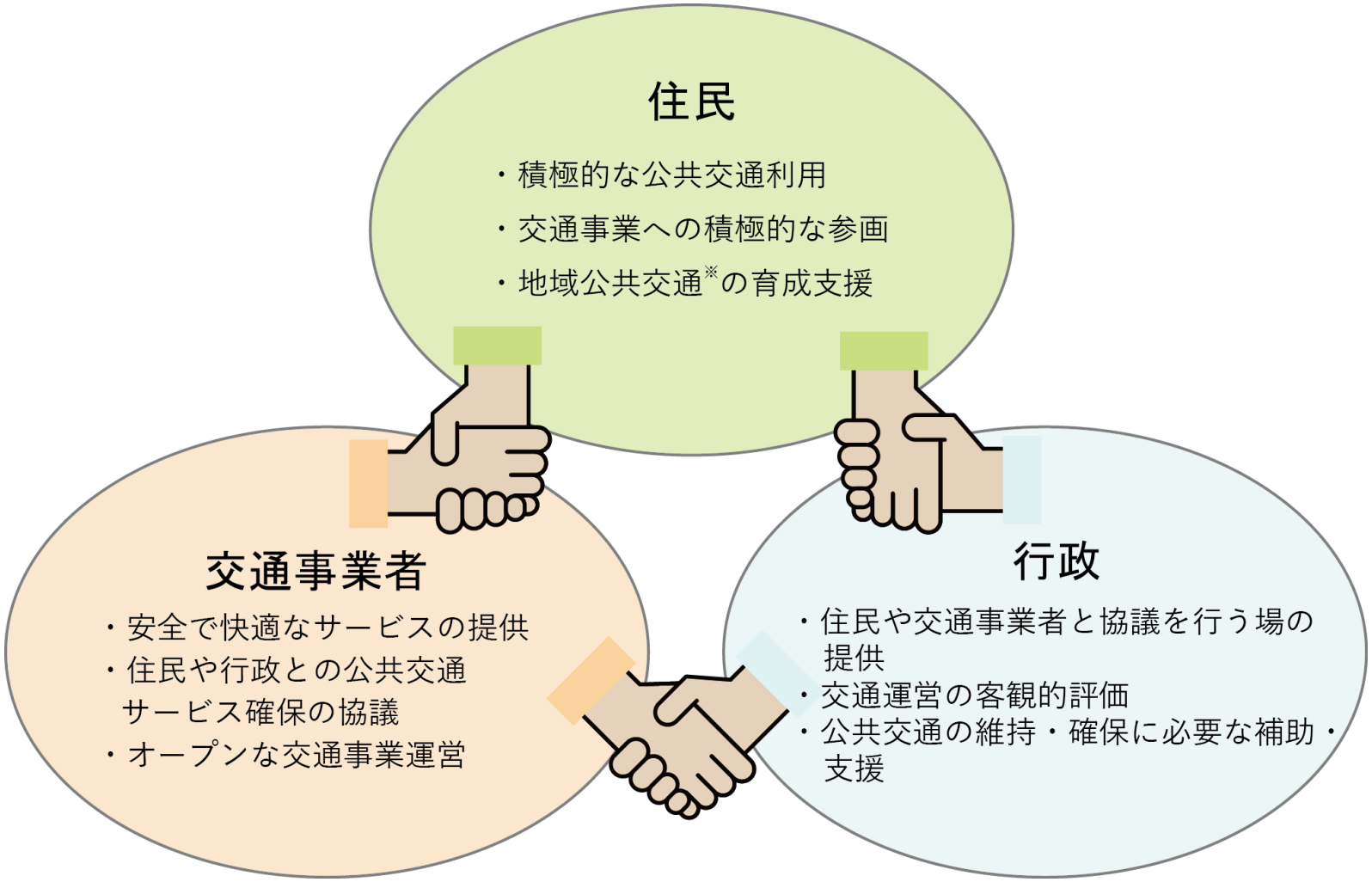
商業施設による上屋・ベンチの設置

株式会社ハローズが地域貢献として設置（河原バス停）

おわりに

計画 P.147参照

公共交通を支える３者の役割と連携



姫路市総合交通計画　令和５年度事業評価一覧

資料1-3

基本方針	事業名	R5年度評価	概要	R５年度 評価コメント
地域ニーズに対応した、安心・快適に移動できる公共交通の整備	1-1 JR山陽本線・JR播但線・JR姫新線 山陽電鉄本線・山陽電鉄網干線	A	▸利用促進活動や鉄道事業者への要望活動により、鉄道のサービス水準の維持・向上に努めるとともに、利用者の増加や地域の活性化を目指す。	▸播但線沿線の公共施設3箇所に利用促進に係るのぼり旗を設置した。 ▸車両基地見学会の実施や姫新線車両基地に横断幕の設置を行った。
	1-2 バス路線網の維持	A	▸バス事業者と連携し、利用ニーズに沿ったサービスの拡充や利用促進を進める。 ▸国庫補助等を活用しながら、適切な行政支援を行う。	▸バス事業者と勉強会を通じて利用促進に関する取組や利用状況に応じたサービスの見直しによる補助金の縮減を進めながら適切に行政支援を実施し、バス路線の維持に努めた。 ▸燃料費高騰対策としての支援を令和5年度も引き続き実施した。
	1-3 バス路線網の再編	B	▸地域住民に最適な移動サービスを提供するため、バスの便数や重複路線の見直し、ルートの改変等により、効率的で利用しやすいバス路線網の再編に努める。	▸南西部の再編に向けてバス事業者と勉強会を通して問題点を整理した。 ▸安富エリアについてバス事業者と意見交換を行ったほか、タクシー活用についても検討を行った。
	1-4 郊外部と都心部を連携する バス路線の機能強化	B	▸鉄道との重複区間や駅との接続が悪い路線について、鉄道との役割分担によりバスの定時性、速達性の向上を図る。 ▸郊外部を結ぶ路線を導入し、移動の多様性を確保する。	▸余部駅周辺の道路整備に進捗がなく、具体的な検討には及んでいないが、太市駅への接続についての検討を行った。 ▸飾磨駅周辺の道路整備に進捗がなく、具体的な検討には及んでいないが、バス路線へのネットワークを補完するものとして飾磨駅や飾磨港にシェアサイクル「姫ちゃり」のポートを設置した。
	1-5 貨客混載	B	▸交通事業者・物流事業者の連携を促進し、同一方向に向かう貨物を乗合バス等へ混載することで、公共交通の有効活用に努める。	▸バス事業者での実施状況について、情報収集に努めた。
	1-6 離島航路の運営支援	A	▸島民の減少に伴う旅客船利用者の減少により航路を取り巻く環境は厳しくなる中、安定した運航を維持するため、各種補助制度の活用による運営支援を行う。	▸姫路港～坊勢島航路において、事業者との協議を踏まえ、効率的な運航に取り組むなど、航路の維持に努めた。 ▸燃料費高騰対策としての支援を令和5年度も引き続き実施した。
	1-7 姫路港旅客ターミナルエリア再編整備	B	▸姫路港の「交通結節点の快適性・利便性向上」、「効率的な機能配置による貨物と旅客のすみわけ」、「玄関口としてふさわしい良好な景観の形成」等を目的に、旅客ターミナルエリアの再編整備を進める。	▸整備箇所が多くエリアが広範囲であるため、各整備箇所の着手時期等が流動的であり事業工程に遅れが生じているが、兵庫県が順次整備を進めている。
	1-8 地域公共交通の導入	A	▸優先的に検討する公共交通空白・不便地について、地域住民や交通事業者と共に地域公共交通の導入を目指す。 ▸ボランティア輸送や自家用有償旅客運送など住民主体の公共交通導入について交通事業者との調整等を支援する。	▸安富地域、菅野地域、前之庄地域、香寺地域、林田地域の自治会長にヒアリングし、事業手法を検討した。 ▸高木地域でのデマンド型乗合タクシーについては自治会等を通した利用促進に努め、前年度より平均稼働率、平均乗車人員が上昇した。
	1-9 タクシーの活用	A	▸郊外部などの小規模移動需要や大型車両が通行できない地域の移動手段としてタクシーの活用を検討する。 ▸福祉タクシー（UDタクシー）など高齢者等が乗降しやすい車両の導入を促進する。	▸公共交通空白・不便地域への乗合タクシーやライドシェアの動向についてタクシー協会と情報交換した。 ▸UDタクシーについて、環境部門の補助金を活用しながら導入が進んでいる。
	1-10 広域連携公共交通の導入	B	▸日常生活圏が他市町と跨るような地域において、近隣市町と連携し広域的な公共交通の導入を目指す。 ▸日常生活圏が他市町と跨る地域の交通課題を解決するため近隣市町と広域的な地域公共交通計画の策定を目指す。	▸ふくひめ号の通勤便の利用者増加への対応協議を福崎町と行った。また、利用の少ない沿線自治会に、利用促進の協力を依頼した。 ▸広域的な地域公共交通計画については、関係市町と認識の共有を図るも具体的な進展はなかった。
	1-11 幹線道路整備	A	▸市内各地で発生する交通渋滞解消に向け、整備プログラムに基づく効率的な幹線道路整備を進める。 ▸国際競争力の強化や災害時の緊急道路としての機能が期待される播磨臨海地域道路の整備促進を図る。	▸都市計画道路の整備優先順位を見直し、整備プログラムの改定案を作成した。 ▸播磨臨海地域道路は、都市計画案を作成するため、播磨臨海地域道路のルートや本線の構造について国、県、市が連携し住民説明会を実施した。
	1-12 バスベイ設置推進	B	▸渋滞緩和や追突事故防止等のため、運行本数や交通量が多い路線、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進める。	▸3箇所のバス停について調査し、バスベイ設置を検討した。
多様な交通を選択でき、人とまちをつなぐ交通環境の充実	2-1 MaaSの活用	A	▸ウェブサイト等で目的地に対応した乗継案内サイトの開設や公共交通におけるキャッシュレス化、MaaSアプリの開発を促進する。	▸MaaSミーティングに参加するなど他都市状況や全国的な情報を収集した。 ▸姫路港～坊勢島航路の定期船、シェアサイクルにおいてキャッシュレス決済を導入した。
	2-2 次世代モビリティの活用	A	▸自転車や徒歩での移動に負担が大きい高齢者等のために自動運転システムの活用を検討するほか、超小型モビリティの導入や電気自動車の普及促進を図る。 ▸都心・中心市街地や過疎地域等の小規模需要に対応した移動手段として次世代モビリティの活用を検討する。	▸自動運転について、他都市での実証実験に試乗し、本市における可能性について検討した。
	2-3 新駅整備(JR姫路駅ー英賀保駅間)	A	▸鉄道へのアクセス性向上とともに、手柄山中央公園の再整備に合わせ、公園に直結したアクセス交通の確保を目指し、新駅や周辺道路の整備を進める。	▸令和８年春の新駅開業に向け、予定どおり周辺道路等の工事に着手した。
	2-4 鉄道駅周辺整備	A	▸多様な移動手段での交通アクセス性の向上とともに、人の交流やまちの賑わいを促進する空間の確保に向けた交通結節点の整備・機能強化を図る。	▸山陽電鉄大塩駅では北工区の道路改良が完了した。 ▸JR英賀保駅では北改札口及び自由通路の工事が予定通りに進捗している。
	2-5 バス停留所整備	S	▸利用者の多いバス停留所について、周辺施設も活用しながら上屋やベンチの設置を進める。	▸バス停留所のベンチの設置や、上屋の改修を実施した。 ▸バス停留所付近の商業施設によるベンチ、上屋の設置が行われた。
	2-6 パーク＆ライド、パーク＆バスライド	A	▸都心部への自動車交通を抑制し、都心の交通混雑緩和を進めるため、郊外の鉄道駅やバス停留所において、駐車場整備を促進する。	▸姫新線、播但線ともに駐車場チラシを改善し、周辺自治体や近隣市町へ配布することで広報・周知を図った。また、駐車場の掲載案内をHPに掲載し、駐車場情報を広く募集した。
	2-7 サイクル＆バスライド	A	▸バス停留所への自転車アクセス向上のため、利用者が多いバス停等において駐輪場の整備を進める。	▸マックスバリュの既存駐輪場を活用したサイクル&バスライドを３箇所で実施した。
	2-8 道の駅整備	B	▸本市の主要観光地を訪れる観光客の７割以上が自動車利用であることから、自動車利用者へのおもてなしを強化するとともに、公共交通利用促進のための交通結節点とすべく道の駅を整備を進める。	▸整備運営事業者の選定のための準備を令和６年度に継続して実施することとした。 ▸令和５年度は、用地造成等の基本設計及び用地関係調査を行った。
	2-9 自転車通行空間の整備	B	▸自転車を市民生活の移動手段や観光地までの移動手段の一つとして位置づけ、歩行者・自転車・自動車が安全・安心で快適に通行できる自転車通行空間の整備を進める。	▸工事費の不足により、自転車レーンの整備は実施できなかったが、都市型街渠等を整備、翌年度の実施事項を検討した。
	2-10 放置自転車対策	A	▸歩行者や自転車が安全で快適に移動できる道路空間を維持するため、駐輪場の整備運営等により放置自転車の発生を抑制する。	▸放置自転車が常態化していた亀山駅において駐輪場を移転整備し、駐輪設備を改善した。 ▸放置自転車禁止区域における巡回と放置自転車への警告及び撤去等をほぼ毎日実施し、放置自転車等を撤去した。
	2-11 シェアサイクル「姫ちゃり」 の利用促進	A	▸公共交通を補完し、中心市街地の活性化や都心部の回遊性の向上を目的にシェアサイクルの利用促進を図る。	▸スマートロック式を導入し、サイクルポートを5か所増設した。
	2-12 歩行環境の充実	A	▸より安全・安心、快適な歩行環境の充実を目指して、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成に向けた取組や路上喫煙対策を進める。	▸歩行者利便増進誘導区域の拡大に向けた社会実験について協議を行った ▸公共空間利活用の姫路市独自の仕組みであるウォーカブル促進プログラムを活用した取り組みを白鷺町等で実施した。 ▸路上喫煙監視指導員の巡回による路上喫煙対策を実施するとともに、喫煙所設置に向けて候補地を選定した。

資料1-3

姫路市総合交通計画　令和５年度事業評価一覧

基本方針	事業名	R5年度評価	概要	Ｒ５年度 評価コメント
持続可能な公共交通を地域や多分野で支える仕組みの形成	3-1 沿線地域の活性化	A	▸他市町や地域住民等と協力しながら、地域の公共交通である鉄道やバスへの愛着の醸成につながる利用促進活動に取り組み、沿線地域の活性化を目指す。	▸姫新線車両基地見学会に1300名を超える応募があり、盛況に開催できた。 ▸姫新線利用者への感謝と利用啓発の横断幕を車両基地に設置した。
	3-2 公共交通のバリアフリー化	A	▸高齢者や障害者等だれもが安心して公共交通を利用できるよう公共交通のバリアフリー化に取り組む。	▸5台のノンステップバス購入助成を実施した。 ▸夢前川駅のエレベーター設置工事に補助金を交付し、バリアフリー化を促進した。
	3-3 総合情報案内	B	▸姫路駅での案内の充実や市内の施設間の移動利便性向上のためのマップ（簡易版総合時刻表）の作成、情報案内看板の制作等に取り組む。 ▸本市を初めて訪れる人でも迷わず快適・円滑に移動できるよう、わかりやすい情報案内を目指す。	▸既存パンフレットを活用した観光・交通情報の提供を実施した。 ▸地域ＤＭＯにおける移動円滑化に向けた情報発信については十分な検討を行うことができなかった。
	3-4 地域輸送資源の活用	A	地域を運行するあらゆる輸送資源を活用し、地域の日常的な移動を支える。	▸庁内ワーキンググループを立ち上げ、地域公共交通だけではない施策展開について検討した。
	3-5 ノーマイカーデーの推進	A	▸地域の公共交通を将来にわたり守り・育てるとともに、二酸化炭素排出量削減のためノーマイカーデーの実施とその拡大に向けた普及・啓発活動を行う。	▸エコドライブの啓発を実施する中で、自転車や公共交通機関の利用についても啓発した。 ▸ティッシュ、ボールペン等の啓発資材を市主催のイベント等で配布した。
	3-6 マイバス・マイ電車の日	B	▸毎月最終金曜日を「マイバス・マイ電車の日」と定め、公共交通の利用促進するとともに、交通事業者や他の自治体とともに活動を推進する。本市では庁内ノーマイカーデーの取組に合わせて実施する。	▸庁内ノーマイカーデーの取り組みがなく、実施出来なかったが、姫新線基地車両見学会やバスの乗り方教室を実施し、公共交通の利用促進を行った。
	3-7 モビリティ・マネジメントの推進	A	▸学校や市民、企業等に対し、公共交通の利用を促す「モビリティ・マネジメント」を実施することで、公共交通の利用促進を図るとともに、地域の公共交通を将来にわたり守り・育てる意識改変を交通事業者とともに取り組む。	▸小学校でのバスの乗り方教室や姫路獨協大学で市内公共交通について講義を実施した。 ▸コミバスの利用が低迷している沿線自治会に利用促進活動を行った。 ▸神姫バスにおいて荒川小学校で情報学習を行った。
	3-8 運転免許自主返納	A	▸警察や交通安全協会等と連携しながら、高齢者の運転リスクや運転免許返納による公共交通の運賃割引特典などを広報・啓発し、高齢者の自主的な免許返納につなげる。	▸交通安全教室は開催回数、受講参加者ともに前年度より減少したが、自転車ヘルメット着用の啓発等、内容を充実させた。 ▸窓口等で啓発リーフレットを配布したが、予算上、限られた人数しか配布出来ず要望に対応できない部分もあった。
	3-9 公共交通情報の発信	B	▸運行状況や利用状況等について広く情報発信し、交通情報の周知・共有することで公共交通の利用促進を図る。 ▸複数の公共交通情報を共有できるウェブサイトの作成を検討するなど、公共交通に対する認知度向上を目指す。	▸ウェブサイトの開設に向け検討するも、具体的な方向性の決定には至らなかった。
	3-10 出前講座の実施	A	▸公共交通の認知度向上と利用者の意見聴取を目的とした意見交換の場として出前講座を実施し、公共交通の現状や課題、利用方法等を共有するとともに、愛着の醸成を図ることで公共交通の利用促進、サービス向上につなげる。	▸姫路獨協大学で市内公共交通について講義を実施した。

事業評価　　Ｓ：予定以上の進捗　　Ａ：予定どおり適切に実施　　Ｂ：おおむね実施された、一部実施されなかった　　Ｃ：実施されなかった、ほとんど実施されなかった