

4.3 計画全体の数値目標

公共交通サービスを維持・向上させていくためには、公共交通の利用者増が不可欠です。通勤・通学で毎日のように公共交通を使う方や、あまり公共交通を使わない方も含めて、さらなる公共交通の利用者増加を目指します。

ただ、2020年現在で新型コロナウイルス感染症によって公共交通利用者数が近畿圏域の鉄道（JR）は約4割、市内路線バスは2割を超えて減少しており、新しい生活様式などの定着による公共交通利用者数の減少が継続することも考えられます。

このため、今後の5年間で2019年度現況と同等の公共交通利用者数への回復を目指し、その後の5年間で更なる利用者増を目指すこととします。

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年度現況）⇒17万人（2025年度目標）⇒17.1万人（2030年度目標）

公共交通に対する公的資金は、民間では採算性が低い路線やエリアに投入されることから、収支率は低くなります。

継続的に公共交通サービスを提供していくためには、公共交通サービスの公的資金に対して適切に事業運営や料金体系の見直しをしていく必要があります。

このため、公的資金が投入されている公共交通の収支率の維持・向上を目指します。

公的資金が投入されている公共交通の収支率

88%（2019年度現況）⇒88%（2030年度目標）

※収支率＝収入額÷支出額

公共交通は、住民の生活や経済活動を支える移動手段として不可欠となっています。

このため、今後も必要な公共交通については継続的に行政支援を行っていきます。

なお、計画策定後5年間については、路線バス及び定期航路への支援の拡充やコミュニティバス等の運行により公的資金投入額の増加幅が大きくなっています。

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年度現況）⇒940円（2025年度目標）⇒930円（2030年度目標）

※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

3. 事業の進め方

① J R 山陽本線

J R 山陽本線は、2008 年（平成 20 年）の J R 姫路駅の高架化完成後、2015 年（平成 27 年）に J R 姫路駅北駅前広場整備、2016 年（平成 28 年）に東姫路駅開業、2019 年（平成 31 年）に J R 姫路駅南駅前広場整備が行われており、今後、J R 姫路駅と英賀保駅間の新駅整備も進められることから、中長期的な利用者数の維持・増加が見込めます。

また、沿線地域を紹介する絵葉書や観光パンフレット等を作成し、イベント時に配布することで、沿線市町や交通事業者との連携による一体的な利用促進を図っています。

今後も本市の東西基幹公共交通軸として、全市的な公共交通利用促進策の推進や他手段との連携強化を図ることで、更なる利用者増と現状のサービス推進の維持・向上を目指します。

イベント実施例

< 沿線 P R 絵葉書の配布（網干総合車両所ふれあいフェア） >



② 山陽電鉄本線・山陽電鉄網干線

山陽電鉄本線は、山陽網干線との乗り換え駅である飾磨駅と本市の東端の大塩駅では、改札口の整備や歩道整備などの周辺整備事業が進められています。

これらの2つの特急停車駅へのアクセス性が改善されることで、山陽電鉄の利便性向上による利用者増が期待できます。

また、これら以外の駅においては、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などによる利便性の向上を図ります。

本市臨海部の基幹公共交通軸として、鉄道駅へのアクセス性改善を図るとともに、沿線市町と交通事業者が連携し、ハイキングイベントの実施、沿線企業へのモビリティ・マネジメントの実施、案内サインの設置などの事業展開により、沿線地域における更なる利用促進を図ることで、現状のサービス水準の維持・向上を目指します。

イベント等の実施

< 山陽ハイキング（山陽網干駅～なぎさ公園～あぼしまち交流館） >



< 夢前川駅（トリックアート案内サイン） >

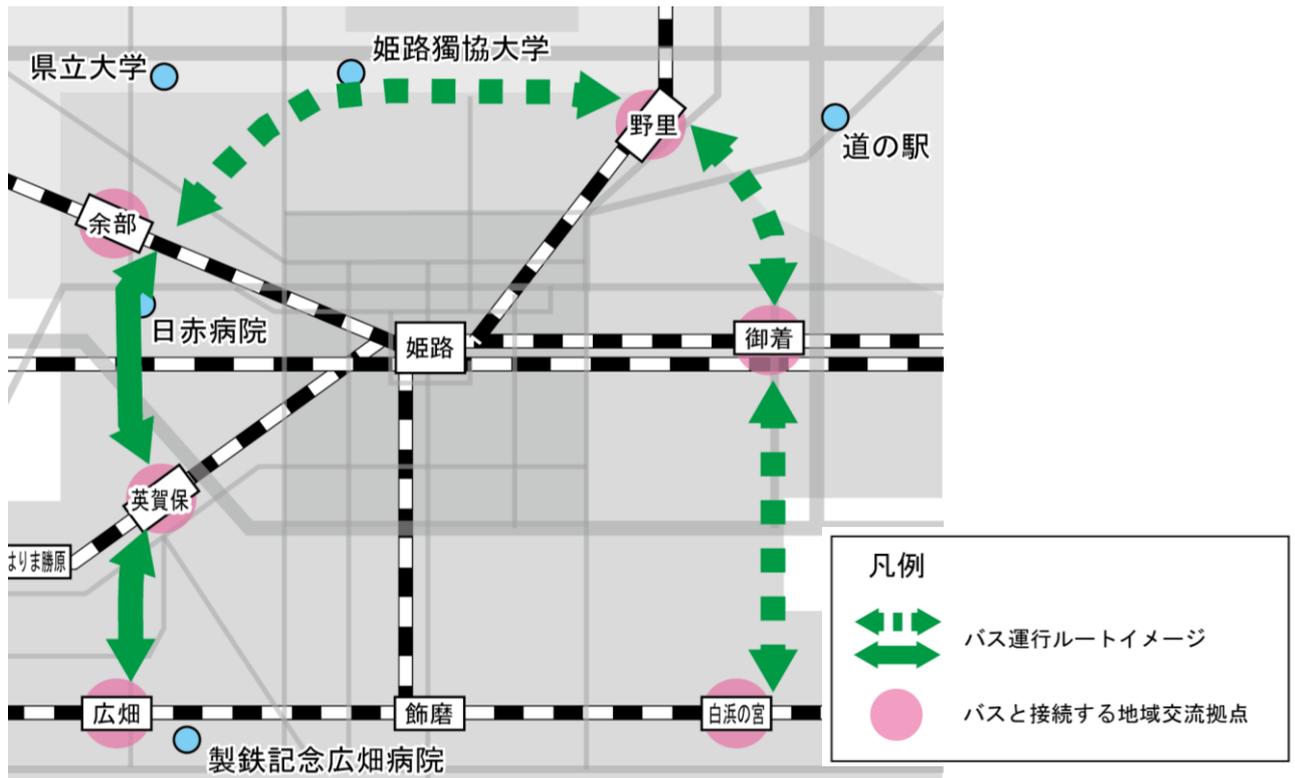


(4) 地域交流拠点を結ぶバスの導入

姫路駅を中心に広がる地域交流拠点（白浜の宮、御着、野里、余部、英賀保、広畑）と市内に点在する教育・医療施設などとの相互移動を円滑に行うとともに、道の駅の有効活用により都心部への自動車流入交通を抑制するため、地域交流拠点や施設を結ぶバス導入を検討します。

このバス路線の導入により、公共交通による効率的な移動手段の確保と地域間交流の促進を目指します。

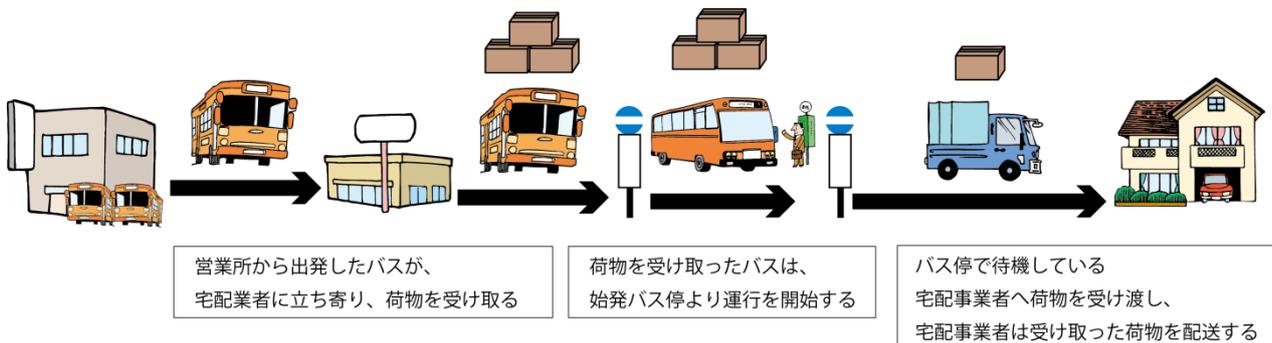
バス導入イメージ



(5) 貨客混載

交通事業者と物流事業者の連携を推進し、同一方向に向かう貨物を定期路線運行の乗合バス等に載せることで、公共交通の有効活用、交通事業者の収益向上と物流交通の人材不足への対応による効率的な輸送、公共交通の有効活用を目指します。

貨客混載（イメージ）



(4) 歩行環境

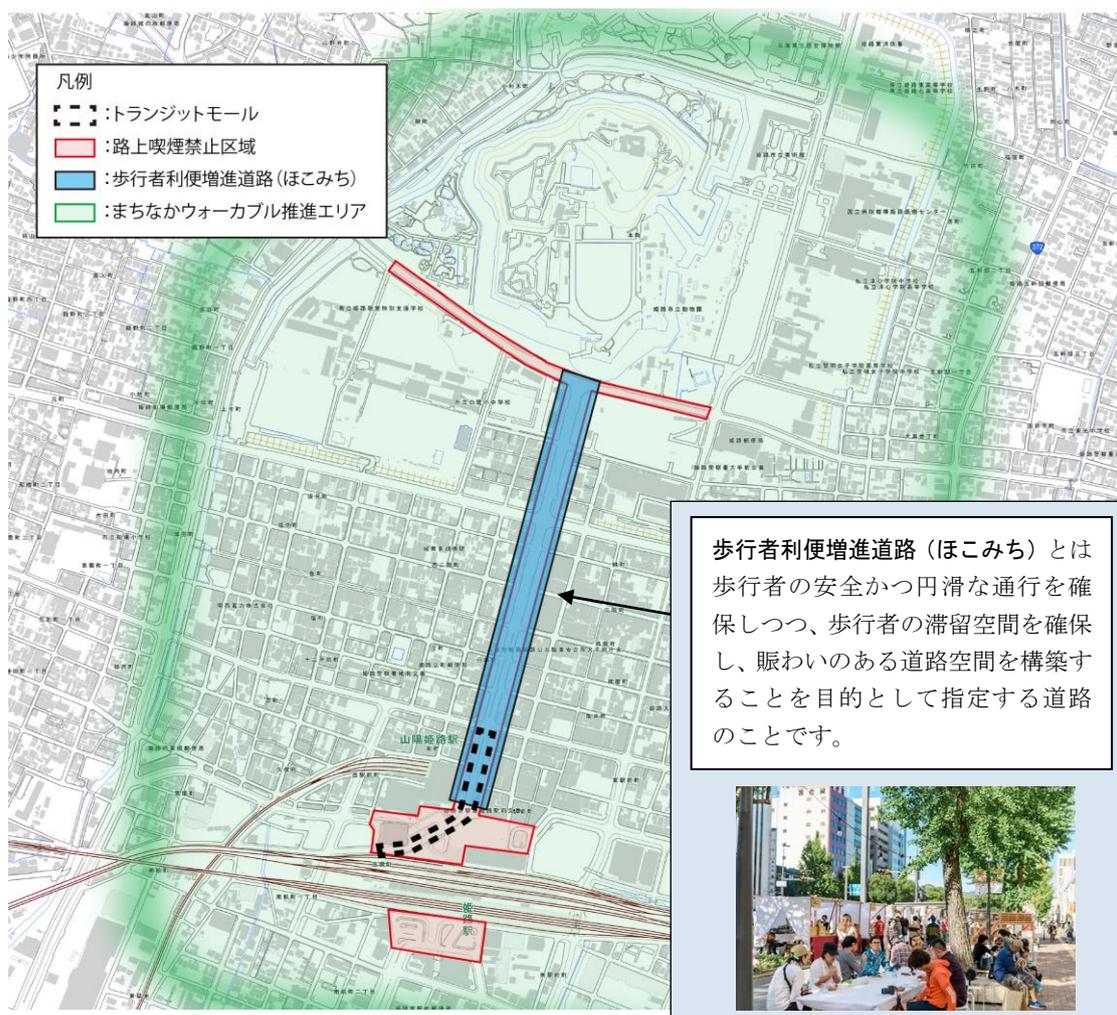
姫路駅と姫路城を結ぶ大手前通りは、姫路市のメインストリートとして、潤いと賑わいを創出する道路空間整備を行いました。

JR姫路駅～姫路城のエリアは、JR姫路駅北駅前広場のトランジットモール化に代表されるように歩行者優先の道路づくりを進めています。また、本市は国土交通省から「ウォーカブル推進都市」として選定され、今後「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成を目指した、様々な取り組みが検討されています。

さらに、路上喫煙禁止区域を設けることで、世界文化遺産を有する姫路にふさわしい美しく安全で快適なまちづくりを推進しています。

これらの取り組みを継続して実施することで、より安全・安心、快適な歩行環境を推進し、都心部の賑わい創出に取り組みます。

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成



※まちなかウォーカブル推進エリアについては変更予定

出典：姫路市