

姫路市総合交通計画 計画書（案）

令和3年1月

姫 路 市 都 市 局
交 通 計 画 室

はじめに

本市では、2009年度（平成21年度）から2020年度（令和2年度）を計画期間とする姫路市総合交通計画を策定し、多核連携型都市構造の実現に向けて、交通体系整備に取り組んできました。

計画期間の12年間で、JR姫路駅前広場の整備や大手前通りのトランジットモール化、東姫路駅の開業などが行われており、JR姫路駅の東部には文化コンベンションセンター「アクリエひめじ」や県立はりま総合医療センター（仮称）などの整備も進められています。

郊外部や島しょ部においては、公共交通空白・不便地域の解消に向けてコミュニティバスや乗合タクシーの導入を行っています。

道路整備、歩行者・自転車においても、都市計画道路の整備推進や播磨臨海地域道路整備に向けた取り組み、大手前通りの再整備や自転車利用環境の整備充実なども進められています。

また、2020年（令和2年）11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正法が施行され、地域の暮らしと産業を支える公共交通の重要性が再認識されています。

公共交通は、多分野に大きな効果をもたらすことから、今後も地方公共団体が中心となって、多様な関係者と連携することで、継続して維持・確保していく必要があります。

このように本市のまちづくりや交通を取り巻く環境が大きく変化している中で、地域の移動ニーズにきめ細かく対応するとともに、将来のまちづくりを支援する新たな総合交通計画の策定が求められています。

本計画は、今後、更なる高齢化の進展を見据え、既存の公共交通と新たなモビリティサービスを活用し、2030年度（令和12年度）を目標年度とする、実施すべき施策をとりまとめた今後の本市の交通体系の方向性を示したものです。

なお、2021年度（令和3年度）現在、新型コロナウイルス感染症が終息を見せない中で、交通事業者による衛生管理の徹底やサービス水準の維持に取り組んでいるものの、今後の生活スタイルや交通環境に新型コロナウイルス感染症がどの程度影響するかが不透明となっています。

このため、本計画は新型コロナウイルスをはじめとする感染症による公共交通利用者の減少や、新しい生活様式を視野に入れつつ、これまでの移動実態を基に策定していますが、策定後においても、定期的に計画の見直しを図るとともに、交通環境に大きな変化が見られる場合には、随時見直しを行っていきます。

目次

頁

第1章 計画に係る基本的事項	1
1.1 計画策定の目的	1
1.2 計画の位置付け	1
1.3 計画の区域	2
1.4 計画の期間	2
第2章 交通をとりまく現況と課題の把握	3
2.1 位置、地勢	3
2.2 人口	4
2.3 経済	9
2.4 観光	11
2.5 環境	15
2.6 新たな拠点整備	18
2.7 交通の現況	22
2.8 公共交通への行政支援	65
2.9 現況のとりまとめ	66
2.10 交通をとりまく現況と課題の整理	67
第3章 上位計画・関連計画等	68
3.1 上位計画	68
3.2 関連計画	73
第4章 目指す交通の将来像	76
4.1 基本理念・基本方針	76
4.2 目指すべき公共交通ネットワークの検討	78
4.3 計画全体の数値目標	80
4.4 施策体系	81
4.5 施策の方向性・事業	84
第5章 計画の実現に向けて	148
5.1 多様な主体との連携	148
5.2 他分野との連携	149
5.3 評価及び計画の見直し	150

第1章 計画に係る基本的事項

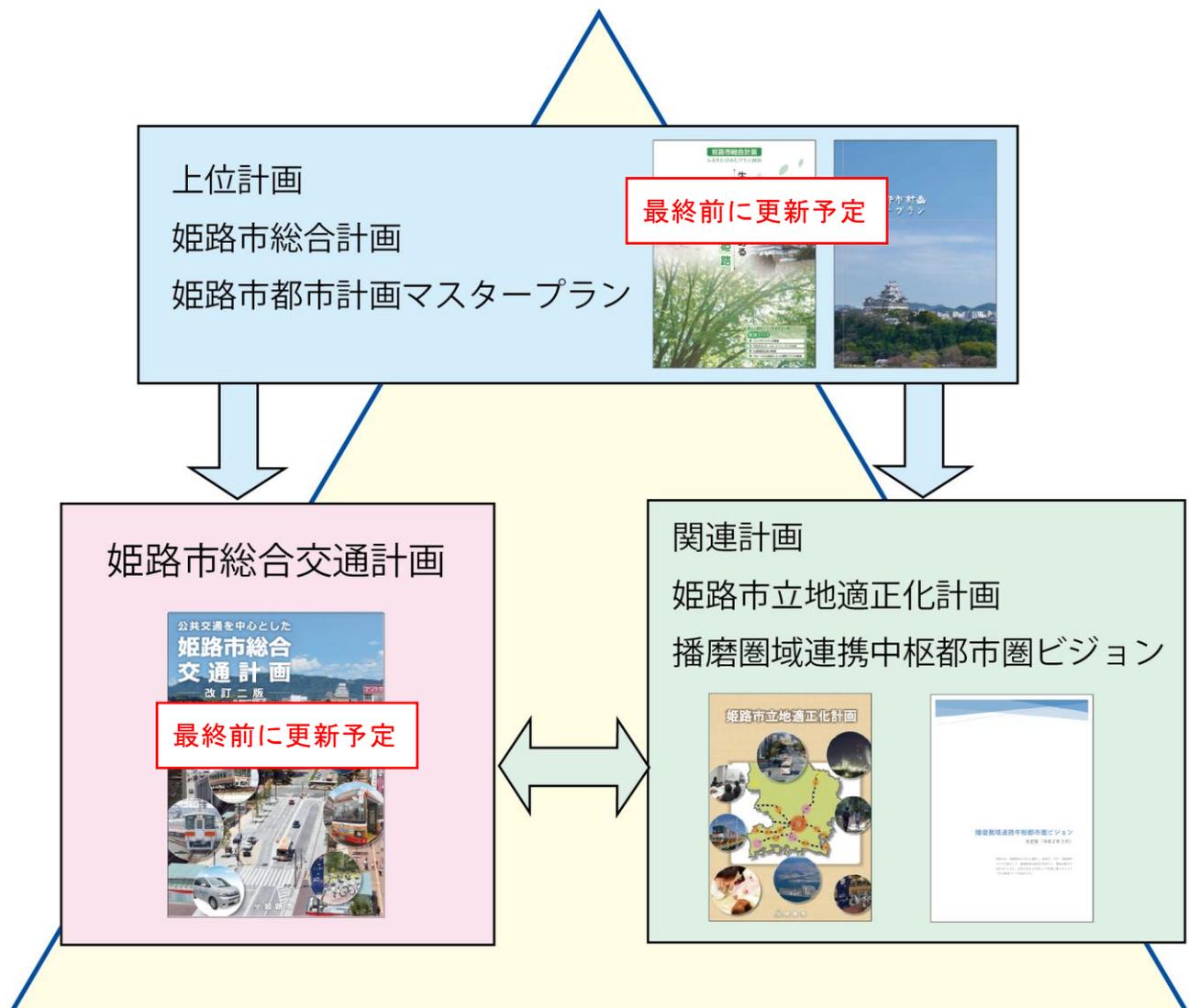
1.1 計画策定の目的

本計画は、社会的情勢の変化や本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況の中で、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。

1.2 計画の位置付け

本計画は、上位計画である『姫路市総合計画』及び『姫路市都市計画マスタープラン』並びに、関連計画である『姫路市立地適正化計画』及び『播磨圏域連携中枢都市圏ビジョン』との連携・整合を図りながら、本市における交通の方向性と具体的な施策を示すもので、本市において交通政策を推進する際のマスタープランに位置付けられます。

図 1.2.1 本計画と上位・関連計画との関係性



1.3 計画の区域

計画の対象区域は、姫路市内全域（534.35km²）とします。

1.4 計画の期間

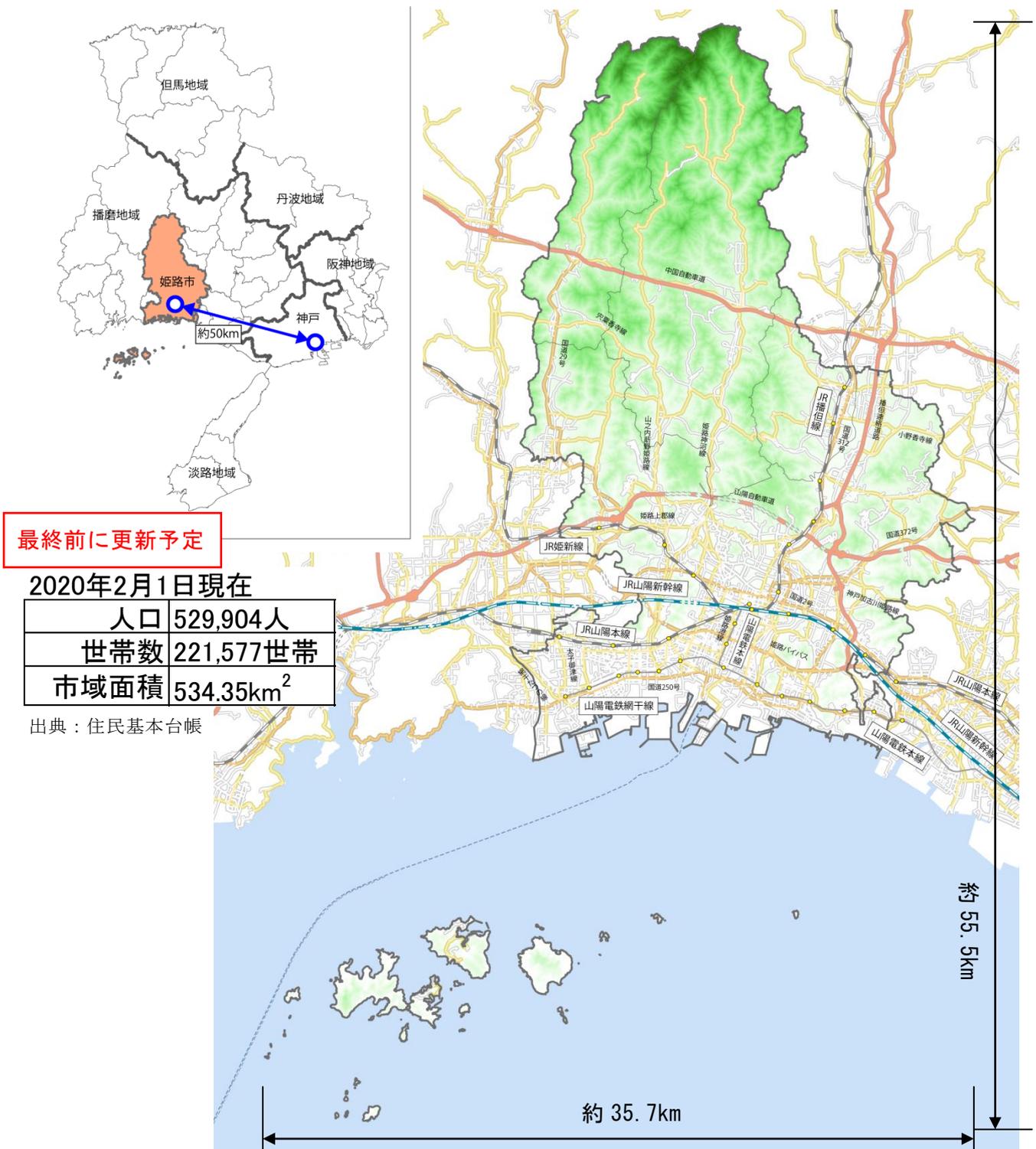
計画期間は、姫路市総合計画との整合を図り、2021年度（令和3年度）を初年度とし、2030年度（令和12年度）を目標年度とする10年間とします。

第2章 交通をとりまく現況と課題の把握

2.1 位置、地勢

本市は、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 534.35km²であり、県都神戸より約 50km 西に位置しています。

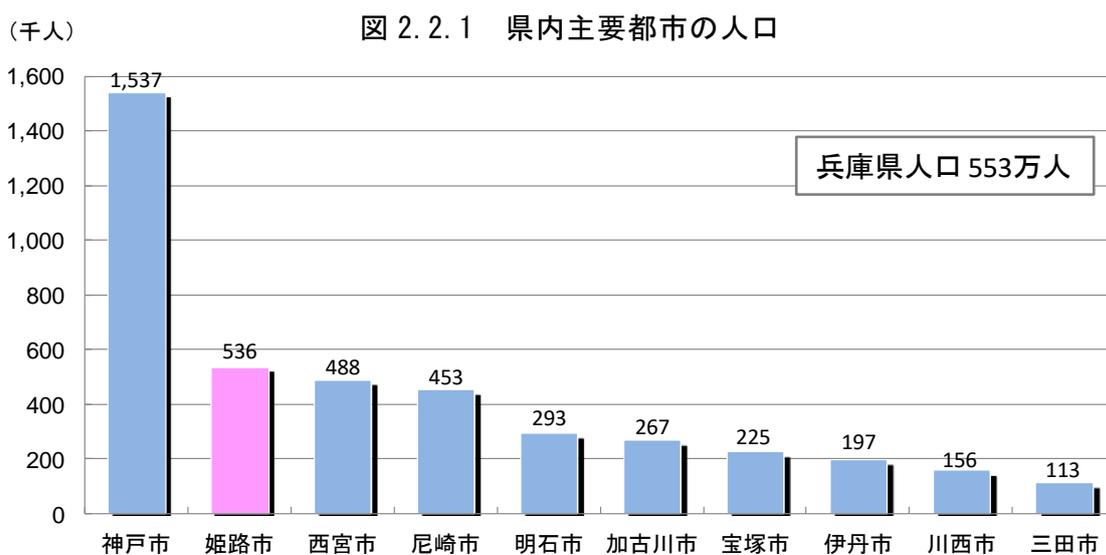
図 2.1.1 姫路市の位置と概要



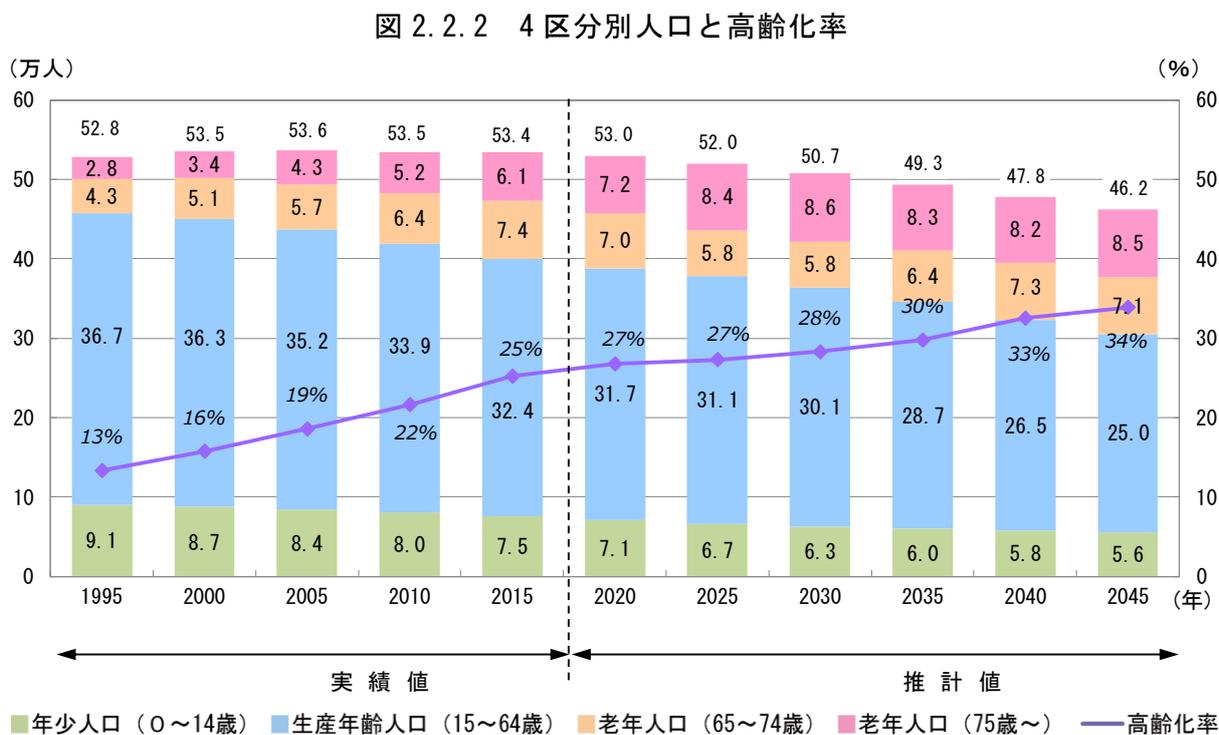
2.2 人口

本市の人口は、2015年（平成27年）国勢調査結果で53万6千人であり、兵庫県人口553万人の約1割を占め、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、旧姫路市約48万8千人、旧家島町約5千人、旧夢前町約1万9千人、旧香寺町約1万9千人、旧安富町約5千人であり、旧姫路市の人口は増加しているものの、合併町において人口減少や高齢化が進んでいます。



出典：2015年国勢調査



出典：2015年以前：国勢調査

2020年以降：「日本の地域別将来推計人口（2018年3月推計）」国立社会保障・人口問題研究所

※年齢不詳人口は除く

図 2.2.3 旧市町別人口の推移

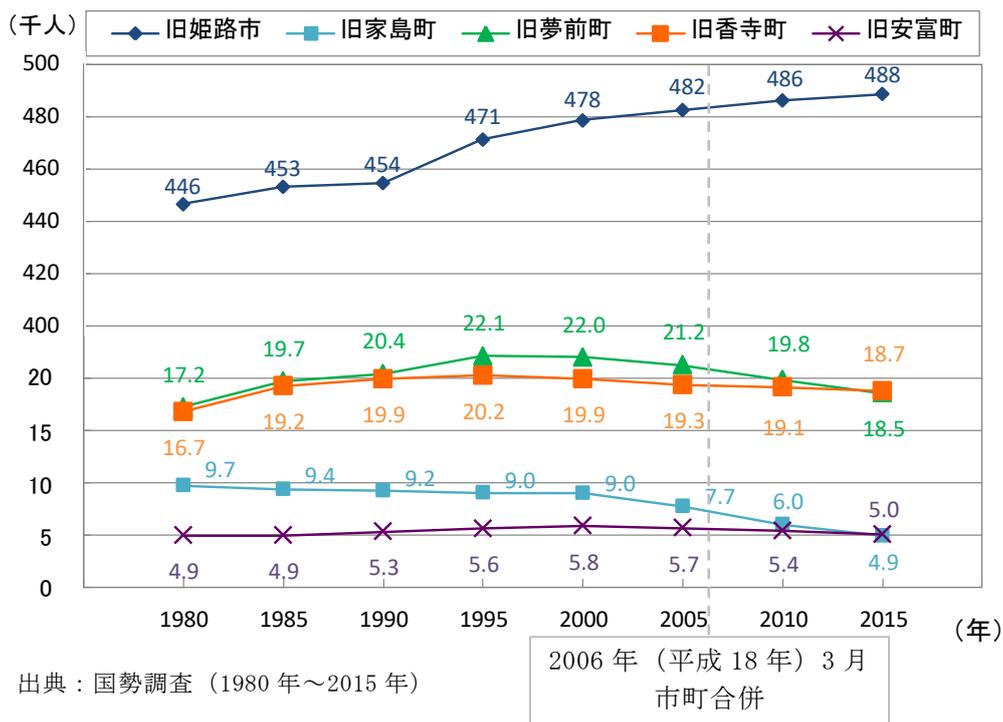
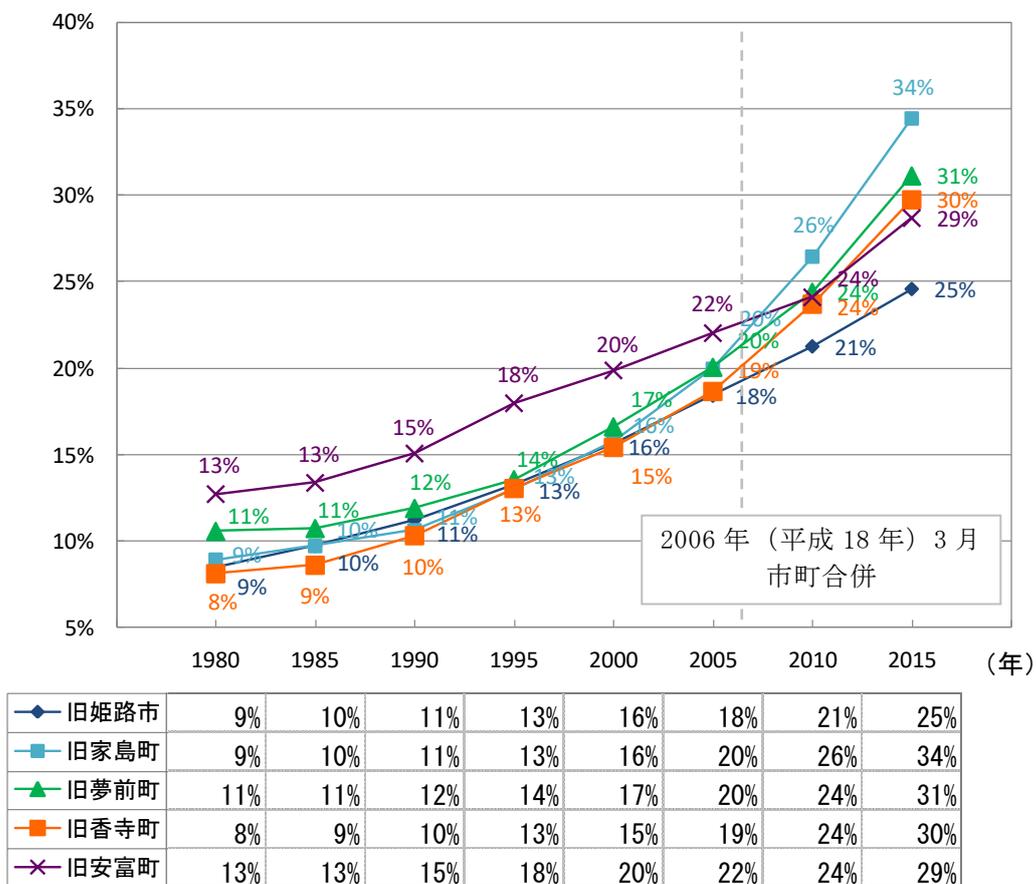
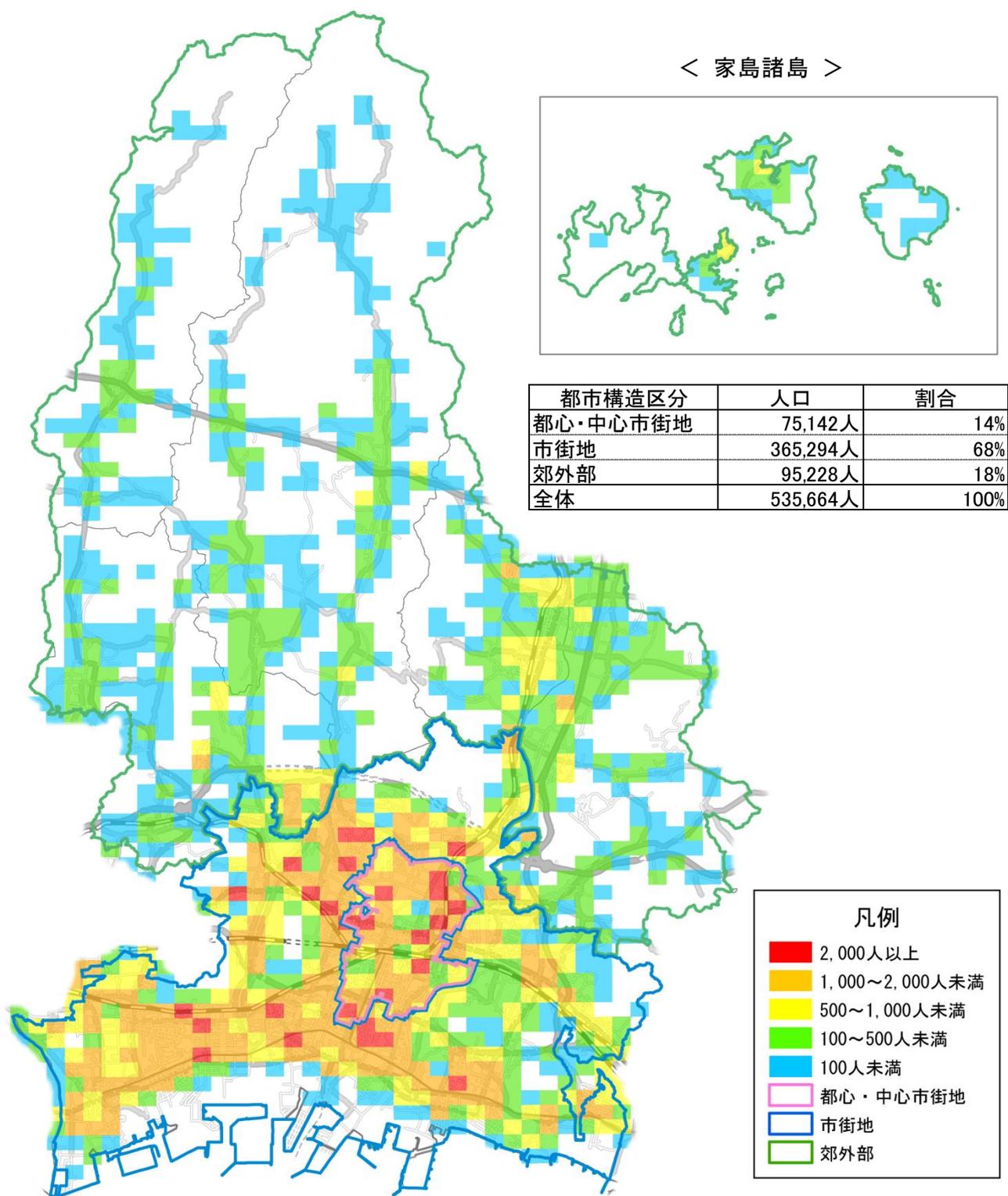


図 2.2.4 旧市町別高齢化率の推移



地域別人口で見ると、人口は都心・中心市街地、市街地に集中しており、北部の郊外部や島しょ部は少なくなっています。

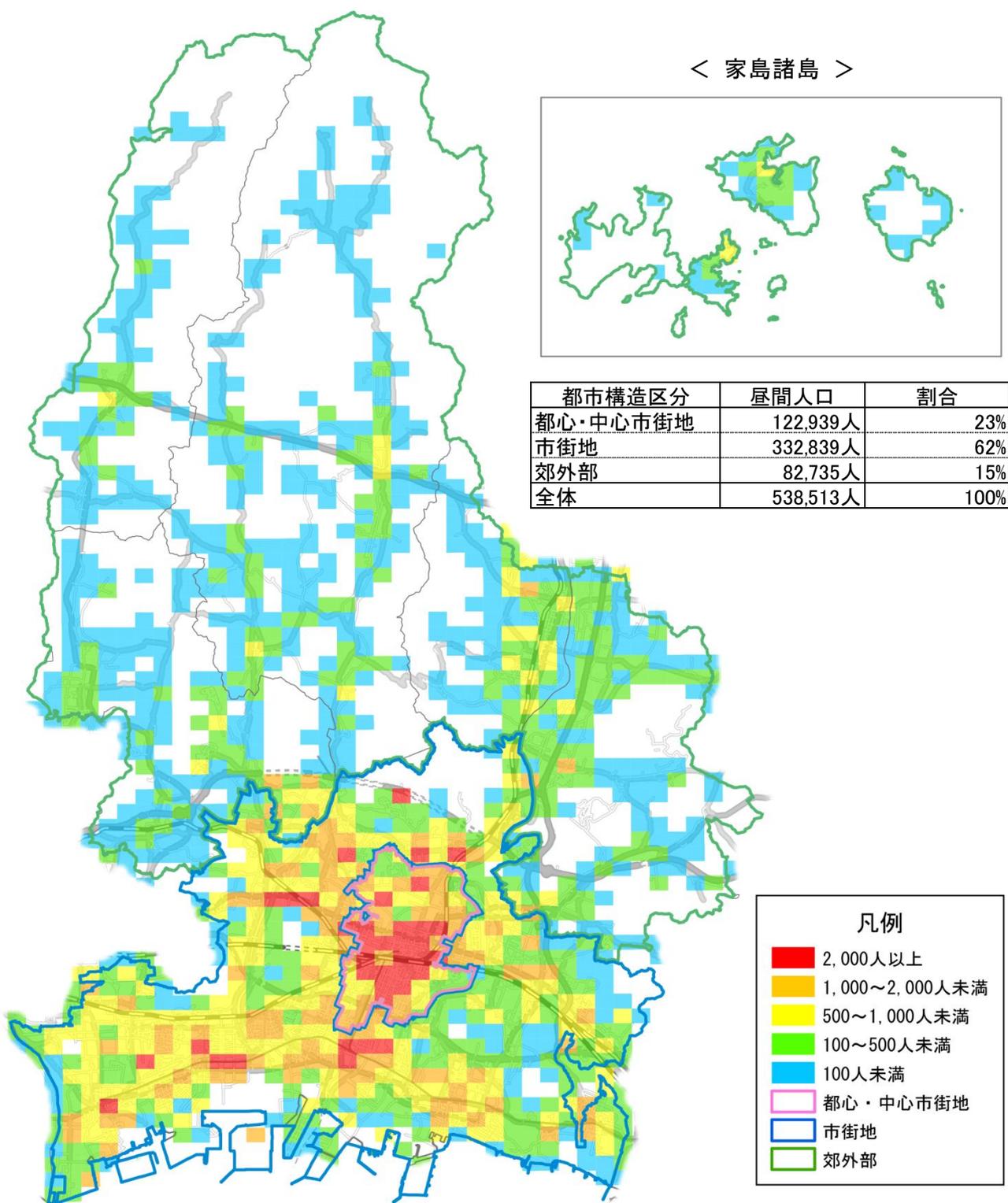
図 2.2.5 地域別人口



出典：2015年国勢調査

昼間人口は姫路駅周辺に集中しており、北部の郊外部や島しょ部は少なくなっています。

図 2.2.6 地域別昼間人口

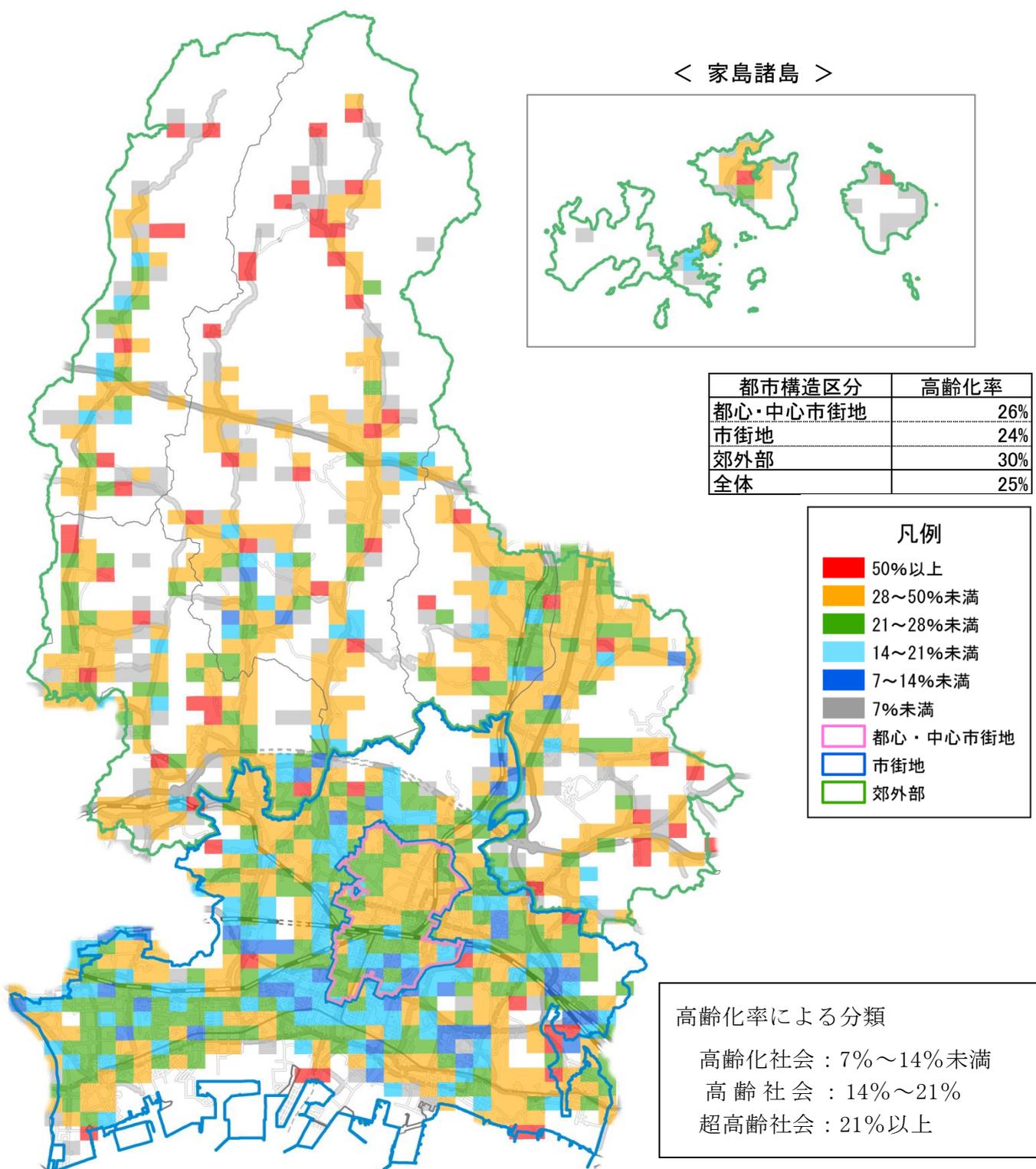


※都市構造区分別昼間人口は、2015年国勢調査と2014年経済センサスから算出した地域メッシュ昼間人口を、2015年国勢調査の昼間人口で補正して算出

出典：2015年国勢調査、2014年経済センサス

高齢化率は市街地では比較的 low、郊外部や島しょ部では、高齢化率 5 割を超える地域も散見されます。

図 2.2.7 地域別高齢化率



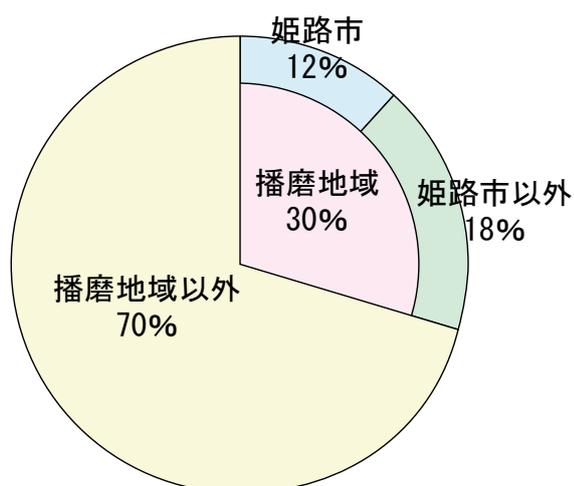
出典：2015 年国勢調査

2.3 経済

経済活動は、2016年（平成28年）時点で商品販売額1兆6千8百億円、製造品出荷額等2兆2千3百億円であり、それぞれ兵庫県の1割以上を占めており、特に製造品出荷額等の占める割合が高くなっています。

図 2.3.1 商品販売額（商業）、製造品出荷額等（工業）の割合

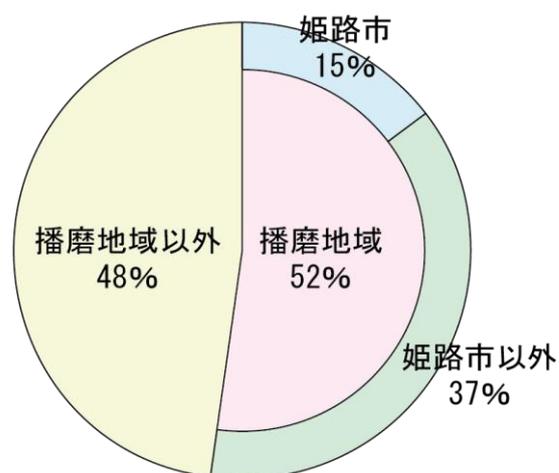
< 商品販売額（商業）の割合 >



2016年 商品販売額(商業)

兵庫県	1,438 百億円
播磨地域	428 百億円
姫路市	168 百億円

< 製造品出荷額等(工業)の割合 >



2016年 製造品出荷額等(工業)

兵庫県	1,511 百億円
播磨地域	790 百億円
姫路市	223 百億円

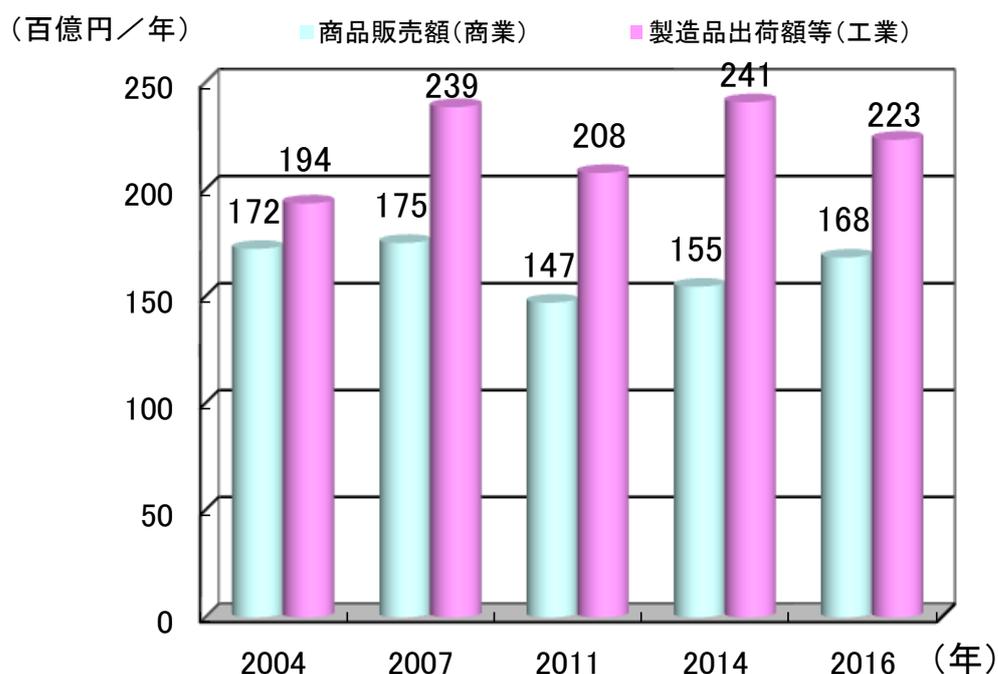
出典：(商品販売額) 兵庫県統計課「商業統計調査結果表」、
「経済センサス-活動調査に関する結果報告」

(製造品出荷額等) 兵庫県統計課「工業統計調査結果報告」、
「経済センサス活動調査(製造業)に関する結果報告」

商品販売額は、2011年（平成23年）以降微増傾向で推移しており、2016年（平成28年）現在で約1兆6千8百億円となっています。

製造品出荷額等は2004年（平成16年）以降増減を繰り返し、2016年（平成28年）現在で約2兆2千3百億円となっています。

図 2.3.2 商品販売額（商業）、製造品出荷額等（工業）の推移



出典：(商品販売額) 2011年以降 兵庫県統計課「商業統計調査結果表」、
「経済センサス-活動調査に関する結果報告」
2007年 兵庫県統計課「商業統計調査結果表」
2004年 経済産業省「商業統計表」

(製造品出荷額等) 2011年以降 兵庫県統計課「工業統計調査結果報告」、
「経済センサス活動調査（製造業）に関する結果報告」
2007年 兵庫県統計課「工業統計調査結果報告」
2004年 兵庫県統計課 調

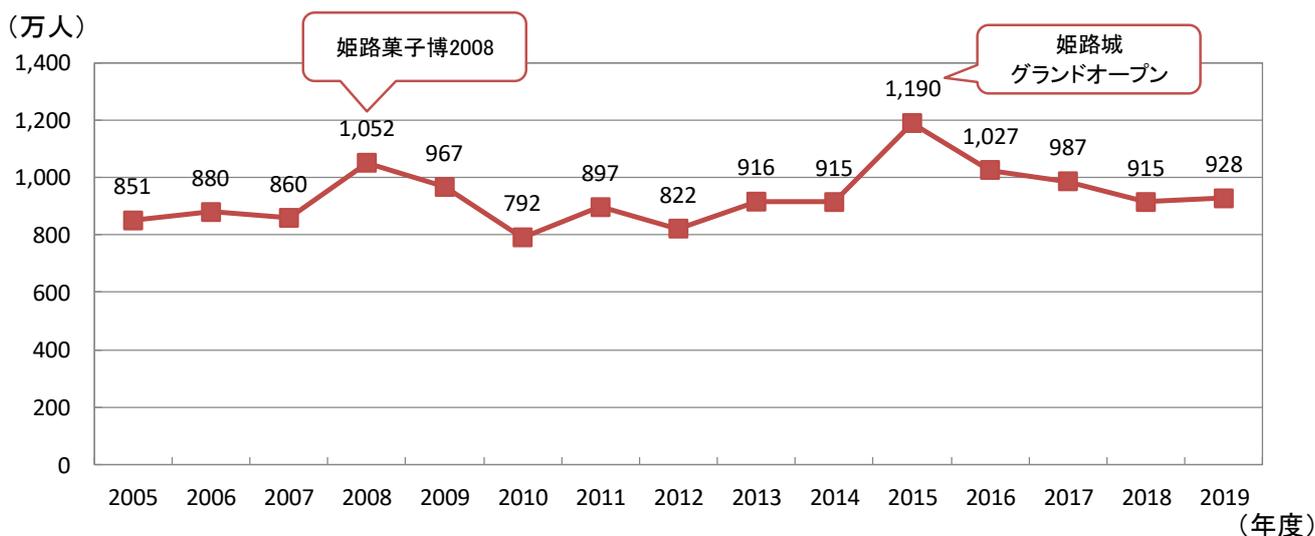
※集計期間：商品販売額 2004年、2007年は4/1～3/31
商品販売額 2011年、2014年、2016年は1/1～12/31
製造品出荷額等 2004年、2007年、2011年、2014年、2016年は1/1～12/31

2.4 観光

本市の総入込客数は、姫路城が平成の大修理を終えグランドオープンした2015年度(平成27年度)に1,190万人、2019年度(令和元年度)では928万人となっています。

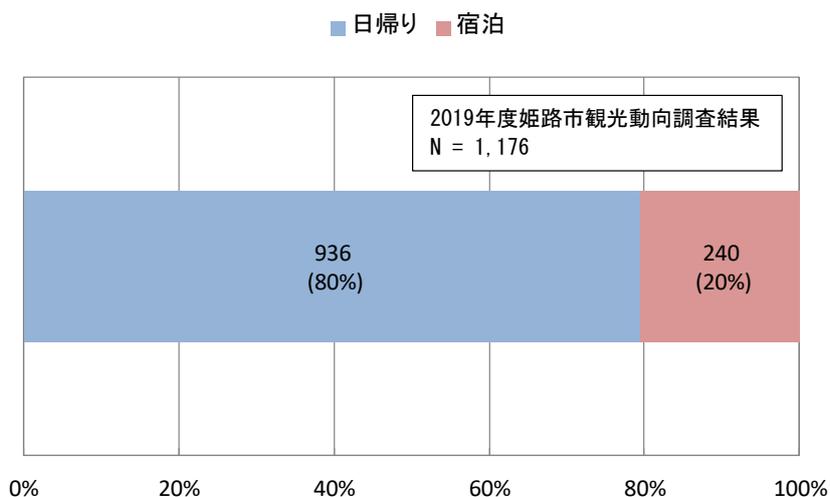
また、観光形態では日帰りが8割を占めており、今まで以上に、観光客に長く滞在してもらえる仕組みづくりや魅力ある観光地の形成が求められています。

図 2.4.1 総入込客数の推移



出典：姫路市入込客数・観光動向調査報告書

図 2.4.2 姫路市へ訪れる観光客の観光形態

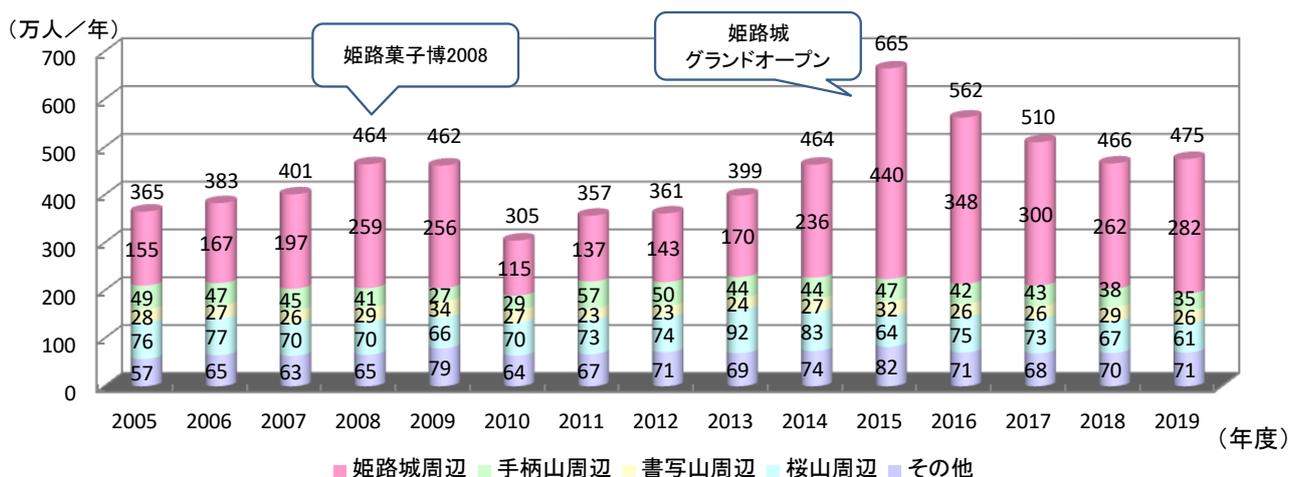


出典：姫路市入込客数・観光動向調査報告書

2019 年度（令和元年度）の市内のゾーン別観光施設の入込客数を見ると、姫路城周辺施設では、全体で 281 万 7 千人（前年度比 7.4%増加）となっています。

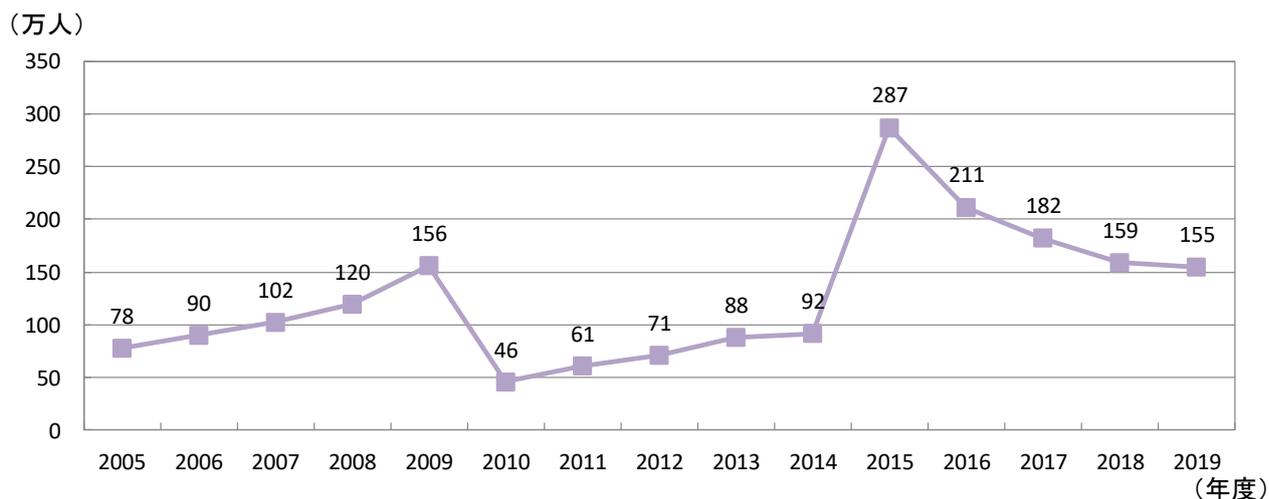
また、姫路城の入城者数の推移を見ると、姫路城が平成の大修理を終えグランドオープンした 2015 年度（平成 27 年度）に 287 万人をピークに、2019 年度（令和元年度）では 155 万人となっています。

図 2.4.3 ゾーン別観光施設入込客数の推移



出典：姫路市入込客数・観光動向調査報告書

図 2.4.4 姫路城入城者数の推移

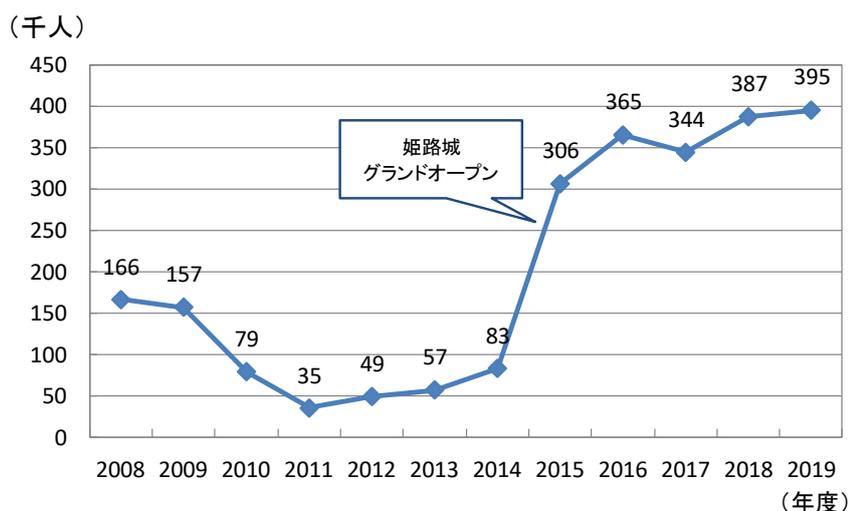


出典：姫路市入込客数・観光動向調査報告書

姫路城の外国人観光客数は 2019 年度（令和元年度）で約 40 万人となっており、姫路城のグランドオープン以降も増加傾向にあります。

また、姫路市観光案内所（姫路観光ナビポート）での外国人観光客対応者数を国（地域）別に見ると、台湾からの利用者が最も多く、次いでフランス、スペイン、アメリカ等、欧米からの観光客が多く見られます。

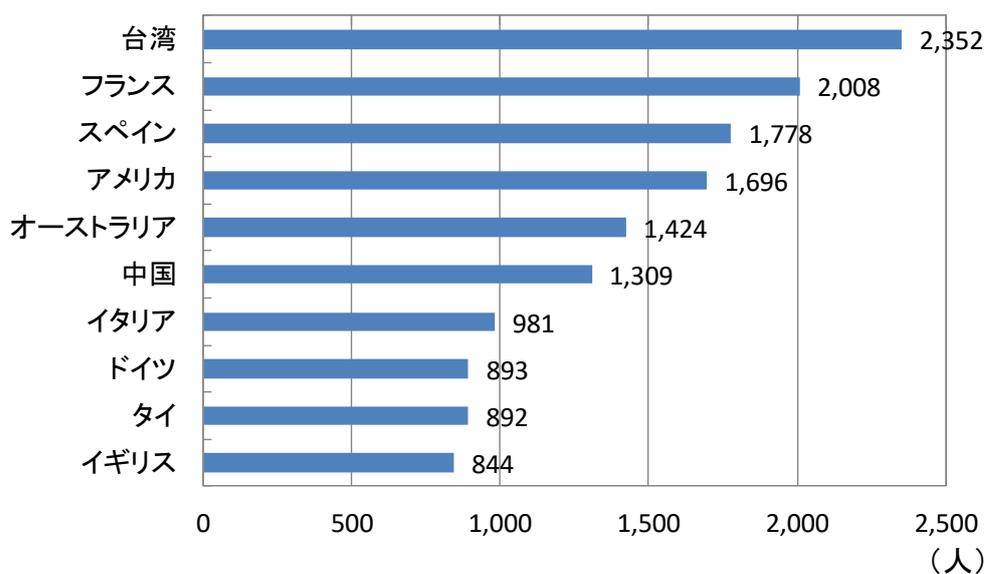
図 2.4.5 姫路城の外国人観光客数（入城者数）の推移



出典：姫路市入込客数・観光動向調査報告書

図 2.4.6 姫路市観光案内所（姫路観光ナビポート）での外国人観光客対応者数

【2019 年度】



出典：姫路市入込客数・観光動向調査報告書

市内には、歴史・文化施設をはじめ、自然景観など多様な観光施設、観光拠点が見られます。

これら市内に点在する観光施設へのアクセス手段は、主に自家用車や既存の公共交通、タクシーなどとなっていますが、本市の主要観光施設である姫路城やその周辺施設には、大型観光バスや観光ループバスによるアクセスも可能となっています。

図 2.4.7 姫路市内の主な観光施設・観光拠点



出典：姫路観光ガイドブックをもとに作成

2.5 環境

2015年（平成27年）12月に、地球温暖化対策に関する新しい国際的枠組みである「パリ協定」が採択されました。

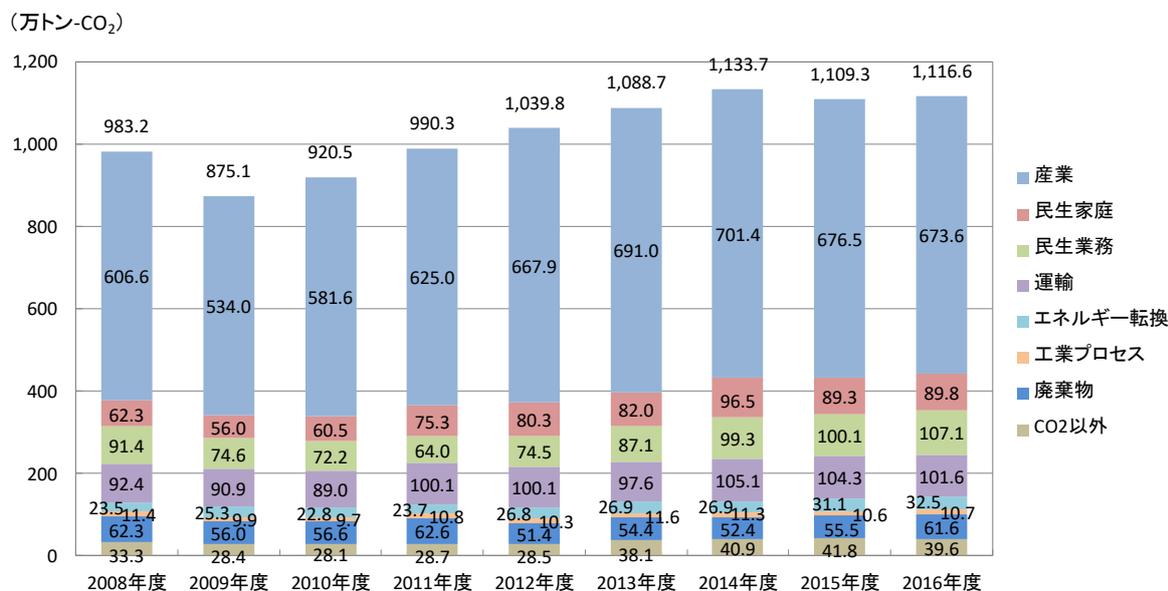
同協定では、世界の平均気温の上昇を産業革命以前と比べて2℃より十分低く保つとともに、1.5℃に抑えていくための努力を行い、今世紀の後半に人為的な温室効果ガス排出を実質的にゼロとすること（脱炭素化）を目指しています。

そして、国内では、2020年（令和2年）10月の臨時国会において、首相が2050年（令和32年）までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにすることを宣言したことで、脱炭素社会の実現に向けた取組が加速することが見込まれています。

本市のCO₂排出量は、2016年度（平成28年度）において1,116万6千トン-CO₂で、そのうち運輸部門は101万6千トン-CO₂となっており、市域全体、運輸部門ともに2009年度（平成21年度）から2014年度（平成26年度）までは増加傾向で推移していますが、2014年度（平成26年度）以降は横ばいで推移しています。

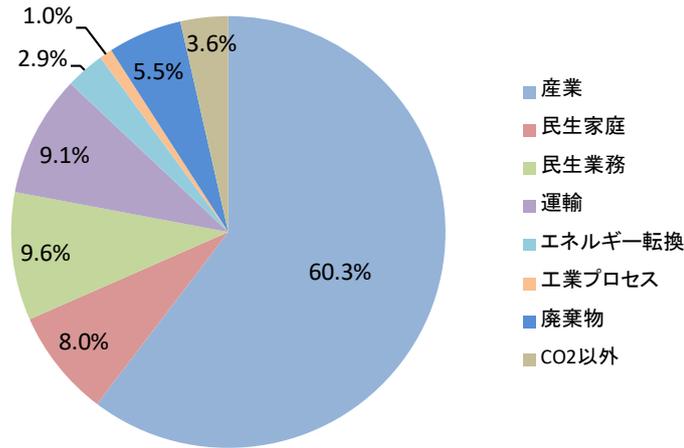
本市の部門別CO₂排出状況を見ると、「産業部門」が60.3%と最も多くなっており、次いで「民生業務部門」9.6%、「運輸部門」が9.1%となっています。

図 2.5.1 姫路市の部門別CO₂排出量の推移



出典：姫路市

図 2.5.2 姫路市の CO₂ 排出状況（2016 年度）

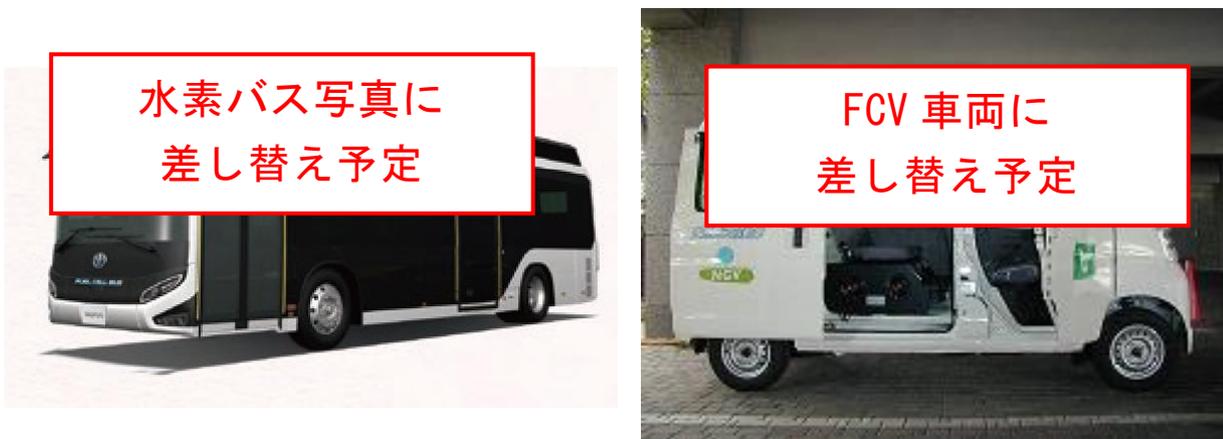


出典：姫路市

本市では、地球温暖化対策に資する取組を推進しており、今後は、脱炭素社会の実現を目指し創意工夫をもって取り組むことで、温室効果ガスの排出抑制のみならず、生活の質の向上、健康福祉の増進、地域環境の改善、地域経済の波及等、コベネフィット（共通便益）による魅力あふれるまちの実現を目指しています。

具体的には、「次世代自動車の導入促進」、「公用自転車の利用促進」、「水素ステーションの整備及び利用促進」、「燃料電池自動車等の普及促進」等を実施し、運輸部門における二酸化炭素排出量を 2030 年度（令和 12 年度）に 2013 年度（平成 25 年度）比で 28%削減することを目指しています。

図2.5.3 姫路市が導入した燃料電池自動車

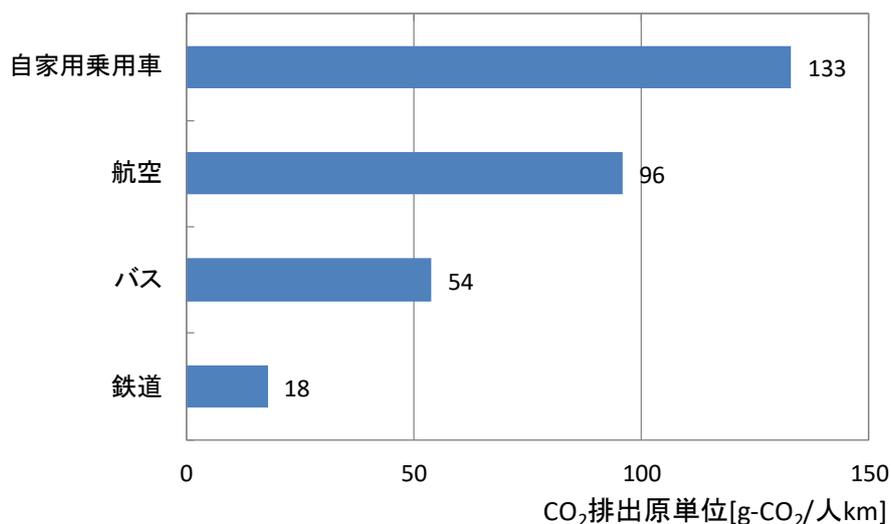


出典：姫路市

輸送量当たりのCO₂排出量を交通手段別で比較すると、自家用乗用車は、バスの約2.5倍、鉄道の約7.4倍と輸送量当たりのCO₂排出量が多くなっています。

鉄道やバスなどの公共交通は、自家用乗用車に比べて環境負荷が小さく、環境にやさしい移動手段といえます。

図 2.5.4 2018 年度交通手段別の輸送量当たりの CO₂ 排出量（旅客）※



※ 旅客輸送において、各輸送機関から排出される二酸化炭素の排出量を輸送量（人キロ：輸送した人数に輸送した距離を乗じたもの）で割り、単位輸送量当たりの二酸化炭素の排出量

出典：温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ」、
国土交通省「自動車輸送統計」、「航空輸送統計」、「鉄道輸送統計」より
国土交通省環境政策課作成

2.6 新たな拠点整備

(1) 姫路市文化コンベンションセンター

本市の新しい交流拠点として、文化芸術の拠点としての機能と、「ものづくり力の強化」「地域ブランドの育成」「交流人口の増加」を促進する機能をあわせた『姫路市文化コンベンションセンター（アクリエひめじ）』が2021年（令和3年）9月に開館予定となっています。

施設の開館により、本市の市民文化の振興並びに都市魅力の創造、発信を図り、地域住民の相互交流と中心市街地の賑わい等が期待されます。

図 2.6.1 姫路市文化コンベンションセンター外観イメージ



出典：姫路市

表 2.6.1 施設規模

施設		面積・席数等
会議室	多目的ホール(大会議室)	約690m ² ※3分割可
	中会議室	約80m ² (4室)
	特別会議室	約80m ² (1室)
	小会議室	約35m ² (5室)
文化ホール	大ホール	2,010席
	中ホール	693席
	小ホール	164席
	その他施設	メインスタジオ(リハーサル室) スタジオ 約140m ² (1室) 約70m ² (2室) 約17m ² (3室)
展示場	約4,000m ² ※3分割可	
屋外展示場(にぎわい広場)	約1,600m ²	
平面駐車場	約400台	
駐輪場	約200台	

(2) 県立はりま姫路総合医療センター（仮称）

「県立姫路循環器病センター」と「製鉄記念広畑病院」が統合再編される県立はりま姫路総合医療センター（仮称）は、播磨姫路圏域において高度専門・急性期医療を提供する中核的な総合病院として、2022年度（令和4年度）上期に開院予定となっています。

図 2.6.2 県立はりま姫路総合医療センター（仮称）外観イメージ



出典：兵庫県病院局

表 2.6.2 施設規模

概要	
診療科目	34科（内科系：11科、外科系：9科、その他：14科）
病床数	736床（一般病床：720床、精神病床：16床）

施設	延床面積・階数等
病院棟	59,453m ² （12階、ヘリポート有り）
放射線治療棟	1,790m ² （2階）
教育研修棟	8,785m ² （5階）
立体駐車場	814台
平面駐車場	86台

(3) 手柄山中央公園再整備

2002年（平成12年）に策定された手柄山中央公園整備計画の整備期間が2012年（平成24年）で終了していることに加え、園内施設の著しい老朽化等の課題やJR姫路・英賀保駅間の新駅整備構想、文化センターの移転等への対応に迫られており、園内施設の再配置を中心とする新設・改修等の中長期的な整備方針を示す「手柄山中央公園整備基本計画」が2017年（平成29年）に策定されました。

基本計画に則り、手柄山中央公園の整備が進められています。

図 2.6.3 手柄山中央公園整備イメージ



出典：姫路市「手柄山中央公園整備基本計画」

(4) 道の駅

道の駅は地域住民のコミュニティの場や多くの観光客を集める地域活性化の拠点でもあり、地方創生には欠かせないものとなっています。

本市の主要観光地を訪れる観光客のうち、7割以上が自動車を利用しており、自動車利用者へのおもてなしをより充実・強化すると同時に、交通結節機能を備え、公共交通の利用を促進する必要がある、これらに対応した道の駅整備が求められます。

また、本市は広域交通の要衝であることから、緊急時の一時的避難場所、物資や人員の中継地点として機能するなど、安全・安心の拠点としての役割を担っていく必要があります。

そのため、道の駅基本 3 機能（休憩機能、情報発信機能、地域連携機能）に加え、利便性・魅力向上機能、交流機能を併せ持った道の駅整備の検討が進んでいます。

図 2.6.4 道の駅設置検討エリア



出典：姫路市

2.7 交通の現況

(1) 鉄道

① 鉄道の概要

市内を運行する鉄道は、東西方向の J R 山陽新幹線、J R 山陽本線、南北方向の J R 播但線、J R 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、安富町方面及び島しょ部の家島町は鉄道空白地となっています。

市内には、2016 年（平成 28 年）に開業した東姫路駅を含め J R が 16 駅、山陽電鉄が 15 駅、合計 31 駅あります。

J R では姫路駅が 2015 年（平成 27 年）に北駅前広場、2019 年（平成 31 年）に南駅前広場が再整備されたほか、2016 年（平成 28 年）に香呂駅、2017 年（平成 29 年）に溝口駅、2018 年（平成 30 年）に英賀保駅で駅周辺整備が行われました。また、山陽電鉄では 2018 年（平成 30 年）に白浜の宮駅周辺整備が行われました。

図 2.7.1 姫路市内の鉄道網・鉄道駅と運行本数



出典：J R 西日本、山陽電鉄

※普通電車の運行本数は、J R 山陽本線の快速、山陽電鉄本線の S 特急を含む

(2020 年 3 月 15 日時点)

※運行本数は平日上下線の合計

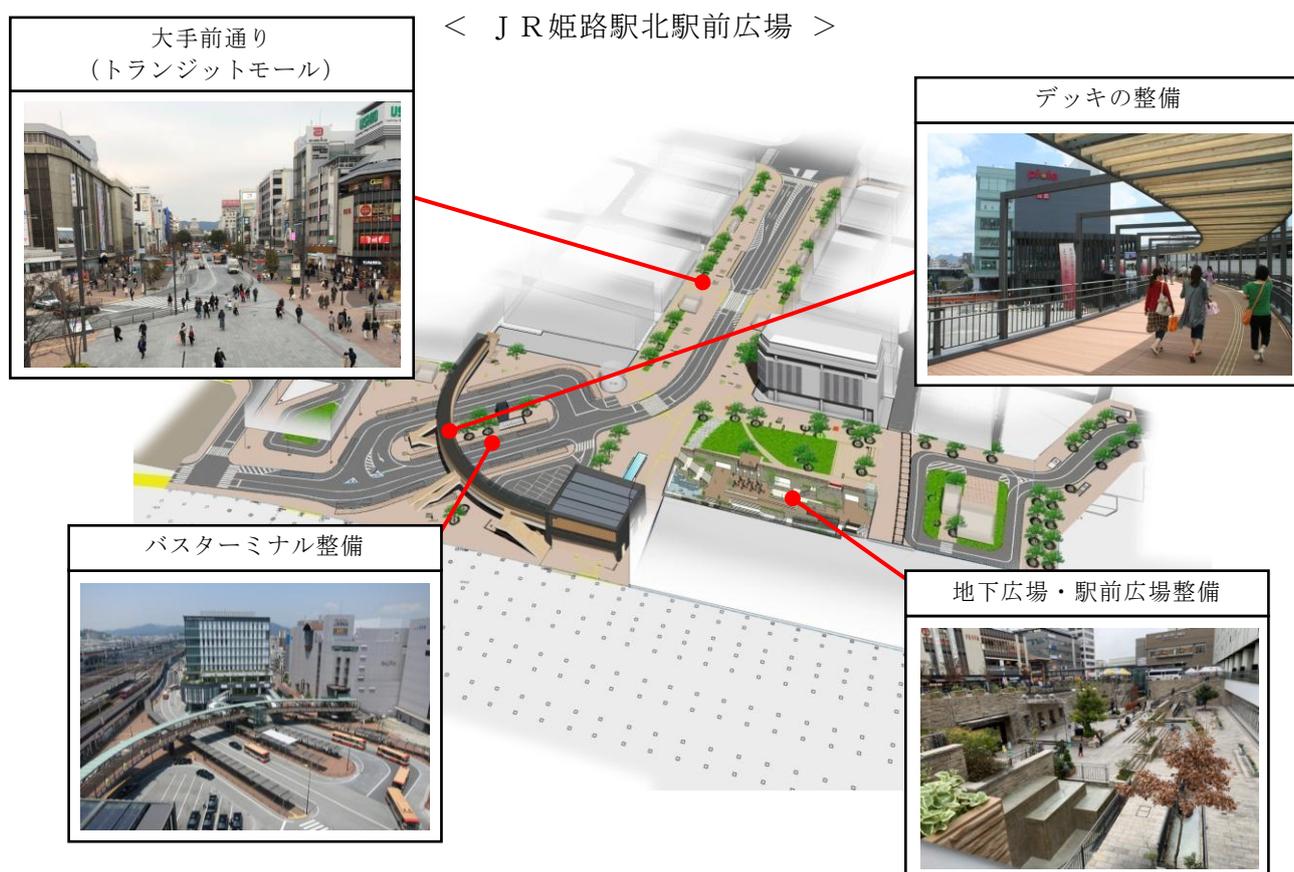
※ J R の臨時列車は除く

2006年度（平成18年度）から2018年度（平成30年度）に推進された「姫路市都心部まちづくり構想」によって、都市核である姫路城と姫路駅を中心とした都心部の再整備計画を進めることになり、交通結節点機能の向上及び地下街の活性化、誰もが利用しやすい、新しい駅前広場の実現を重点プロジェクトに位置付けました。

その中で、JR姫路駅の北駅前広場は、2013年（平成25年）にJR姫路駅と山陽姫路駅を結ぶ連絡通路と地下広場の整備、2015年（平成27年）にバスターミナルの整備、大手前通りのトランジットモール化が行われました。

姫路駅北駅前広場整備と大手前通りの改修は、歩行者と公共交通を優先したまちづくりと大手前通り（白銀交差点以南）で導入したトランジットモールが評価され、「平成27年度国土交通省近畿運輸局交通関係環境保全優良事業者等表彰」を受賞しました。

図 2.7.2 JR姫路駅前広場整備



出典：姫路市

南駅前広場については、一般車と公共交通の完全分離や歩行者通行空間の創出を図ることを目的として再整備が行われ、2019年（平成31年）3月に完了しました。

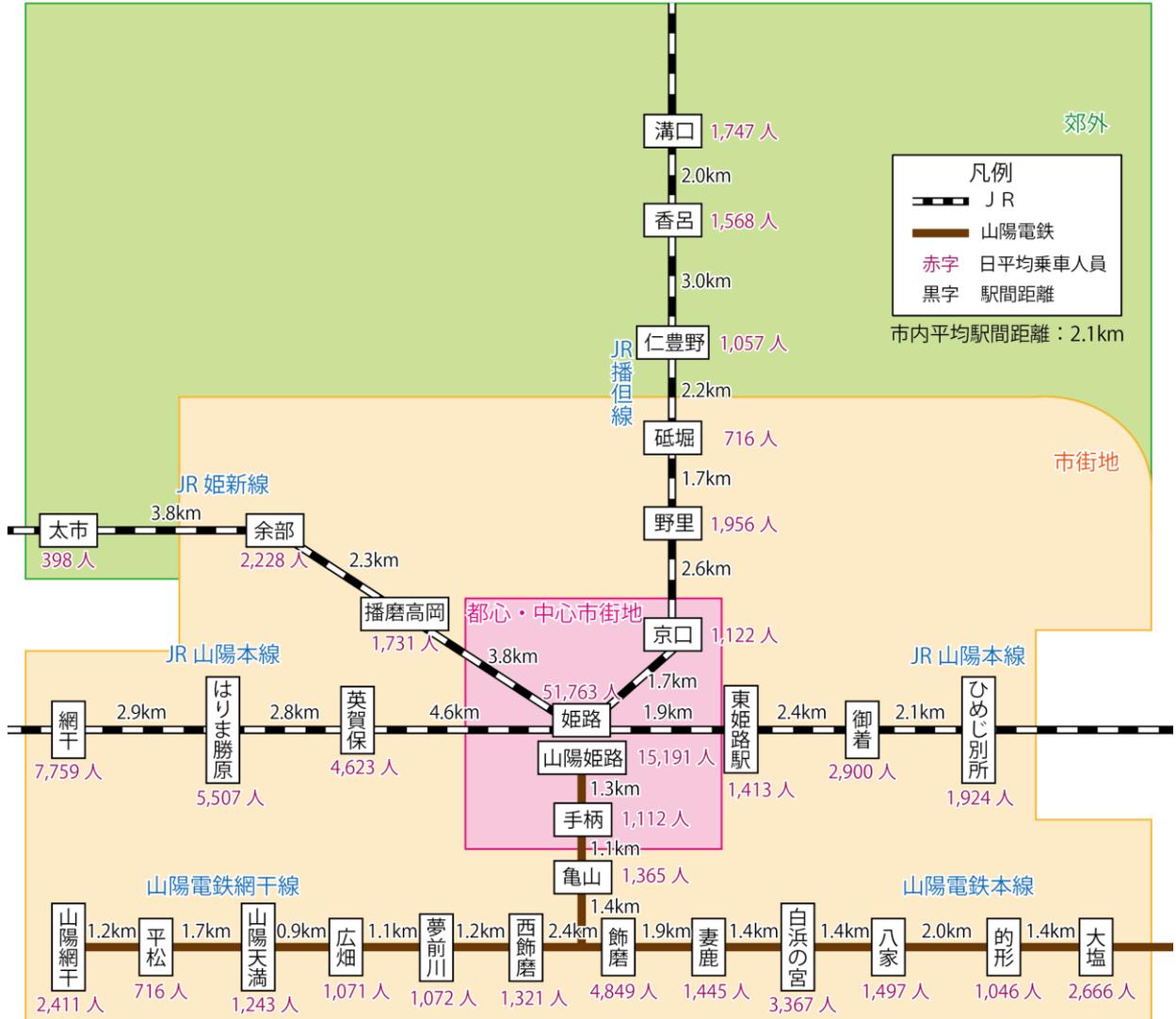
< J R 姫路駅南駅前広場 >



出典：姫路市

最も駅間距離が長い区間は、J R 山陽本線の姫路駅から英賀保駅間で約 4.6km と市内の平均駅間距離 2.1km の 2 倍以上となっています。

図 2.7.3 姫路市内駅間距離と日平均乗車人員【2019 年度】



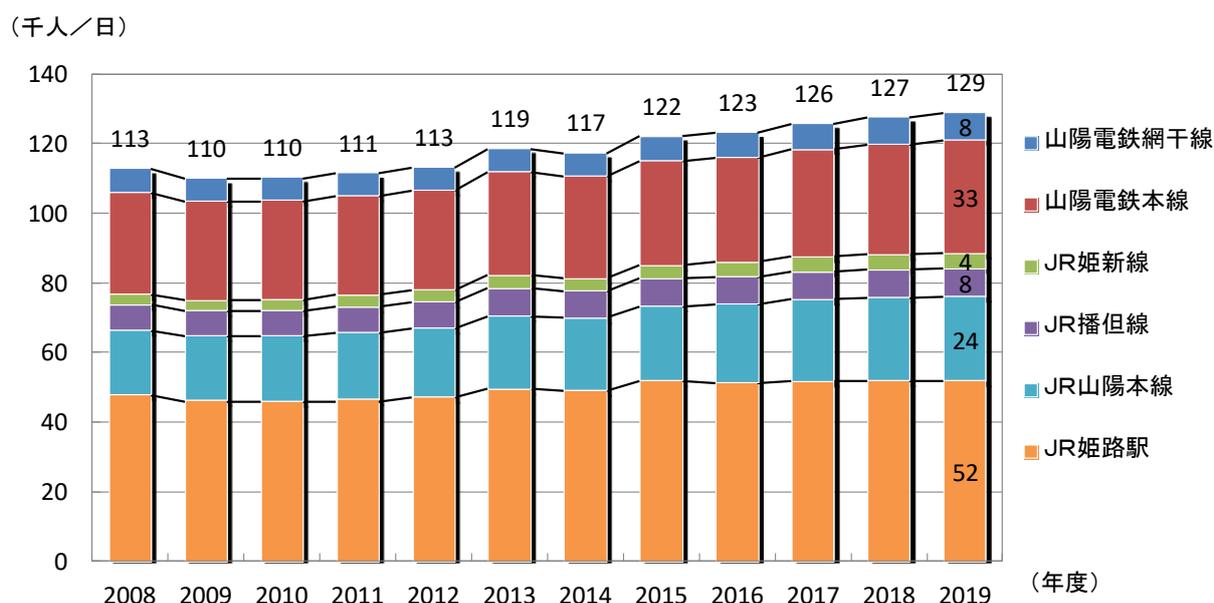
出典：姫路市

② 鉄道乗車人員の推移

2019年度（令和元年度）の鉄道乗車人員は1日あたり12万9千人で、2010年度（平成22年度）より増加傾向となっています。

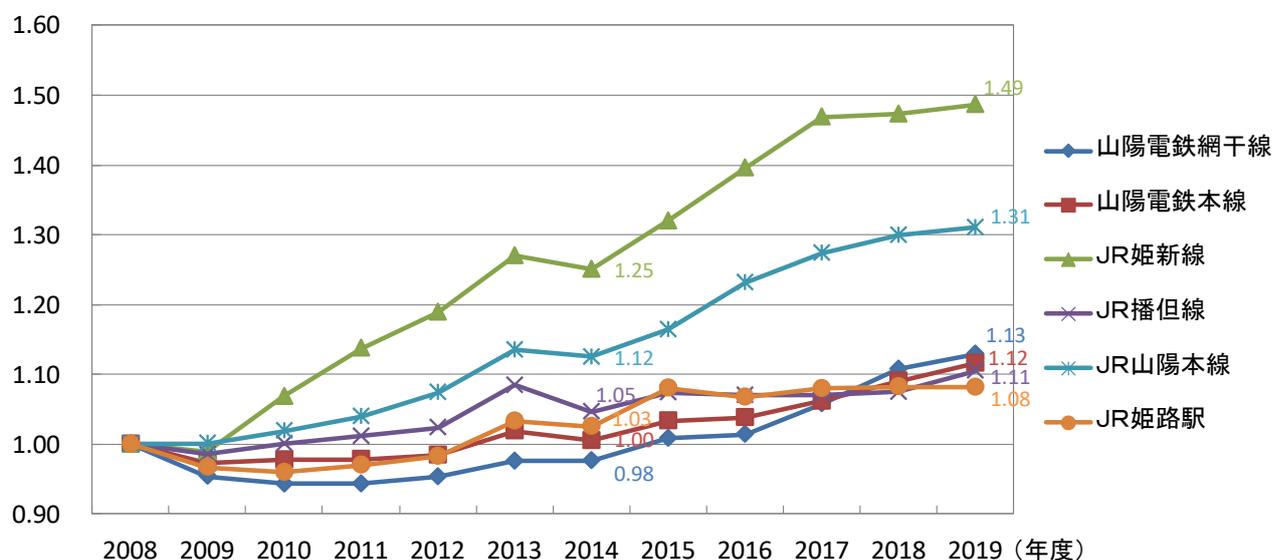
利用者数を路線別に見ると、JR姫新線、JR山陽本線は他の路線と比較して高い伸びを示していますが、その他の路線では微増で推移しています。JR姫路駅は、2019年度（令和元年度）現在で、1日約5万2千人が乗車しています。

図 2.7.4 路線別乗車人員の推移



出典：姫路市

図 2.7.5 路線別乗車人員の伸び率の推移（対 2008 年度）



出典：姫路市

図 2.6.6 駅別乗車人員の推移

● 地域交流拠点

余部駅



姫路駅・山陽姫路駅



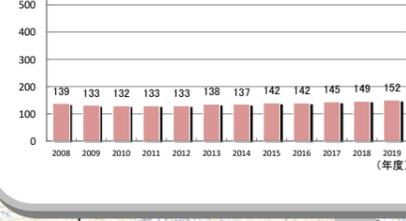
香呂駅



英賀保駅



山陽姫路駅の乗車人員



野里駅



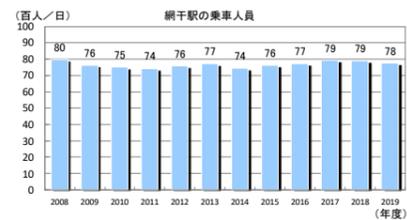
はりま勝原駅



飾磨駅



網干駅



御着駅



山陽網干駅



白浜の宮駅



広畑駅



大塩駅



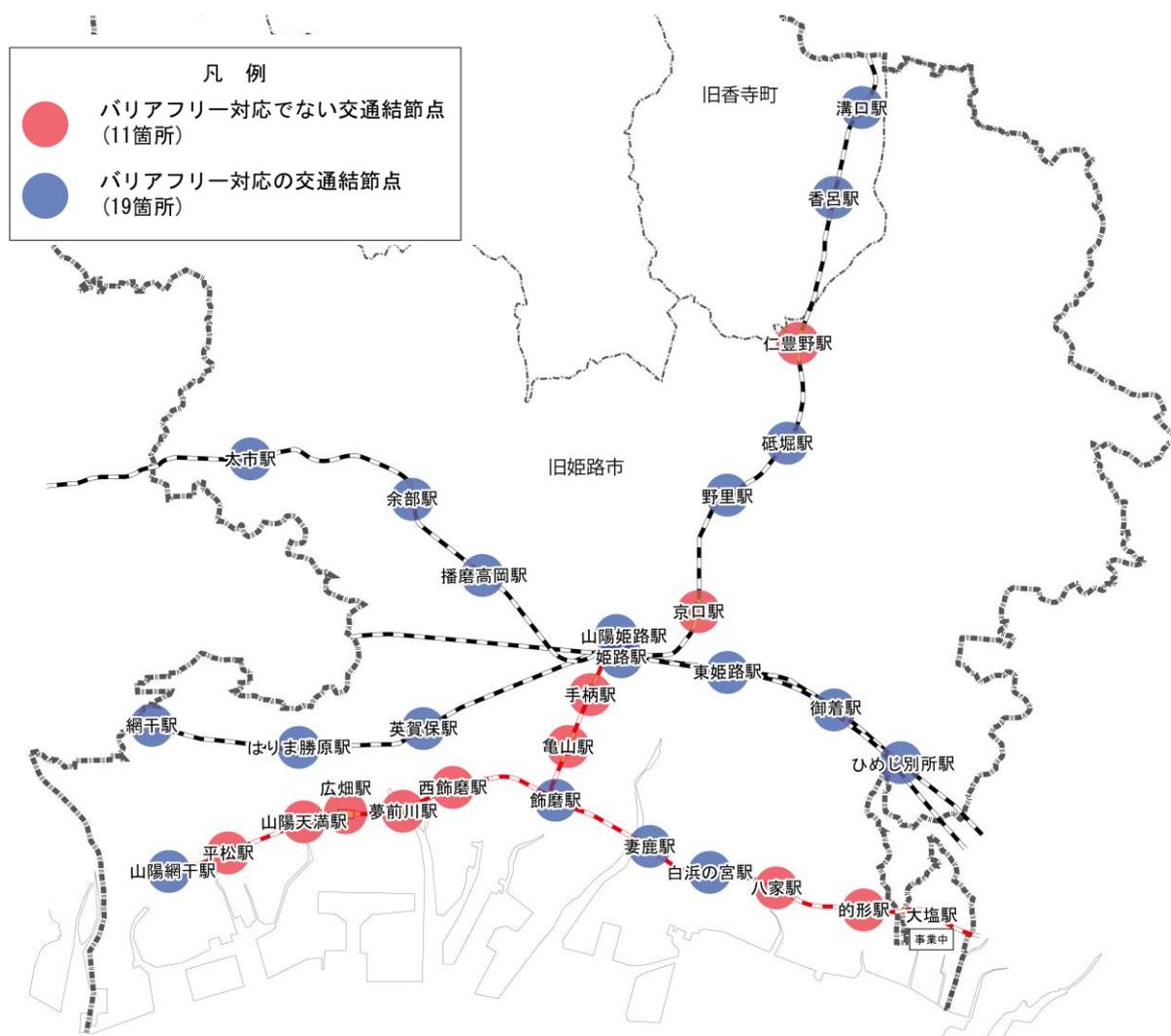
③ 鉄道駅の整備状況

日利用者数が3千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、バリアフリー法に基づく基本方針における整備目標が改訂され、日利用者数が2千人以上の鉄道駅もバリアフリー整備対象となります。

市内の鉄道駅では、JR播但線の京口駅、仁豊野駅、山陽電鉄本線の手柄駅、亀山駅、八家駅、的形駅、山陽電鉄網干線の西飾磨駅、夢前川駅、広畑駅、山陽天満駅、平松駅でバリアフリー未対応となっています。

今後、更なる高齢化の進展が予測されていることから、交通結節点である鉄道駅及びその周辺のバリアフリー化を進めることにより、高齢者や身障者にも使いやすい交通環境の実現が求められます。

図 2.7.7 鉄道駅のバリアフリー対応状況



出典：姫路市

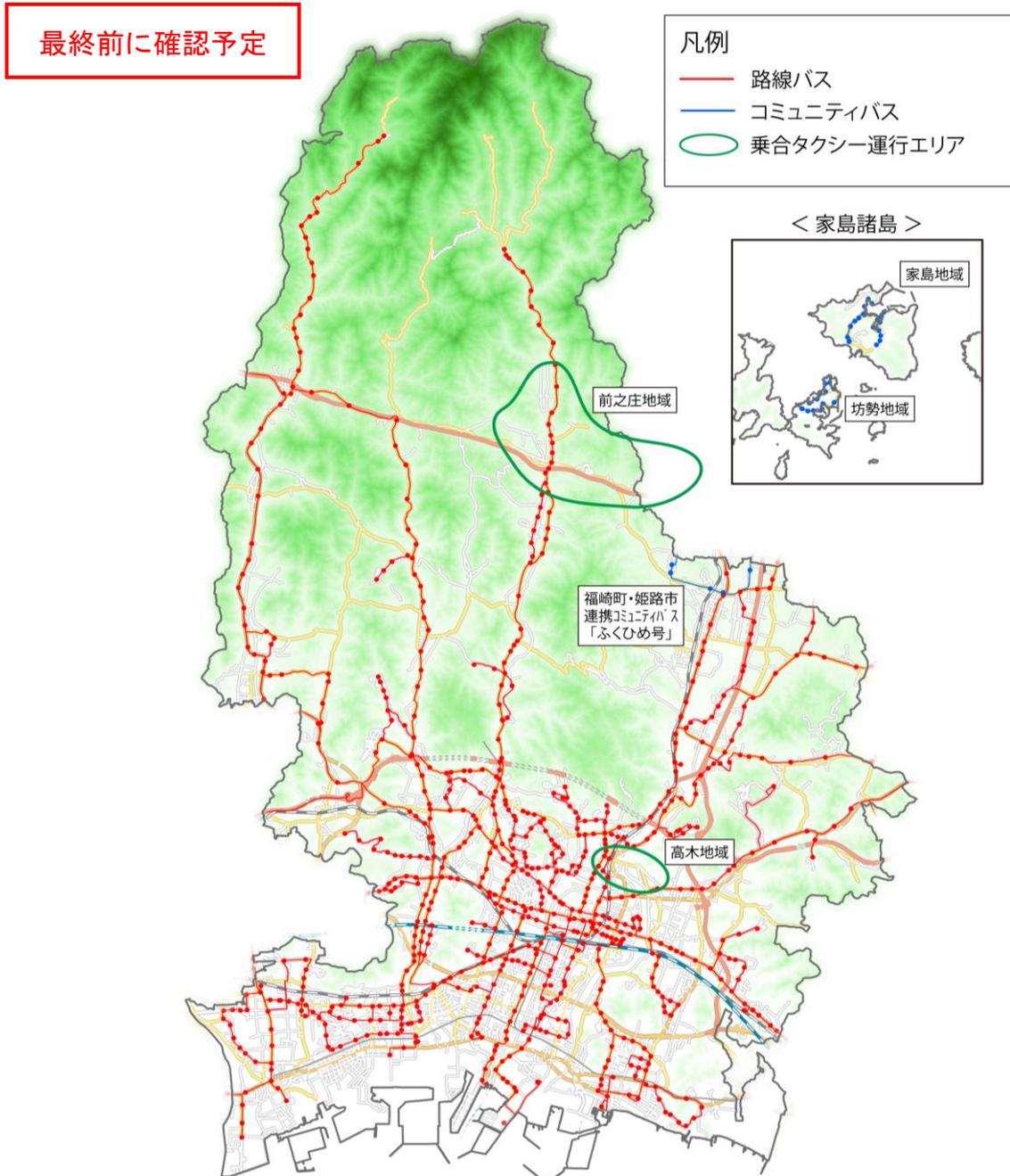
(2) バス・タクシー

① バス・乗合タクシーの概要

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）が運行しています。また、家島地域、坊勢地域ではコミュニティバスが運行し、前之庄地域、高木地域ではデマンド型乗合タクシーが運行しています。

また、姫路市香寺地域と福崎町の行政界をまたいで運行する福崎町・姫路市連携コミュニティバス「ふくひめ号」の社会実験運行を2019年（令和元年）10月から2021年（令和3年）3月の間実施し、同年4月から本格運行を予定しています。

図 2.7.9 姫路市内のバス網・バス停

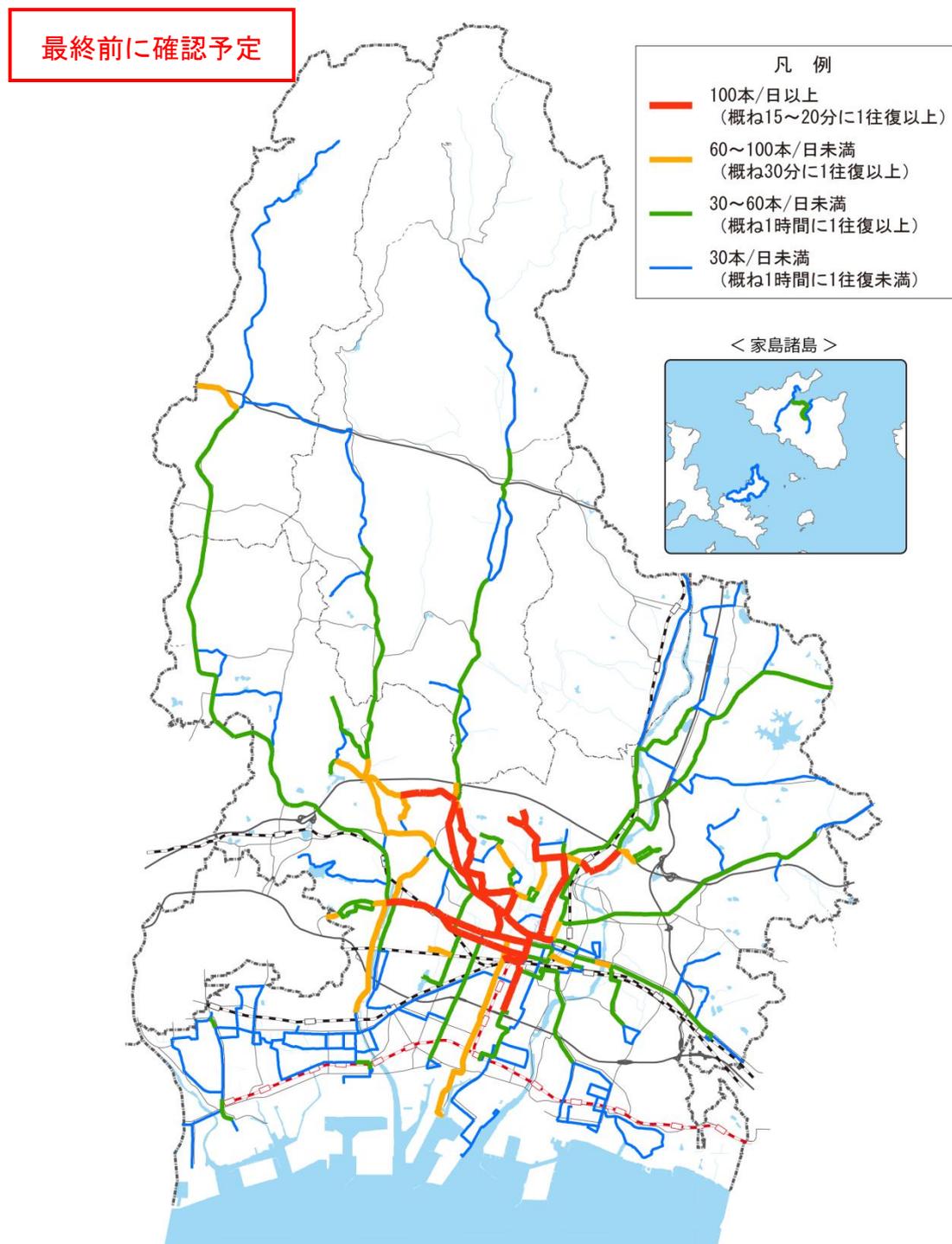


② バス運行本数

バス運行本数は、中心市街地では比較的充実していますが、鉄道沿線地域や北部の郊外部では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 2.7.10 バス運行本数



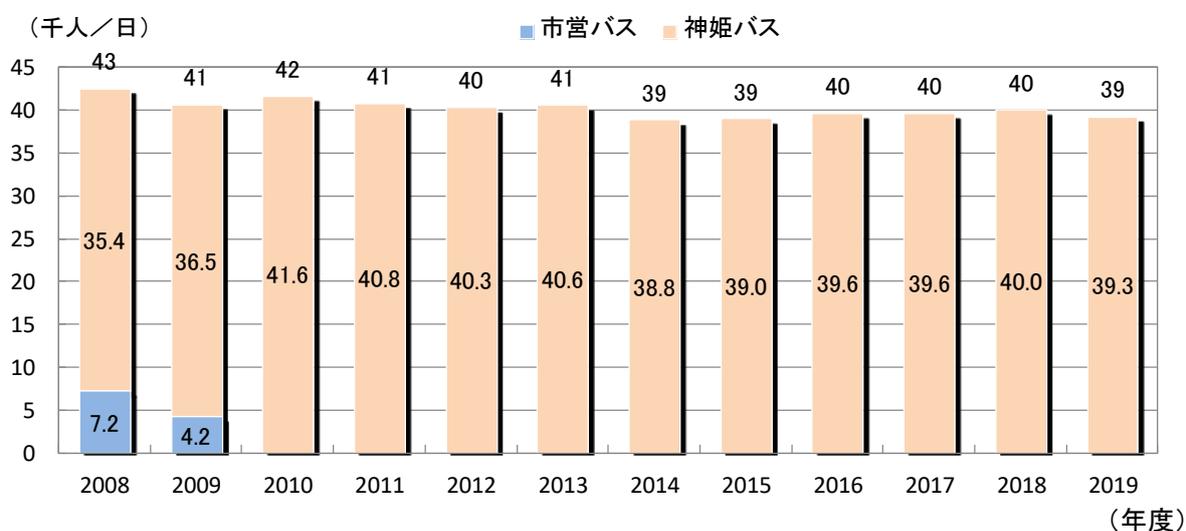
(2019年9月現在)

③ バス乗車人員の推移

2019年度（令和元年度）の市内路線バス乗車人員は、1日あたり約3万9千人であり、2008年度（平成20年度）の1日あたり約4万3千人に比べ、11年間で約4千人減少していますが、近年は横ばいで推移しています。

コミュニティバスについては、2010年度（平成22年度）以降、公共交通空白地域において社会実験を実施し、2012年度（平成24年度）から島しょ部で本格運行を行っています。

図 2.7.11 路線バス乗車人員の推移



出典：姫路市

※2009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ました

図 2.7.12 コミュニティバス乗車人員の推移



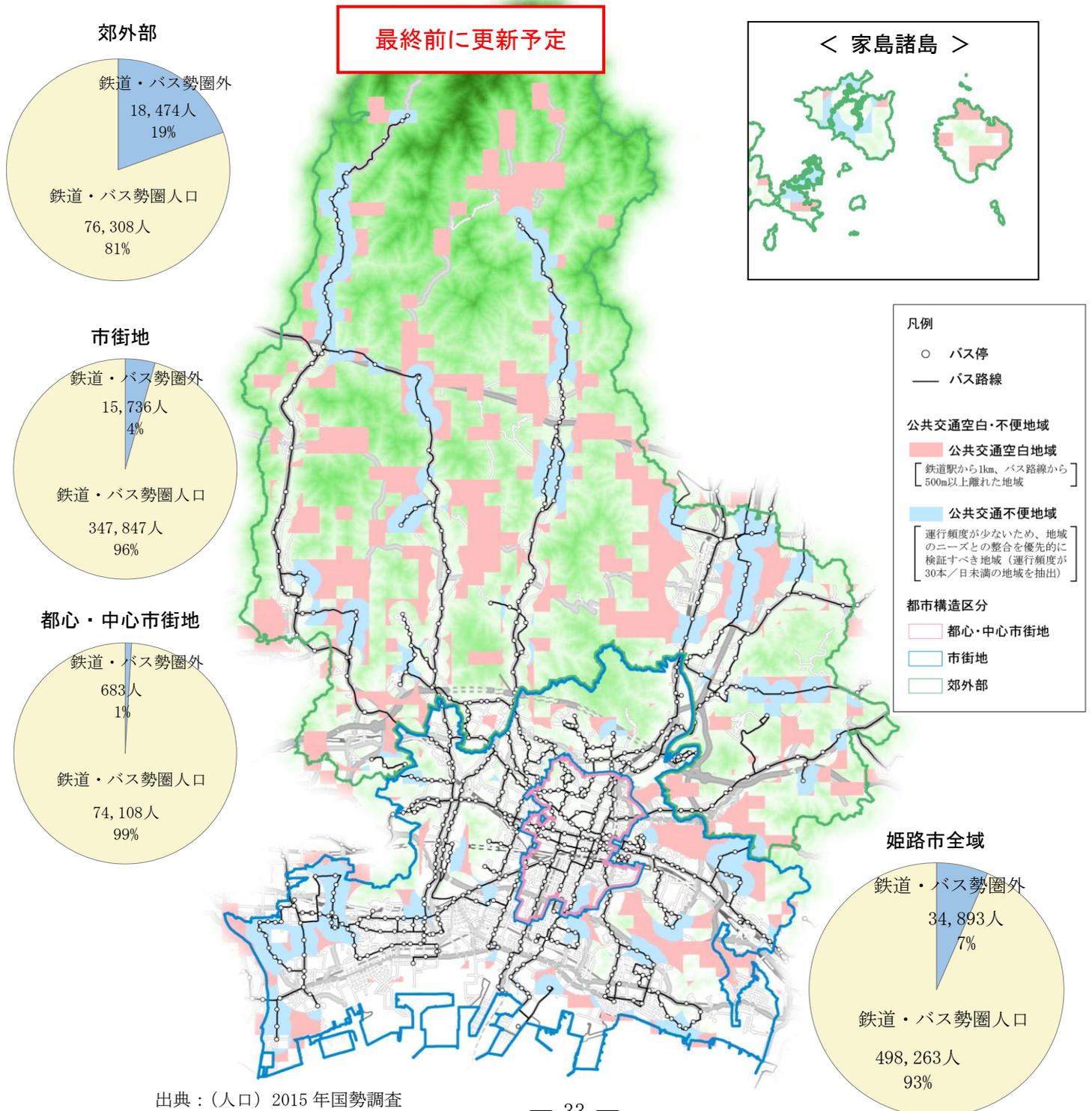
出典：姫路市

④ 公共交通空白・不便地域

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。

図 2.7.13 公共交通空白・不便地域



⑤ 輸送を担うドライバー

兵庫県の職業全体での 2019 年度（令和元年度）の有効求人倍率 1.20 倍に対し、ドライバー（自動車運転の職業）では 2.51 倍と全体より高く、2018 年度（平成 30 年度）より減少したものの、いまだに有効求人倍率が高い水準で推移しており、ドライバー不足が深刻化しています。

また、兵庫県のタクシー乗務員数を見ると、2009 年度（平成 21 年度）以降、丹波地域を除く地域で減少しており、姫路・西播磨地域では、2019 年度（令和元年度）は 2009 年度（平成 21 年度）と比較して 433 人（30%）減少しています。

図 2.7.14 有効求人倍率

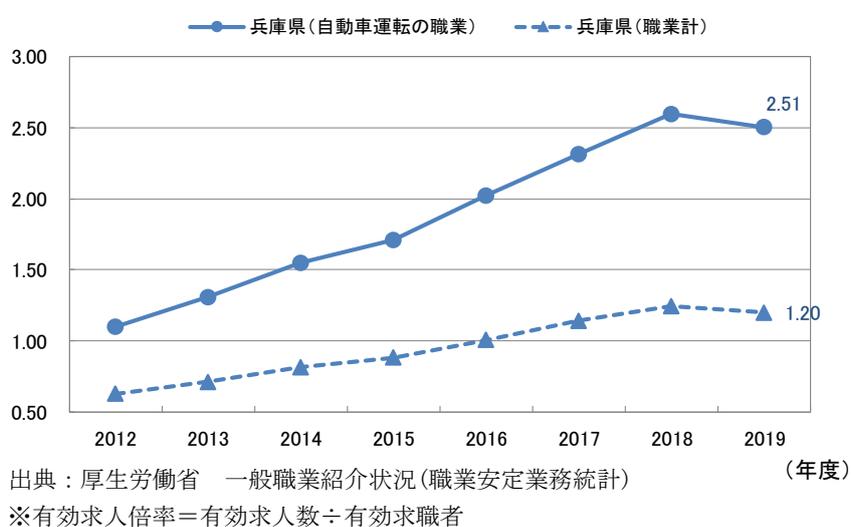
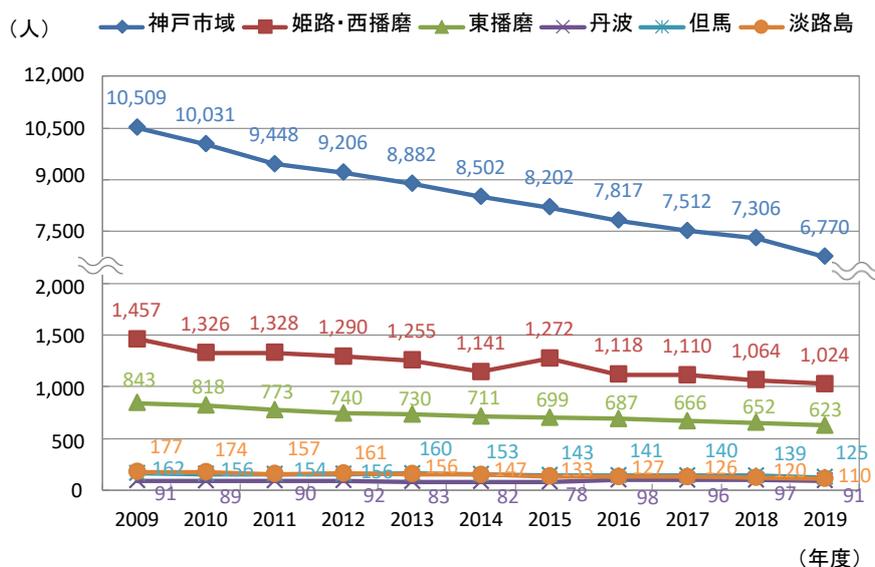


図 2.7.15 地域別タクシー乗務員数



出典：兵庫陸運部

※神戸地域：神戸市、尼崎市、明石市、西宮市、芦屋市、伊丹市、宝塚市、川西市及び猪名川町

姫路・西播磨：姫路市、赤穂市、相生市、宍粟市、たつの市、福崎町、市川町、神河町、佐用町、太子町、上郡町

東播磨：加古川市、高砂市、加西市、小野市、三木市、三田市、西脇市、加東市、稲美町、播磨町、多可町

丹波：丹波篠山市、丹波市

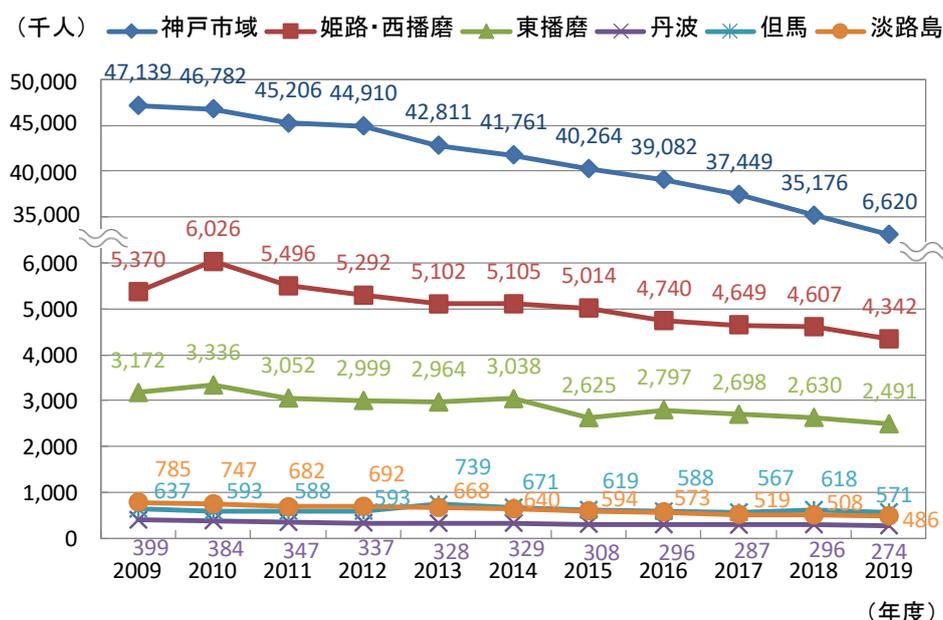
但馬：豊岡市、養父市、朝来市、香美町、新温泉町

淡路島：洲本市、南あわじ市、淡路市

⑥ タクシー輸送人員・タクシー事業者数の推移

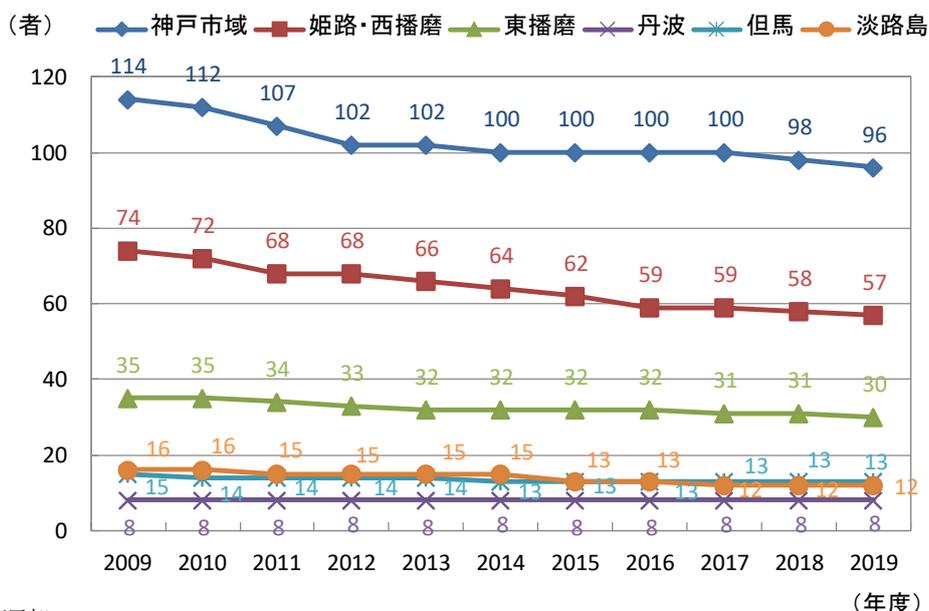
2009年度（平成21年度）からの9年間で、兵庫県のタクシー輸送人員は全ての地域で減少し、事業者数は丹波地域を除いて減少しています。姫路・西播磨地域では、2019年度（令和元年度）と2009年度（平成21年度）を比較して、タクシー輸送人員は102万8千人（19%）減少し、事業者数は17者（23%）減少しています。

図 2.7.16 地域別タクシー輸送人員



出典：兵庫陸運部

図 2.7.17 地域別タクシー事業者数



出典：兵庫陸運部

※神戸地域：神戸市、尼崎市、明石市、西宮市、芦屋市、伊丹市、宝塚市、川西市及び猪名川町
 姫路・西播磨：姫路市、赤穂市、相生市、宍粟市、たつの市、福崎町、市川町、神河町、佐用町、太子町、上郡町
 東播磨：加古川市、高砂市、加西市、小野市、三木市、三田市、西脇市、加東市、稲美町、播磨町、多可町
 丹波：丹波篠山市、丹波市
 但馬：豊岡市、養父市、朝来市、香美町、新温泉町
 淡路島：洲本市、南あわじ市、淡路市

(3) 旅客船

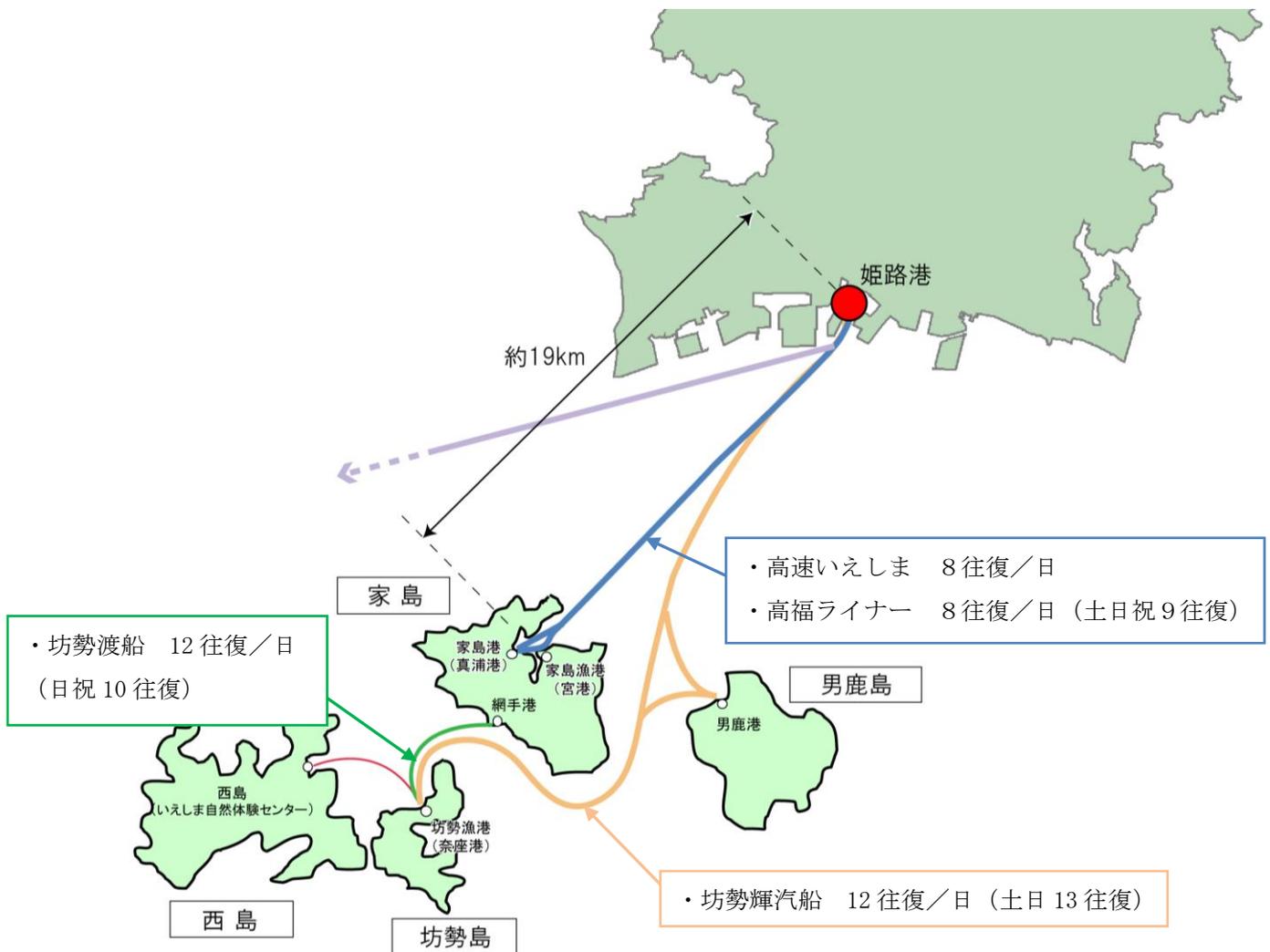
① 旅客船の概要

国際拠点港湾である姫路港と、家島諸島を結ぶ航路は、姫路港から家島、姫路港から坊勢島の2航路が運航されており、姫路港から家島は2事業者、姫路港から坊勢島は1事業者により旅客船が運航されています。

姫路港から家島は、1事業者あたり平日1日8往復、合計16往復、姫路港から坊勢島は、平日1日12往復（それぞれ概ね1時間1往復）運航しています。

また、家島と坊勢島間も、平日1日12往復運航しています。

図 2.7.18 航路の概要



(2020年10月現在)

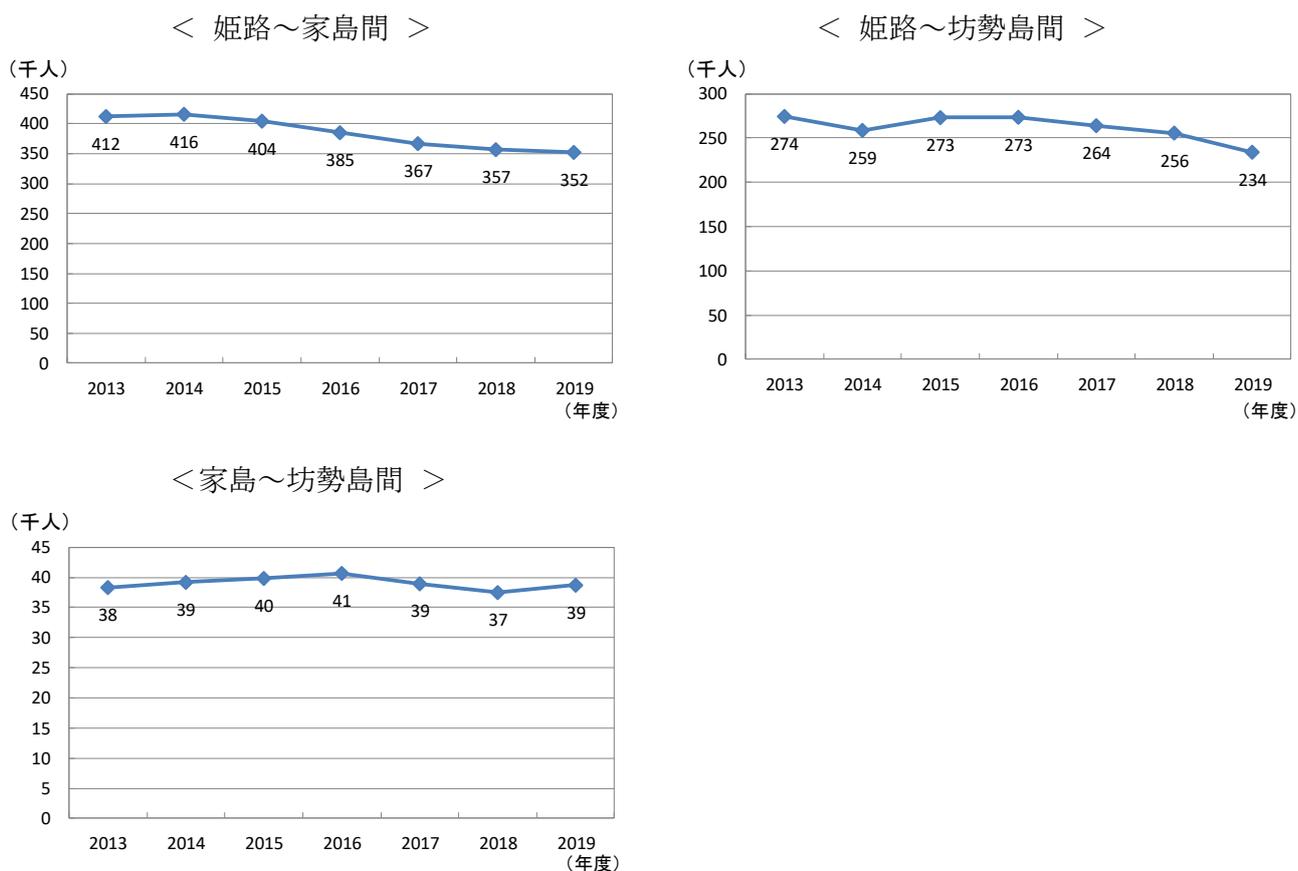
出典：姫路市

② 航路別利用者数の推移

姫路港から家島の利用者数は、2014年度（平成26年度）以降、姫路港から坊勢島の利用者数は2016年度（平成28年度）以降減少傾向で推移しています。

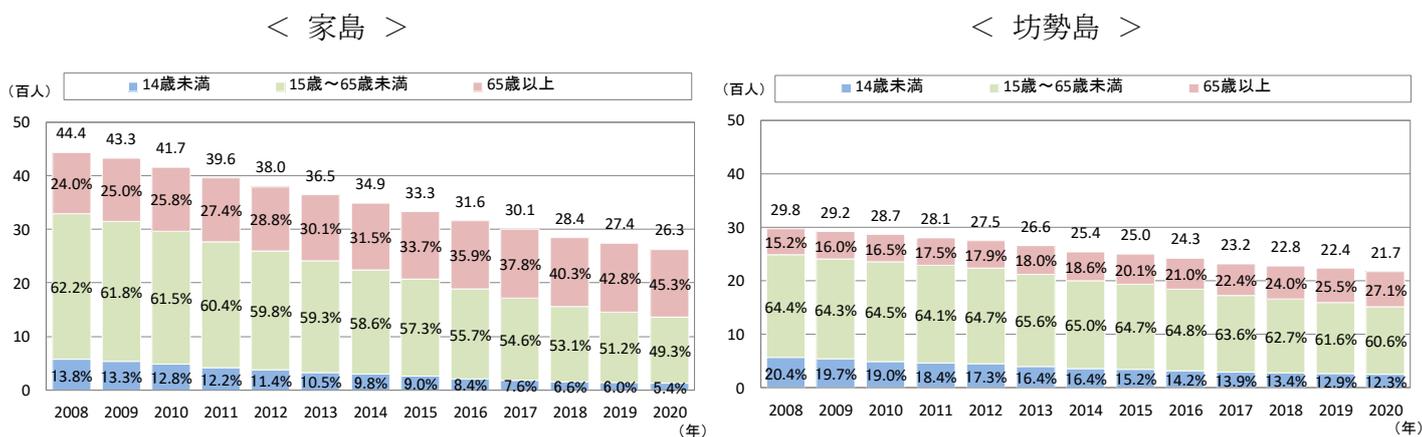
2008年（平成20年）からの12年間で、家島では約4割、坊勢島では約3割の人口が減少しており、旅客船利用者数の減少が懸念されます。

図 2.7.19 航路別利用者数の推移



出典：姫路市

図 2.7.20 家島地域・坊勢島地域の人口推移



出典：住民基本台帳データ（各年3月末時点）

③ 旅客ターミナルの整備

県管理の姫路港及び家島港（真浦港）、家島漁港（宮港）で、浮き栈橋、連絡通路などの整備が行われ、また、家島港（真浦港）及び市管理の坊勢漁港（奈座港）ではターミナルビルの整備も行われました。

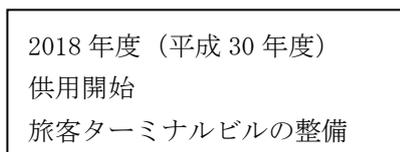
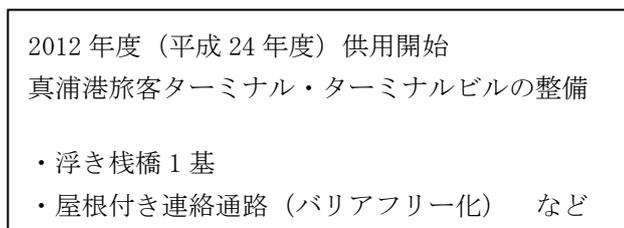
図 2.7.21 港湾施設整備状況

< 姫路港 >



< 家島港（真浦港） >

< 坊勢漁港（奈座港） >



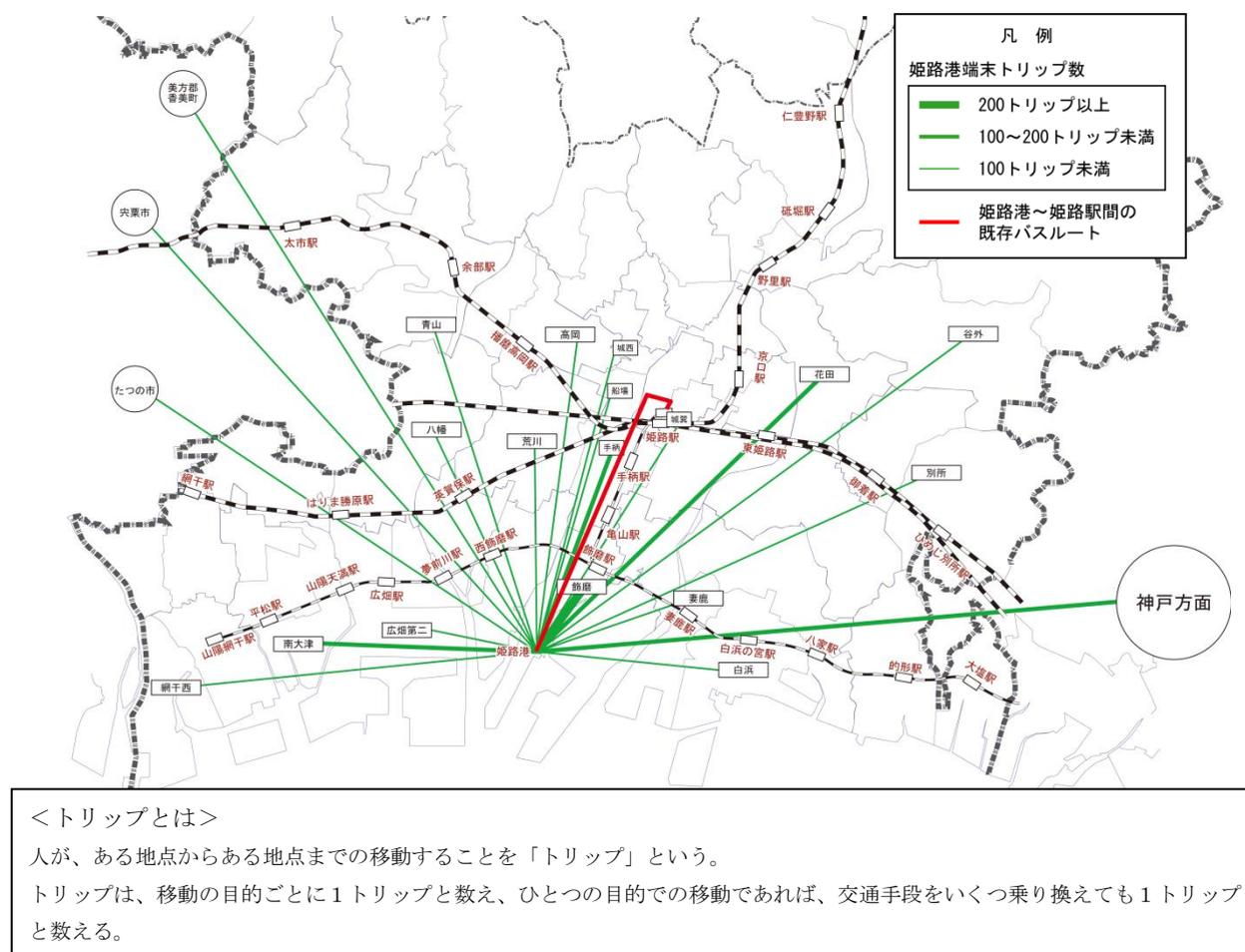
出典：姫路市

④ 姫路港利用者の移動

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

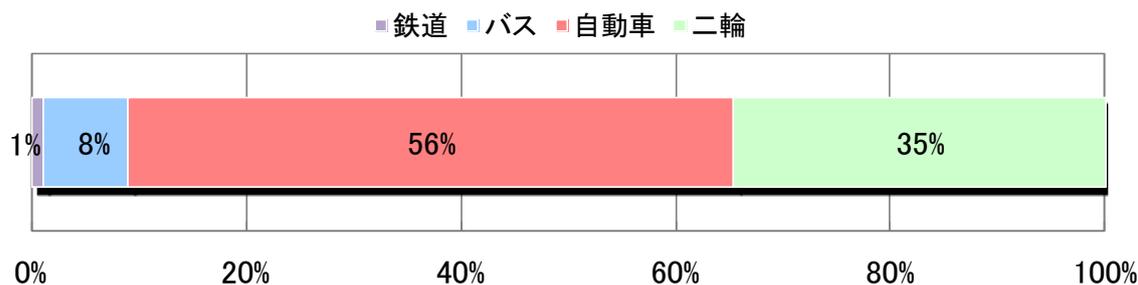
このような多様な目的地に対して、姫路港から姫路駅だけを連結する既存のバス路線では十分に対応できていないと考えられ、これが姫路港での端末交通手段として自動車の利用割合が高くなっている一因と考えられます。

図 2.7.22 姫路港利用者の陸上流動



出典：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）

図 2.7.23 姫路港利用者の陸上流動



出典：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）

(4) 自動車

① 免許保有者数と自動車保有台数

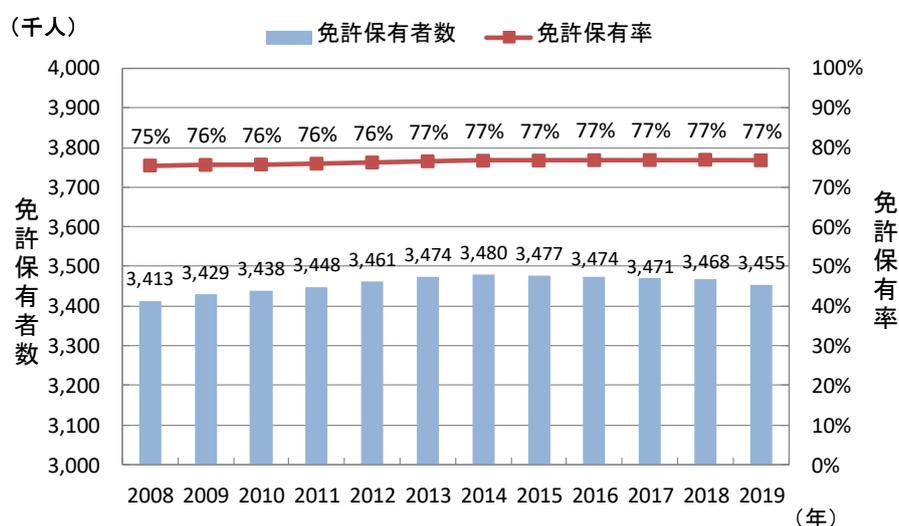
2008年（平成20年）から2019年（令和元年）の11年間で、姫路市の免許保有者数は約1万3千人増加し、免許保有率は3%増加しています。

また、自動車保有台数は、2008年度（平成20年度）から2019年度（令和元年度）の11年間で、約2万台増加し、自動車保有率は約5%増加となっています。

2019年度（令和元年度）における兵庫県の免許保有率77%、自動車保有率66%と比較して、本市の免許保有率、自動車保有率は高い水準となっています。

図 2.7.24 免許保有者数と免許保有率

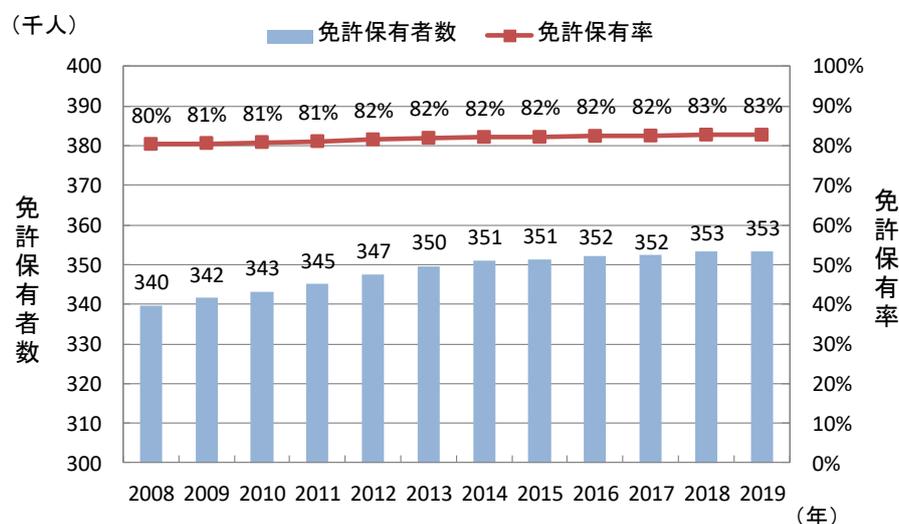
< 兵庫県 >



出典：交通年鑑

※免許保有率＝免許保有者数÷20歳以上人口

< 姫路市 >

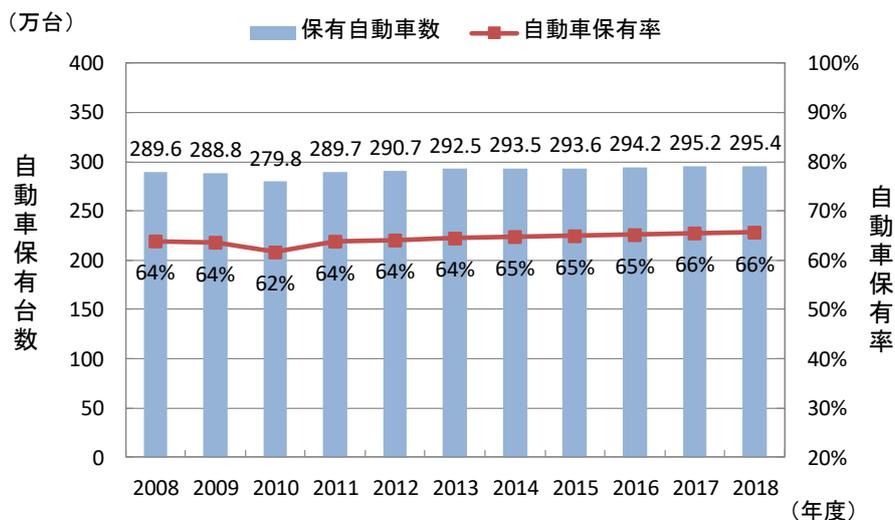


出典：交通年鑑（姫路警察署、飾磨警察署、網干警察署管内）

※免許保有率＝免許保有者数÷20歳以上人口

図 2.7.25 自動車保有台数と自動車保有率の推移

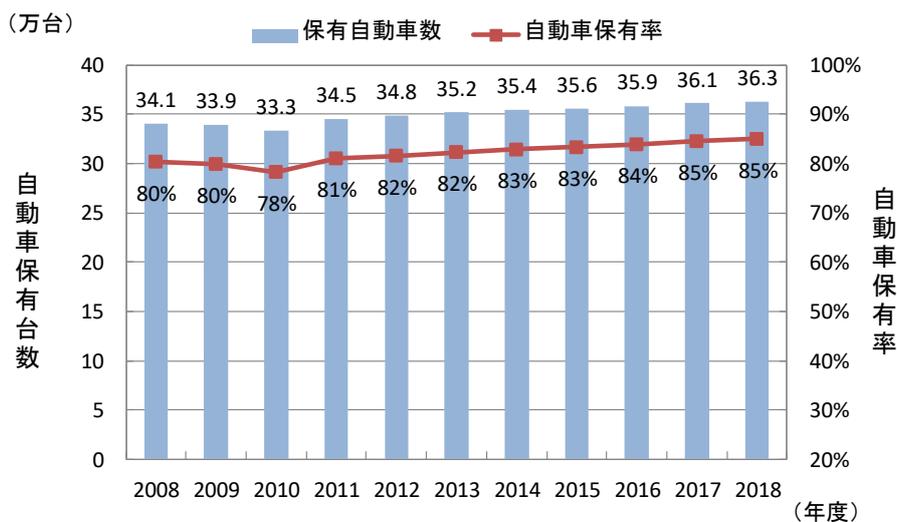
< 兵庫県 >



出典：市区町別主要統計指標

※自動車保有率＝自動車保有台数÷20歳以上人口

< 姫路市 >



出典：市区町別主要統計指標

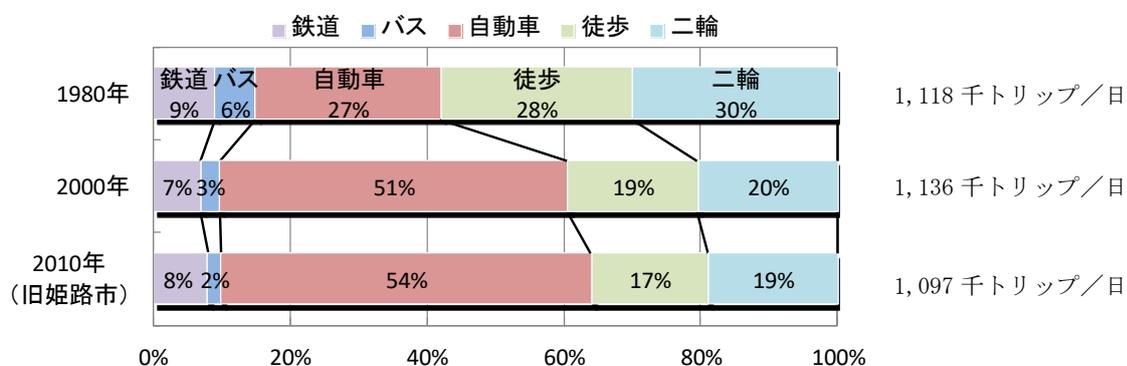
※自動車保有率＝自動車保有台数÷20歳以上人口

② 交通手段分担率

1980年（昭和55年）から2000年（平成12年）までの20年間で、モータリゼーションの進展に伴い市民の自動車利用割合は約2倍に増加していますが、2000年（平成12年）から2010年（平成22年）では微増、徒歩を含む他の交通手段の割合は鉄道を除き減少しています。

また、旧市町別に見ると、旧家島町は二輪が約5割と最も高くなっていますが、それ以外の地域では自動車が最も高くなっています。旧香寺町、旧夢前町、旧安富町など郊外部では特に自動車の分担率が7割以上と高くなっています。

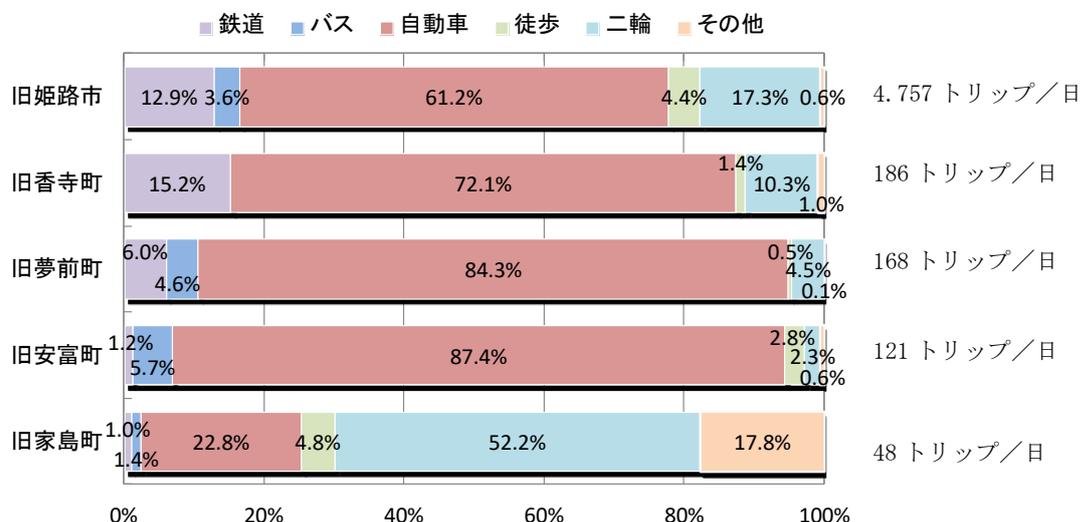
図 2.7.26 姫路市民の交通手段分担率の推移



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）
 (2000年) 第4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）

※交通手段「その他」は除く

図 2.7.27 旧市町別姫路市民の交通手段分担率

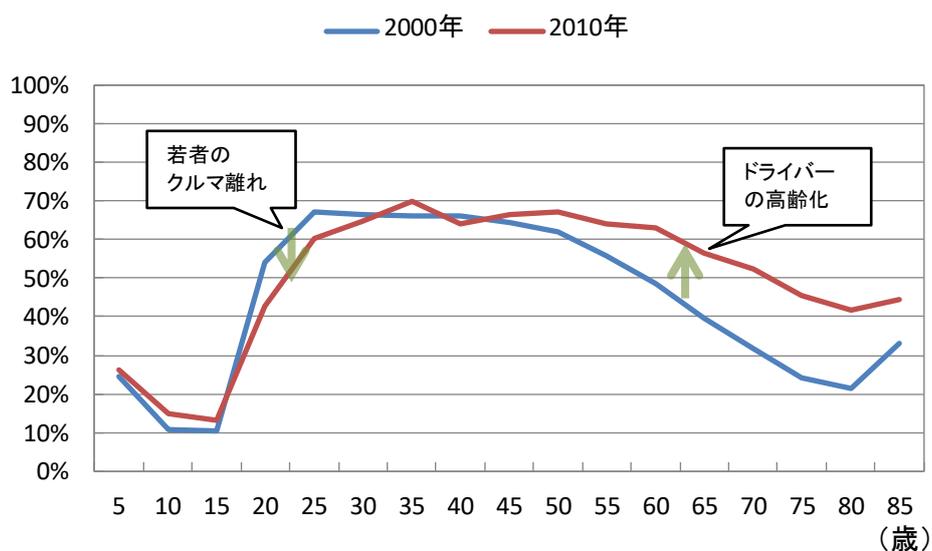


出典：令和元年度市民アンケート調査結果

③ 年齢別自動車利用の変化

年齢別の自動車分担率を見ると、50歳以上で年齢が高くなるにつれて自動車分担率が増加しています。一方で、30歳未満の若年層は自動車分担率が減少しており、2000年（平成12年）以降の10年間でドライバーの高齢化、若者のクルマ離れが進んでいます。

図 2.7.28 年齢別 1 人当たりの自動車分担率の変化（旧姫路市）



出典：(2000年) 第4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）

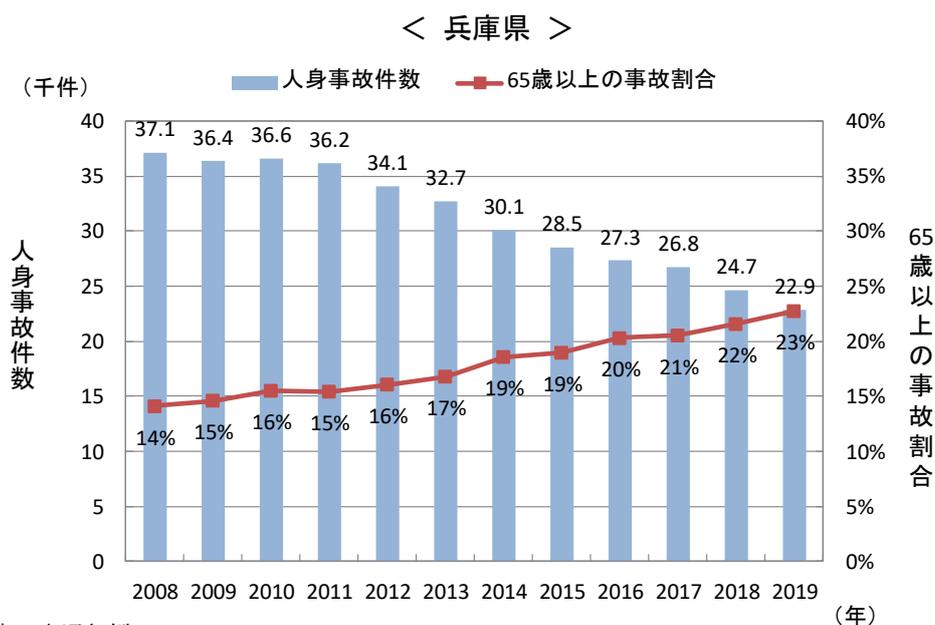
※自動車分担率＝代表交通手段が自動車利用の移動量÷全ての交通手段利用の移動量

④ 交通事故

兵庫県及び姫路市の人身事故件数は減少傾向にあります。高まる高齢化率に比例して、65歳以上の事故割合も増加傾向となっています。

また、自動車運転免許の返納数を見ると、全国、姫路市ともに2009年（平成21年）以降、年々増加しており、2012年（平成24年）以降、大幅に増加しています。

図 2.7.29 人身事故件数及び65歳以上の事故割合の推移



出典：交通年鑑

※65歳以上の事故割合は、第1当事者（事故当事者のうち最も過失の重い者）が65歳以上の事故件数より算出

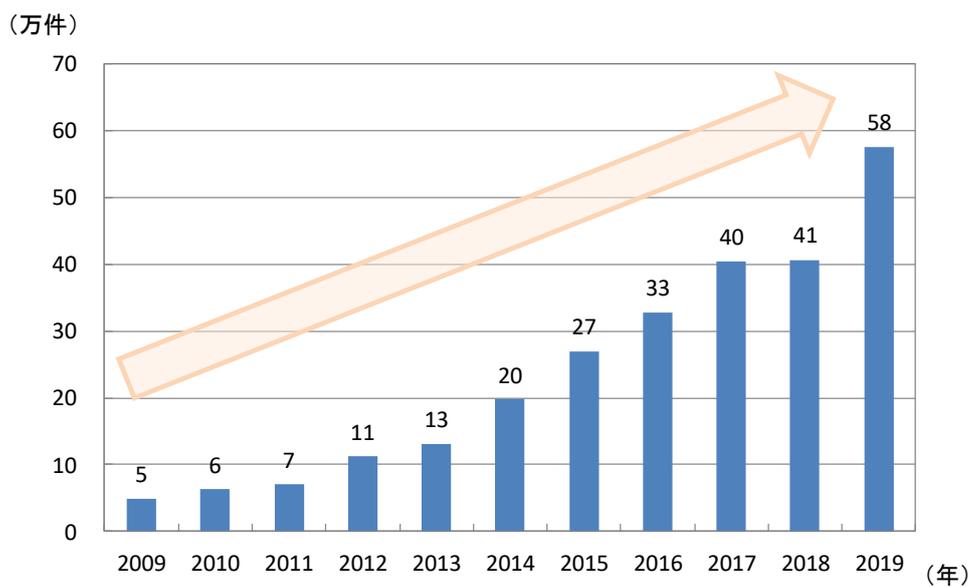


出典：交通年鑑（姫路警察署、飾磨警察署、網干警察署管内）

※65歳以上の事故割合は、第1当事者（事故当事者のうち最も過失の重い者）が65歳以上の事故件数より算出

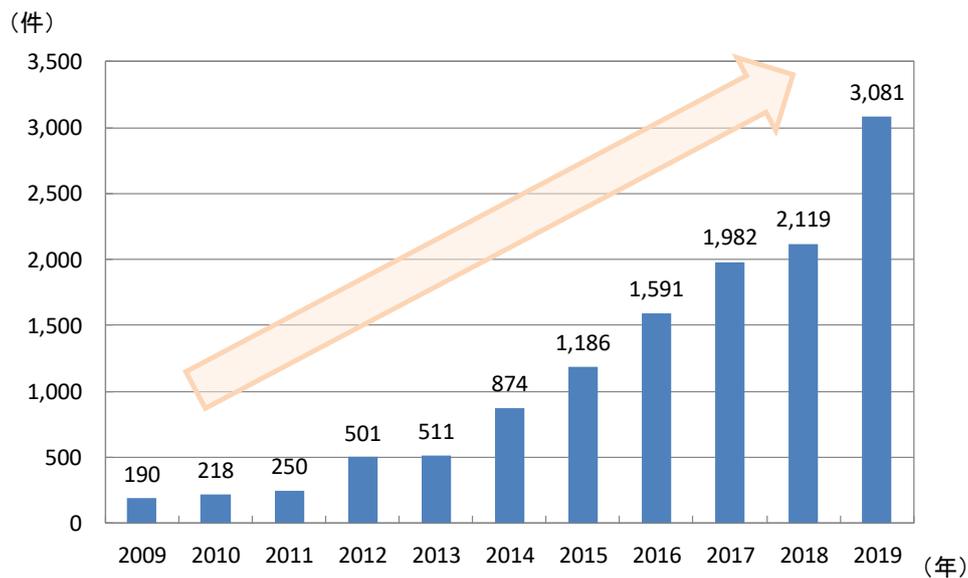
図 2.7.30 免許返納数

< 全国 >



出典：警察庁統計書

< 姫路市 >



出典：兵庫県警調べ

※2016年以降の件数には、2016年4月1日に開所した姫路更新センターで返納されたものも含む。なお、姫路更新センターの返納件数には市外在住者も含む

⑤ 先進技術・次世代モビリティの進展

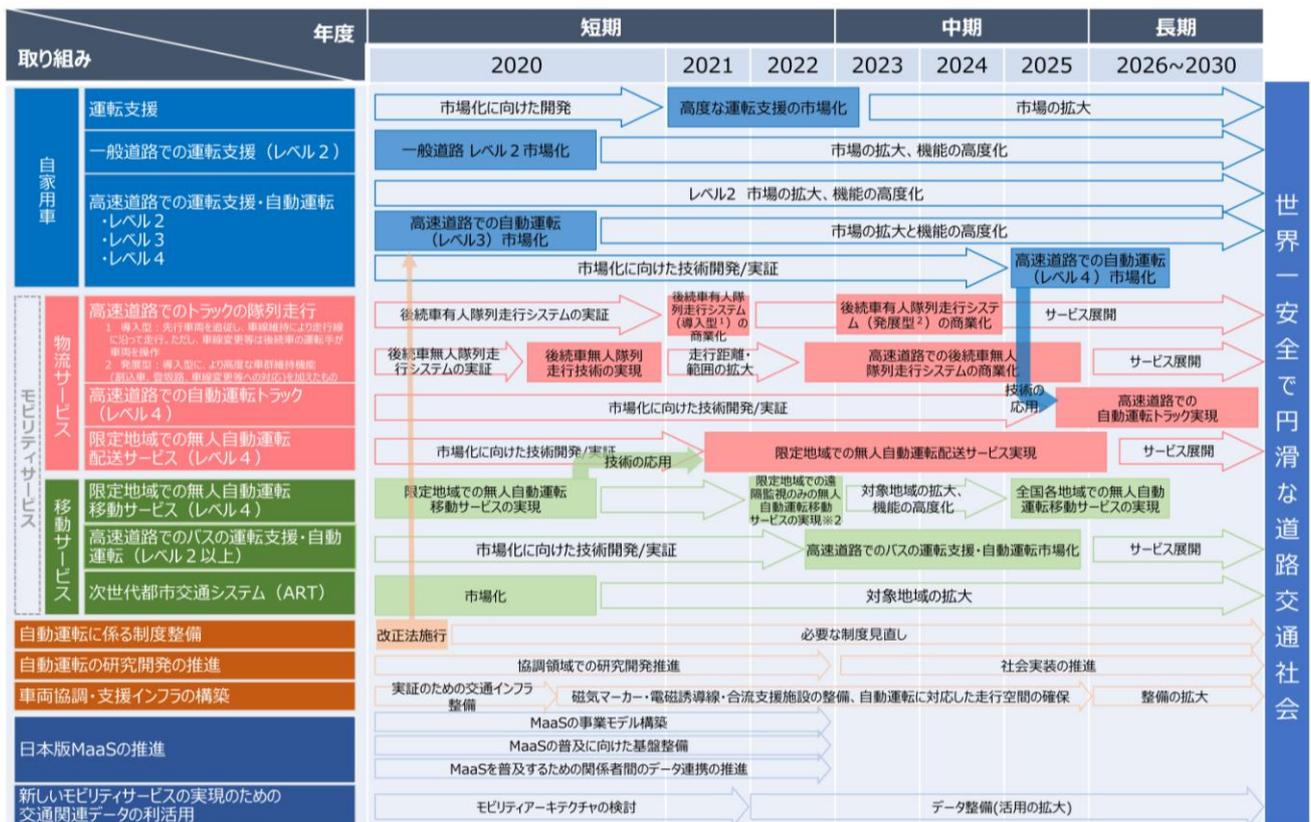
近年、交通分野において、自動車の運転支援技術、自動運転技術やMaaS*など自動車利用やモビリティに対する新技術や概念が広がりを見せています。国土交通省では、2020年（令和2年）までに自動パイロット（条件付運転自動化）の市場化や限定地域での無人自動運転移動サービスの実現、2030年（令和12年）までに高速道路での完全自動運転市場化を目指しています。

また、兵庫県では神戸市（2019年度（令和元年度））、三田市（2020年度（令和2年度））や、播磨科学公園都市（2018年度（平成30年度）、2019年度（令和元年度）、2020年度（令和2年度））において自動運転の社会実験を実施しています。

※MaaSとは

ICT（Information and Communication Technology（情報通信技術））を活用して交通をクラウド化し、公共交通か否か、またその運営主体にかかわらず、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ（移動）を1つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念

図 2.7.31 官民 ITS 構想・ロードマップ 2020



※2 無人自動運転移動サービスの実現時期は、実際の走行環境における天候や交通量の多寡など様々な条件によって異なるものであり、実現に向けた環境整備については、今後の技術開発等を踏まえて、各省庁において適切な時期や在り方について検討し、実施する。

出典：官民 ITS 構想・ロードマップ 2020

ITS（Intelligent Transport Systems：高度道路交通システム）とは、道路交通の安全性、輸送効率、快適性の向上等を目的に、最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムの総称

図 2.7.32 全国で進む先進技術・次世代モビリティの実証実験

< 2019 年度（令和元年度）国が進める自動走行実証プロジェクト一覧 >



出典：自動走行に係る官民協議会

< 2020 年度（令和2年度）MaaS実証実験支援一覧 >

令和2年度 MaaS実証実験支援 (38事業)	
1. 北海道十勝地域	20. 静岡県静岡市
2. 北海道洞爺湖町	21. 静岡県伊豆半島
3. 北海道札幌地域	22. 静岡県浜松市
4. 福島県会津地域	23. 愛知県春日井市
5. 茨城県ひたち園地域	24. 三重県菟野町
6. 茨城県土浦市	25. 滋賀県大津市
7. 栃木県宇都宮市	26. 京都府京丹後市
8. 群馬県前橋市	27. 京都府京都市
9. 埼玉県三芳町	28. 京都府舞鶴市
10. 千葉県千葉市	29. 大阪府池田市
11. 東京都東村山市	30. 兵庫県神戸市
12. 神奈川県横浜市周辺	31. 広島県福山市
13. 神奈川県横須賀市周辺	32. 広島県広島市
14. 神奈川県三浦半島	33. 香川県高松市
15. 神奈川県川崎市	34. 愛媛県南予地域・松山市
16. 神奈川県南足柄市	35. 福岡県糸島市
17. 富山県朝日町	36. 宮崎県宮崎市・日南市
18. 石川県加賀市	37. 沖縄県全域
19. 長野県茅野市	38. 沖縄県宮古島市



出典：国土交通省

< 2020 年度（令和 2 年度）三田市における自動運転社会実験概要 >

目 的	郊外住宅地における生活の質の向上に向けた地域内交通の確保
期 間	2020/7/20～2020/8/23
乗車対象者	一般
利用 者 数	未公表
場 所	三田市ウッディタウン
内 容	障害物の検知やハンドル、アクセル、ブレーキといった運転操作を自動でコントロールするバスを使用し、全ての区間を自動で運行
社会実験 使用車両	

出典：三田市、産総研、国土交通省

< 播磨科学公園都市における自動運転実証運行概要 >

目 的	播磨科学公園都市内における自動運転技術を活用した新たなモビリティサービスの実用化と地域交通の利便性向上	自動運転など次世代モビリティの移動サービス導入による、地域住民や都市来訪者の利便性向上	
期 間	2019/12/5～2019/12/9（令和元年実施）	2021/1/18～2021/1/31（令和 2 年度実施）	
乗車対象者	一般	一般	
利用 者 数	自動運転バス：約 500 人、 小型自動運転 EV クルマ：約 390 人	未公表	公表後に更新予定
場 所	播磨科学公園都市内芝生広場周辺	播磨科学公園都市内	
内 容	<p>①芝生広場中央の駐車場から理化学研究所播磨事業所北管理棟までの約 3km の公道を自動運転で運行（運転手は監視のため運転席に乗車するが、ハンドルは手放し）</p> <p>②限定区域内で、ドライバーがいない状態での自動走行で小型自動運転 EV 車の乗車実験</p>	<p>①1 人乗り超小型 EV のシェアリング</p> <p>②電動キックボードによるシェアリング</p> <p>③芝生広場から住宅地内を周遊する、自動運転システムを搭載した公道走行可能な電動カートの運行（ドライバー同乗）</p> <p>④①～③のサービスと路線バスを一括で検索し、①～③のサービスの予約が可能な MaaS システム</p>	
社会実験 使用車両	<p>自動運転バス</p>  <p>小型自動運転 EV 車</p> 	<p>電動キックボード</p>  <p>超小型 EV</p>  <p>自動走行 電動カート</p> 	

出典：兵庫県

(5) 道路

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、中国縦貫自動車道、国道2号（姫路バイパス、加古川バイパス含む）、国道250号と、南北方向の播但連絡道路、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。

図 2.7.33 広域幹線道路網

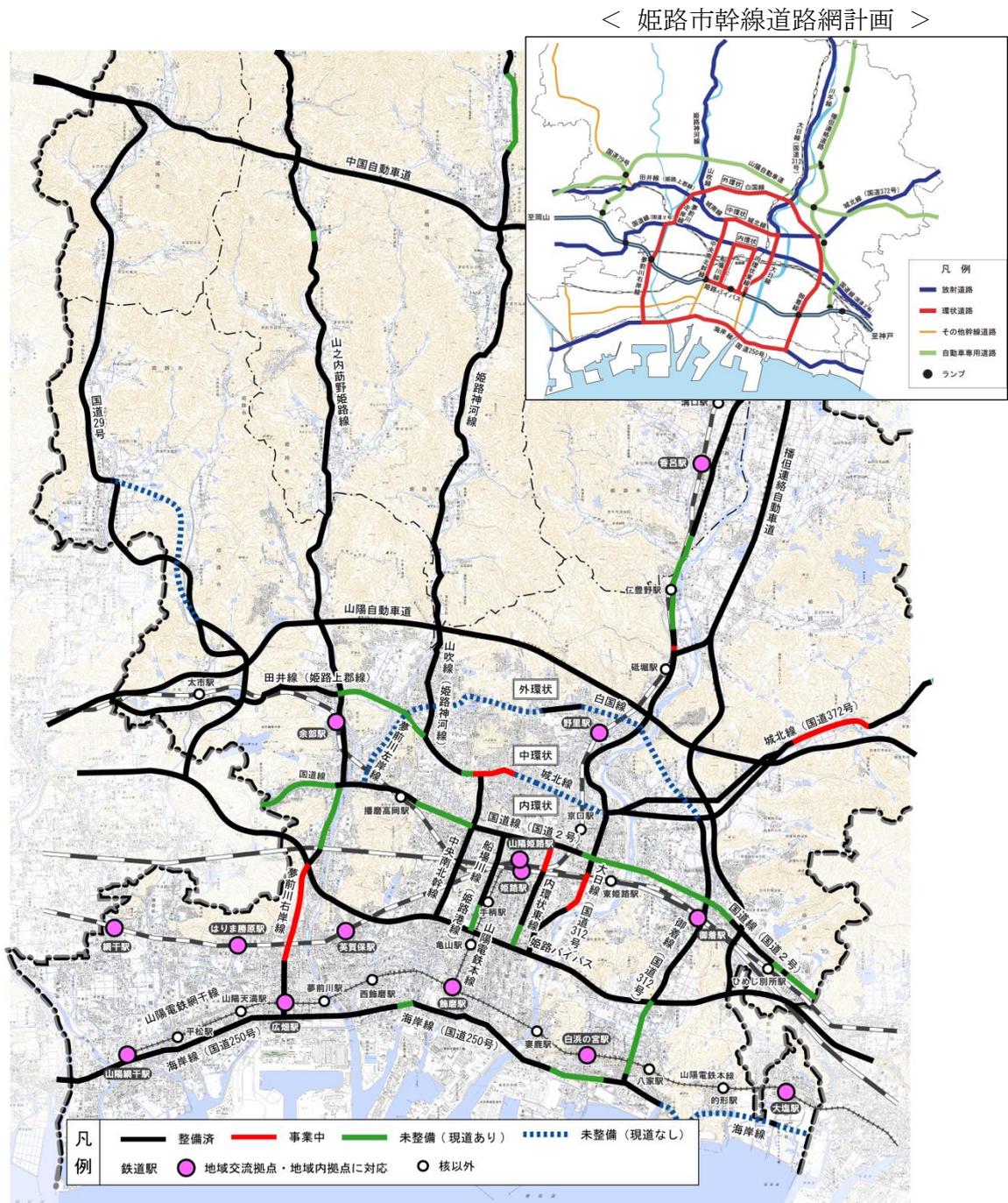


② 幹線道路網

市内の幹線道路は、内・中・外の3つの環状道路と10の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基づいて整備推進されており、2019年度（令和元年度）において全延長297kmのうち、改良済み延長は209kmであり、整備率は約7割となっています。特に市街地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未整備区間が残されています。

図 2.7.34 幹線道路網

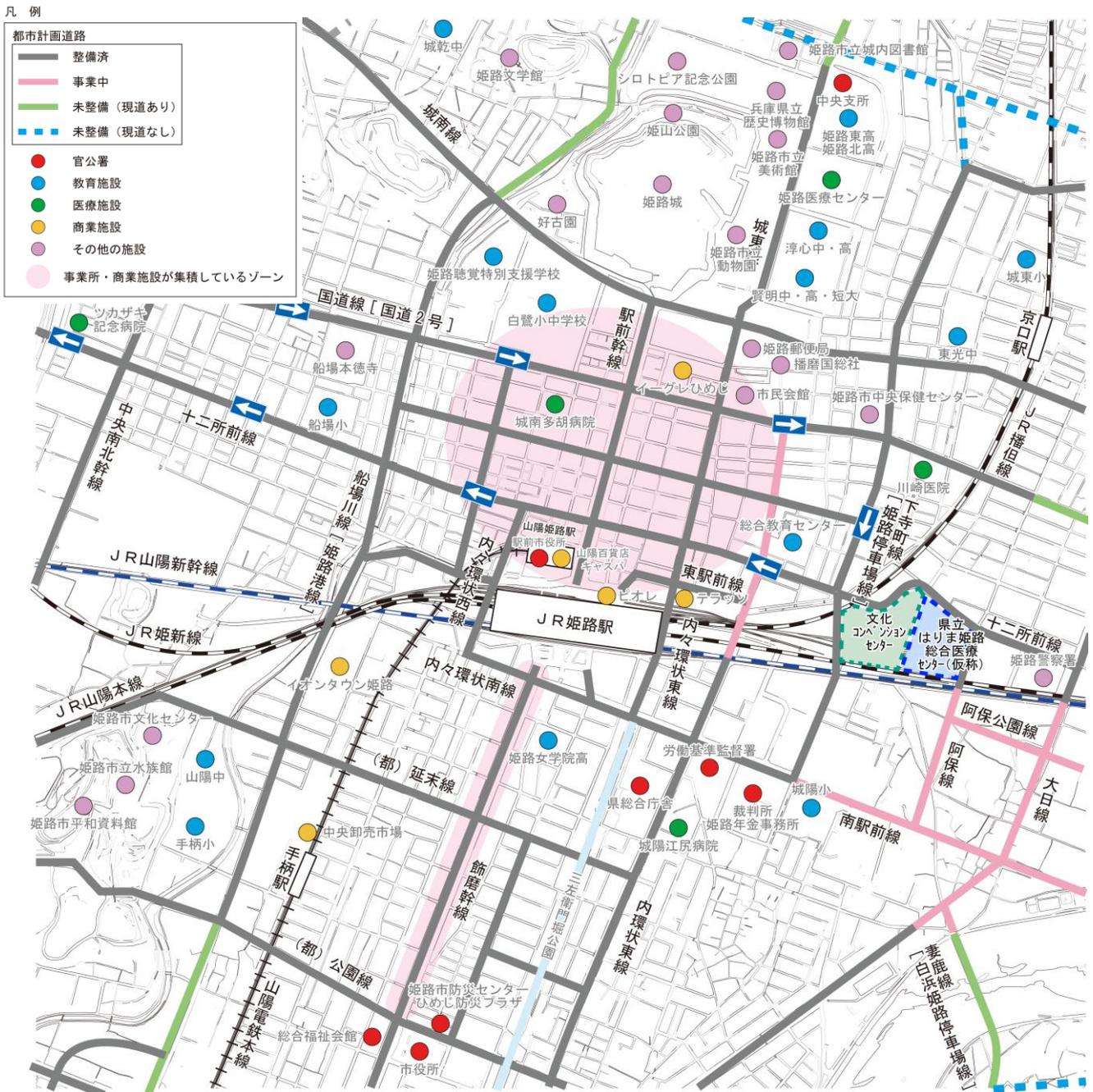


(2020年10月現在)

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、一部供用区間を除き、船場川線、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、姫路駅や整備中の文化コンベンションセンター・県立はりま姫路総合医療センター（仮称）へのアクセス性が高まることとなります。

図 2. 7. 35 姫路駅周辺の都市計画道路

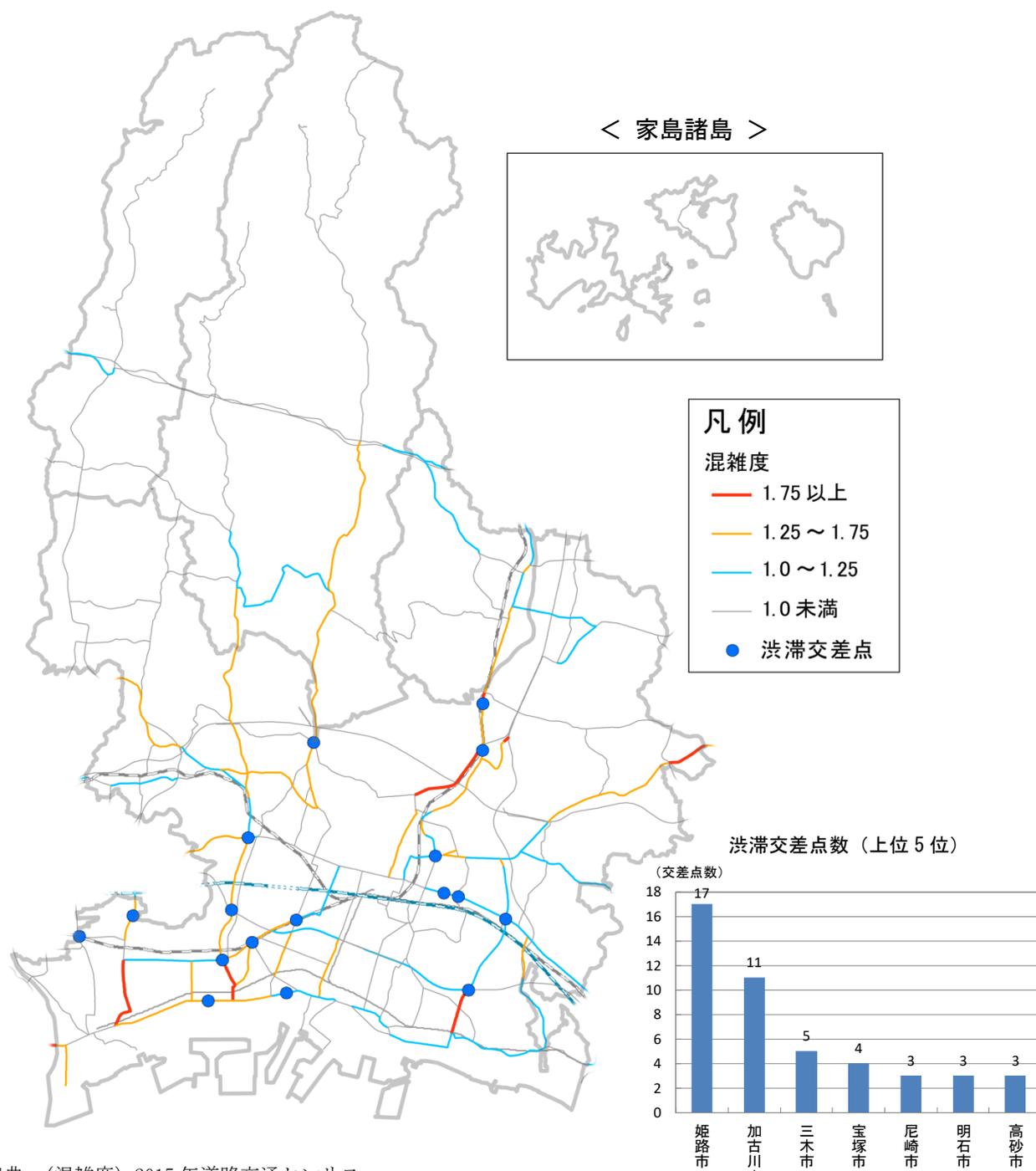


④ 渋滞交差点

道路整備が進められている一方で、県管理道路において市街地内に 17 箇所の渋滞交差点が残されており、県内で最も渋滞交差点の多い市町となっています。

また、路線混雑度は、砥堀本町線、国分寺白浜線、英賀保停車場線、大江島太子線など、市内の南北路線で混雑が見られます。

図 2.7.36 混雑している道路（県管理道路）と渋滞交差点



出典：（混雑度）2015 年道路交通センサス

（渋滞交差点）兵庫県渋滞交差点解消プログラム（4 期）（2019～2023）

※1 車線の道路は混雑度 1.0 未満として表示

(6) 自転車

① 自転車ネットワーク整備

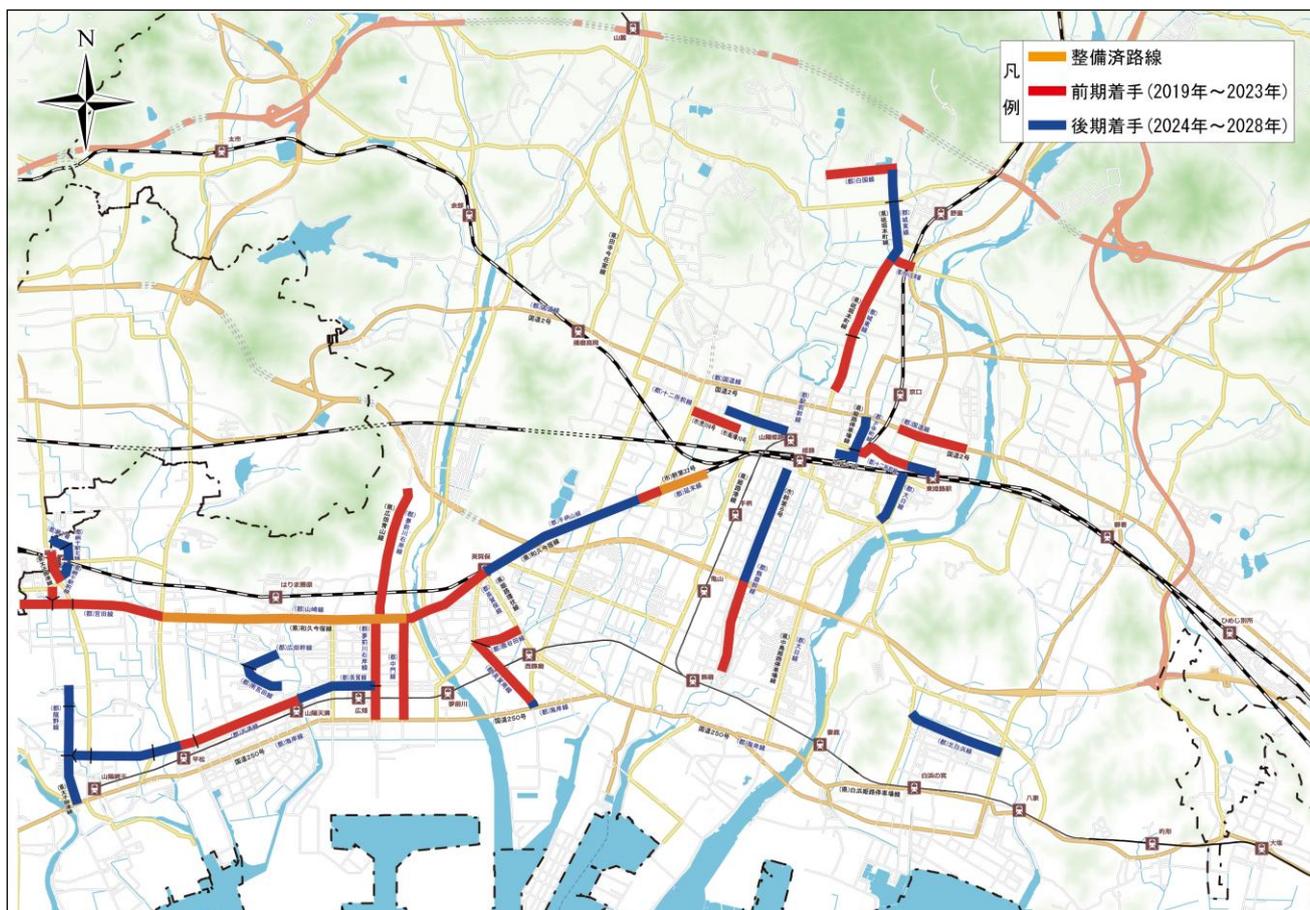
本市では、2018年（平成30年）6月に姫路市自転車利用環境整備計画を策定し、2019年（令和元年）6月には自転車利用環境を向上していくため、自転車ネットワーク整備時期をまとめた姫路市自転車ネットワーク整備プログラムを策定しました。

この整備プログラムに基づいて、計画的な自転車ネットワーク整備を進めています。

県道と久今宿線、市道幹第22号線は、自転車専用通行帯（自転車レーン）の整備、市道幹線第67号線は、車道混在（矢羽型路面標示）の整備が完了しています。

また、2021年（令和3年）には姫路市自転車利用環境整備計画を一部改訂した、姫路市自転車活用推進計画（仮称）の策定を予定しています。

図 2.7.37 自転車ネットワーク整備箇所



出典：姫路市 「自転車ネットワーク整備プログラム」

② 交通結節点周辺での放置自転車

鉄道駅及びバス停の周辺に多く見られた鉄道やバス利用者によるものと思われる放置自転車は、近年その数を大きく減らしています。しかし、姫路駅・山陽姫路駅周辺、亀山駅周辺では依然として路上等への放置自転車が見られます。

公共交通機関と自転車との連携強化が求められる一方で、交通結節点における放置自転車対策にも取り組む必要があります。

なお、白国南口バス停は2014年度（平成26年度）、四軒屋バス停は2016年度（平成28年度）、田寺バス停は2019年度（令和元年度）にそれぞれ駐輪場を整備しています。

図 2.7.38 放置自転車を確認できた駅・バス停



出典：姫路市調査

< 放置自転車の状況（姫路駅・山陽姫路駅周辺） >

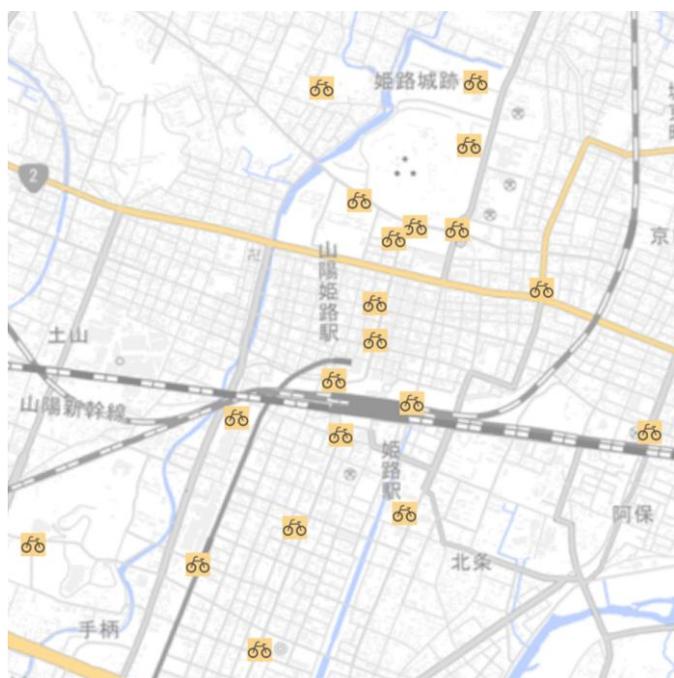


③ シェアサイクル「姫ちやり」

姫ちやりは、公共交通の機能を補完し、中心市街地の活性化や都心部の回遊性向上を目的に、2014年度（平成26年度）から2015年度（平成27年度）の社会実験を経て、2016年度（平成28年度）に本格導入されたシェアサイクル（共同利用できる自転車）で、姫路市内に設置された20箇所のサイクルステーションで貸出・返却手続きが行えます。

季節変動はあるものの、利用者数及び利用回数は増加傾向で推移しており、2019年度（令和元年度）では1日平均225人、356回利用されています。

図 2.7.39 姫ちやりサイクルステーション



出典：姫ちやりホームページより作成

(2020年11月現在)

< 姫ちやりの概要 >

料金	1日 100円 1日に何回利用しても、1回の利用が60分以内であれば追加料金なし 60分を超えると、30分毎に100円加算
利用時間	7:00～20:00(返却は24時間対応)
利用方法	サイクルステーションであれば、どこでも貸出・返却可

(2020年3月現在)

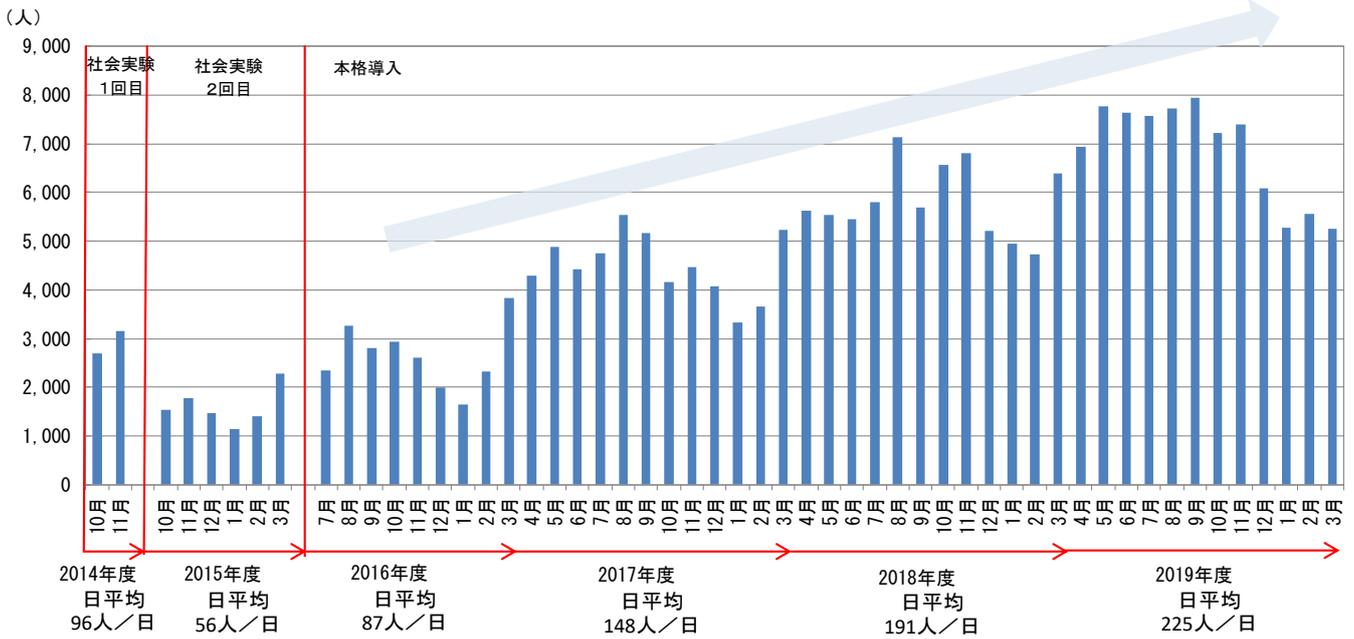


< 姫ちやりの変革 >

改定期間	姫ちやり稼働台数	サイクルステーション数	基本料金	利用時間
2016年7月1日～	80台	10箇所	1日 100円 1ヶ月 1,500円	8:00～20:00 (返却は24時間対応)
2016年10月1日～	90台			
2017年2月1日～	120台	16箇所	1日 100円 1ヶ月 1,500円 3ヶ月 4,000円 6ヶ月 7,500円	7:00～20:00 (返却は24時間対応)
2017年4月1日～				
2017年12月25日～	150台	20箇所	1日 100円 1ヶ月 1,500円 3ヶ月 4,000円 6ヶ月 7,500円	7:00～20:00 (返却は24時間対応)
2018年9月1日～				

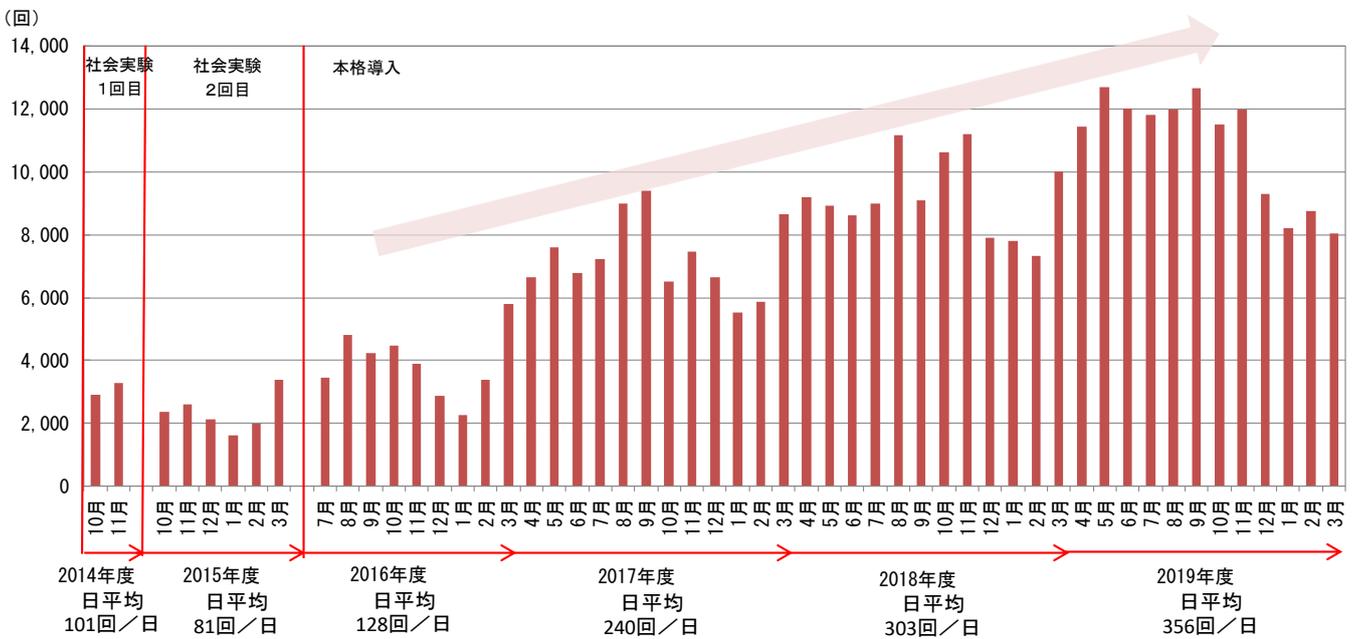
(2020年3月現在)

図 2.7.40 姫ちやり利用者数



出典：姫路市

図 2.7.41 姫ちやり利用回数

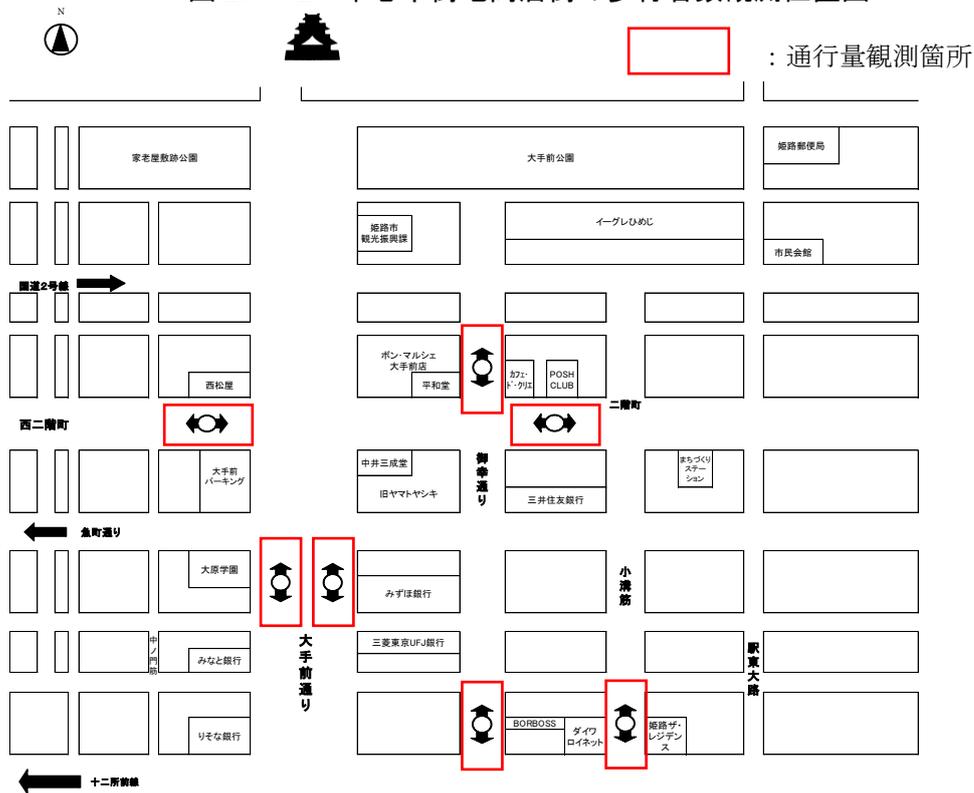


出典：姫路市

(7) 歩行者

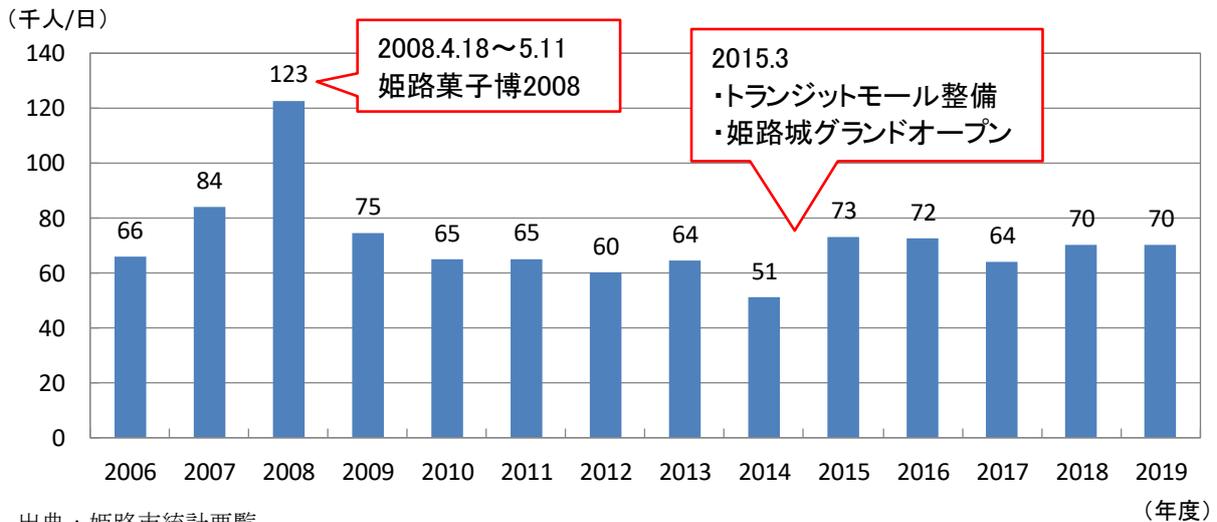
中心市街地商店街(主要7箇所)の歩行者数(自転車含む)は2006年度(平成28年度)以降、姫路菓子博や姫路城グランドオープンによって一時的に増加する年が見られるものの、概ね6万人から7万人となっています。

図 2.7.42 中心市街地商店街の歩行者数観測位置図



出典：姫路市統計要覧

図 2.7.43 中心市街地商店街の歩行者数



出典：姫路市統計要覧

※調査日時は各年とも4月末日 10:00～18:00

(8) その他の輸送サービス

本市では、スクールバスを運行するほか、市内の医療施設や娯楽施設等が送迎サービスを実施しています。

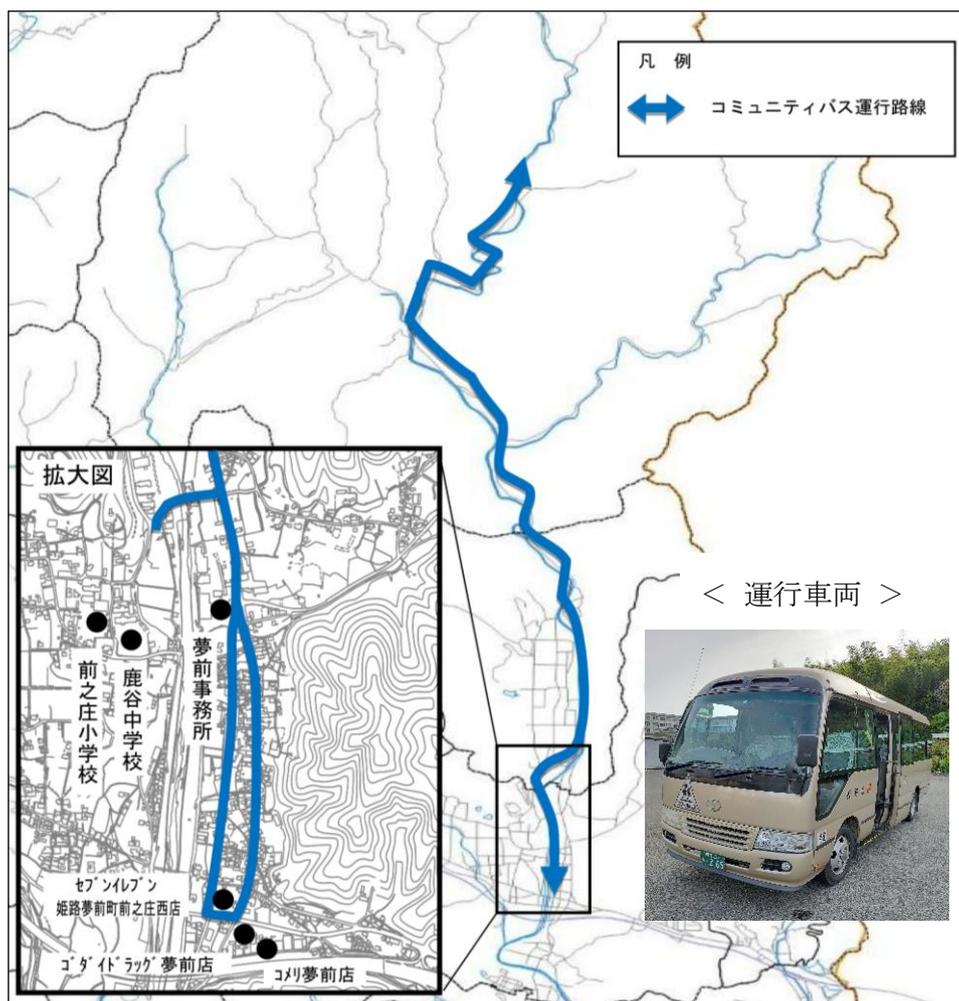
一部地域では、スクールバスに一般の乗客を乗り合わせ（混乗化）し、運行する取組を進めています。

表 2.7.1 本市を運行するスクールバスや施設への送迎サービス

送迎先	実施施設数
学校	5
企業	10
医療施設	5
娯楽施設	4
その他	13
合計	27

(姫路市調査データ)

図 2.7.44 スクールバスを活用（混乗化）したコミュニティバス運行経路



出典：姫路市

(9) 市民の移動状況

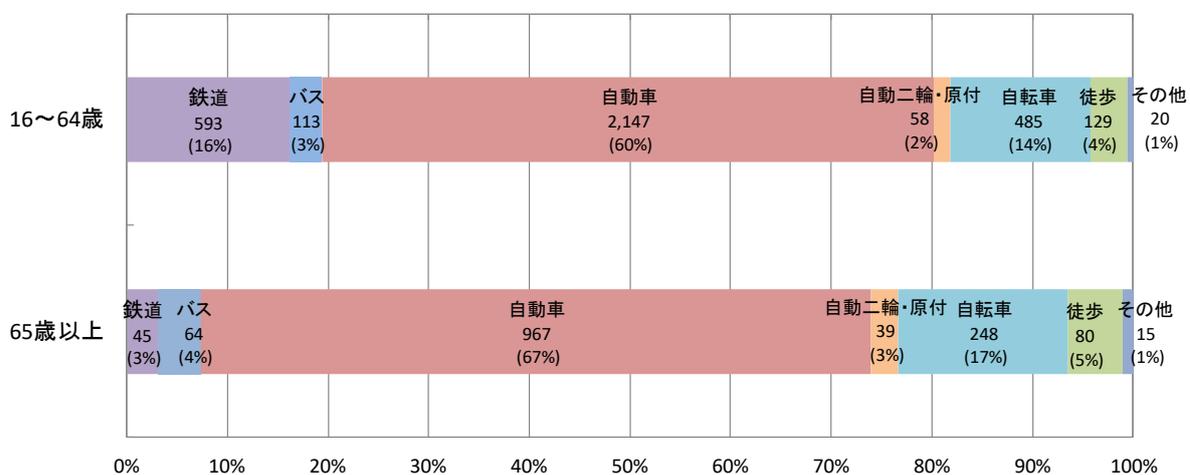
① 年齢2区分別代表交通手段

生産年齢人口層（16歳～64歳）、老年人口層（65歳以上）ともに、自動車分担率が6割以上と最も多く、自動車に依存した移動となっていることが伺えます。

老年人口層の自動車分担率は生産年齢人口層よりも高く、高齢でも自動車を利用した移動が多くなっています。

鉄道やバス等の公共交通の分担率は、生産年齢人口層では2割となっていますが、老年人口層では1割未満と少なくなっています。

図 2.7.45 年齢2区分別代表交通手段※1



出典：令和元年度市民アンケート調査結果

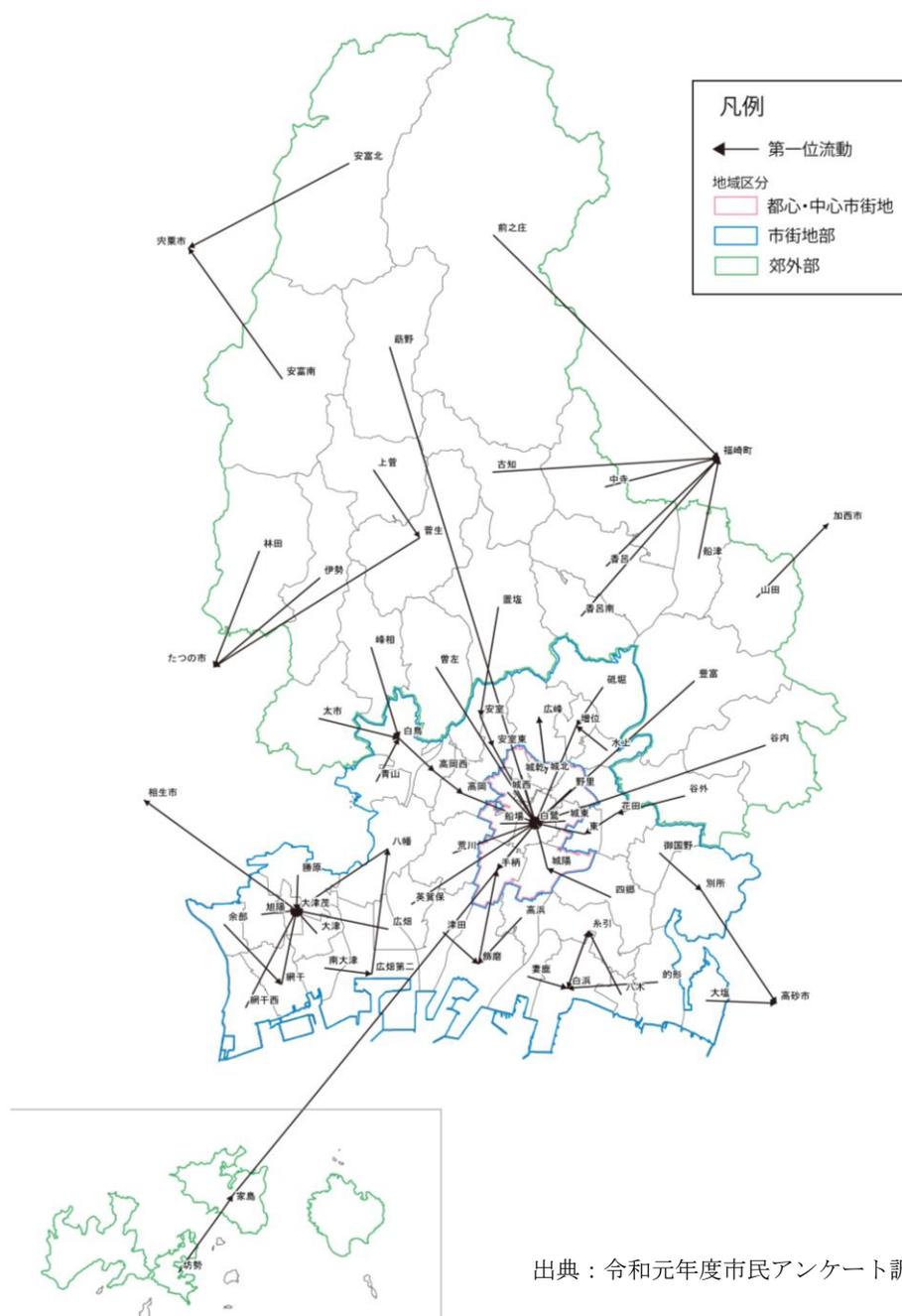
※1 一つのトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段を代表交通手段という。主な交通手段の集計上の優先順位は、「鉄道」、「バス」、「自動車」、「自動二輪・原付」、「自転車」、「徒歩」、「その他」の順としている。

② 市町間の移動の状況

市民アンケート調査結果では、小学校区別に見た最もよく行く移動先として、姫路駅周辺への移動が最も多く、次いで、大津の商業施設周辺への移動が多くなっています。

他市町への移動を見ると、安富町から宍粟市、前之庄、古知、中寺、香呂、香呂南、船津から福崎町、山田から加西市、林田、伊勢、菅生からたつの市といった隣接市町への移動が見られます。

図 2.7.46 小学校区別に見た最もよく行く移動先（第一位流動）

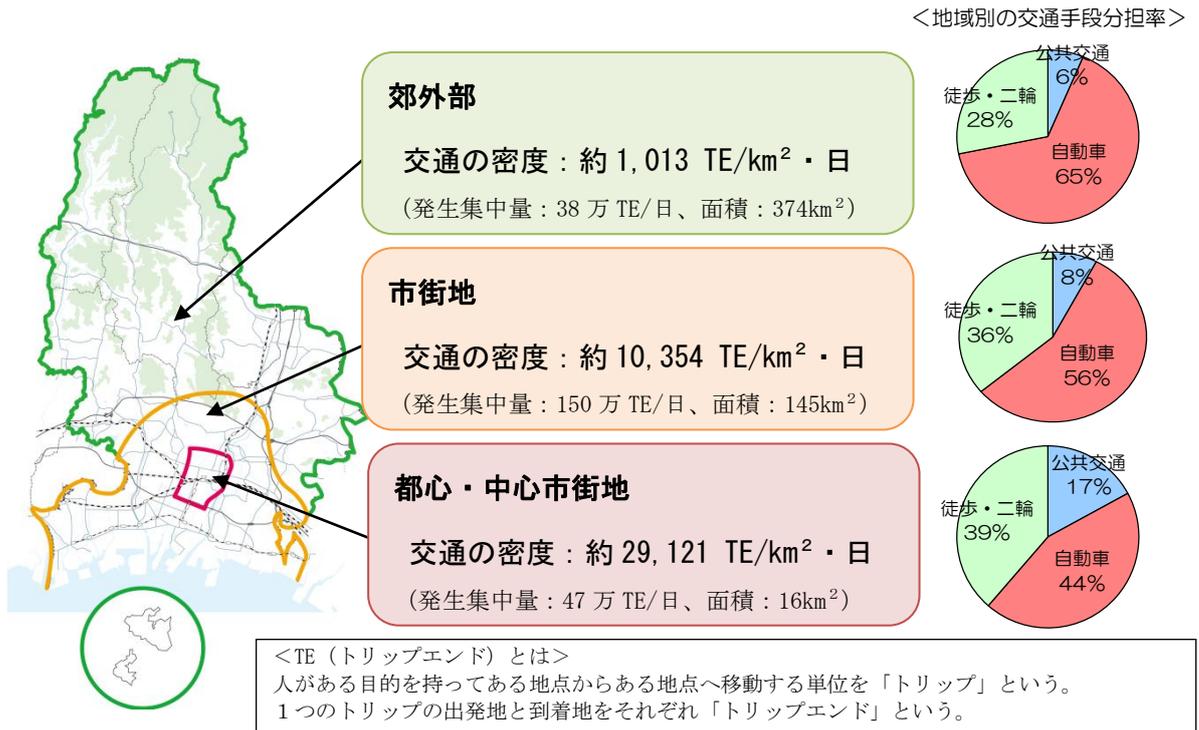


③ 地域別の交通手段の状況

都心・中心市街地は、公共交通分担率が約 2 割と他地域よりも高く、高密度に交通が発生集中しています。

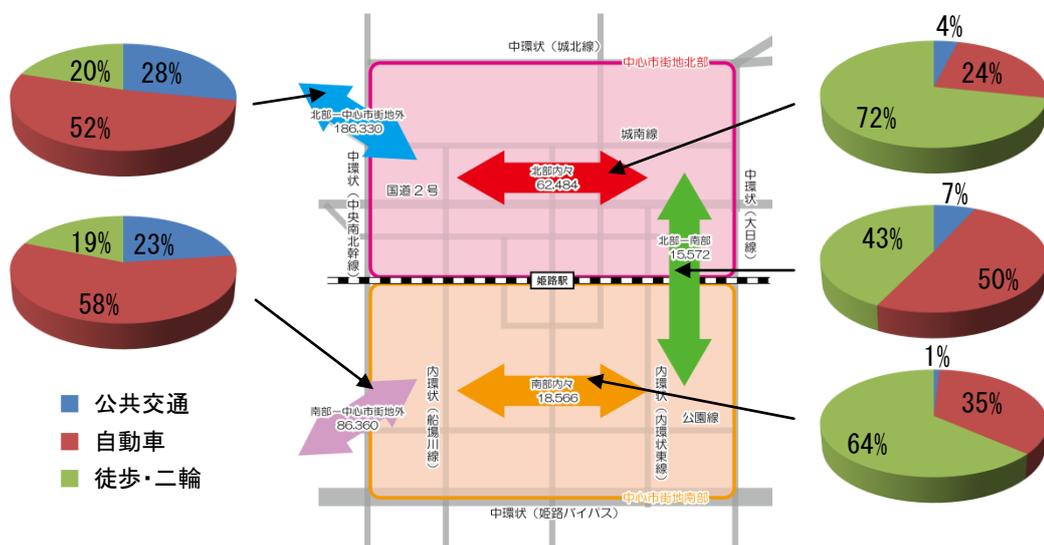
都心・中心市街地への流出入は自動車が大半を占めており、都心・中心市街地内では徒歩・二輪が多くなっています。

図 2.7.47 地域別の発生集中量



出典：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)

図 2.7.48 都心・中心市街地の発生集中量

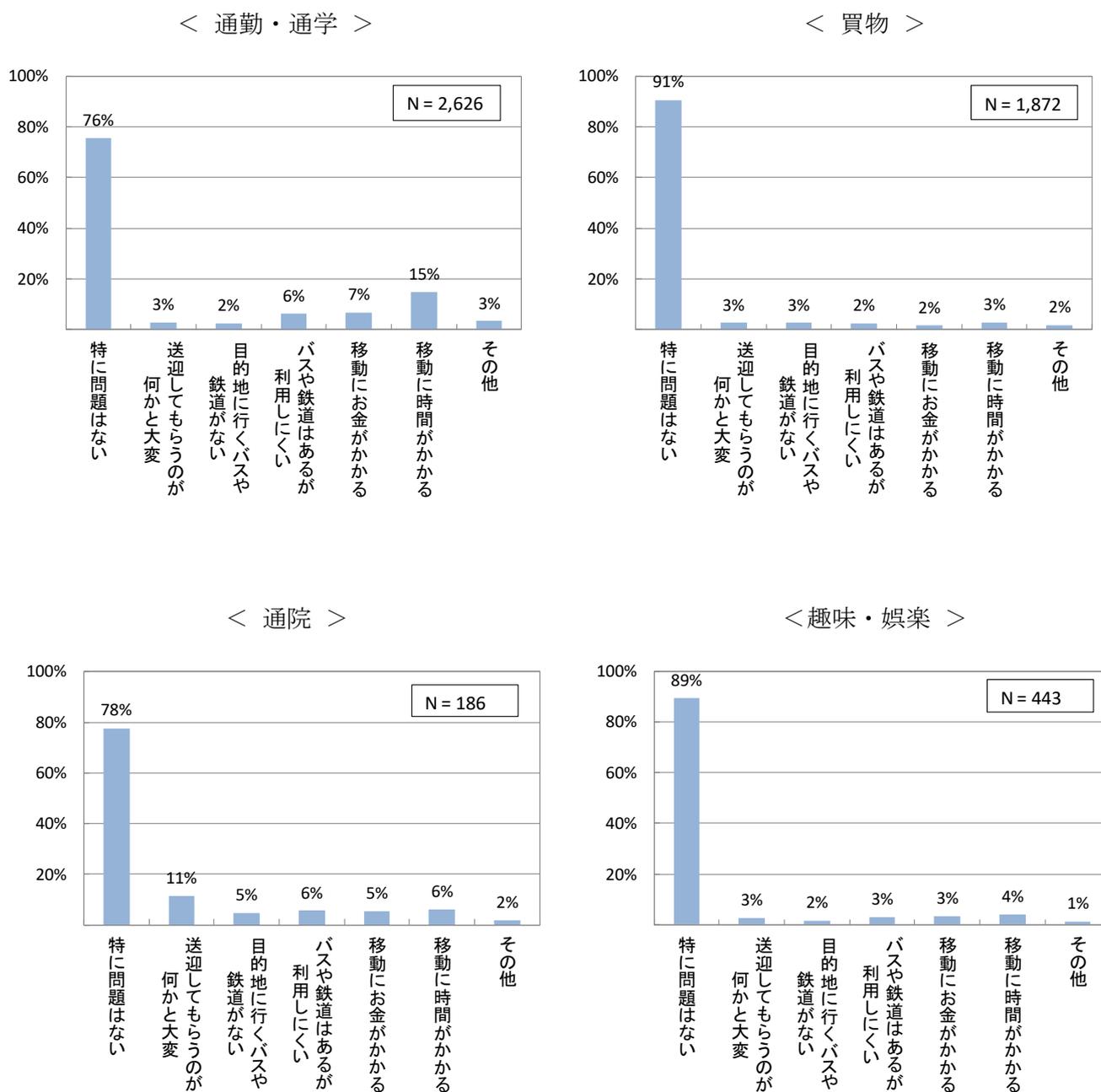


出典：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査結果 (京阪神都市圏交通計画協議会 2010 年)

④ 移動する時に感じている問題 [複数回答]

移動目的別の移動する時に感じている問題を見ると、通勤・通学、趣味・娯楽では「移動に時間がかかる」、通院では「送迎してもらおうのが何かと大変」が最も多くなっています。買物では、突出した問題はありませんでした。

図 2.7.49 移動目的別の問題点

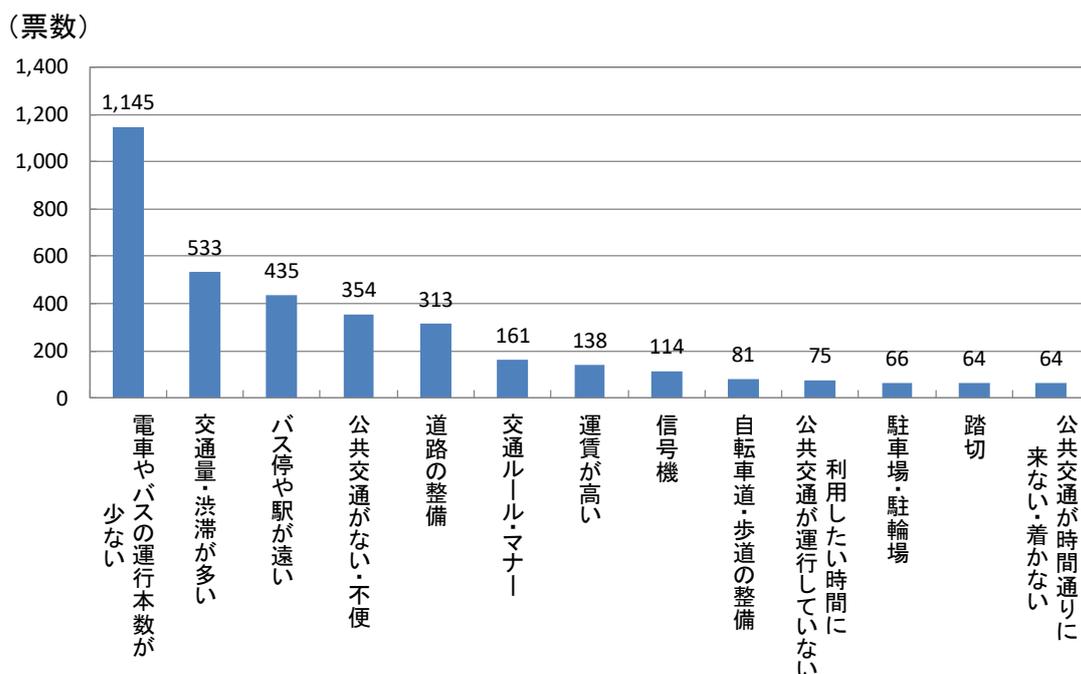


出典：令和元年度市民アンケート調査結果

⑤ 困っている地域の交通の問題

困っている地域の交通の問題は、「電車やバスの運行本数」「交通量・渋滞」「バス停や駅が遠い」「公共交通がない・不便」「道路の整備」の順に多く、公共交通のサービスや道路・自動車交通の問題が多くなっています。

図 2.7.50 交通の問題点



※回答票数 50 票以上のみ表示

問題点	票数
電車やバスの運行本数が少ない	1,145
交通量・渋滞が多い	533
バス停や駅が遠い	435
公共交通がない・不便	354
道路の整備	313
交通ルール・マナー	161
運賃が高い	138
信号機	114
自転車道・歩道の整備	81
利用したい時間に公共交通が運行していない	75
駐車場・駐輪場	66
踏切	64
公共交通が時間通りに来ない・着かない	64
公共交通では時間がかかる	47
施設が近くにない	43
乗り継ぎ	30
街灯の設置	28
施設のバリアフリー	28
公共交通の車両追加	25
事故が多い	22
騒音	20

問題点	票数
公共交通の利用方法が分らない・分かりにくい	18
道路沿線の整備	17
地形が悪い	16
バスや電車の人が多い	15
ミラー設置	14
通学路	14
見通しが悪い	14
タクシー	12
工事が多い	11
抜け道利用	9
船舶	9
高齢者の運転	8
車両の乗降がしにくい	8
線路の高架化	6
橋の新設・拡幅	5
道路標識の整備	5
運行ルートの追加・変更	5
待ち合い環境の改善	5
通行量が多い	4
姫ちやり	4
新快速・特急の停車	4

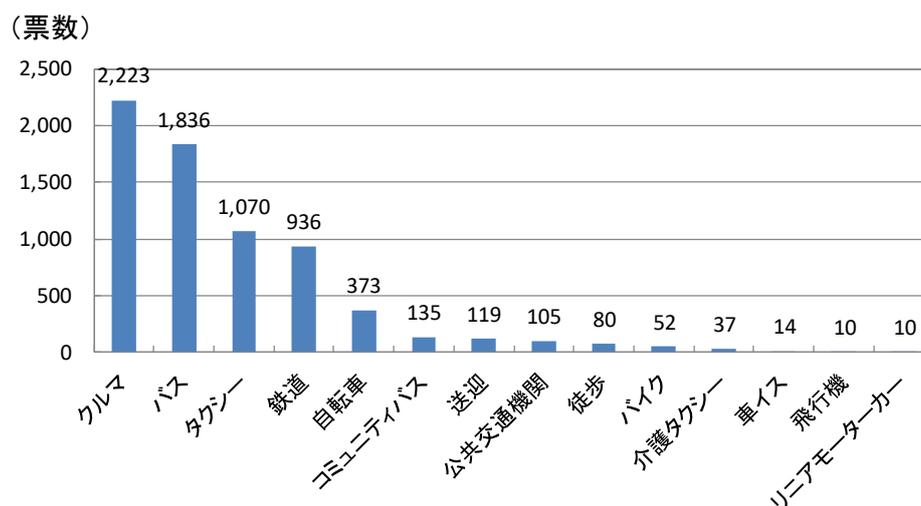
※複数回答

出典：令和元年度市民アンケート調査結果

⑥ 10年後に必要となる交通手段

10年後に必要となる交通手段は、「クルマ」が最も多く、将来的にもクルマ利用を想定している人がいる一方で「バス」「タクシー」「鉄道」などの公共交通の必要性も感じている人も多くなっています。

図 2.7.51 10年後に必要となる交通手段



※回答票数 10 票以上のみ表示

交通手段	票数
クルマ	2,223
バス	1,836
タクシー	1,070
鉄道	936
自転車	373
コミュニティバス	135
送迎	119
公共交通機関	105
徒歩	80
バイク	52
介護タクシー	37
車イス	14
飛行機	10
リニアモーターカー	10
船舶	9
新幹線	8
地下鉄	7
介護バス	6
ドローン	5
セグウェイ	5
シニアカー	5
他に引越す	4
三輪車	4
送迎バス	4
カーシェア	4
ヘリコプター	2
モノレール	2

※複数回答

出典：令和元年度市民アンケート調査結果

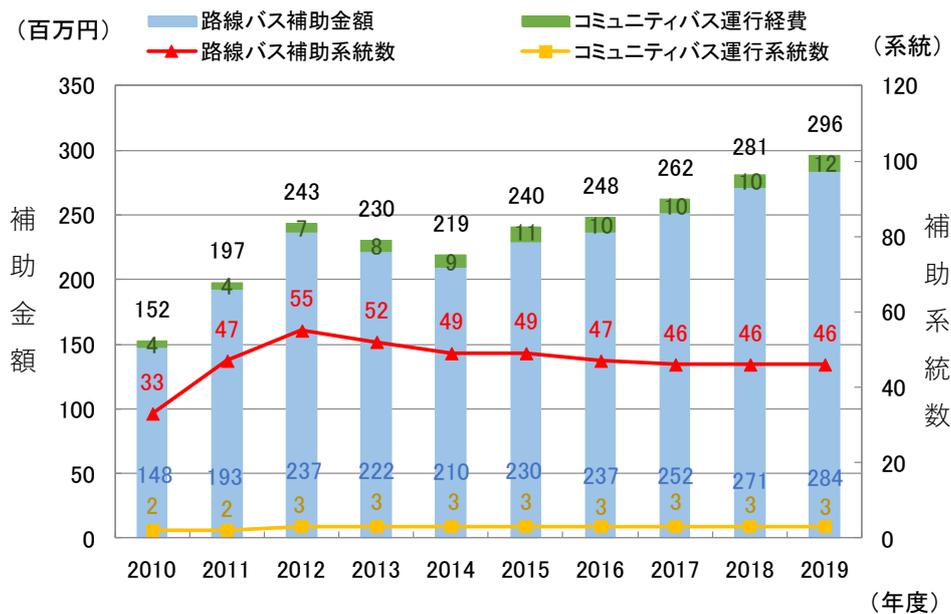
2.8 公共交通への行政支援

本市における路線バスに係る補助系統数は、2013年度（平成25年度）以降ほぼ横ばいで推移しています。その一方で、系統を維持するために必要な補助金額は増加傾向で推移しており、2019年度（令和元年度）で2億8千4百万円となっています。

本市が事業主体となって運行しているコミュニティバスは、2012年度（平成24年度）に運行系統を1系統追加し運行経費も増加していますが、その後横ばいで推移しており、2019年度（令和元年度）で運行経費が約1千2百万円となっています。

また、家島地域の生活や経済活動に欠かすことのできない離島航路については、長期的に安定した運航を維持するため、航路事業の効率化や利用者の利便性向上に向けた取り組みを行っています。

図 2.8.1 路線バス補助系統数及び補助金、コミュニティバス運行系統数及び運行経費の推移



出典：姫路市

2.9 現況のとりまとめ

本市における交通をとりまく現況を整理すると、以下に示すとおりです。

減少傾向にある人口

旧姫路市の人口は増加傾向にありますが、旧家島町、旧夢前町、旧香寺町、旧安富町では減少傾向にあります。また、本市の人口は、2020年（令和2年）以降人口が減少すると予測されています。

郊外部で高い高齢化率

今後も高齢化が進むと予測されており、地域別では、市街地で高齢化率が比較的lowく、郊外部や島しょ部では、高齢化率が高く5割を超える地域も散見されます。

市街地に集中する人口（公共交通空白・不便地域の散在）

本市の人口は、都心・中心市街地や市街地に集中し、北部の郊外部や島しょ部では少なくなっています。また、郊外部を中心に、公共交通空白地域や公共交通不便地域が散在しています。

インバウンドの増加と通過型の観光動態

外国人観光客数は、姫路城のグランドオープン以降も増加していますが、本市を訪れる観光客の8割は日帰りの通過型観光です。

市内に散在する観光施設・観光拠点

本市には、世界文化遺産・国宝姫路城に代表される歴史・文化施設をはじめ、自然景観など多様な観光施設、観光拠点が見られるものの、各拠点間の連携が十分とは言えません。

運輸部門におけるCO₂排出量の削減

本市のCO₂排出量は、年間1,116万6千トン-CO₂で、そのうち、運輸部門が101万6千トン-CO₂を占めており、交通部門によるCO₂削減の取り組みが求められます。

姫路駅を中心に広がる公共交通網

鉄道、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、市内全域で神姫バス（一部ウエスト神姫）が運行しています。

整備が進む姫路駅周辺

2013年～2015年にJR姫路駅の北駅前広場の整備、大手前通りのトランジットモール化によって歩行者が増加しています。また、2019年には南駅前広場の整備が行われ、これらの駅周辺整備に伴いシェアサイクル利用者が増加しています。

職業ドライバー不足

県下のドライバー（自動車運転の職業）の有効求人倍率は2.51倍と職業全体（1.20倍）より高い状態で推移しており、ドライバー不足が深刻化しています。

免許保有者の高齢化に伴う高齢者事故の増加

県下及び市内の人身事故件数は減少傾向ですが、高齢化率に比例して、65歳以上の事故割合も増加傾向となっています。

郊外部で特に高い自動車利用割合

本市の自動車分担率は約5割となっており、旧香寺町、旧夢前町、旧安富町など郊外部では旧姫路市と比べて自動車の分担率が高くなっています。

若者のクルマ離れ及び高齢者ドライバーの増加

2000年から2010年で、50歳以上で年齢が高くなるにつれて自動車分担率が増加する一方、30歳未満の若年層は自動車分担率が減少しており、若者のクルマ離れや高齢者ドライバーの増加が進んでいます。

自動車先進技術の進展

全国的に自動走行実証プロジェクトが進められており、県下では神戸市や三田市、播磨科学公園都市で実証プロジェクトが実施されるなど、自動車先進技術が進展してきています。

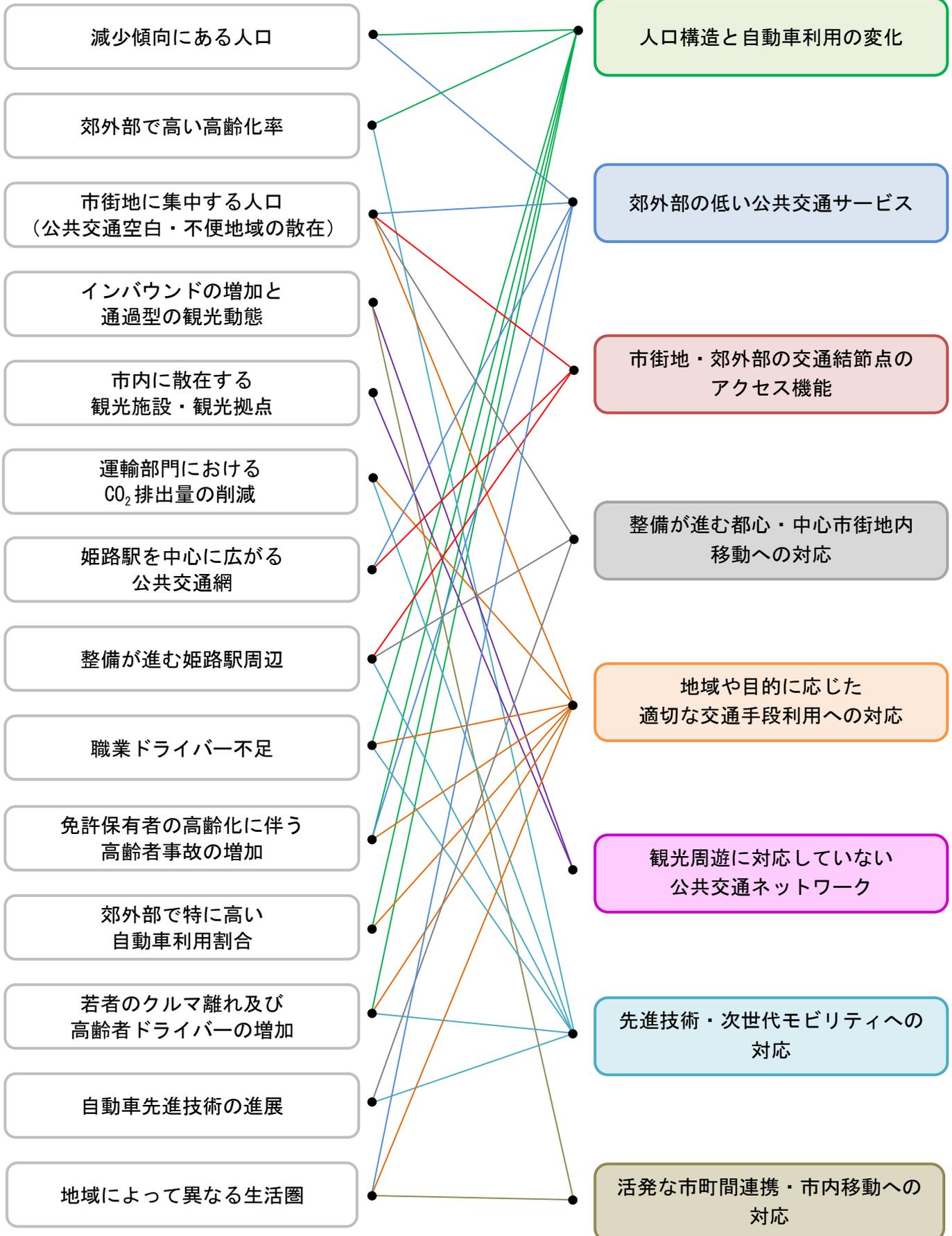
地域によって異なる生活圏

本市から他市町への移動状況は、南部の市街地では臨海部の市町との東西方向移動、また、北部の郊外部では隣接する市町への移動が多く、地域によって異なる生活圏が見られます。

2.10 交通をとりまく現況と課題の整理

【交通をとりまく現況】

【交通をとりまく課題】



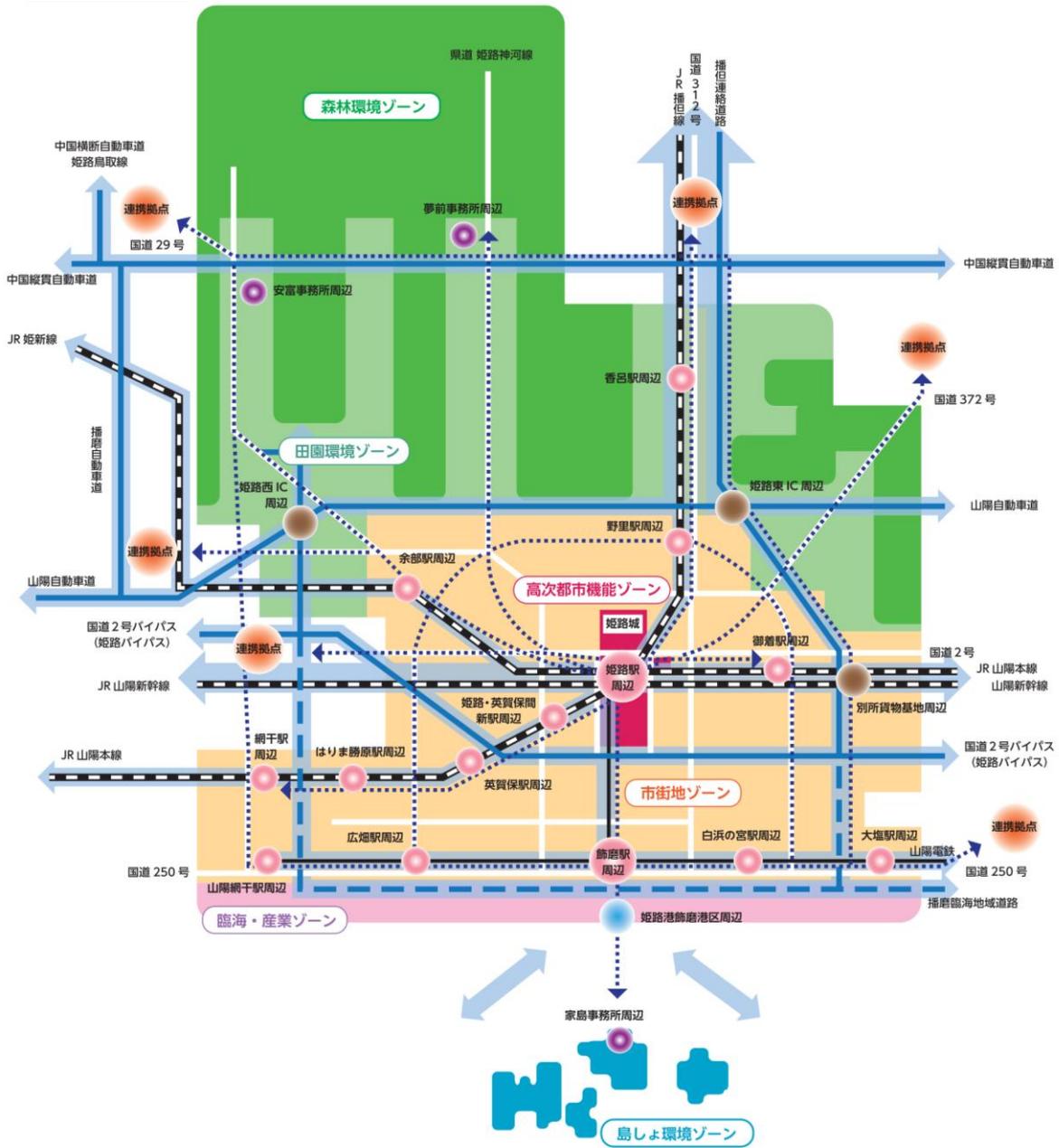
第3章 上位計画・関連計画等

3.1 上位計画

(1) 姫路市総合計画

目指す都市像	ともに生き ともに輝く にぎわい交流拠点都市 姫路
都市構造 (都市構造図は 次頁)	<p>今後もさらなる人口減少、少子高齢化の進行が見込まれる中、地域の活力の維持・向上を図るためには、市域を越えた生活の結びつきに着目した広域的な視点と、市内各地域の特性に応じた都市機能のさらなる集約化と各地域間を結ぶ交通体系の強化（コンパクト・プラス・ネットワーク）の観点が必要です。</p> <p>本総合計画では、これらの視点と観点を前総合計画の考え方に加えた、新たな「多核連携型都市構造」の構築を進めます。</p> <p>また、その構成要素として、「土地利用ゾーン」、「拠点」、「交流連携軸」を設定する。</p>
計画期間	令和3年度（2021年度）を初年度とし、令和12年度（2030年度）を目標年度とする10年間
地域公共交通に 関連する内容	<p>都市基盤分野の目標：交流と魅力を支える都市基盤の構築</p> <p>政策2：「交流連携を支える交通環境の充実」</p> <p>（目指す姿）</p> <p>安全で快適に移動できる交通網が、市民や来訪者の往来や経済活動を支えている。</p>

< 都市構造図 >

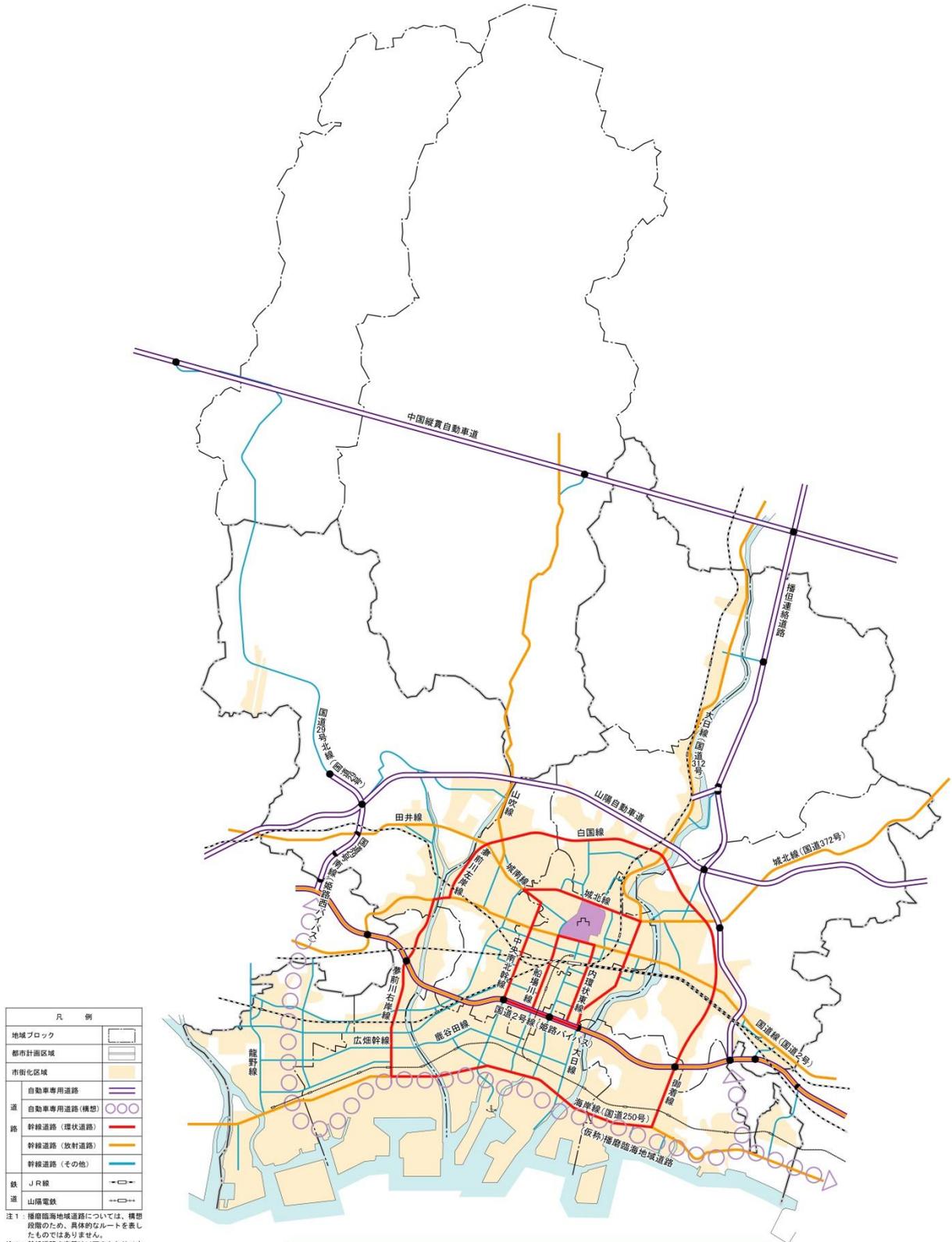


<p>土地利用ゾーン</p> <ul style="list-style-type: none"> 森林環境ゾーン 田園環境ゾーン 市街地ゾーン 臨海・産業ゾーン 島しょ環境ゾーン 高次都市機能ゾーン 	<p>拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域交流拠点 地域内拠点 親港拠点 流通拠点 連携拠点 	<p>交流連携軸</p> <ul style="list-style-type: none"> 広域連携軸 地域連携軸
---	---	---

(2) 姫路市都市計画マスタープラン（平成 27 年 3 月改訂）

<p>目指す都市像</p>	<p>生きがいと魅力ある 住みよい都市 姫路</p>
<p>基本目標</p>	<p>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</p>
<p>計画期間</p>	<p>平成 22 年（2010 年）を基準年次とし、令和 12 年（2030 年）を目標年次とする 20 年間</p>
<p>都市づくりの課題</p>	<p>① 姫路らしいコンパクトな市街地の形成 ② 人口減少・超高齢社会への適応 ③ 創造的ものづくりのまち姫路の復権 ④ 地域資源を生かしたまちづくり ⑤ 環境にやさしいまちづくり ⑥ 減災の視点を取り入れた安全・安心の確保</p>
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">交通分野の基本方針</p>	<p>基本的な考え方</p> <p>文化交流活動、経済活動の活発化や生活圏の拡大に伴う「人の動き」や「物の流れ」に対応し、より円滑で快適な交通を確保するため、国際物流や国際観光にも対応できる広域的な交通網の構築を図るとともに、地域生活圏間や都心部との連携と地域生活圏における市民生活の質の向上を促進するため、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る。</p>
	<p>公共交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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
	<p>道路</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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
	<p>自転車利用環境</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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

< 幹線道路ネットワーク >



凡 例	
地域ブロック	[白枠]
都市計画区域	[黄枠]
市街化区域	[オレンジ枠]
自動車専用道路	[紫線]
自動車専用道路(構想)	[紫線+○]
幹線道路(環状道路)	[赤線]
幹線道路(放射道路)	[オレンジ線]
幹線道路(その他)	[青線]
JR線	[黒線+□]
山陽電鉄	[黒線+◇]

注1: 播磨臨海地域道路については、構想路線のため、具体的なルートを示したものではありません。

注2: 幹線道路の定義は以下のとおりです。
 緊急輸送路・緊急交通路
 物流ネットワークを構成する路線
 交通量が多い道路
 公共交通施設アクセス道路
 インターチェンジアクセス道路

注3: 上記の定義に該当しない道路(補助幹線道路)は地域別構想の将来像に記載しています。



(3) SDGs

SDGs (Sustainable Development Goals) は、2015年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。SDGsでは、17の目標と169のターゲットが定められています。

特に、17の目標の中には、ゴール11として「住み続けられるまちづくりを」という目標が掲げられています。

< SDGsの17の目標 >



出展：外務省ホームページ



目標 11

都市と人間の居住地を包摂的、安全、強靱かつ持続可能にする

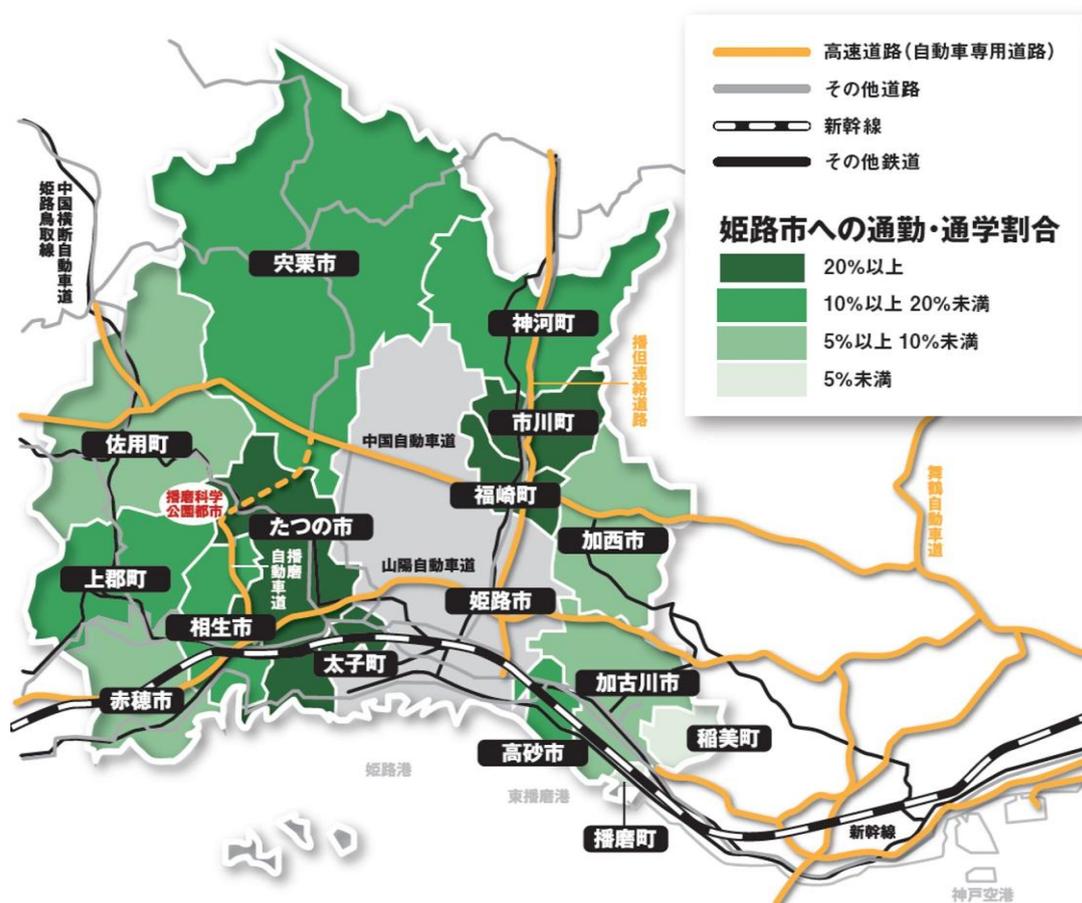
ターゲット 11.2

2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。

(2) 播磨圏域連携中枢都市圏ビジョン（令和2年（2020年）3月改訂）

目指す将来像	経済の活性化・圏域の魅力向上・住民が安心して暮らすことができる圏域づくり
圏域構成市町	姫路市、相生市、加古川市、赤穂市、高砂市、加西市、宍粟市、たつの市、稲美町、播磨町、市川町、福崎町、神河町、太子町、上郡町、佐用町
取組期間	令和2年度（2020年度）からおおむね5年間
推進する具体的取組 （地域公共交通に 関連する内容）	<p>(2) 高次の都市機能の集積・強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市交通システムの整備推進 <p>(3) 圏域全体の生活関連機能サービスの向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域連携バス路線網等の維持・形成 ・J R 山陽本線環境整備 ・J R 姫新線利用促進 ・J R 播但線利用促進 ・播磨臨海地域道路網の整備促進

< 圏域構成市町 >



(3) 姫路市観光戦略プラン（平成 29 年（2017 年）3 月策定）

基本テーマ	観光を通して、愛し愛されるまち 姫路
取組期間	2017 年（平成 29 年）4 月～2022 年（令和 4 年）3 月の 5 年間
施策 （地域公共交通に 関連する内容）	来訪者の利便性の向上 ③ 公共交通の利便性の向上 （ア）観光案内所等での情報提供 （イ）訪日外国人向け交通バス等の利用 PR ④ 市内における二次交通の充実 （ア）城周辺観光ループバスの活用 （イ）レンタサイクルの活用 （ウ）タクシー乗務員等、観光事業者を対象とした研修会の実施 （エ）外国人向け交通利用案内リーフレットの作成 ⑤ ユニバーサルデザインの視点に立ったまちづくりの推進 （ア）案内サインや観光施設、公共交通期間等における多言語化の推進 （イ）ピクトグラムの採用や表示内容の改善など、観光客に分かりやすいサインの整備 （ウ）観光施設やトイレ等の関連設備のバリアフリー化の促進と情報提供

第4章 目指す交通の将来像

4.1 基本理念・基本方針

交通をとりまく現況と課題、上位・関連計画から、姫路市総合交通計画の基本理念は、「**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**」とします。

交通をとりまく現況と課題

- **人口構造と自動車利用の変化**
人口減少、高齢化が進展してきており、公共交通の必要性が更に高まっています。また、ドライバーの高齢化による高齢者の事故割合増加が懸念されます。
- **郊外部の低い公共交通サービス**
市内全域で路線バスの運行本数が減少してきており、郊外部においては代替輸送もないことから、公共交通サービスも低くなっています。
- **市街地・郊外部の交通結節点のアクセス機能**
市街地・郊外部の交通結節点整備は着実に進んでいるものの、そこへのアクセス機能は、まだ十分とはいえません。
- **整備が進む都心・中心市街地内移動への対応**
都心部ではトランジットモールや姫ちやりの導入などにより徒歩・自転車、公共交通による都心内移動を進めています。周辺は依然として自動車利用が多くなっています。
- **地域や目的に応じた適切な交通手段利用への対応**
近距離利用や不要不急の目的でも自動車が利用されている傾向があり、距離や目的に応じて自動車と公共交通をバランスよく利用することが求められます。
- **観光周遊に対応していない公共交通ネットワーク**
観光施設が市域に点在しているが、観光地間の公共交通ネットワークが十分でなく、観光も日帰り観光が大半を占めています。
- **先進技術・次世代モビリティへの対応**
セーフティサポート等の運転支援技術、自動運転技術、Ma a Sなど自動車利用やモビリティに対する新たな技術や概念が広がりを見せています。
- **活発な市町間連携・市内移動への対応**
郊外部では、都心・中心市街地ではなく隣接市町を生活圈としている地域が見られます。

上位・関連計画

- **姫路市総合計画**
「ともに生き ともに輝く にぎわい交流拠点都市 姫路」
- **姫路市都市計画マスタープラン**
「生きがいと魅力ある 住みよい都市 姫路」
- **姫路市立地適正化計画**
「魅力と賑わいある住みよい多核連携型都市 姫路」
- **播磨圏域連携中枢都市圏ビジョン**
経済の活性化・圏域の魅力向上・住民が安心して暮らすことができる圏域づくり
- **姫路市観光戦略プラン**
観光を通して、愛し愛されるまち 姫路

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 >

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

本市は、都心・中心市街地、市街地、離島を含む郊外部と多様な地域によって構成されており、交通特性も地域毎に異なっています。

新しい生活様式を踏えながら、地域毎の特性や交通需要に合わせ、市内の地域間相互や近隣市町と連携した公共交通が求められています。

移動する人の目線に立ち、日常における地域の移動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を進めます。

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

本市には、世界文化遺産・国宝姫路城や書寫山圓教寺をはじめとした魅力ある歴史・文化施設等が数多く立地しています。

都心・中心市街地は、都心部でのにぎわい創出とともに、市街地、郊外部の生活を含め、市内外からの来訪者がアクセスしやすい交通環境が求められています。

既存交通の維持・充実を図りながら、先進技術や次世代モビリティサービスなども活用し、多様な交通を選択できる交流拠点都市として交通環境の充実を行います。

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

人口減少、少子高齢化社会が進行している中で、地域の暮らしや経済活動を支える地域公共交通を維持・確保していくためには、住民も含めた関係者全てが主体的に参加していくことが必要です。

地域の特性に合わせ、地域・交通事業者・行政の相互協力により持続可能な公共交通を整備し、地域全体で支えていく仕組みづくりを行います。

4.2 目指すべき公共交通ネットワークの検討

本市の交通を取り巻く課題に対応し、本計画で示す基本理念を実現するとともに、上位計画・関連計画がめざす多核連携型都市構造の実現、長期的な居住地や都市機能の誘導、連携中枢都市として播磨圏域各市町との広域連携強化、観光都市としての来訪者の利便性向上を図るため、目指すべき公共交通ネットワークを設定しました。

目指すべき公共交通ネットワークは、本市に散在する主要拠点や市外の連携拠点を相互に結ぶ公共交通を「骨格となる公共交通ネットワーク」と定義しました。

骨格となる公共交通ネットワークは、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し、市外との広域移動、市内移動の双方を支援することを目指します。

また、本市の生活圏の一部となっている隣接市町との移動を支援するため、他市町と連携しながら広域連携公共交通を確保していきます。

鉄道やバスでは対応が難しい小規模需要に対しては、地域住民の理解・協力を得ながら主要拠点で他の公共交通に接続するコミュニティバス等地域公共交通で面的にカバーしていきます。

また、姫路駅周辺の都心部においては、市民と国内外からの来訪者が来訪する本市の核となっていることから、公共交通相互の乗り継ぎ利便性向上をより一層推進するとともに、過度な自動車の流入を抑制し、都心・中心市街地内での回遊性を向上させるため既存公共交通だけでなく、高度なモビリティサービスの活用も視野に入れながら、多様な交通手段によ快適な交通環境づくりを目指します。

< 骨格となる公共交通ネットワーク >

【現況】



凡例

<主要拠点 (交通結節点)>	<都市構造>	<骨格交通軸>
● 地域交流拠点	■ 都心・中心市街地	⇄ 鉄道
● 地域内拠点	■ 市街地	⇄ バス
● 親港拠点	■ 郊外部	⇄ 航路
● 流通拠点		● コミュニティバス等の地域公共交通
● 連携拠点		● 広域連携公共交通

【将来】



凡例

<主要拠点 (交通結節点)>	<都市構造>	<骨格交通軸>
● 地域交流拠点	■ 都心・中心市街地	⇄ 鉄道
● 地域内拠点	■ 市街地	⇄ バス
● 親港拠点	■ 郊外部	⇄ 航路
● 流通拠点		● コミュニティバス等の地域公共交通
● 連携拠点		● 広域連携公共交通

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減少しており、新しい生活様式など人の移動も変化してきています。

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、定期航路への支援の拡充や広域連携コミュニティバス等導入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）⇒970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

4.4 施策体系

(1) 基本施策と施策体系

基本理念や基本方針の達成、骨格となる公共交通ネットワークの構築を目指すために、今後、実施すべき基本施策をとりまとめ、展開すべき基本施策を整理しました。

基本施策ごとに実施する施策は次ページに示すとおりです。

< 基本方針 >

< 基本施策 >

基本施策 1

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



- ・骨格公共交通ネットワークの維持・確保
- ・小規模需要を支える公共交通の整備
- ・地域・拠点間の連携強化

基本施策 2

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



- ・公共交通の高度化推進
- ・交通結節点整備と機能強化
- ・利用者ニーズに対応する交通空間整備

基本施策 3

持続可能な公共交通を地域や
他分野で支える仕組みの形成



- ・公共交通の利用促進と活性化
- ・他分野との連携強化と機能補完
- ・地域交通育成への積極的参画

< 施策体系 >

【基本方針】

【基本施策】

【施策】

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

骨格公共交通
ネットワークの維持・確保

鉄道の機能強化
バス路線網の維持・再編 ※1 ※2 ※3

小規模需要を支える
公共交通の整備

離島航路の維持 ※1
地域公共交通の導入 ※2 ※3

地域・拠点間の連携強化

タクシーの活用 ※2 ※3
広域連携公共交通の導入 ※2 ※3

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

公共交通の
高度化推進

道路整備
MaaS等の新たな技術の活用

交通結節点整備と
機能強化

次世代モビリティの活用
交通結節点の整備・機能強化

利用者ニーズに対応する
交通空間整備

歩行者・自転車利用環境整備

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

公共交通の利用促進と
活性化

公共交通に対する料金施策 ※3
沿線地域の活性化

他分野との連携強化と
機能補完

安全・安心な利用環境の確保
総合情報案内

地域交通育成への
積極的参画

ラストワンマイル交通の導入
地域輸送資源の活用

住民の意識改変
公共交通情報共有の推進

※1 地域公共交通確保維持改善事業
※2 地域旅客運送サービス継続事業
※3 地域公共交通利便増進事業

(2) 基本方針に対応した数値目標

① 基本施策 1 の数値目標

クルマを利用しにくいクルマ移動制約者にとっては、中長距離移動を公共交通が担うこととなりますが、本市には郊外部を中心に公共交通空白地・不便地が残されています。

クルマを利用しにくい人でも公共交通サービスを利用して快適に移動できるように、公共交通空白地域・不便地域面積の減少を目指します。

公共交通空白地域・不便地域面積の減少率
100%（2020 年度現況）⇒95%（2030 年度目標）

※面積は人口メッシュにより算出

② 基本施策 2・3 の数値目標

クルマも含めた多様な交通手段の中で公共交通手段を選択してもらうためには、より円滑で快適に移動できる利用環境が求められます。

交通手段の利便性や快適性は、利用者自身によって評価されます。

このため、公共交通のサービス水準の向上や接遇改善など、公共交通全体のサービス向上によって公共交通利用者の満足度向上を目指します。

公共交通利用満足度
●%（2020 年度現況）⇒●%（2030 年度目標）

※姫路市まちづくりのためのアンケート調査の「利用しやすい公共交通が確保されていると思いますか。」に対する市民意識

調査結果は後日反映

目標は 10 年間で 5%上昇とする

4.5 施策の方向性・事業

骨格公共交通ネットワークの維持・確保

鉄道の機能強化

1. 事業目的

本市の鉄道網は姫路駅を中心に放射状に運行しており、市内移動・市外移動の基幹公共交通ネットワークとして重要な役割を担っています。

本市の基幹公共交通軸として、現状のサービス水準を維持・確保していくとともに、比較的サービス水準の低い路線については、サービスの改善・向上を目指します。

2. 事業概要

① 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目指します。

② J R 播但線

自動車から鉄道への利用転換による利用者増を目指し、利用者の増加に伴うサービス向上を求めます。

③ J R 姫新線

これまでの沿線地域との連携を継続して、更なる地域の活性化と利用者増を目指し、利用者の増加に伴うサービス水準の維持・向上を求めます。

④ 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目指します。

⑤ 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、沿線の住民とともに地域の活性化を目指します。

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。

本市の東西基幹公共交通軸として、今後も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。

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目指します。

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や沿線地域による利用促進によって、現状のサービス水準の維持・向上を目指します。

③ J R 播但線

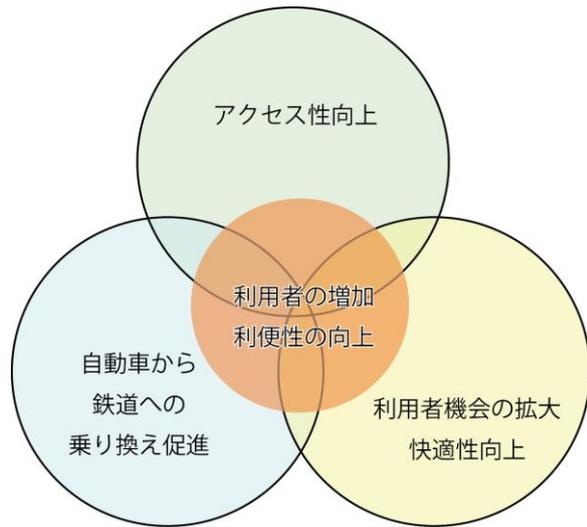
昼間の時間帯では1時間に1~3便と運行便数にばらつきがあり、最大約60分程度の待ち時間が発生する場合があります。ピーク時間帯においては約18分間隔で運行し、最大で6両編成の車両を運行するなど運用面での工夫もなされていますが、特に朝のピーク時間帯での上り方面は混雑する傾向にあります。

このため、交通結節点整備やパーク&ライド、サイクル&ライドのハード整備と、沿線企業に対するモビリティ・マネジメントの実施やイベント関係、意識啓発チラシの配布等の、ソフト施策を一体的に推進し、地域・交通事業者・行政が一体となって利用者の増加を目指すとともに、利用者数の増加に応じて適切な増便・増結による輸送力強化を求めます。

また、交通結節点としてだけでなく、地域の交流拠点として地域に密着した駅づくりを進めます。

一体的な施策による総合的な利便性向上

- 交通結節点整備 (砥堀駅、仁豊野駅)
- パーク&ライド (香呂駅、溝口駅)
サイクル&ライド (全駅)
- モビリティ・マネジメント
(沿線の企業を対象)
- 増便・増結による輸送力拡大



イベント実施例

< J R 姫新線・J R 播但線クイズラリー >

趣 旨	小学生を対象に、JR姫新線・JR播但線沿線のクイズラリーを実施しながら各駅や地域施設を訪ねるとして地域への理解をさらに深め、地域愛を醸成する。
(1) 主催等	(主催) 姫路駅前協議会、沿線自治体連合 日本海と瀬戸内海を結ぶ姫路線姫路電気鉄道株式会社 姫路市 (協賛) 西日本旅客鉄道株式会社
(2) 応募期間・地域	令和元年7月29日(土)～9月6日(金) ※当日開催あり JR 姫新線・播但線沿線にて実施 (※応募要領)
(3) 応募資格	小学生(小学生以下)
(4) 実施内容	姫新線、播但線を利用し、乗車にある対象駅(7駅)の中から選択した駅を巡ってクイズを解いていただき、乗車区間に乗車し必要事項を記入して、駅に持って帰る期間中に必要事項を記入していただき、駅よりポイント数は異なります。合計10ポイント以上で応募が認められます。(※応募要領) ※必ず、開催日から1週間以上、開催前から1駅以上乗り換えが必要となります。正解者の方に豪華なプレゼントを差し上げます(発表日あり、1人1回のみ)。
クイズラリー事務局	〒670-0801 姫路市宿引4丁目1番地 姫路市交通計画課(姫路クイズラリー事務局) TEL.079-221-2800 担当: 岡山・村上

参考情報 ~夏休みの自由課題として調べてみよう~

「ひめじ駅舎を使った調べ学習コンクール」 姫路市では現在「調べ学習プロジェクト」を開催中！
地域鉄道である姫新線、播但線について調べてみよう！ ※応募資格：姫路市立学校に在学および市内住みの小学生・中学生・高校生。
応募期間：令和元年9月1日～9月20日 ※詳しくはコンクールチラシ、または姫路市教育委員会ホームページをご覧ください。

出典：姫路市

< Bantan Line でのざとほり歩き >

骨格公共交通ネットワークの維持・確保

バス路線網の維持・再編

1. 事業目的

本市のバス交通は姫路駅を起終点として運行しており、特に市内においては、日常的な移動手段として重要な役割を担っています。しかし、単独の民間事業者が運行していることから、事業者間の路線の重複や競合は見られませんが、鉄道との重複区間や鉄道駅との接続が十分ではない路線が見られます。

また、民間事業者による独立採算を基本として運営していることから、今後、不採算路線の減便や路線の縮小等によるサービス低下が危惧されます。

路線バスのドライバー不足が進んでいることから、路線再編によるより効率的な運行が求められます。

また、バス交通は、特に運転免許やクルマを保有していない人にとっては、欠かすことのできない日常的な移動手段となっていることから、今後も利用者ニーズに合わせたサービスの拡充を目指します。

2. 事業概要

利用者にとって利用しやすい公共交通網を構築するため、鉄道との役割分担を進め、鉄道が運行していない地域については、地域間を結ぶ幹線バス、鉄道が運行している区間については、鉄道駅との接続による支線バスなど、限られた資源（車両、運転手、燃料など）を効率よく活用し、ルートや便数の見直し、地域特性に応じたバス路線網構築に向けて、交通事業者と協力しながら継続的な再編を行います。

また、日々蓄積している交通ＩＣカードデータを継続的に分析し活用することで、利用実態に即した運行改善に取り組みます。

なお、自動車運転手不足は、バス事業者だけではなく物流業者にとっても深刻な問題となっていることから、交通、物流のドライバー不足への対応についても検討していきます。

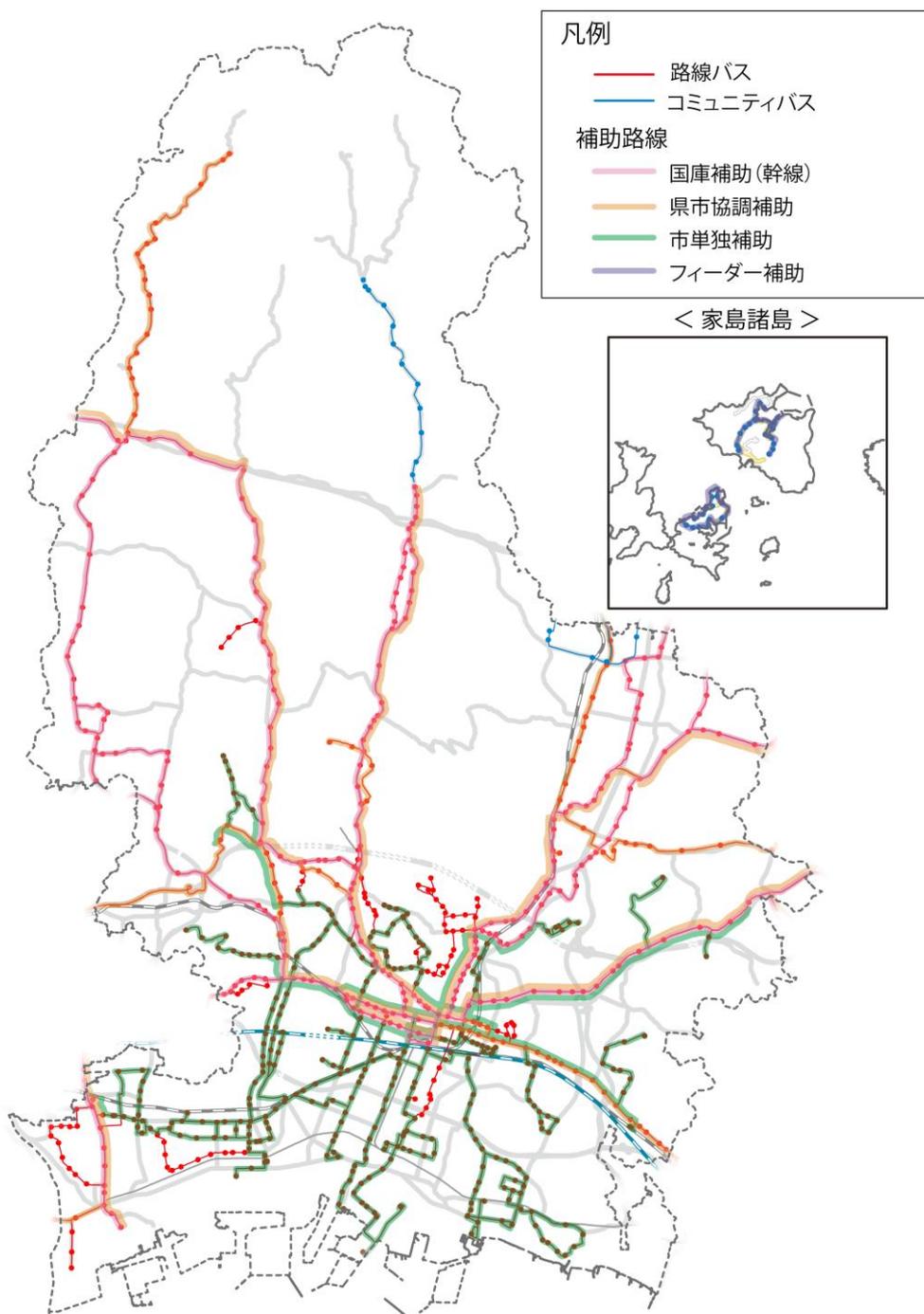
3. 事業の進め方

(1) バス路線網の維持

既存のバス路線については、日常的な移動を支える交通手段として民間事業者と連携を図りながら維持していかなければならないことから、利用者ニーズに沿ったサービスの拡充等に努めるとともに、地域住民への積極的な利用促進を進めていきます。

特に、地域間移動や交通結節点に接続する路線については、その必要性を確認した上で、適切な行政支援を行っていきます。

< 補助対象路線図 >



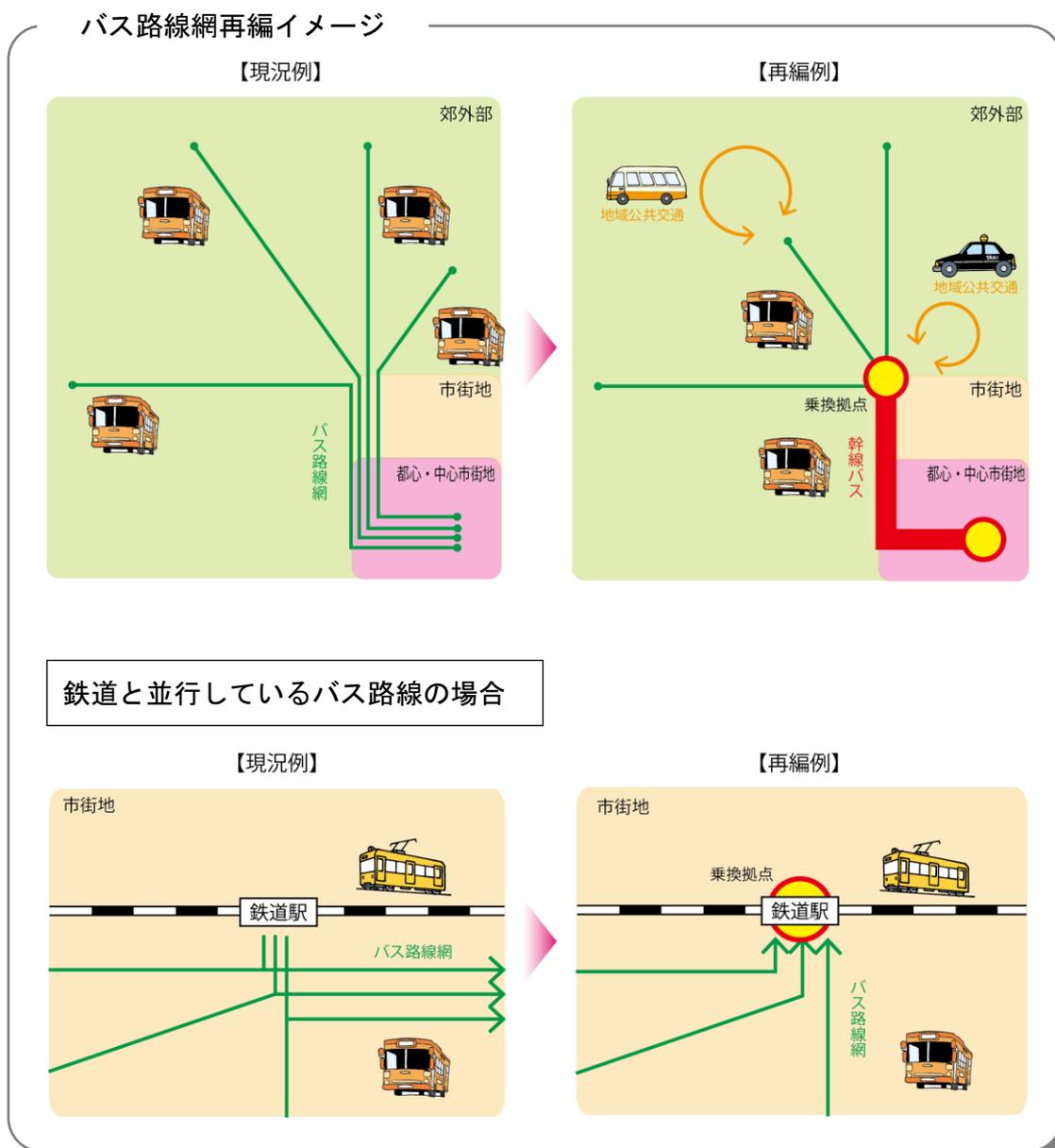
(2021年4月現在)

(2) バス路線網の再編

既存バス路線網の維持のみに固執することなく、地域住民に最適な移動サービスを提供するため、既存鉄道網や道路整備計画、人口分布状況、ICカードデータの分析結果等から、路線の改善、運行ダイヤの調整、柔軟な料金体系の設定などによる効率的なバス路線網の再編（利便増進事業）に努めます。

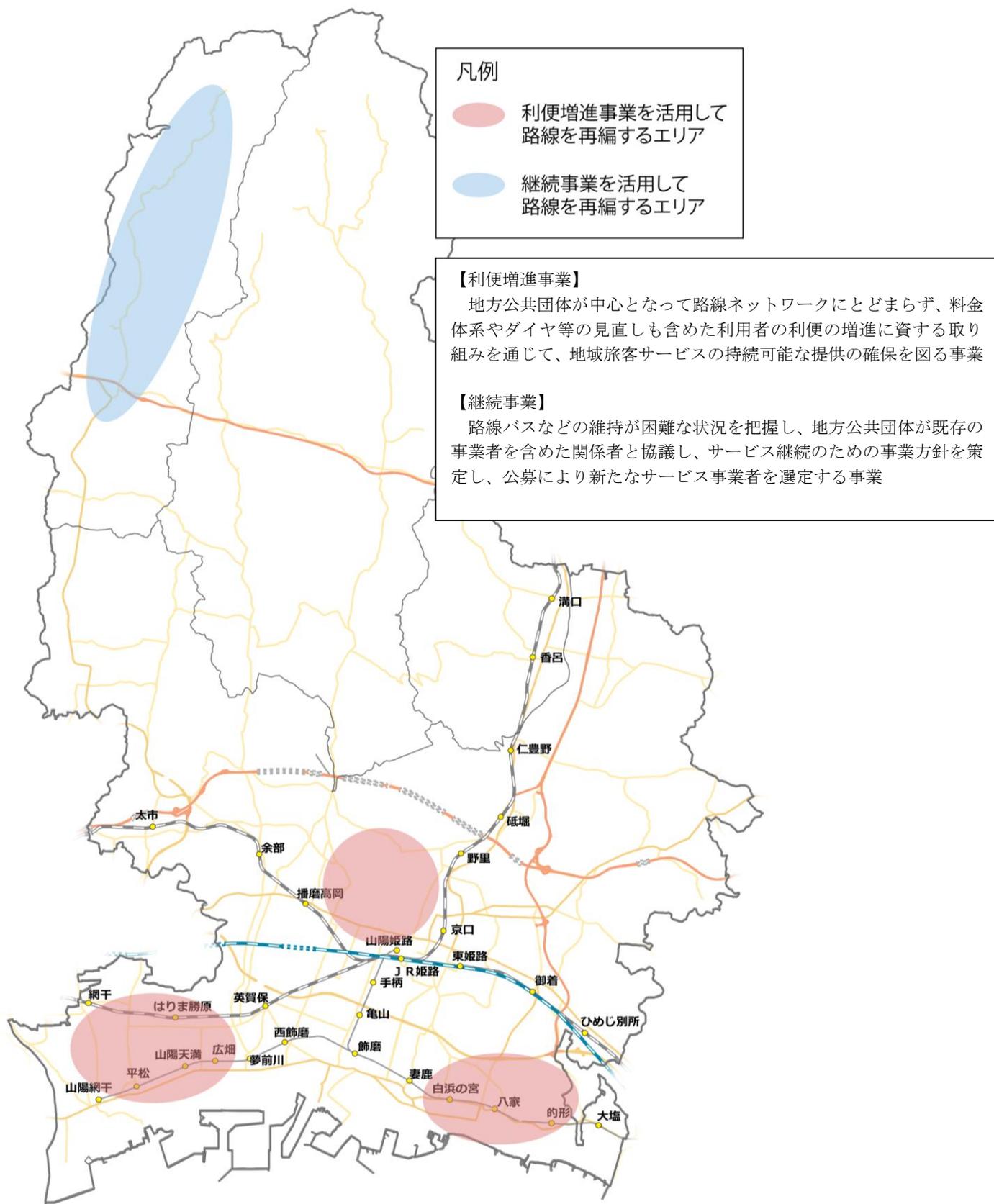
また、今後の事業継続が困難と見込まれる路線については、協議会等において事業の継続困難性や必要性を明確化し、関係者間で情報を共有し、共通認識できるよう努めます。

地域・事業者・行政が一体となって取り組むことで、安心・快適かつ持続可能なバス路線網の再編（継続事業）を目指していきます。



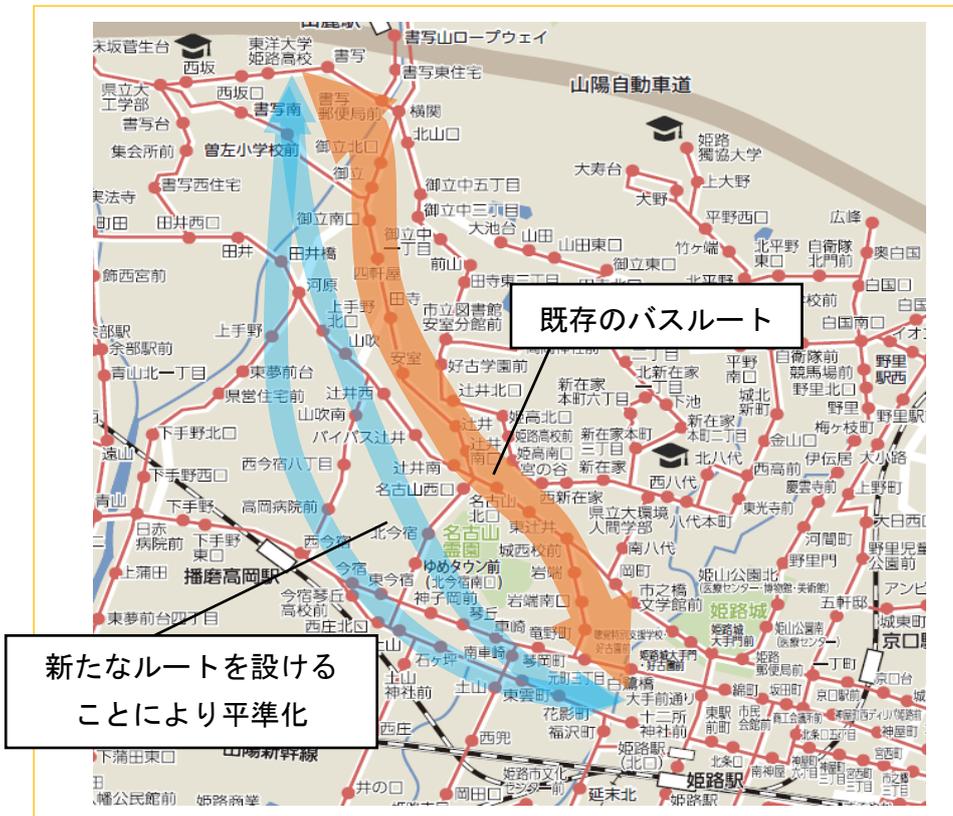
利便増進事業及び継続事業を活用し、まずは姫路駅北部市街地エリア、姫路南西部エリア、姫路南東部エリア、安富エリアのバス路線網の再編を目指します。

< バス路線再編検討区域 >



《姫路駅北部市街地エリア》

路線バス停留所までの距離が遠い住宅地が散在する一方で、郊外部と姫路駅を結ぶ便数が潤沢であることから、新たな運行ルートを設定することで路線を平準化し、利用者増加を目指した再編を行います。



《姫路南西部エリア》

J R山陽本線及び山陽電鉄網干線が並走していることから、鉄道と路線バスの役割を明確に区別し、最寄りの鉄道駅や商業施設等への移動手段として運行便数を充実させることで、地域住民の利便性向上を図ります。



《姫路南東部エリア》

山陽電鉄白浜の宮駅、八家駅、的形駅を拠点としたバス路線網の再編を図ることで地域住民の利便性向上を図ります。



《安富エリア》

既存バス路線を維持するために補助金を交付していますが、1日の運行回数が2往復で利用者数も少なく、路線維持が困難であることから、新たなサービスによる移動手段を確保することで地域住民の利便性向上を図ります。



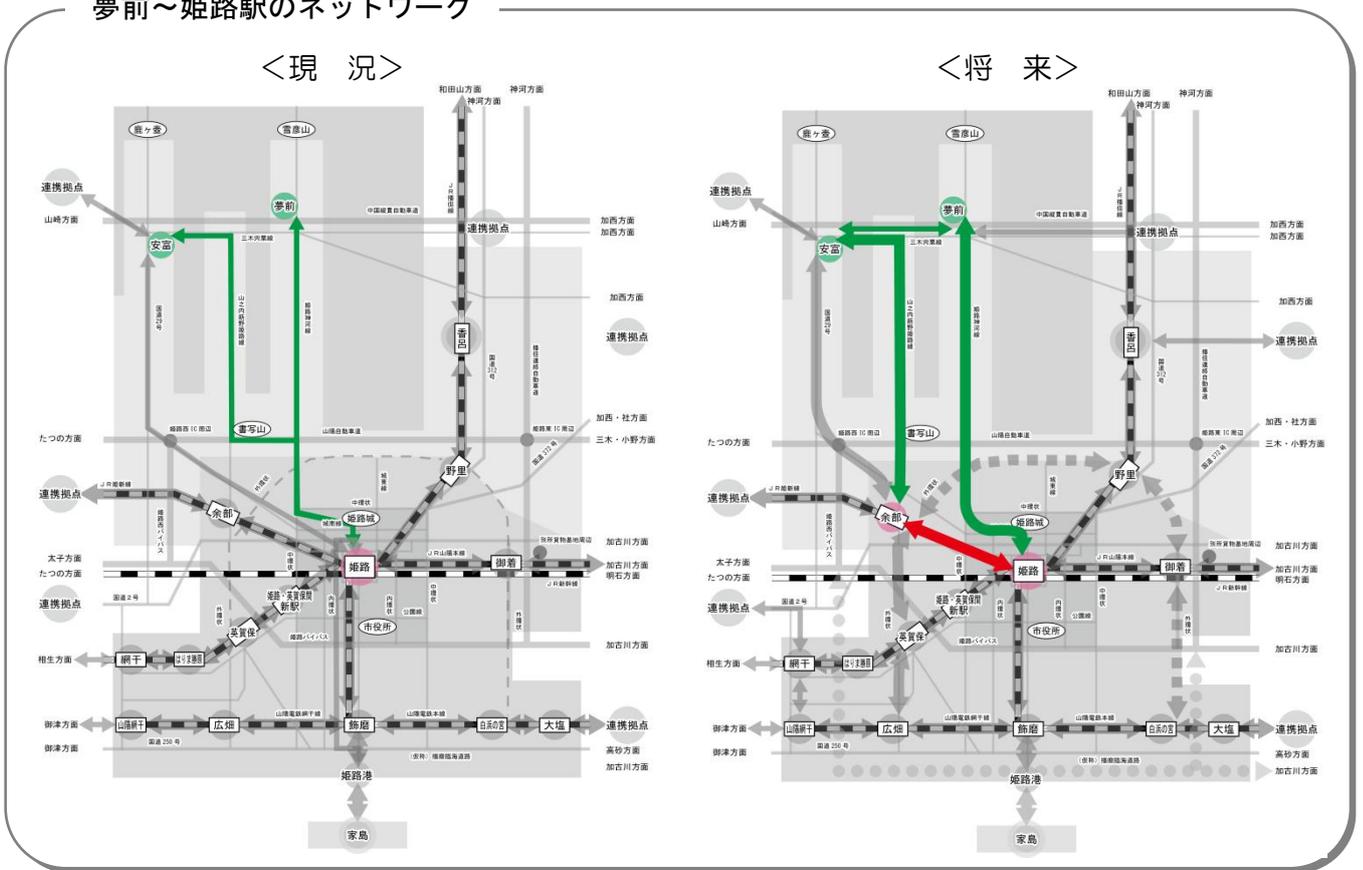
(3) 郊外部と都心部を連携するバス路線の機能強化

① 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、朝夕のピーク時間帯の道路混雑により、市街地への移動に時間がかかっています。

また、夢前～安富を結ぶ公共交通を導入することで、J R姫新線が活用でき、移動ルートの多様性の確保を行います。

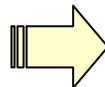
夢前～姫路駅のネットワーク



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



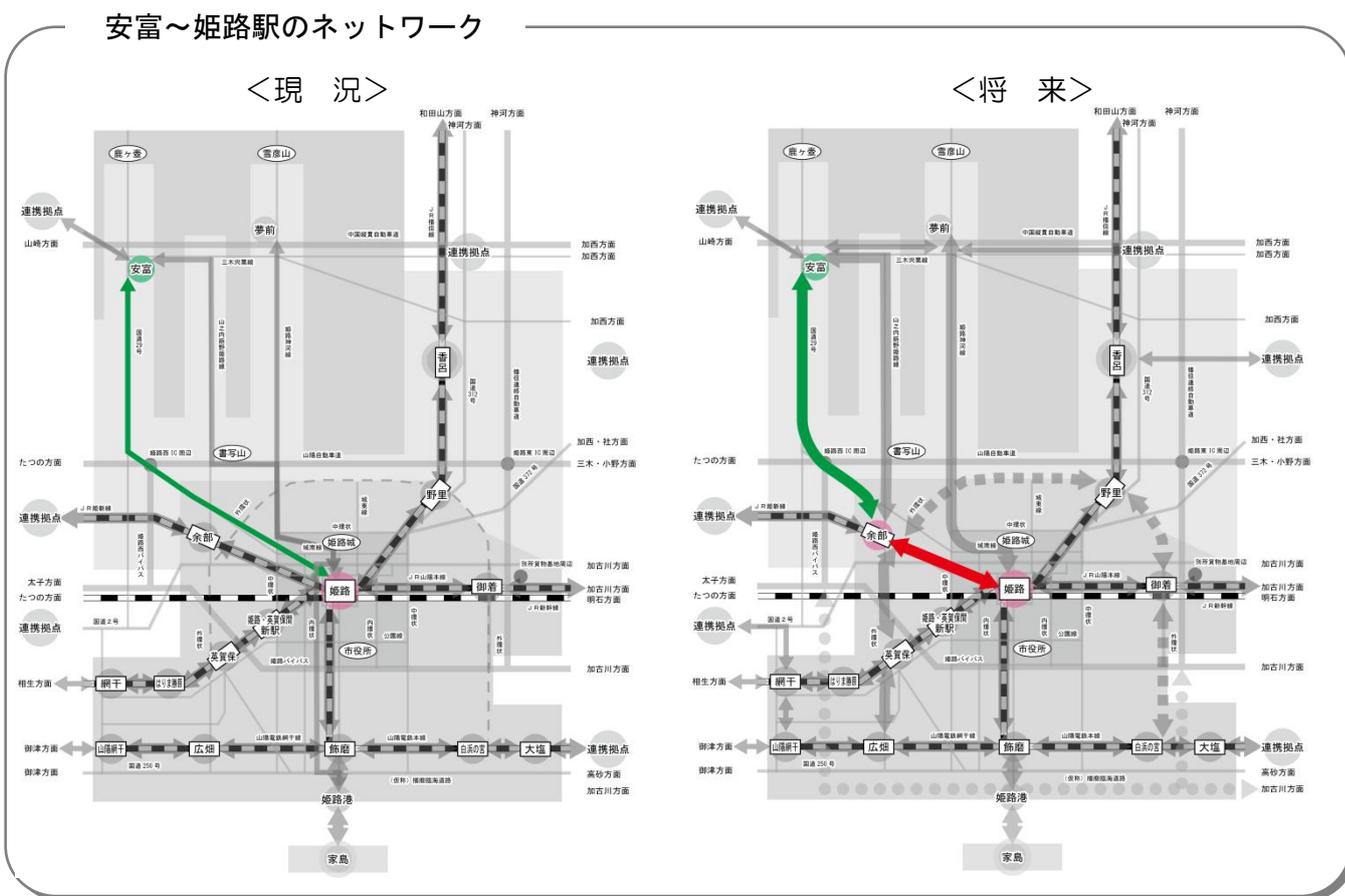
<将 来>

定時性・速達性の向上

② 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、市街地通過に大変時間を要しています。

J R 姫新線余部駅に路線バスを接続するとともに、J R 姫新線の利用者増に伴う輸送力強化を行い、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・速達性の向上を目指します。

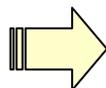


ネットワーク整備による効果

<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>

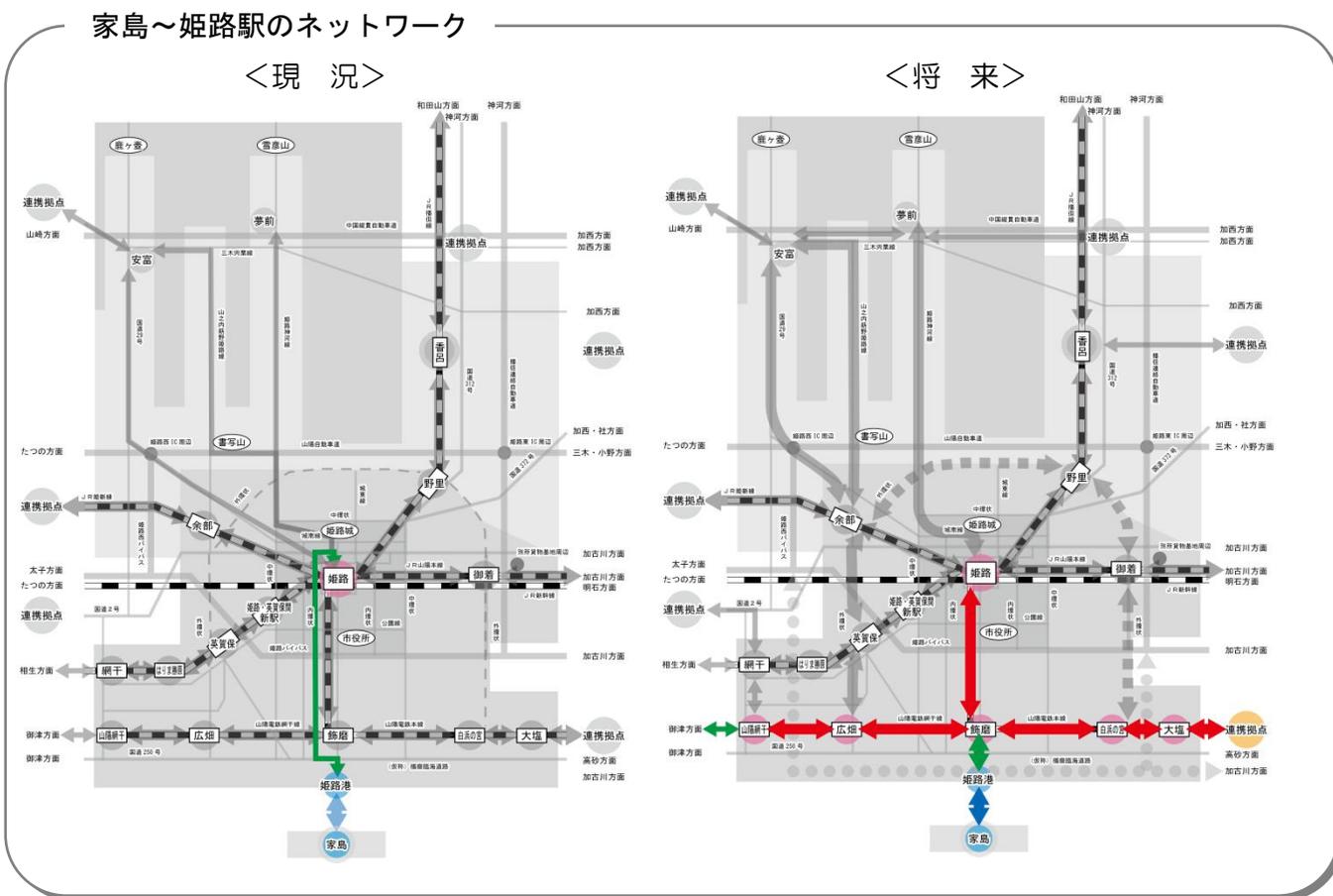
安富～姫路駅の所要時間
約 50 分

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

③ 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ないと見られる状況にあります。

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目指します。



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

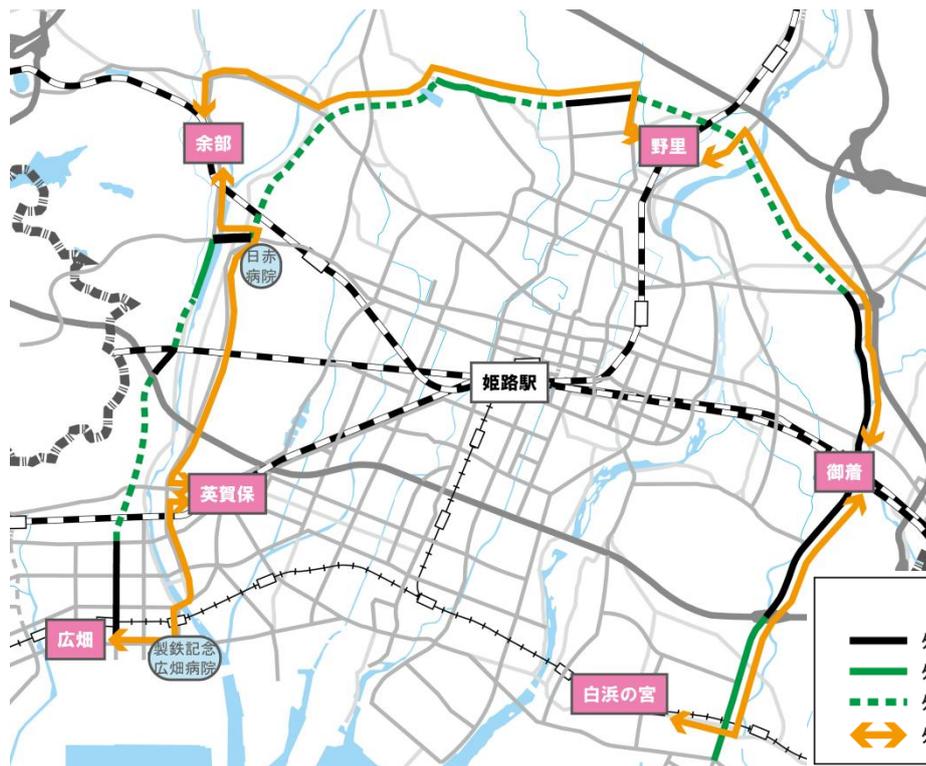
※ 飾磨駅までの場合、
 姫路港からバスで約 10 分、接続余裕時間約 5 分 計 : 約 40 分

(4) 外環状バスの導入

外環状道路沿線に位置する6つの地域交流拠点（白浜の宮、御着、野里、余部、英賀保、広畑）と医療施設の相互移動を円滑に行うとともに、都心部への自動車流入交通を抑制するため、外環状道路を走行する外環状バスを導入します。

外環状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目指します。

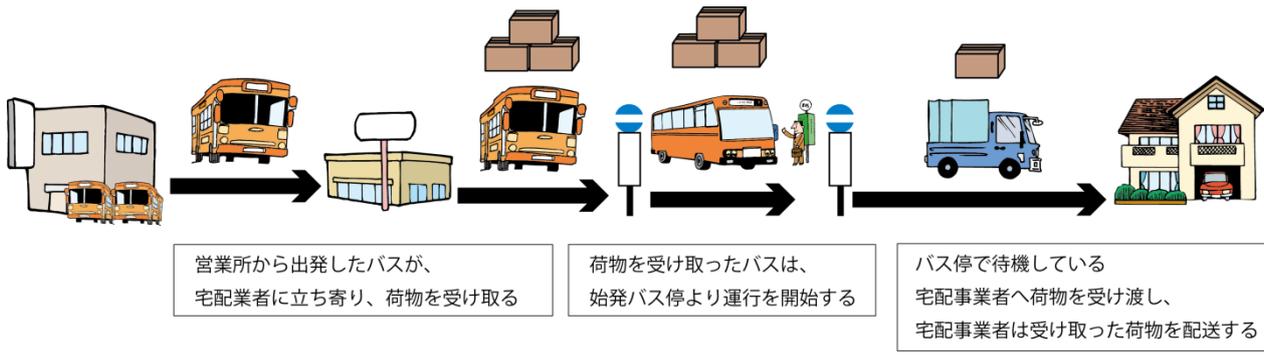
外環状バス導入イメージ



(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）



離島航路の維持

1. 事業目的

姫路港と家島・坊勢島を結ぶ離島航路は、家島・坊勢島の住民の日常生活を支える不可欠な交通手段となっており、また、離島への観光アクセス交通手段としても重要な役割を担っています。

しかし、家島諸島では人口減少が続いていることから、日常移動の減少による離島航路の利用者数の減少によって、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。人口減少に伴う利用者減少に対応するため、交流人口の拡大や補助制度の活用による離島航路の維持を目指します。

2. 事業概要

まちづくりとの連携による定住促進を図るとともに、交流人口拡大に向けて、企画切符や観光切符の導入、2事業者で運航している家島航路の共通乗船券の導入等、離島航路サービスの維持・拡充や利便性向上に取り組みます。

また、関係者が一体となって経営の効率化に取り組むとともに、公的な補助制度の活用も視野に入れつつ、日常生活に不可欠な離島航路の維持に努めます。

3. 事業の進め方

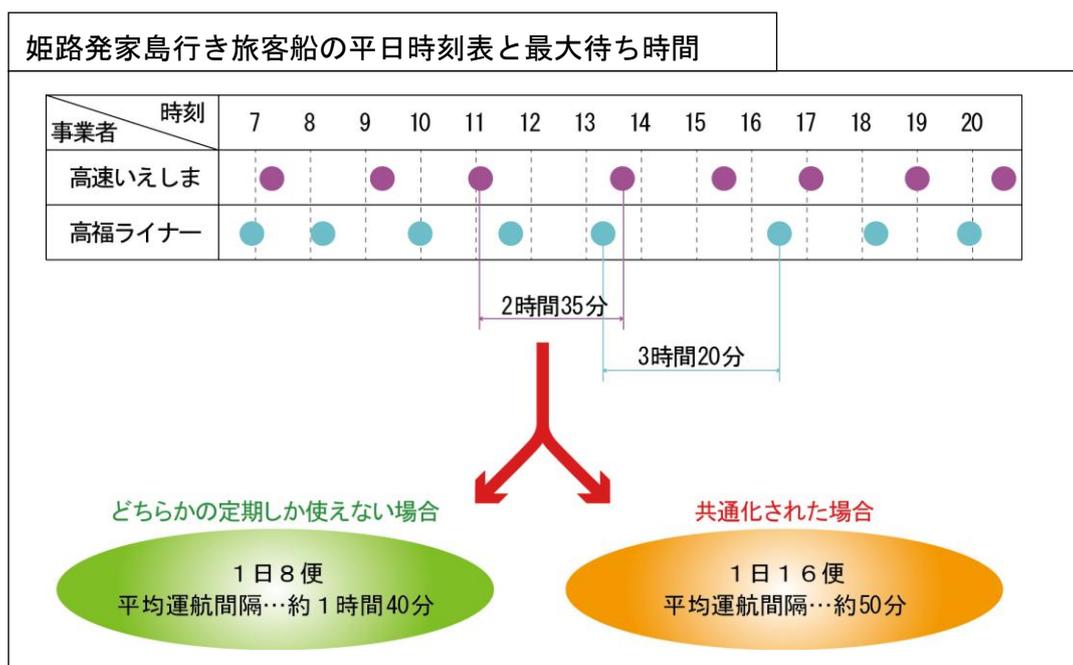
(1) 共通乗船券の導入検討

姫路港と坊勢島を結ぶ航路は、1事業者で運航しており、坊勢島に暮らす住民にとっては日常生活上不可欠な交通手段となっています。

姫路港と家島を結ぶ航路は、現在2事業者で運航しており、乗船券や定期券についても事業者ごとに発券しているため、相互利用はできません。

特に、日常的に利用している定期利用者が乗船券や旅客船の違いを意識せずに利用できるように、事業者の協力を得て、ICカードの導入等キャッシュレス化による乗船券の共通化を図ります。乗船券を共通化することで、概ね1時間に1便の運航になり、利用者の待ち時間の減少につながります。

共通乗船券導入後運行イメージ



(2) 企画切符・観光切符等の導入

今後の人口減少が進む中で航路を維持していくためには、島民の定住促進とともに交流人口を拡大していく必要があります。

家島諸島の豊かな自然や観光資源を活用し、バス等と乗船券をセットにした企画切符や、旅館や観光施設と観光体験、地域イベントと乗船券をセットにした観光切符の導入などを行います。

企画切符・観光切符イメージ

< しま遊びきっぷ >

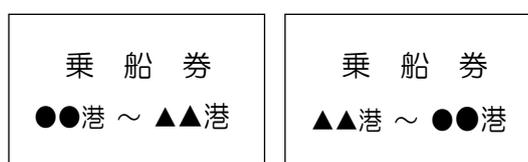


名 称	しま遊びきっぷ
適用区間	姫路駅前～姫路港～家島・坊勢島
販売金額	大人:2,000円/枚
利用期間	2020年10月16日～12月31日

出典：神戸運輸監理部

< 長崎しま旅わくわく乗船券 >

【往復乗船券】



+

【各種クーポン券】



名 称	長崎しま旅わくわく乗船券
対象エリア	五島市・新上五島町・小値賀町・佐世保市宇久町・壱岐市・対馬市
販売金額	大人:5,070円/枚～16,280円/枚
利用期間	2021年2月28日まで販売 購入日より7日間利用可能

出典：(一社)長崎県観光連盟 長崎県文化観光国際部観光振興課

(3) 離島航路の運営支援

交通確保維持改善事業について記載（1月提供予定）

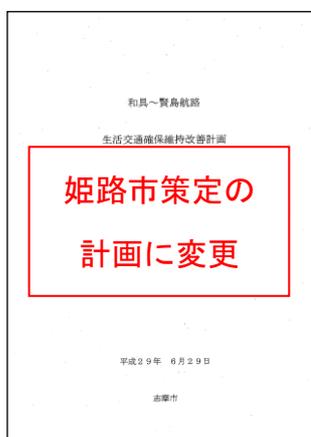
家島諸島の住民にとって離島航路は、日常生活を営む上で不可欠な社会基盤であり、今後も維持・確保していく必要があります。

ただ、旅客船利用者は年々減少してきており、航路をとりまく環境は厳しくなっています。

今後も安定した航路を維持していくためには、生活交通確保維持改善計画による施策の実施と、補助制度の活用による運営支援を行っていきます。

また、必要に応じて航路の改善に向けた調査や、構造改革に向けた検討も行っています。

生活交通確保維持改善計画（イメージ）



出典：志摩市

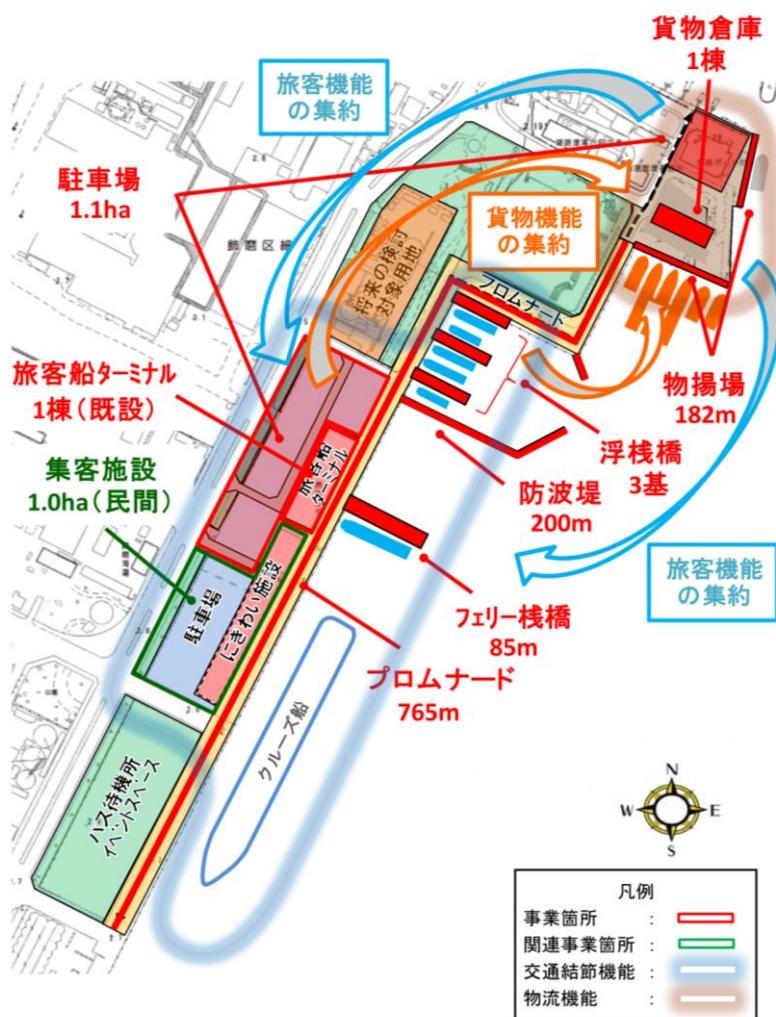
生活交通確保維持改善計画とは、地域の現状及び住民の活動実態を把握し、運航に対する課題を整理し、整理した現状と課題から、人口推移や需要予測、収支予測等の中長期的な視点を持ちつつ、今後3年間の予測を立て、適切な航路のサービス水準と実施すべき施策をまとめたものです。

(4) 姫路港旅客ターミナルエリア再編整備

兵庫県では、姫路港旅客ターミナルエリア周辺について「姫路港の特色を活かした海のエントランス整備」を図るとしており、姫路港旅客ターミナルエリアの再編整備に取り組んでいます。

姫路市の交流人口拡大に向けた海の玄関口として、旅客ターミナルエリアの再編整備に兵庫県とともに取り組みます。

旅客ターミナルエリア整備イメージ



出典：兵庫県公共事業等審査会資料

小規模需要を支える公共交通の整備

地域公共交通の導入

1. 事業目的

本市では、郊外部を中心に駅やバス停が最寄りにない公共交通空白地域や公共交通の運行頻度が少なく利用しにくい公共交通不便地域が散在しています。

このような公共交通空白地域や公共交通不便地域においては、過年度の地域公共交通網形成計画においてコミュニティバスやデマンド型乗り合いタクシー等、地域公共交通導入に向けた取り組みを着実に進めています。

市内に残されている公共交通空白地域、公共交通不便地域の縮小に向けて、引き続き地域公共交通導入を目指します。

2. 事業概要

市内に散在する公共交通空白・不便地域における地域公共交通の導入に当たっては、「真に必要なとしている公共交通サービス」について地域住民と行政、交通事業者がともに考えて取り組んでいきます。

導入する交通手段については既存の交通サービスの見直しを進めていくとともに、家島・坊勢島で導入しているような自家用有償運送や地域の輸送資源の有効活用も視野に入れながら、地域に最も適した公共交通を選択・導入していきます。

また、地域ボランティア輸送や自家用有償運送など住民が主体的に地域公共交通導入に向けて取り組みができるように、地域住民と交通事業者間の調整や運行に係る法的な手続き等について支援していきます。

3. 事業の進め方

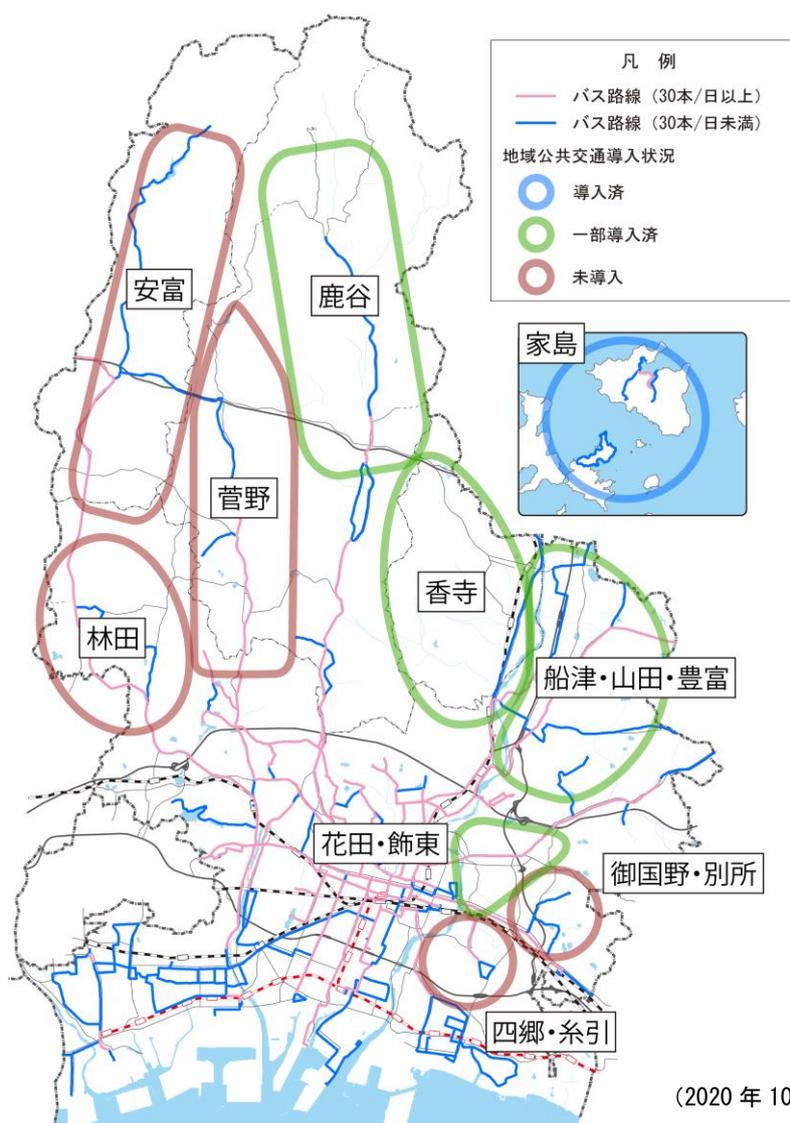
(1) 導入対象地域

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。

地域公共交通の公共性を確保するためには、一定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。

市街地の公共交通空白・不便地域は、既存の鉄道・バス等のサービス拡充や路線再編による利便性向上を目指し、既存公共交通での対応が難しい地域においては、地域の協力体制や導入条件等が整った地域について、地域公共交通の導入検討を進めます。

地域公共交通の導入を優先的に検討すべき地域



(2) 導入する公共交通手段

地域公共交通の場合、ワン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。

例えば、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需要に応じた交通手段の導入、さらに需要が少ない地域では既存の送迎サービスや福祉有償運送の活用などを検討します。

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。

地域公共交通の事業手法

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

(3) 導入条件

地域公共交通は、その地域の住民が真に必要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、地域公共交通導入の計画段階から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、コミュニティバス等地域公共交通導入ガイドラインに則り、住民、交通事業者、行政が連携しながら、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。

また、人口減少が著しく、地域住民の移動需要だけでは、地域公共交通としての運営が難しい地域については、地域公共交通を観光客の輸送手段としての活用することや、地域主体型交通の導入等についても検討していきます。

なお、コミュニティバス等地域公共交通導入ガイドラインについては、地域や社会情勢の変化に対応して、適切に改善を図っていくものとします。

小規模需要を支える公共交通の整備

タクシーの活用

1. 事業目的

本市の公共交通手段の1つであるタクシーは、本市を来訪する観光客の移動手段としてばかりでなく、市民の個別移動、緊急時の移動や鉄道・バスが運行していない地域での移動を支える重要な交通手段です。

特に鉄道やバスなどには向かない小規模な移動需要やバスなどの大型車両が通行できない路線や地域の移動手段としての活用が期待されます。

本市の重要な公共交通手段の1つとして、今後もタクシーの活用を目指します。

2. 事業概要

郊外部など人口が少ない地域や山間部などバス車両が運行しにくい地域において、買物や通院など日常的な生活上欠かせない人の移動や物の輸送について、タクシーの活用を検討していきます。

また、今後、高齢化が更に進むことが予測されることから、高齢者等でも乗降がしやすい車両の導入を推進していきます。

なお、タクシーの活用においては、運行するタクシー事業者の協力が不可欠であることから、交通事業者と協力しながら事業を進めます。

3. 事業の進め方

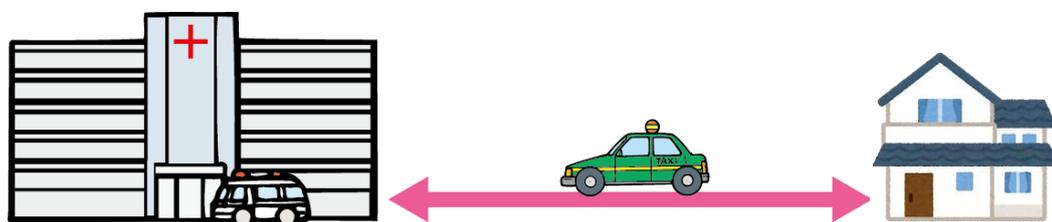
通院や買物などあらかじめ目的地が想定される移動において、利用回数に応じた定額運賃制の導入を検討します。

また、今後の高齢化に対応するため、高齢者等でも乗り降りしやすいUDタクシーの導入推進を目指します。

さらに、商業施設が少ない地域での物の輸送（貨客混載）についても検討していきます。

タクシーの新たな料金サービスの導入

一括定額運賃（定期券／回数券）



- (例)
- ・ 自宅⇔病院など乗降地をあらかじめ設定
 - ・ 利用回数を設定

< 利用料金算出 >

想定運賃 2,000 円 × 利用回数 12 回 × 1 割引 = 21,600 円
(1 回あたりの運賃 1,800 円)

出典：国土交通省

UDタクシー



UDタクシー（ユニバーサルデザインタクシー）とは、健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい『みんなにやさしい新しいタクシー車両』です。

出典：国土交通省関東運輸局

地域・拠点間の連携強化

広域連携公共交通の導入

1. 事業目的

市民の移動先は、市内だけに留まっておらず、特に郊外部については、隣接市町への日常的な移動が見られます。しかし、現状の公共交通ネットワークは、これらの市外移動に十分対応できているとは言えません。

また、人口が減少する中においては、市民の日常的な移動だけではなく、広域的な交流促進による、公共交通利用者数の維持・向上を図っていく必要があります。

地域の日常的な移動ニーズに対応するとともに、市内外の交流促進に向けて、他市町と連携しながら広域的な公共交通の導入を目指します。

2. 事業概要

日常生活圏が他市町に跨るような地域においては、近隣市町や関係者と連携・調整を図ることにより、他市町と連携した広域公共交通の導入検討を行います。

また、日常生活圏を本市に持つ地域等とともに交通課題解決に取り組み、より効果的な交通体系の導入に向けた広域的な地域交通計画の策定に取り組みます。

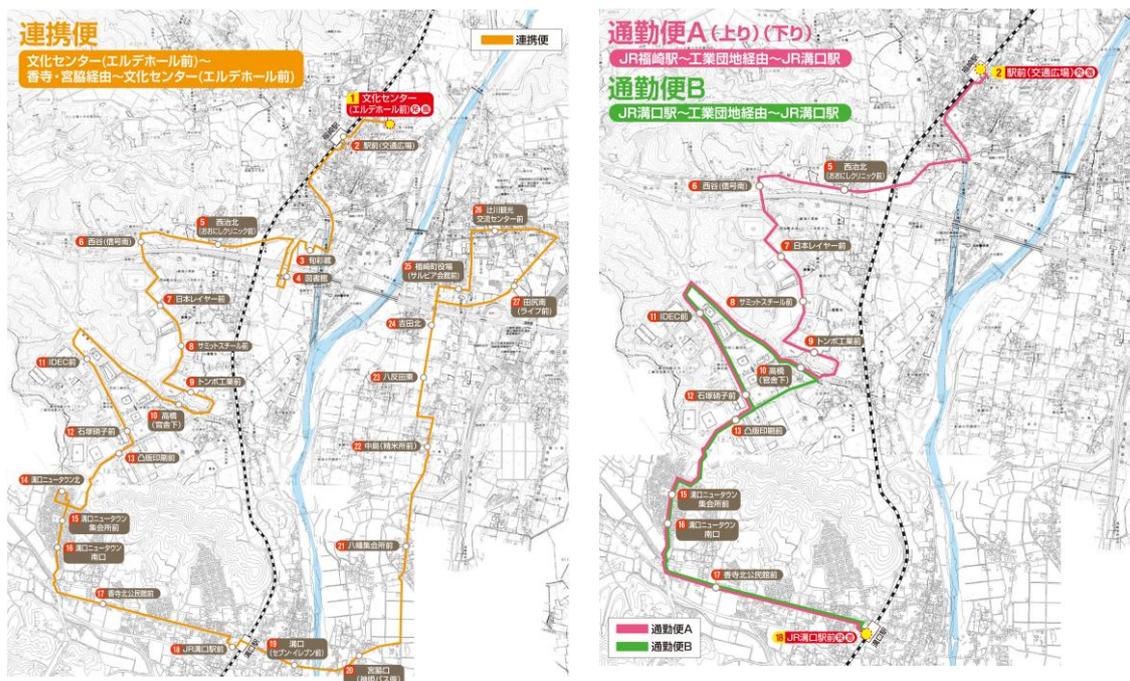
3. 事業の進め方

隣接する市町や交通事業者で構成する地域公共交通会議を通じて、市町間の移動需要に対応するとともに地域の交通課題解決に向けて、広域的な地域公共交通の導入を目指します。

福崎町・姫路市連携コミュニティバス「ふくひめ号」運行社会実験概要

運行社会実験実施期間	2019年（令和元年）10月1日～2021年（令和3年）3月31日	
実施目的	福崎町・姫路市の公共交通空白地の解消、JR播但線の利用促進、企業の雇用確保、障がい者就業支援など多様なニーズに対応する地域交通の形成	
ルート	通勤便A、通勤便B、連携便の3ルート	
運行日	月曜日～土曜日（日祝日、12/31～1/3、秋祭り実施日は運休）	
料金	1回	200円（中学生以下は無料）
	1ヶ月定期	一般：4,000円、学生・高齢者：2,000円、福祉対象者：1,000円
	6ヶ月定期	一般：20,000円、学生・高齢者：10,000円、福祉対象者：5,000円

< 運行ルート >



< 運行車両 >



出典：福崎町公共交通のご案内

1. 事業目的

不要不急の移動は、できるだけ公共交通が担うべきですが、全ての移動を公共交通で担うことは不可能であり、緊急的な移動や公共交通が運行していない地域や時間帯の移動については、自動車の利用が不可欠です。

しかし、本市を含む播磨臨海地域は、国道2号バイパスを中心とした東西方向の幹線道路の交通渋滞が著しく、これら幹線道路へのアクセス道路においても、物流交通と生活交通が混在し渋滞が頻繁に発生しています。

交通渋滞による定時性の低下は、バス交通にとってはサービス低下の一因となるため、バスサービスを維持する上でも走行空間となる道路空間整備が必要です。

このためには、交通渋滞緩和に向けた道路整備が必要であり、特に整備効果の大きいと考えられる広域道路網整備については、効果的・効率的に整備することが求められます。

バスを含む自動車交通の導入空間の確保、地域間の自動車交通の円滑化に向けて、整備プログラム等に基づく道路整備を目指します。

2. 事業概要

人・物の円滑化による国際競争力の強化、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早期整備に向けて取り組みます。

また、本市では、計画的、効率的で透明性の高い道路整備を目指し、約10年間の道路整備着手区間をとりまとめた姫路市都市計画道路整備プログラムを策定・公表しています。

この姫路市都市計画道路整備プログラムに基づき、各道路管理者が連携して効率的な道路整備に努めます。

また、バス路線となっている道路整備に合わせた、バスベイの設置についても検討を進めていきます。

3. 事業の進め方

(1) 幹線道路整備

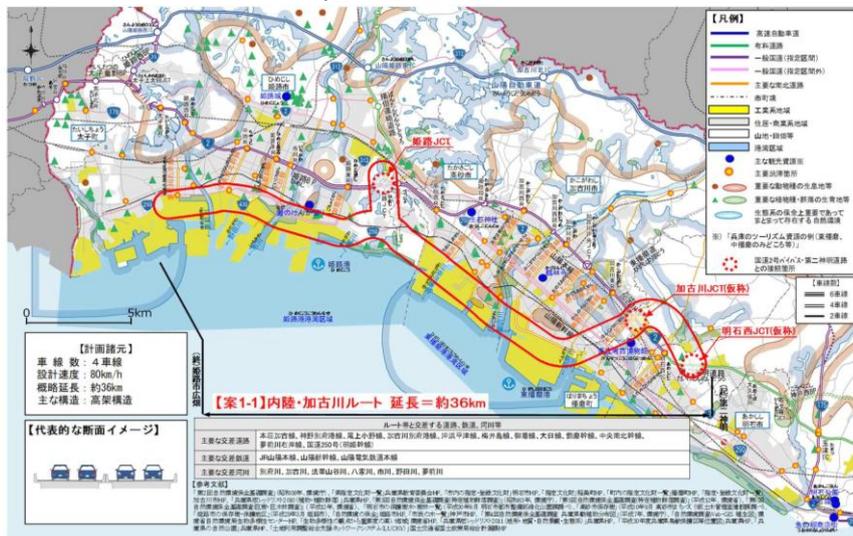
播磨臨海地域道路は、2020年（令和2年）11月に、全延長約50kmのうち約36kmについて、「当面都市計画・アセスを進める区間」として、約1.4km幅の「内陸・加古川ルート」が決定され、都市計画・環境アセスメントの手続きが開始されます。

2050年（令和32年）までの全面開通に向けて、関係市町と連携しながら、整備推進に向けて取り組みます。

また、姫路市都市計画道路については、別途策定している整備プログラム〔前期（2019年度～2023年度）、後期（2024年度～2028年度）〕で示すスケジュールに沿って道路整備を進めます。

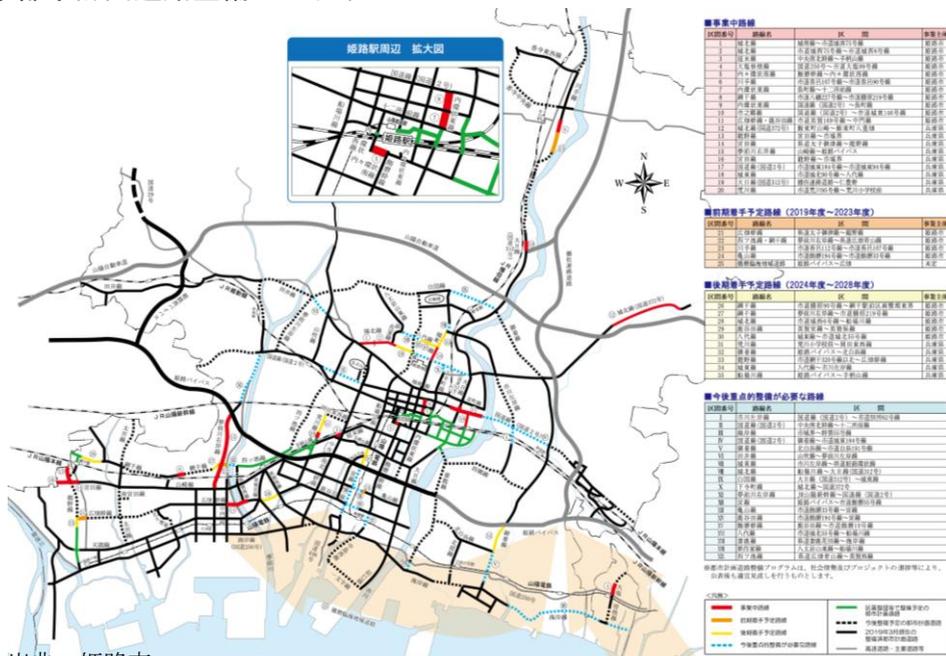
播磨臨海地域道路整備ルート帯

< 内陸・加古川ルート >



出典：近畿地方整備局

姫路市都市計画道路整備プログラム



出典：姫路市

1. 事業目的

広い市域を効率よく移動するためには、複数の交通手段を最適に組み合わせて移動することが求められます。

ただ、交通手段間の乗り継ぎ・乗り換えに伴う移動や待ち時間、交通手段毎の料金支払いは、利用者にとっては利用抵抗となるため、できるだけ負担の少ない乗り継ぎ・乗り換えが必要です。

地域住民や旅行者一人ひとりの移動ニーズに対応して、複数の公共交通や移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うM a a S導入を目指します。

2. 事業概要

M a a S導入に向けては、まずはウェブサイト等で目的地に対応した乗り継ぎ案内サイトの開設や、公共交通におけるキャッシュレス決済の導入促進に取り組み、M a a Sアプリの開発等、本格的なM a a S導入に向けた段階的な取り組みを目指します。

3. 事業の進め方

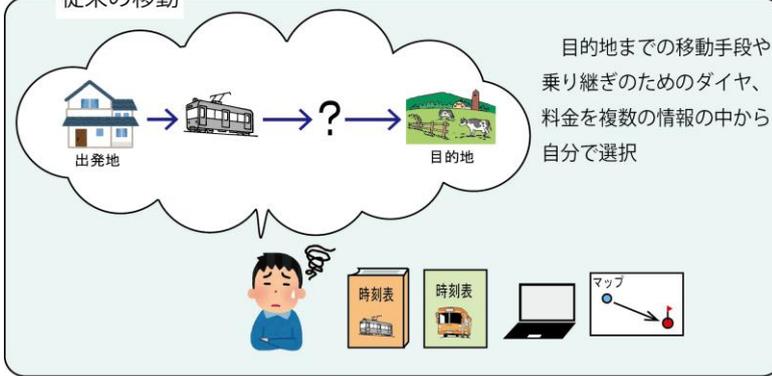
M a a Sの導入にあたっては、検討が進んでいる国・兵庫県・他都市との連携や技術の進展などを見据えながら進め、既存の協議会等を活用しながら、本市に適したM a a Sのあり方や、導入に向けた具体的な導入プロセスの整理を行います。

また、導入効果を把握するための社会実験を行い、本格導入に向けた課題や問題点を把握し、改善策に取り組むとともに、導入効果が確認できた場合には、本格導入に向けて取り組みます。

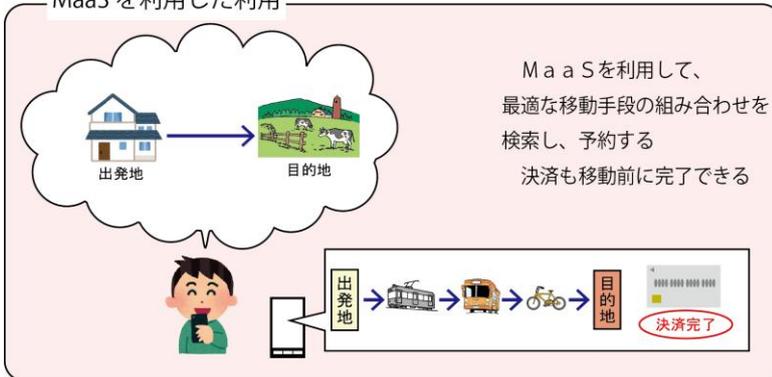
本格的な導入に向けては、事業者間の協議、調整が不可欠であるため、鉄道やバス事業者で構成するM a a S運営事業体の設立も検討します。

MaaSを利用した移動のイメージ

従来の移動



MaaSを利用した利用



MaaS (マース: Mobility as a Service) とは、地域住民や旅行者一人ひとりの移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行うサービスです。

MaaSアプリのイメージ



出典: PassRu



キャッシュレス決済拡充のイメージ



MaaSの導入に当たっては、各交通手段の決済の一元化が求められますが、交通事業者間の調整やシステム導入に長期間要すると考えられます。

このため、QRコード決済などキャッシュレス決済の拡充を目指します。

< QRコード決済とは >

車両に設置されたQRコードを読み込み、利用者で運賃を入力した画面を運転士に見せることで、料金を支払います。

1. 事業目的

今後、人口減少、少子高齢化が進む中、過疎地域等の小規模需要に対応した移動手段が求められます。

また、これらの地域においては、独立採算で運営する交通事業者の参入が難しく、生産年齢人口の減少に伴う人材不足もあり、地域での継続的な運営も困難になると考えられます。

このため、現在、急速に開発が進んでいる次世代モビリティの活用による移動手段の確保を目指します。

次世代モビリティは、過疎地等の小規模需要への対応だけでなく、都心部の回遊を支援する交通手段の1つとしても活用を検討します。

2. 事業概要

本市の都心・中心市街地には、本市の玄関口である姫路駅と、主要観光施設である世界遺産・国宝姫路城がありますが、姫路駅から姫路城の間は約1km程度の移動距離があります。

都心部の移動手段の1つとして、シェアサイクルの導入を行っていますが、高齢者など自転車や徒歩での移動に負担が大きい人のために、次世代モビリティの活用を検討します。

また、郊外部の小規模な移動需要しかない地域においても、地域の交通手段の1つの選択肢として、次世代モビリティ導入支援を行います。

交通事業者等に対しても、温室効果ガスの排出を抑制し、地球温暖化防止に向けて電気自動車（燃料電池自動車を含む）の普及促進を支援していきます。

今後急速に普及することが予測される自動運転システム等次世代モビリティを活用し、環境にやさしく移動需要の少ない地域や高齢者など誰もが安心して移動できる交通手段の導入に取り組みます。

3. 事業の進め方

既存の協議会等を活用しながら、次世代モビリティの役割や効果、導入エリア、円滑な導入に向けた課題や問題点を検討します。

都心・中心市街地や郊外部での交通結節点と観光施設間、拠点施設間、交通結節点と公共交通空白地域・不便地域間等、具体的に導入する区間やエリアを検討します。

次世代モビリティの技術進展を鑑みながら、社会実験で課題や問題点とその対応策を検討し、地域の意向を聞きながら導入効果が確認できた場合には、本格導入に向けて取り組みます。

交通事業者に対しては、電気自動車をはじめとした次世代モビリティの普及促進に向けた支援を行います。

次世代モビリティの概要

次世代モビリティには、「パーソナルモビリティ（超小型モビリティ）」や「自動運転車両」等があります。

超小型モビリティ

超小型モビリティとは、コンパクトで小回りが利き、環境性能に優れた地域の手軽な移動の足となる、軽自動車よりも小さい三輪・四輪自動車のことを指します。

これまで開発されてきた車両はほとんどが電気自動車であり、「脱炭素社会の実現」に資することが期待されます。

メリット

狭隘な道でも走行できる
環境負荷が低い

< 超小型モビリティ車両 >



出典：たつの市

自動運転車両

運転は、運転者が全ての操作を行う状態から、自動車の運転支援システムが一部の運転操作を行う状態、運転者の関与なしに走行する状態があり、現在の技術は、運転支援システムが一部の運転操作を行う状態となっています。

自動運転システムは、現在自動車の機能向上と並行して実証実験の枠組みの中で研究開発と社会実装が進められています。

また、今後、5～15年の間に急速に普及していくことが予想され、移動に係る社会的課題の解決が期待されます。

メリット

交通事故件数の減少
運転できない人の移動支援
渋滞の解消・緩和
運転手不足への対応

< 自動運転車両 >



出典：神姫バス

交通結節点整備と機能強化

交通結節点の整備・機能強化

1. 事業目的

鉄道駅やバス停などの交通結節点は、各交通手段間の乗り継ぎ・乗り換え拠点であるとともに、人の交流を促進し、まちの賑わいを向上させる空間でもあります。しかし、鉄道駅でのバリアフリーが未対応であったり、バス停で上屋やベンチが設置されていない等、乗り継ぎ・乗り換え機能が十分でない交通結節点が見られます。

これらの交通結節点は、地域の利用ニーズに応じた整備や多様な交通手段との連携強化とともに、まちの賑わい創出に向けた取り組みが求められます。

多様な交通手段でのアクセス性向上とともに、人の交流やまちの賑わいを促進する空間を確保に向けた交通結節の整備・機能強化を目指します。

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、それらの機能を充足するために、駅での自動車・バス・自転車などとの交通結節機能強化や賑わい空間の整備を図ります。

また、鉄道やバス利用者が快適に乗り継ぎ・乗り換えができるように交通結節点の待合環境改善やバリアフリー化に取り組みます。

3. 事業の進め方

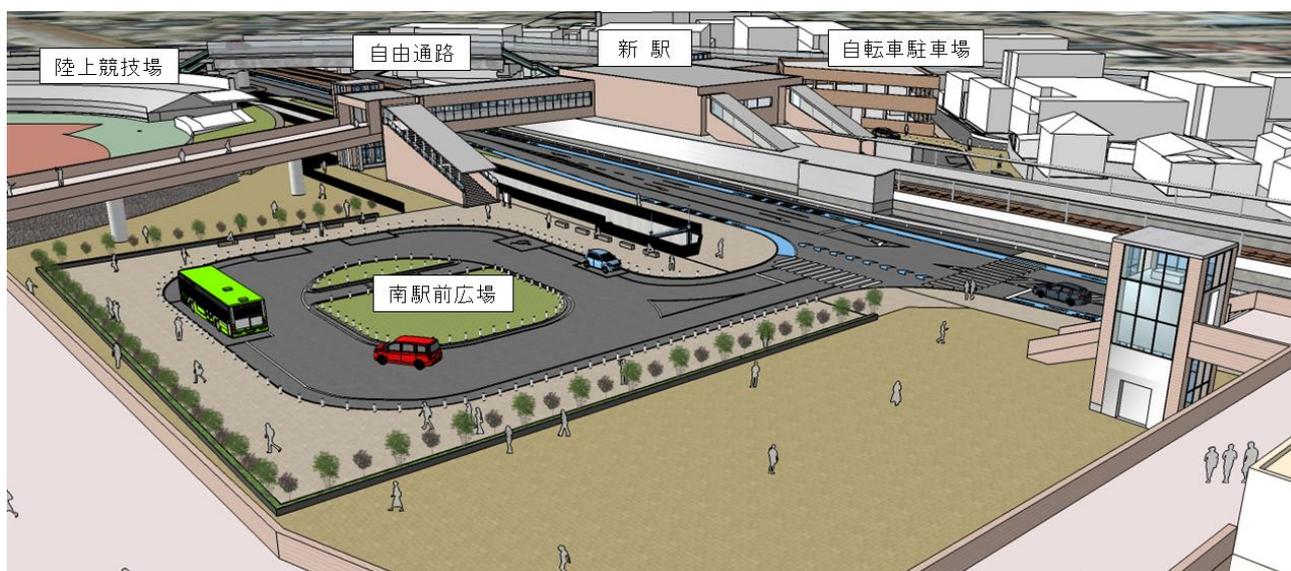
(1) 新駅整備（JR姫路駅—英賀保駅間）

JR姫路駅と英賀保駅間は約4.6kmあり、市内で最も駅間距離が長い区間となっています。また、JR姫路駅と英賀保駅間沿線では、手柄山中央公園の再整備が計画されています。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、JR姫路駅—英賀保駅間の新駅整備を進めます。

新駅設置位置図



新駅整備イメージ図



※イメージのため変更される可能性があります

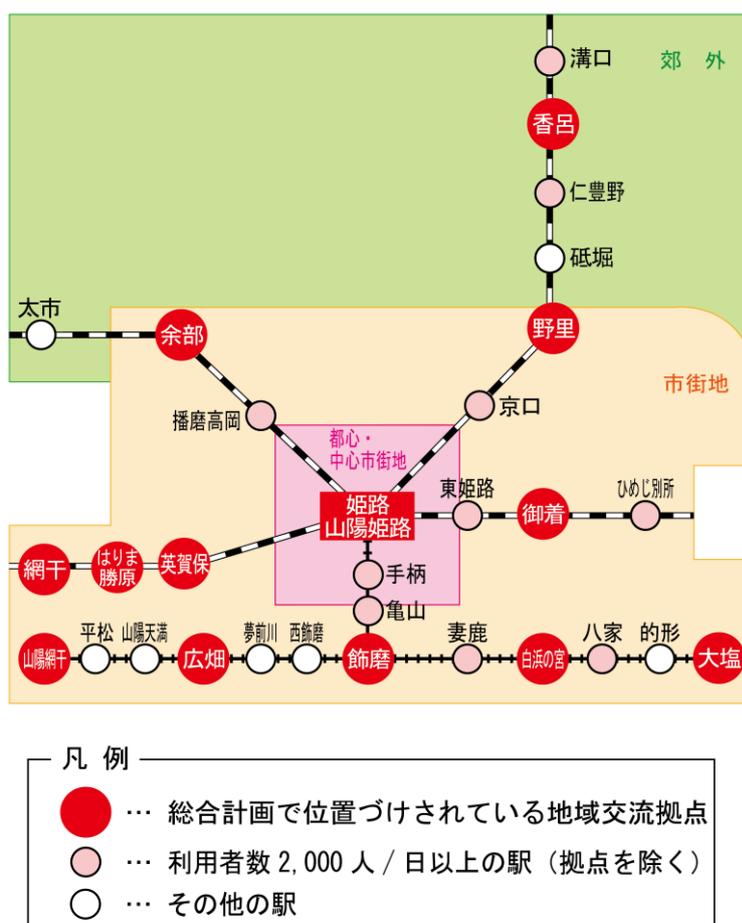
出典：姫路市

(2) 鉄道駅周辺整備

まちづくり及び事業効率の観点から、「総合計画で位置づけられている地域交流拠点」「利用者が2,000人/日以上以上の駅」について重点的に整備を進めます。

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進めます。

市内の交通結節点



重点的整備の方向性

<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地域交流拠点駅	J R 姫路、山陽姫路、J R 網干、はりま勝原、英賀保、御着、野里、香呂、余部、飾磨、白浜の宮、大塩、広畑、山陽網干
利用者が2,000人/日以上以上の駅	東姫路、ひめじ別所、京口、仁豊野、溝口、播磨高岡、手柄、亀山、妻鹿、八家、
その他の駅	砥堀、太市、的形、西飾磨、夢前川、山陽天満、平松

重点的に整備を進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、段階的に整備を進めます。

＜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進める。	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進め、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

＜整備を進める鉄道駅と備えるべき機能＞

位置づけ	路線名	駅名	備えるべき機能			
			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
地域交流拠点	J R 山陽本線	J R 姫路	整備済	整備済	整備済	整備済
		御着	○	○	○	○
		英賀保	事業中	事業中	整備済	整備済
		はりま勝原	整備済	整備済	整備済	整備済
		J R 網干	整備済	整備済 [※]	整備済 [※]	整備済 [※]
	J R 播但線	野里	整備済	整備済	整備済	整備済
		香呂	整備済	整備済	整備済	整備済
	J R 姫新線	余部	○	○	整備済	整備済
	山陽電鉄本線	山陽姫路	整備済	整備済	整備済	整備済
		飾磨	整備済	事業中	事業中	事業中
		白浜の宮	整備済	整備済	整備済	整備済
		大塩	事業中	事業中	事業中	事業中
山陽電鉄網干線	広畑	○	—	○	—	
	山陽網干	整備済	整備済	整備済	整備済	
利用者2,000人以上の駅	J R 山陽本線	東姫路	整備済	整備済	整備済	整備済
		ひめじ別所	整備済	整備済	整備済	整備済
	J R 播但線	京口	○	整備済	—	整備済
		仁豊野	○	○	—	○
		溝口	整備済	整備済	整備済	整備済
	J R 姫新線	播磨高岡	○	○	—	整備済
	山陽電鉄本線	手柄	○	○	—	○
		亀山	○	—	—	○
		妻鹿	整備済	—	—	整備済
		八家	○	○	—	○
その他の駅	J R 播但線	砥堀	○	○	—	○
	J R 姫新線	太市	事業中	事業中	—	事業中
	山陽電鉄本線	的形	○	—	—	○
	山陽電鉄網干線	西飾磨	○	—	—	整備済
		夢前川	○	○	—	○
		山陽天満	○	○	—	○
		平松	○	○	—	○

(○：必要、—：利用実態に応じて適宜検討)

(※…駅の片側のみ整備済)

(3) バス停整備

バス停については、より快適な利用環境が求められ、特に利用者の多いバス停について、上屋やベンチの改善等の待合空間整備について検討を行います。

また、バス停付近に商業施設や公共施設が隣接している場合については、これらの施設を活用した待合空間の確保についても検討します。

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	○
2	大手前通り	○
3	姫路駅南口	○
4	姫路獨協大学	○
5	県立大工学部	○
6	日赤病院前	○
7	東洋大学姫路高校	○
8	県立大環境人間学部	×
9	姫路市役所前	○
10	西坂	×
11	四軒屋	×
12	姫路城大手門前	○
13	東雲町	○
14	下手野東口	○
15	神子岡前	○
16	姫路港	○
17	田寺	×
18	西今宿	○
19	大寿台	○
20	石ヶ坪	×

出典：乗降者数は神姫バスより提供（2019年度実績）

整備事例

< 姫路駅北口バスターミナル >



< 大手前バス停 >



(4) パーク&ライド、パーク&バスライド

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、郊外の鉄道駅や主要バス停において駐車場整備を進めます。

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容を促します。

パーク&ライド駐車場の利用案内

< JR 姫新線 余部駅 >

余部駅パーク&ライド駐車場の利用案内 (保存版)

駅までお車で、そこから電車に乗って快適に目的地へ！

パーク&ライドとは？
目的地向けの自動車で行くのではなく、最終目的地の公共交通機関(駅、バス)の駅や停留所までお車を止めてそこから公共交通機関を利用して目的地へ向かうこと。

パーク&ライドのメリット
・渋滞のストレスがない！
・通勤にやさしい！

電車利用なら余部駅から 徒歩で姫路駅へ！

① 釜山パーキング TEL: 079-253-9096 料金は 4,000円/月(月謝制) 駐車台数: 15台 空き状況: 空きあり	② 天竹パーキング1 ③ 天竹パーキング2 TEL: 079-256-2561 料金は 4,000円/月(月謝制) 駐車台数: 15台 空き状況: 空きあり	④ 全盛パーキング TEL: 079-253-9096 料金は 4,000円/月(月謝制) 駐車台数: 15台 空き状況: 空きあり
⑤ 清山北パーキング TEL: 079-253-0890 料金は 5,000円/月 駐車台数: 5台 空き状況: 空きあり(おひらき下さい)	⑥ 余部駅前パーキング TEL: 079-257-4700 料金は 5,000円/月 駐車台数: 5台 空き状況: 空きあり(おひらき下さい)	⑦ 余部駅前パーキング TEL: 079-257-4700 料金は 5,000円/月 駐車台数: 5台 空き状況: 空きあり(おひらき下さい)
⑧ 余部駅前パーキング TEL: 079-257-4700 料金は 5,000円/月 駐車台数: 5台 空き状況: 空きあり(おひらき下さい)	⑨ 余部駅前パーキング TEL: 079-257-4700 料金は 5,000円/月 駐車台数: 5台 空き状況: 空きあり(おひらき下さい)	⑩ 余部駅前パーキング TEL: 079-257-4700 料金は 5,000円/月 駐車台数: 5台 空き状況: 空きあり(おひらき下さい)

【注意事項】
・令和2年(2020年)12月1日現在の情報です。お問い合わせのタイミングによっては最新の情報や駐車台数等が変更される場合がございます。
・協賛企業様の駐車台数のみ掲載しています。
・アプリでリアルタイムの空き状況を確認できます。
→ 特設ページ: www.facebook.com/kobepark

制作・発行: 姫新線パーク&ライド推進協議会 (編集日: 令和2年(2020年)2月1日現在)

< JR 播但線 香呂駅 >

香呂駅パーク&ライド駐車場の利用案内 (保存版)

駅までお車で、そこから電車に乗って快適に目的地へ！

パーク&ライドとは？
目的地向けの自動車で行くのではなく、最終目的地の公共交通機関(駅、バス)の駅や停留所までお車を止めてそこから公共交通機関を利用して目的地へ向かうこと。

パーク&ライドのメリット
・渋滞のストレスがない！
・通勤にやさしい！

電車利用なら香呂駅から 徒歩で姫路駅へ！

① モータープール有田 TEL: 079-252-1474 料金は 5,000円/月 駐車台数: 50台 空き状況: 空きあり(おひらき下さい)	② FSK第一パーキング TEL: 079-252-1474 料金は 5,000円/月 駐車台数: 7台 空き状況: 空きあり(おひらき下さい)	③ 駅前パーキング TEL: 079-252-1474 料金は 5,000円/月 駐車台数: 2台 空き状況: 空きあり(おひらき下さい)	④ 駅前パーキング TEL: 079-252-1474 料金は 5,000円/月 駐車台数: 9台 空き状況: 空きあり	⑤ 駅前パーキング TEL: 079-252-1474 料金は 5,000円/月 駐車台数: 11台 空き状況: 空きあり
⑥ 駅前パーキング TEL: 079-252-1474 料金は 5,000円/月 駐車台数: 9台 空き状況: 空きあり	⑦ 駅前パーキング TEL: 079-252-1474 料金は 5,000円/月 駐車台数: 9台 空き状況: 空きあり	⑧ 駅前パーキング TEL: 079-252-1474 料金は 5,000円/月 駐車台数: 9台 空き状況: 空きあり	⑨ 駅前パーキング TEL: 079-252-1474 料金は 5,000円/月 駐車台数: 9台 空き状況: 空きあり	⑩ 駅前パーキング TEL: 079-252-1474 料金は 5,000円/月 駐車台数: 9台 空き状況: 空きあり

【注意事項】
・令和2年(2020年)12月1日現在の情報です。お問い合わせのタイミングによっては最新の情報や駐車台数等が変更される場合がございます。
・協賛企業様の駐車台数のみ掲載しています。
・アプリでリアルタイムの空き状況を確認できます。
→ 特設ページ: www.facebook.com/kobepark

制作・発行: 香寺地域パーク&ライド推進協議会 (編集日: 令和2年(2020年)2月1日現在)

出典: 姫路市

(5) サイクル&バスライド

バス停へのアクセス交通の1つとして自転車が利用できるように、利用者が多いバス停において駐輪場整備を進めます。

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進めます。

サイクル&バスライド駐輪場整備例



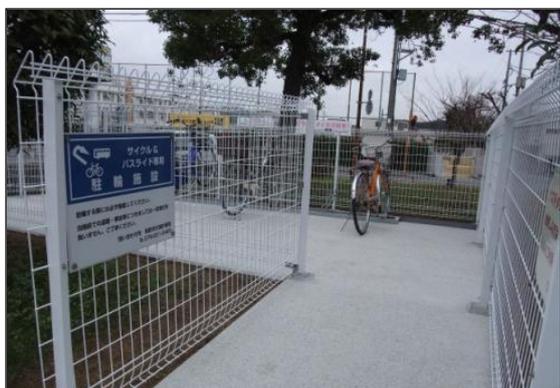
< 白国南口バス停 >

供用開始時期	2015年1月
事業概要	駐輪ラック10機設置



< 四軒屋バス停 >

供用開始時期	2017年3月
事業概要	駐輪ラック8機設置



< 田寺バス停 >

供用開始時期	2020年2月
事業概要	駐輪ラック12機設置

出典：姫路市

(6) 道の駅整備

道の駅は、安心して自由に立ち寄れ、利用できる快適な休憩のための空間で、沿道地域の多様で個性豊かな文化、歴史、名所、特産物などの紹介や体験、販売などのサービスを提供しています。

姫路市では、現在、道の駅の整備について検討が進んでおり、観光の更なる活性化とともに、高速道路のインターチェンジに近接した交通結節点としての活用が期待されています。

この道の駅整備に合わせて、バス停・駐車場・駐輪場等、必要な交通結節機能の検討を進めます。

道の駅整備例

< 道の駅「丹波おばあちゃんの里」 >

重点「道の駅」として令和元年度に選定されました。

高速 IC に近接する立地を生かし、休憩機能の向上や、宿泊、情報発信機能の強化による周遊観光拠点の創出を行っています。



出典：国土交通省

利用者ニーズに対応する交通空間整備

歩行者・自転車利用環境整備

1. 事業目的

J R姫路駅北は、トランジットモール化等によって、駅周辺の自家用車による通過交通を抑制するとともに、大手前通りの再整備等によって、徒歩や自転車ための空間整備を進めています。

徒歩や自転車は、環境にやさしい移動手段であるとともに、賑わい創出、回遊性向上、フレイル予防にも期待できます。

利用者のニーズに対応した徒歩・自転車利用環境整備を目指します。

2. 事業概要

人中心の空間を創ることによって、出かけたくなるまちなかづくりが形成されます。また、まちに人が訪れることによって、多様な人々の出会い・交流を通じたイノベーションが創出され、まちの魅力・磁力・国際競争力の向上が期待できます。さらに、歩道や公園に芝生やカフェ、椅子を設置することによって、まちなかの滞在時間が伸び、にぎわい創出につながります。

このような効果を期待し、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成を目指したまちづくりを推進します。

また、本市では市街地を中心に、自転車ネットワーク整備を進めており、安全で快適な自転車通行空間を創出します。

自転車の活用は、環境負荷の軽減や、災害時における交通機能の維持、市民の健康増進等を図ることにつながります。また、市内で生じている人身事故件数のおよそ3割は自転車関連となっていることから、自転車道等、自動車と通行空間の分離を図るほか、歩行者との通行空間の分離に取り組みます。

3. 事業の進め方

(1) 自転車通行空間の整備

本市では、2018年（平成30年）6月に姫路市自転車利用環境整備計画を策定し、計画的に自転車通行空間整備を進めています。

また、2021年（令和3年）に姫路市自転車利用環境整備計画を一部改訂した、姫路市自転車活用推進計画（仮称）の策定を予定しています。

この姫路市自転車活用推進計画（仮称）に則って、安全で快適な自転車通行空間の整備を進めます。

自転車レーンの整備（手柄山中央公園付近）



出典：姫路市

<整備前>



<整備後>



出典：姫路市

(2) 放置自転車対策

① 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。

放置自転車の発生を抑止するため、需要を見極め適切な配置となるよう駐輪場を整備するとともに、既存施設の維持管理及び運営方法について検討を進めます。

都心部においては、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。

駅周辺整備事業による駐輪場整備事例

J R 香呂駅	2016年3月	香呂駅周辺整備事業にて整備済
J R 溝口駅	2017年3月	溝口駅周辺整備事業にて整備済
山陽電鉄 白浜の宮駅	2018年3月	白浜の宮駅周辺整備事業にて整備済
山陽電鉄 大塩駅		山陽電鉄大塩駅周辺整備事業（事業中）にて整備予定

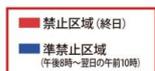
② 放置禁止区域等の指定

本市では、姫路駅、東姫路駅、はりま勝原駅、野里駅、J R 網干駅、英賀保駅、溝口駅、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。

今後も、歩行者等の通行の妨げになるとともに都市景観の向上を目指し、周辺の商業施設と連携しながら放置自転車対策に取り組めます。

姫路駅周辺自転車等放置禁止区域

放置禁止区域等図 (J R 姫路駅周辺)



その他の自転車等放置禁止区域

- 東姫路駅周辺
- はりま勝原駅周辺
- 野里駅周辺
- J R 網干駅周辺
- 英賀保駅周辺
- 溝口駅周辺
- 山陽網干駅周辺

< 駅南大路の事例 >

(指定前)

(指定後)



出典：姫路市

(3) シェアサイクル「姫ちやり」の利用促進

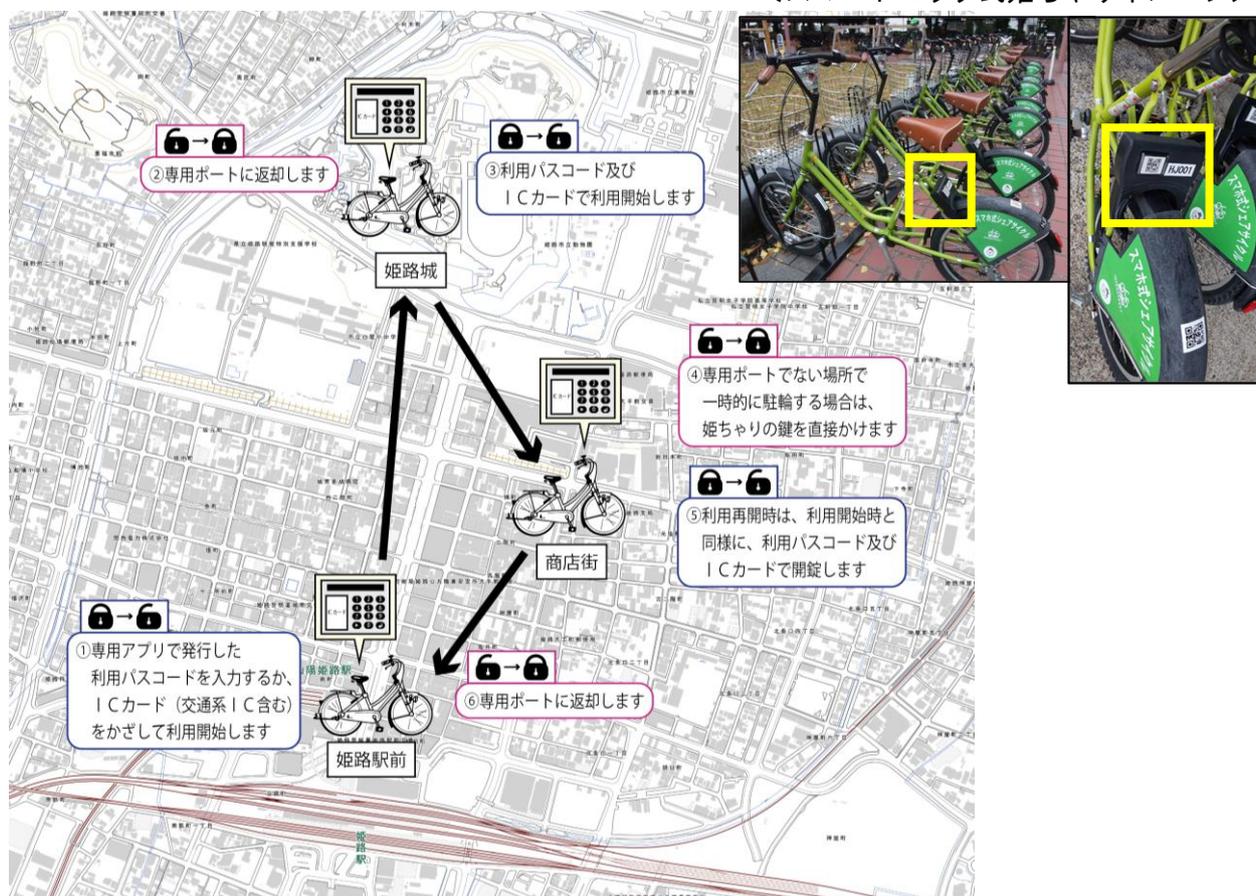
姫ちやりは、公共交通の機能を補完し、中心市街地の活性化や都心部の回遊性向上を目的に、2014年度（平成26年度）から2015年度（平成27年度）の社会実験を経て、2016年度（平成28年度）に本格導入されたシェアサイクル（共同利用できる自転車）で、姫路市内に設置された20箇所のサイクルステーションで、貸出・返却手続きが行えます。

姫ちやりの更なる利用促進を目指し、姫ちやりの管理方法について、スマートロック式への移行を検討するなど、利便性向上に取り組みます。

また、今後導入を検討するMaaSシステムとの連携も検討していきます。

姫ちやり利用イメージ（スマートロック式）

<スマートロック式姫ちやりイメージ>



スマートロックの概要

スマートロックとは、自転車に取り付けた鍵を、ICカードやスマートフォン等で施錠や解除を行えるサービスです。従来のように自転車の鍵を持ち歩く必要がないため、鍵の紛失や盗難の心配がなく、安心して利用できるのが特徴です。

(4) 歩行環境

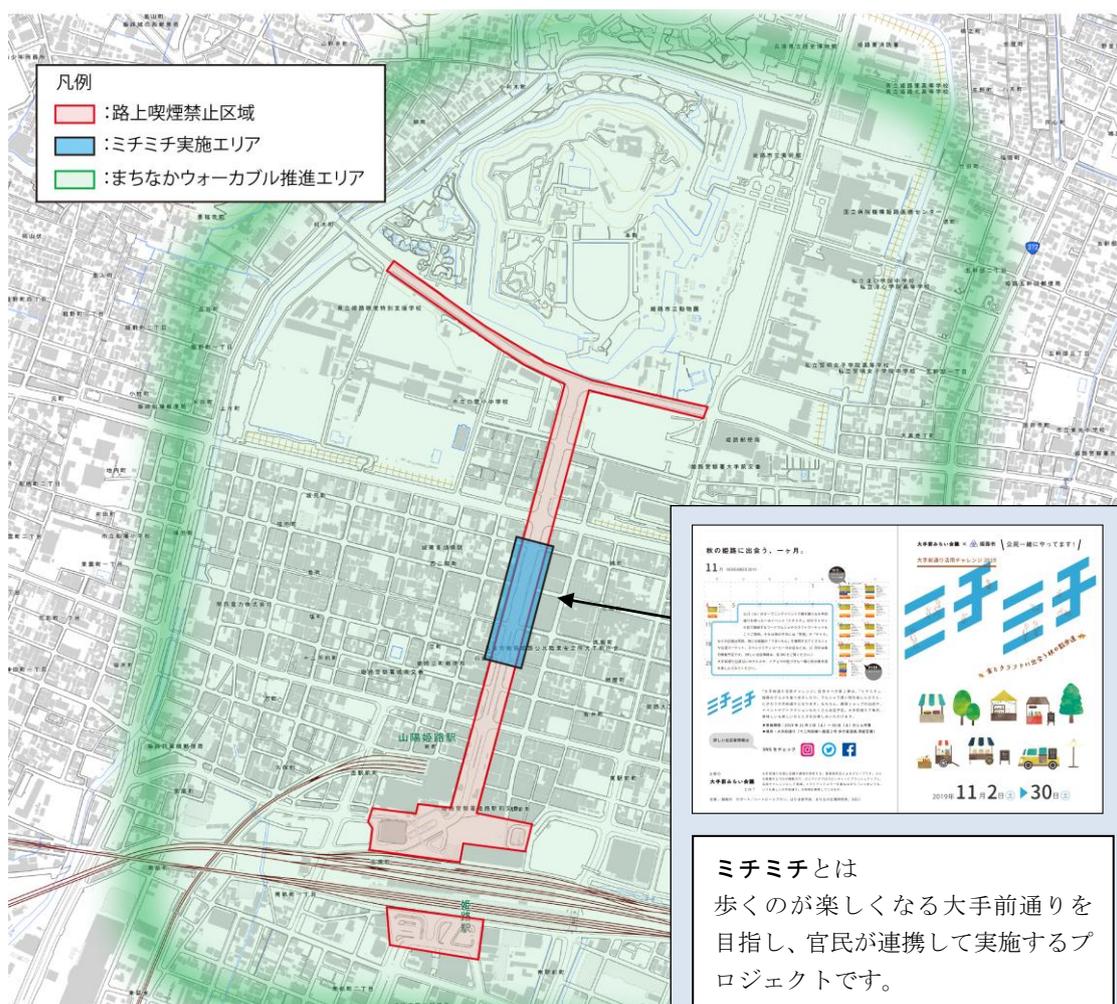
姫路駅と姫路城を結ぶ大手前通りは、姫路市のメインストリートとして、潤いと賑わいを創出する道路空間整備を行いました。

J R姫路駅～姫路城のエリアは、J R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おり、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。

また、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



公共交通の利用促進と活性化

公共交通に対する料金施策

1. 事業目的

公共交通の運賃は、中長距離移動や多頻度の利用者にとっては負担が大きいと考えられ、公共交通の利用が進まない一因になっていると考えられます。

公共交通をより利用しやすくするため、公共交通利用時の料金抵抗の軽減に向けた公共交通の料金施策を目指します。

2. 事業概要

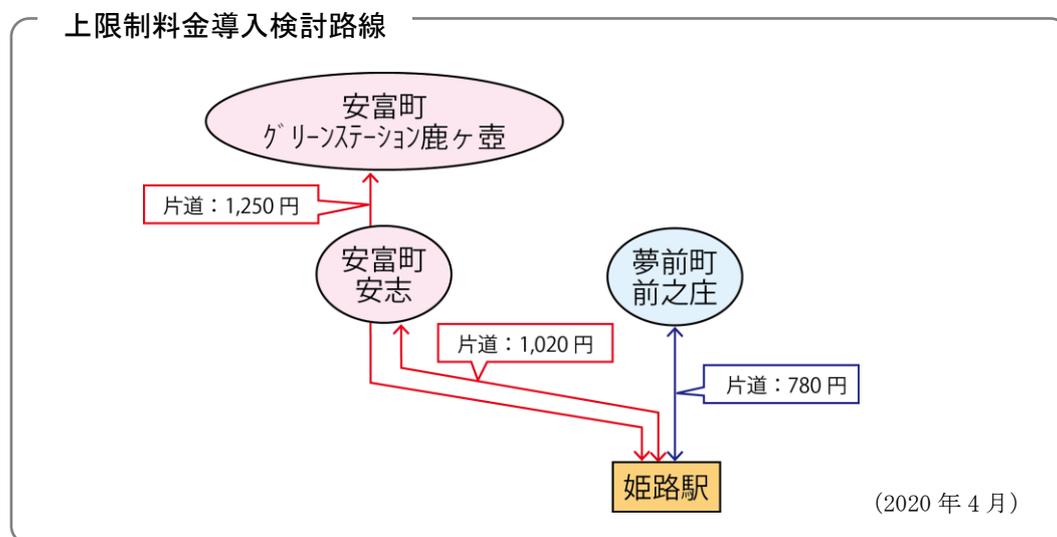
長距離移動の料金負担軽減に向け、路線バスにおいて市内で乗降した場合の料金に上限を設定することや、一定のエリア内での定額制乗り放題、複数路線を乗り継いだ場合の乗り継ぎ割引運賃（通し運賃）の設定など、利用者の料金負担の軽減に向けて検討を進めます。

また、路線バスの再編による効率的な運行を前提に、路線バスを利用し、提携施設で買物を行った人に、乗車割引や施設で利用できる割引券を配布することで、商業施設と連携した相互割引に向けた取り組みを進めます。

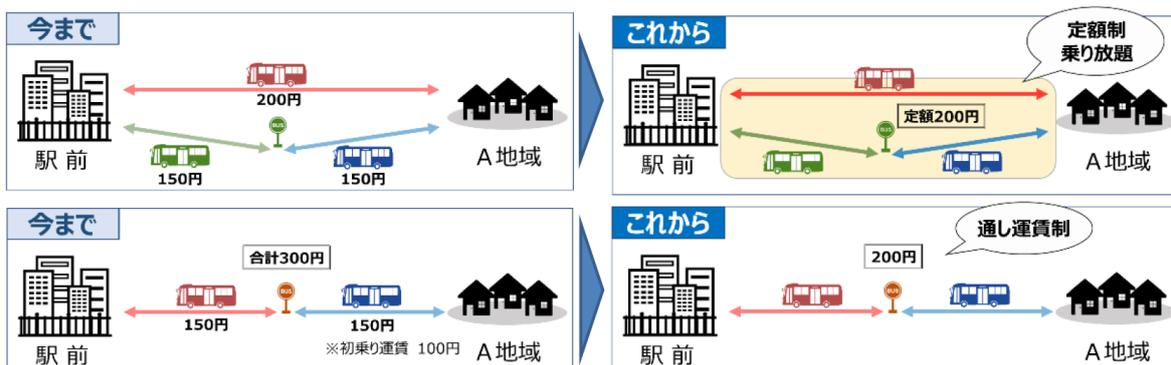
3. 事業の進め方

(1) 柔軟な料金体系の設定

公共交通をより利用しやすくするために、公共交通事業者と協議を行い、上限制料金、定額制乗り放題、乗継ぎ割引等に向けて取り組みます。



定額乗り放題や乗り継ぎ割引運賃（通し運賃）イメージ



出典：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き

(2) 主要施設と連携した割引サービス

料金負担の軽減に向けて、商業事業者等との連携による公共交通料金と施設利用料金等との相互利用に取り組みます。

公共交通利用者の割引サービス導入例



出典：山陽電車

山陽電車の券売機で、山陽姫路駅までの往復切符と、3,000円分の山陽百貨店買物割引券が購入できます。

公共交通の利用促進と活性化

沿線地域の活性化

1. 事業目的

鉄道やバスは、地域住民の生活交通として必要不可欠なものとなっていますが、利用者が少ない路線については、地域の公共交通としての認識が低いことも考えられます。

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」に陥る危険があります。

これらの公共交通を維持・確保し、沿線地域を活性化していくためには、沿線地域での積極的な利用を進めていくことが重要です。

2. 事業概要

公共交通や沿線の他市町、地域住民やNPOなど、地域の活力を高めようとする多様な主体と協力しながら、地域の公共交通である鉄道やバス路線への愛着の醸成につながる利用促進事業に取り組みます。

JR姫新線沿線地域による一体的な利用促進による利用者増を成功事例として、地域の実情に合わせた沿線地域の活性化を目指します。

3. 事業の進め方

行政、交通事業者、沿線住民間での情報の共有化を進め、車両基地見学会や地域資源を活用したハイキング等のイベントを通じて、地域の公共交通への理解をさらに深め、沿線地域の活性化につなげます。

JR姫新線の取り組み事例

< 車両基地ファミリー見学会の様子 >



出典：姫路市

< 実施イベント例 >

- | |
|---------------|
| ・フルーツ列車 |
| ・栗ひろいハイキング |
| ・車両基地ファミリー見学会 |
| ・婚活列車 |

公共交通の利用促進と活性化

安全・安心な利用環境の確保

1. 事業目的

公共交通は、誰もが安全・安心して利用できる交通手段であるべきであり、交通事故や怪我の防止はもちろん、乗り合いを基本とする公共交通においては、新型コロナウイルス感染症をはじめとする感染症の感染拡大防止対策が求められます。

また、高齢者や障害者等でも1人で安心して利用できる利用環境が求められていることから、誰もが安全・安心に利用できる公共交通利用環境の確保を目指します。

2. 事業概要

高齢者や障害者等でも安心して公共交通を利用できるように、公共交通のバリアフリー化に取り組めます。

また、感染症対策の徹底による、より安心・安全な利用環境整備に取り組めます。

3. 事業の進め方

(1) 公共交通のバリアフリー化

バリアフリー法に基づく利用者数の多い(2,000人/日以上)の鉄道駅はもとより、利用者数だけでなく必要性の高い鉄道駅やバス・タクシー車両のバリアフリー化を支援します。

また、鉄道駅については、本市で最も利用者数の多いJR姫路駅でのホームドアの設置に向け取り組めます。

(2) 感染症対策

新型コロナウイルスをはじめとする感染症の拡大防止に向けては、抗菌・抗ウイルス対策、仕切りカーテン隔壁の設置、混雑時間帯の公表、駅・ターミナルの衛生対応、乗務員の体調管理等の感染症対策を支援し、誰もが安心して利用できる交通手段となるよう取り組めます。

公共交通の利用促進と活性化

総合情報案内

1. 事業目的

本市では、姫路駅に総合情報案内板（デジタルサイネージ含む）に加え、バス停にバスロケーションシステムを導入し、観光客等への案内は、姫路駅に併設された観光案内所で行なっています。

姫路駅以外から、他の観光施設や文化施設に移動する際にも、スムーズに公共交通手段を利用できる環境が求められます。

本市を初めて訪れる人でも迷わずに快適・円滑に移動できるように、わかりやすい情報案内を目指します。

2. 事業概要

市内の主要観光施設等を周遊しやすくするためのマップ（簡易版総合時刻表）の作成や案内看板の制作に取り組みます。

3. 事業の進め方

施設や公共交通の表記を、ピクトグラム等の統一的なデザインで表し、年齢、言語、障害の有無にかかわらず、誰もが円滑に市内を回遊できるようなマップの作成・誘導看板の制作を行います。

マップ及び誘導看板は、観光客や市民向け等利用者に応じて作成するとともに、後述する「公共交通情報共有の推進」で示す各事業者と連携を図ります。

マップによる情報案内



出典：兵庫県

バス案内看板例

< バス乗り場標示 >



出典：国土交通省

< 路面誘導サイン >



1. 事業目的

公共交通の利便性が高い路線においても、最寄りの駅やバス停から目的地までのラストワンマイルの交通手段が確保されていない場合には、モビリティのサービスレベルが低くなってしまいます。

特に、郊外部においては、地域の隅々まで公共交通サービスが行きわたらないことで、最寄り駅や最寄りバス停から目的地までの交通手段が確保できず、結果的にモビリティのサービスレベルが低くなっています。

公共交通を利用したモビリティサービスの向上を目指し、ラストワンマイル交通の導入を目指します。

2. 事業概要

最寄りの鉄道駅やバス停までが比較的近い場合には自転車、遠い場合にはバス、タクシー等の活用を検討します。

また、周辺の道路状況や移動需要によっては、超小型モビリティやグリーンスローモビリティの活用も検討します。

3. 事業の進め方

ラストワンマイル交通導入にあたり、都心・中心市街地及び郊外部で導入地域の検討を行います。都心・中心市街地は、鉄道駅や主要バス停から主要施設、郊外部では公共交通空白地及び不便地域から最寄りの鉄道駅やバス停間への移動等、地域の実情に応じたラストワンマイル交通の導入検討を行います。

ラストワンマイル交通導入

最寄りの駅やバス停まで公共交通が運行していない地域における、ラストワンマイル交通の導入前後のイメージ

< ラストワンマイル導入前 >



徒歩や自転車、送迎などによる移動



< ラストワンマイル導入後 >



ラストワンマイル交通による移動

※ラストワンマイル交通は、既存の公共交通手段に限定せずに、地域の実情に応じた最適な交通手段を検討・選択していきます。

他分野との連携強化と機能補完

地域輸送資源の活用

1. 事業目的

交通事業者による独立採算制では維持できないエリアや路線については、需要に応じた交通手段の導入に加えて、既存の移動手段を積極的に活用していくことが求められます。

地域を運行している既存の輸送資源を有効活用し、地域の日常的な移動を支えます。

2. 事業概要

地域の教育施設、医療施設、商業施設、企業等と協力しながら、地域の移動手段の確保に取り組みます。

地域を運行する送迎サービスや福祉有償運送などあらゆる輸送資源を活用し、現状の公共交通を補完する交通手段としての活用を進めます。

3. 事業の進め方

地域を運行するスクールバス、企業の通勤バス、医療施設や商業施設の送迎バス、福祉有償運送等を把握し、運行時間帯、運行路線・エリア等を整理し、未使用時間帯での車両を活用した運行や本来の輸送対象以外でも乗車できる混乗化を検討します。

民間送迎バスの利用例

< 千葉県我孫子市 >

送迎バスバスカード (有効期限: H31.2.28)

送迎バス利用バスカード	
利用者名	
住所	
緊急連絡先氏名	緊急連絡先
我孫子市	有効期限/平成31年2月28日
※自署なきものは無効です。 No	

使用する際は、必ず氏名・住所・緊急連絡先を記入してください。



利用対象者	市内在住の 65 歳以上の方・ 身体に障害がある方
運賃	無料
利用日時	平日 (月～金) 午前 9 時～午後 5 時
利用可能な送迎バス	病院送迎バス 学校送迎バス その他施設送迎バス

出典：千葉県我孫子市

1. 事業目的

自動車は、非常に便利で優れた移動手段ですが、その利用方法によっては様々な問題が発生します。

移動する各主体それぞれが、移動目的や必要性に応じて交通手段を適切に選択することで、交通渋滞の改善、交通事故の減少、環境負荷の軽減などさまざまな効果が期待できます。

住民一人ひとりが日常的な交通手段の利用を見直し、役割に応じて適切に交通手段を選択する社会を目指して、住民の意識改変に取り組みます。

2. 事業概要

地域の公共交通を将来にわたり守り・育てる取り組みが求められる中で、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、モビリティ・マネジメントや公共交通の乗り方教室などを行い、意識改変に取り組みます。

また、公共交通の理解を深めてもらうとともに、慣れ親しんでもらうための出前講座、ルール・マナー啓発のほか、自動車等の運転に不安を有する高齢者等が自主的に運転免許を返納しやすい環境の整備にも取り組みます。

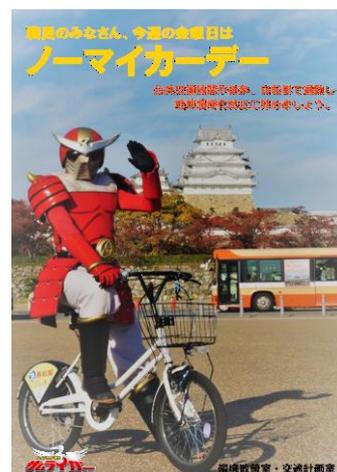
3. 事業の進め方

(1) ノーマイカーデーの推進

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実施していきます。

拡大に向けて、企業を対象としたモビリティ・マネジメントの実施等、他の施策とあわせた普及・啓発活動を行います。

ノーマイカーデー推進ポスター



出典：姫路市

(2) マイバス・マイ電車の日

本市も参加している阪神・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・活性化を目指して、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



<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

出典：阪神・播磨地域都市交通環境改善協議会

(3) モビリティ・マネジメントの推進

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「社員の交通事故リスクの軽減」「駐車場用地の利活用」「企業イメージの向上」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調査、情報提供などによる企業を対象としたモビリティ・マネジメントを継続的に実施していきます。

また、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容を促すかを検証し、他企業へのモビリティ・マネジメントの展開にフィードバックしていきます。

アンケート調査の例

<アンケート調査票の例>

<p>問1 現在、どの交通機関を、どれくらい利用して、通勤していますか？ 記入例を参考に①～⑥の交通機関すべてについて、ご回答ください。</p>		<p>記入例 月 週 に 3 日程度 通勤している 通勤していない</p>
①	 をつかって、 鉄道 や バス	月 週 に 3 日程度 通勤している 通勤していない
②	 だけをつかって、 クルマ(運転) ※タクシーも含む	月 週 に 3 日程度 通勤している 通勤していない
③	 をつかって、 クルマ(同乗)	月 週 に 3 日程度 通勤している 通勤していない
④	 だけをつかって、 バイク	月 週 に 3 日程度 通勤している 通勤していない
⑤	 だけをつかって、 自転車	月 週 に 3 日程度 通勤している 通勤していない
⑥	だけで、 徒歩	月 週 に 3 日程度 通勤している 通勤していない

<p>問3 地球温暖化対策のためには、クルマ利用はできるだけ減らした方がいいと思いますか？</p> <p> <input type="checkbox"/> 全く思わない <input type="checkbox"/> 少し思う <input type="checkbox"/> 思う <input type="checkbox"/> とても思う </p>
<p>問4 クルマを少しでも利用して通勤されている方にお伺いします (利用していない方は、終了になります)</p> <p>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？</p> <p> <input type="checkbox"/> 絶対に無理 <input type="checkbox"/> 無理ではないが、難しい <input type="checkbox"/> できる </p> <p>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？</p> <p> <input type="checkbox"/> 絶対に無理 <input type="checkbox"/> 無理ではないが、難しい <input type="checkbox"/> できる </p>

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。

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目指します。

学校を対象としたモビリティ・マネジメントの様子



出典：姫路市

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、利用してもらうきっかけづくりを行います。

(4) 運転免許自主返納

高齢者自身やその家族が運転適性やリスクを知る機会がほとんどないため、警察や交通安全協会等と連携を図り、老人クラブ会合時や運転免許更新時を活用し、高齢者自身によるセルフチェックの機会を増やすとともに、バスやタクシーなどの公共交通利用による安全・利便性や免許返納による運賃割引等の特典をPRすることにより、高齢者の自主的な免許返納につなげていきます。

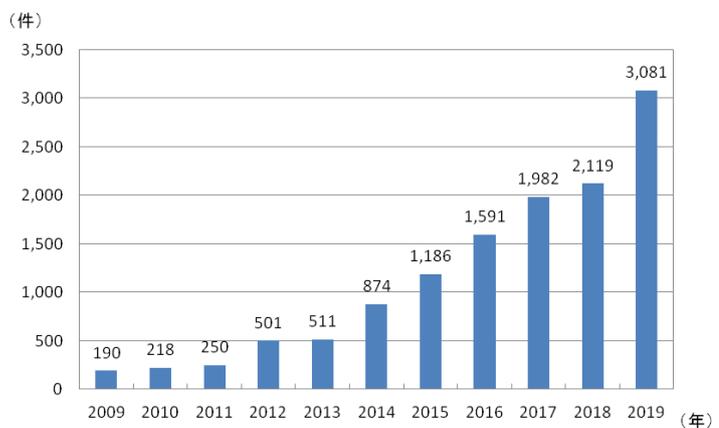
運転免許自主返納

< 運転免許自主返納案内 >



出典：兵庫県警察

< 本市の運転免許自主返納数 >



出典：兵庫県警調べ

※2016年以降の件数には、2016年4月1日に開所した姫路更新センターで返納されたものも含む。なお、姫路更新センターの返納件数には市外在住者も含む

地域交通育成への積極的参画

公共交通情報共有の推進

1. 事業目的

公共交通等の情報を知らない場合、移動する人にとって公共交通は移動手段の1つとして認識されず、結果的に公共交通が利用されません。

公共交通の運行状況や利用状況等について広く知っていただくとともに、地域毎の交通課題解決に向けて、公共交通情報の周知・共有を目指します。

2. 事業概要

住民に地域交通を利用してもらうためには、広く情報を発信する必要があります。

このため、地域の公共交通の利用状況や運営状況についての情報を共有するためのウェブサイトを作成等公共交通情報の発信を行います。

また、地域の住民の方々が日頃、感じている公共交通に対する意見やより利用しやすい公共交通に改善するための意見交換会の開催に取り組みます。

3. 事業の進め方

(1) 公共交通情報の発信

本市には、鉄道、バス、コミュニティバス、船舶、タクシー、デマンド型乗合タクシーといった様々な公共交通が運行しています。

地域の公共交通の利用状況、運行状況、運営状況等をまとめて情報が共有できるウェブサイトの作成を検討し、公共交通に対する認知度の向上を目指します。

情報発信ウェブサイトイメージ



出典：福崎町公共交通のご案内

(2) 出前講座の実施

公共交通の利用を促進するためには、公共交通の情報共有により公共交通の認知度の向上を図ると同時に、利用者である住民との意見交換の場が必要となります。

このため、住民、公共交通利用者に向けた出前講座を実施します。

出前講座の実施によって、公共交通の現状や課題を共有するとともに、利用者の立場から見た利用改善策や利用促進策について知っていただいたり、興味を持っていただく契機とします。

また、出前講座の場では、参加した住民や公共交通利用者と公共交通についての意見交換や利用意向を把握することで、利用者目線による公共交通のサービス改善を検討します。

出前講座実施風景



出典：姫路市

■ 事業スケジュール

主要施策	施策名	事業名	事業主体	前 期					後 期				長 期		
				2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度	2031年度～	
骨格公共交通ネットワークの維持・確保	鉄道の機能強化	J R山陽本線・J R播但線・J R姫新線・山陽電鉄本線・山陽電鉄網干線	姫路市、J R												
	バス路線網の維持・再編	バス路線網の維持	バス路線網の維持	姫路市、バス事業者											
		バス路線網の再編	バス路線網の再編	姫路市、バス事業者											
		郊外部と中心部を連携するバス路線の機能強化	郊外部と中心部を連携するバス路線の機能強化	姫路市、バス事業者											
		外環状バスの導入	外環状バスの導入	姫路市、バス事業者											
		貨客混載	貨客混載	姫路市、バス事業者											
	離島航路の維持	共通乗船券の導入検討	共通乗船券の導入検討	姫路市、交通事業者											
		企画切符・観光切符等の導入	企画切符・観光切符等の導入	姫路市、交通事業者、企業											
		離島航路の運営支援	離島航路の運営支援	国、県、姫路市、旅客船事業者											
		姫路港旅客ターミナルエリア再編整備	姫路港旅客ターミナルエリア再編整備	兵庫県											
小規模需要を支える公共交通の整備	地域公共交通の導入	地域公共交通の導入	姫路市、地域住民、交通事業者												
	タクシーの活用	タクシーの活用	姫路市、タクシー事業者												
地域・拠点間の連携強化	広域連携公共交通の導入	広域連携公共交通の導入	姫路市、周辺市町												
	道路整備	幹線道路整備	兵庫県、姫路市												
		バスベイ設置推進	バスベイ設置推進	兵庫県、姫路市											
公共交通の高度化推進	M a a S等の新たな技術の活用	M a a Sの活用	兵庫県、姫路市、交通事業者、企業												
	次世代モビリティの活用	次世代モビリティの活用	姫路市												
	交通結節点整備と機能強化	交通結節点の整備・機能強化	新駅整備（J R姫路駅—英賀保駅間）	姫路市、交通事業者											
		鉄道駅周辺整備（詳細は次頁）	鉄道駅周辺整備（詳細は次頁）	姫路市、交通事業者											
		バス停整備	バス停整備	姫路市、バス事業者											
		パーク&ライド・パーク&バスライド	パーク&ライド・パーク&バスライド	姫路市、交通事業者											
		サイクル&バスライド	サイクル&バスライド	姫路市、交通事業者											
		道の駅整備	道の駅整備	姫路市、交通事業者											
	利用者ニーズに対応する交通空間整備	歩行者・自転車利用環境整備	自転車通行空間の整備	兵庫県、姫路市											
		放置自転車対策	放置自転車対策	姫路市											
シェアサイクル「姫ちやり」の利用促進		シェアサイクル「姫ちやり」の利用促進	姫路市												
歩行環境		歩行環境	姫路市、地域住民等												
公共交通の利用促進と活性化	公共交通に対する料金施策	柔軟な料金体系の設定	姫路市、交通事業者												
		主要施設と連携した割引サービス	主要施設と連携した割引サービス	姫路市、交通事業者、企業											
	沿線地域の活性化	沿線地域の活性化	姫路市、地域住民												
	安全・安心な利用環境の確保	公共交通のバリアフリー化	公共交通のバリアフリー化	姫路市、交通事業者											
		感染症対策	感染症対策	姫路市、交通事業者											
	総合情報案内	総合情報案内	姫路市												
	他分野との連携強化と機能補完	ラストワンマイル交通の導入	ラストワンマイル交通の導入	姫路市											
		地域輸送資源の活用	地域輸送資源の活用	姫路市、企業											
	地域交通育成への積極的参画	利用者の意識改革	ノーマイカーデーの推進	姫路市、企業、地域住民											
			マイバス・マイ電車の日	マイバス・マイ電車の日	兵庫県、姫路市、交通事業者										
モビリティ・マネジメントの推進			モビリティ・マネジメントの推進	姫路市、企業、地域住民											
運転免許自主返納		運転免許自主返納	姫路市												
公共交通情報共有の推進	公共交通情報の発信	姫路市、交通事業者													
出前講座の実施	出前講座の実施	姫路市、地域住民													

※破線は検討後準備が整い次第実施

■ 鉄道駅事業スケジュール

交通結節点整備事業	計画期間 2021～2025	2026年以降
J R 山陽本線 御着駅		
駅西踏切の改良	———	
南側アクセス強化		———
駅前広場・アクセス道路の強化		———
J R 姫新線 余部駅		
西側駐輪場の増設	———	
西側改札口のスロープ等改良	- - - - -	———
J R 姫新線 太市駅		
ロータリーの強化	———	
J R 播但線 仁豊野駅		
構内バリアフリー化	- - - - -	———
ロータリーの設置・アクセス道路の強化		———
J R 播但線 京口駅		
構内バリアフリー化	———	
J R 播但線 砥堀駅		
駐輪場の増設	———	
ロータリー設置		———
山陽電鉄本線 飾磨駅		
北改札口の設置	———	
飾磨駅周辺のまちづくり	- - - - -	———
山陽電鉄本線 八家駅		
北側アクセス強化	- - - - -	———
ロータリー設置	- - - - -	———
山陽電鉄網干線 西飾磨駅		
構内バリアフリー化	- - - - -	———
山陽電鉄本線 亀山駅		
駐輪場の新設	———	
構内バリアフリー化		———
ロータリーの設置・アクセス道路の強化		———
山陽電鉄網干線 山陽天満駅		
構内外バリアフリー化		———
南側アクセス強化		———
山陽電鉄本線 的形駅		
構内外バリアフリー化	- - - - -	———
ロータリー設置	- - - - -	———
山陽電鉄網干線 夢前川駅		
構内外バリアフリー化	———	
ロータリーの設置	———	
山陽電鉄本線 手柄駅		
歩道拡幅（踏切部を含む）	———	- - - - -
西側アクセス強化	- - - - -	———
ロータリーの設置	- - - - -	———
山陽電鉄網干線 平松駅		
ロータリーの設置		———

※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

凡例
 実線：検討もしくは着手期間
 点線：駅周辺のまちづくり計画や他事業の進捗等に応じて、変更の可能性がある着手時期

第5章 計画の実現に向けて

5.1 多様な主体との連携

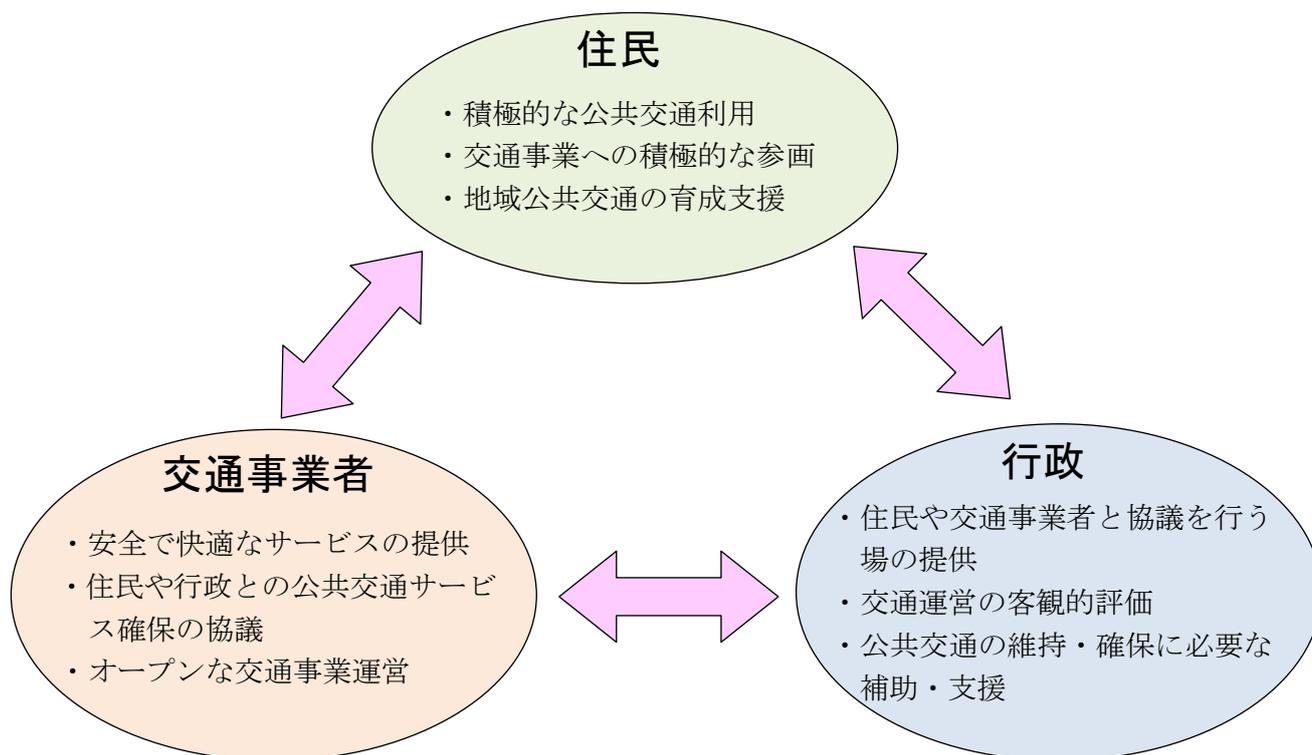
今後の人口減少、少子高齢化の進行に伴って、日常的な移動を支える公共交通の役割はますます重要になると考えられます。

このため、本計画を円滑に推進していくためには、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ち、それぞれの役割を認識した上で、互いに連携していくことが重要です。

なお、各主体の意見交換、課題共有、連絡調整については、地域公共交通会議を定期的開催していきます。

地域公共交通会議は、後述するクロスセクター効果や、各施策・事業の評価及び計画の見直し結果等を情報共有する場としても活用していきます。

< 公共交通を支える3者の役割と連携 >



5.2 他分野との連携

持続可能な公共交通を確保するためには、公共交通を支える3者の連携のみならず、交通分野以外の分野とも連携することが必要です。

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、福祉、環境、教育、商業、観光など様々な分野と関連しています。

今後は、これらの関連する分野も含めた公共交通の役割や、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とともに、各分野との連携を強化し、より効率的で持続可能な公共交通の確保を目指します。

地域公共交通を廃止した時に、追加的に必要となる多様な行政部門の代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較することで把握できる地域公共交通の多面的効果であるクロスセクター効果を適宜算出し、地域公共交通の効果や価値を見極めた上で、公共交通の再編と適切な財政支出を目指していきます。

< 公共交通と関連する分野 >



出典：近畿運輸局 「地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？」

5.3 評価及び計画の見直し

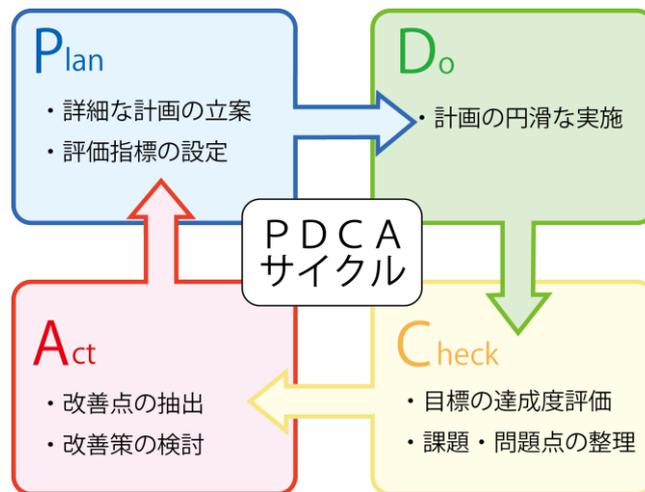
人口の減少や高齢化の進展、あるいは医療施設や商業施設の新設・廃止、自動車先進技術の進展等、公共交通をとりまく社会情勢及び地域情勢は常に変化します。

このため、「Plan（計画）」、「Do（実施）」、「Check（評価）」、「Act（改善）」の4つの段階を繰り返す「PDCAサイクル」を導入することで、本計画及び各施策・事業の継続的な改善を目指します。

具体的には、本計画に示す各事業を毎年評価（Check）し、これに基づいた事業の改善（Act）・計画（Plan）を行い、事業を実施（Do）します。また、数値目標については毎年確認し、計画全体の目標達成状況の確認を行います。

なお、本計画は、社会情勢及び地域情勢の変化や新たな課題・問題点の発現に応じて適宜見直しを行います。

< PDCA サイクル >



< 見直し・評価スケジュール >

	2021		2022		2023		2024		2025	
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期
事業の実施	[Blue bar spanning all periods]									
達成度評価		↓		↓		↓		↓		↓
改善点の抽出 見直しの検討		↓	→	↓	→	↓	→	↓	→	↓
計画改訂										→

	2026		2027		2028		2029		2030	
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期
事業の実施	[Blue bar spanning all periods]									
達成度評価		↓		↓		↓		↓		↓
改善点の抽出 見直しの検討	↓	→	↓	→	↓	→	↓	→	↓	→
計画改訂										→