

姫路市総合交通計画の策定について

第19回地域公共交通会議
2020年(令和2年)8月11日(火)

— 目次 —

① 現行総合交通計画の概要	1
② 現行総合交通計画の事後評価	3
③ 市民アンケート調査結果	5
④ 新総合交通計画の概要	11
⑤ 基本理念・基本方針	17
⑥ 新総合交通計画の方向性	19
⑦ 新総合交通計画策定スケジュール	21

① 現行総合交通計画の概要

都市・地域総合交通戦略（大臣認定）、地域公共交通網形成計画

基本計画編

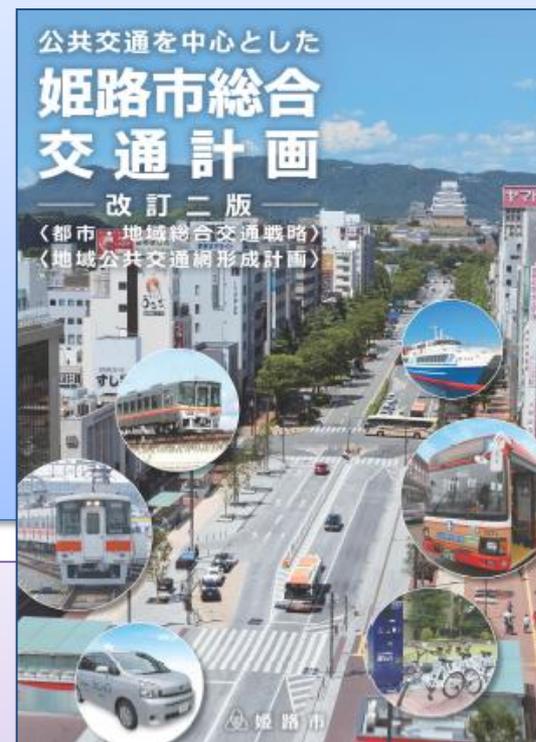
- ・計画策定の背景
- ・交通の現況と課題
- ・計画の枠組み
- ・めざす公共交通の将来像
- ・展開すべき主要な施策

→ 2008年8月策定

(平成20年)

→ 2013年4月改訂

(平成25年)



実施計画編

- ・数値目標
- ・事業概要
- ・事業プログラム

→ 2009年4月策定

(平成21年)

→ 2013年4月改訂

(平成25年)



→ 2016年3月

(平成28年)

改訂第二版

(1) 計画の目的

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

(2) 計画の区域

姫路市内全域(534.35km²)

(3) 計画期間

2009年(平成21年)度を初年度とし、2020年(令和2年)度を目標年度とする12年間。前期が終了する2015年(平成27年)度に見直し改訂

(4) 計画の対象

鉄道やバスなどの公共交通機関、駅やバス停などの交通結節点及びバス路線となる幹線道路

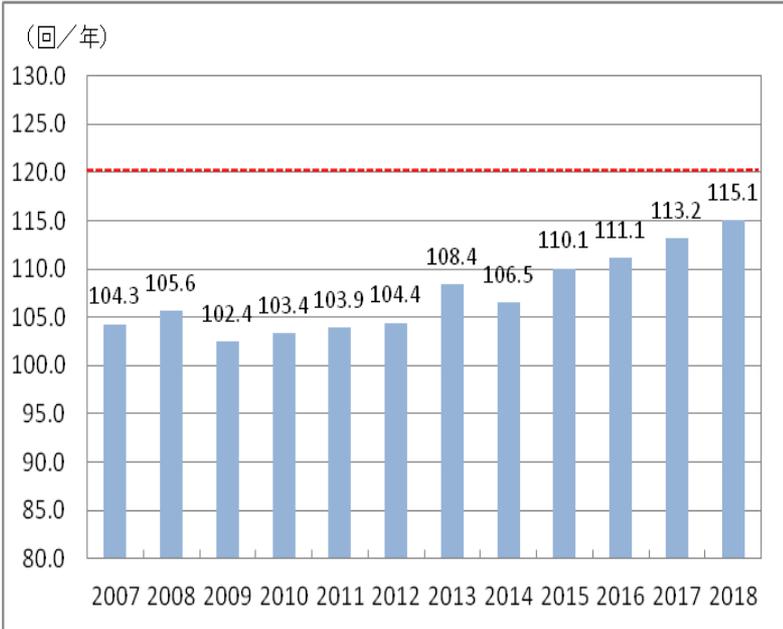


② 現行総合交通計画の事後評価

◆ 数値目標の結果について

● 公共交通利用者数に関する数値目標

一人当たりの年間平均公共交通利用回数※
100回(2007年度現在) ⇒ 120回(2020年度目標)

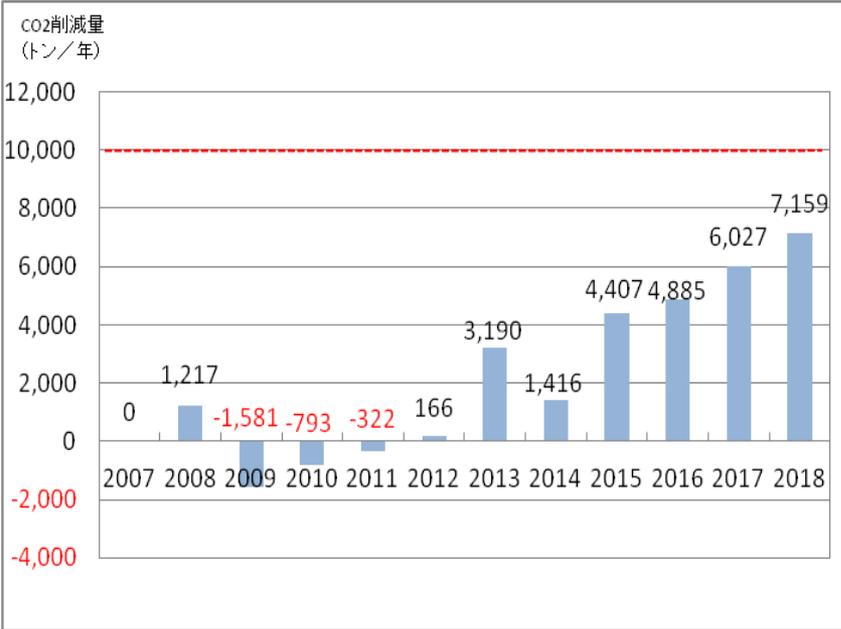


※「市内の鉄道・バス年間利用者数÷姫路市人口」にて算出

一人当たりの年間平均公共交通利用回数は、2018年度(平成30年度)現在で115.1回/年となっており、目標の120回/年は達成していないが増加傾向で推移している。

● 環境に関する数値目標の達成状況

自動車から公共交通への利用転換による二酸化炭素排出削減量※
1万トン/年(2020年度目標、2007年度比)



※2007年度に比べ増加した公共交通利用者数(目標値)が全て自動車から転換したと仮定し、利用転換した移動の平均距離を片道10Kmとして算出。

二酸化炭素削減量は、2012年度(平成24年度)以降増加傾向にあり、2018年度(平成30年度)で7,159トン/年と目標の10,000トン/年には達していないが、削減量を増やしている。

現行総合交通計画の事後評価

● 事業プログラムの進捗状況

各施策に基づき実施された事業の進捗状況は、以下のとおりである。

- (全 31 事業) ・ スケジュール通り進捗している 21 事業
- ・ 一部スケジュール通り進捗している 7 事業
- ・ 未着手 3 事業

			事業名称	進捗	事業概要	
公共交通の 利便性向上	交通結節点	姫路駅 周辺 (主核)	姫路駅北駅前広場の整備	◎	北駅前広場の整備、大手前通りトランジットモール化完了	
			姫路駅南駅前広場の整備	◎	南駅前広場の整備完了	
			都心環状道路網の整備	○	内々環状西線供用、高尾線供用	
			都心循環バス	○	都心内を周遊する都心循環バスの検討	
		新駅整備	御着駅—姫路駅間(東姫路駅)	◎	2015年度東姫路駅開業	
			姫路駅—英賀保駅間	◎	手柄山中央公園整備基本計画により、新駅整備を推進	
		その他の 交通結節点	交通結節点整備	○	溝口駅、香呂駅、白浜の宮駅周辺整備完了	
			パーク&ライド(パーク&バスライド)	◎	JR姫新線、JR播但線沿線で実施	
		骨格公共 交通ネッ トワーク	鉄道	JR播但線輸送力改善	◎	JR播但線の利用促進に向けた取り組みの実施
				JR姫新線輸送力改善	◎	JR姫新線輸送改善事業、増便社会実験
	バス		高度なバスシステムの導入	△	検討に着手するも社会実験には至らず	
			外環状バスの導入	△	検討に着手するも社会実験には至らず	
			コミュニティバス等地域公共交通の導入	◎	家島、坊勢でコミュニティバス導入、夢前町、花田町でデマンド型乗合タクシー導入	
			北部地域の連携を強化するバス路線の導入	△	検討の結果、事業成立に十分なニーズとメリットが確認できず	
			バス路線網の再編	○	再編に関する中長期計画を検討中	
	サイクル&バスライド		○	白国南口バス停、四軒屋バス停、田寺バス停で整備		
	海上交通		離島航路の維持	◎	生活交通確保維持改善計画(離島航路確保維持計画)策定	
			旅客船ターミナル整備	◎	姫路港、真浦港(家島)、坊勢港で整備済	
	道路	幹線道路の整備	◎	道路整備プログラムに基づき適宜推進		
		バスベイの設置	◎	道路整備や改良に伴い適宜整備		
自転車利用環境整備		◎	姫ちゃんの導入、自転車利用環境整備計画等策定			
利用環境 改善	乗り継ぎ抵抗の低減	ICカード乗車券、乗継割引	◎	姫路市内全鉄道とバスでICカード利用可能		
		待合い空間環境改善	○	大手前通りバス停待合い空間環境改善		
	バリアフリー化の推進	◎	姫路市バリアフリー基本構想に基づき整備推進			
	乗船券の共通化	○	2019年度家島航路で共通乗船券(企画切符)社会実験			
	情報案内	総合情報案内	◎	JR姫路駅中央コンコース内に、路線バスの情報案内版を設置		
バス停情報案内改善		◎	バスロケーションシステム等の導入			
参画と 推進 協働	公共交通の利用促進	ノーマイカーデーの推進	◎	マイバス・マイ電車の日にノーマイカーデーを実施		
		マイバス・マイ電車の日	◎	毎月最終金曜日を「マイバス・マイ電車の日」に設定		
	モビリティ・マネジメント	◎	企業、市民、学校と対象を変えて実施			
	沿線地域の活性化	◎	各鉄道沿線で地域密着型イベントを継続実施			

◎: 事業スケジュール通りの進捗、○: 一部事業スケジュール通りの進捗、△: 事業未着手

③ 市民アンケート調査結果

◆ 市民アンケート調査の概要

調査対象者(16歳以上の市民)	10,000人
想定回収数	3,000票
調査方法	郵送による調査票の配布・回収
調査期間	2019年11月2日(土)～2019年11月22日(金)

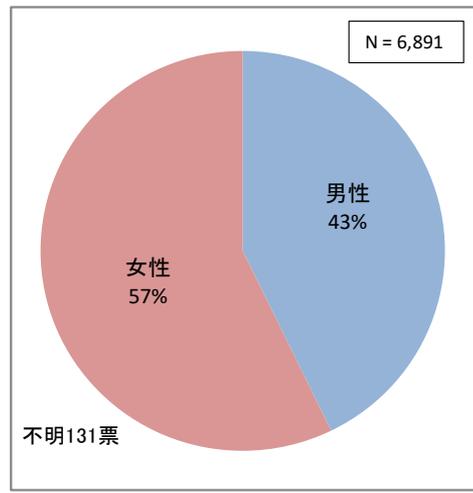
● 回収結果の状況

- ・ 10,000世帯に配布し、回収世帯数は3,520世帯で、世帯回収率は35.2%である。
- ・ 性別では、男性が約4割、女性が約6割
- ・ 年齢は、主な対象とした「16～19歳」、「65歳以上」で約6割の回答が得られた。

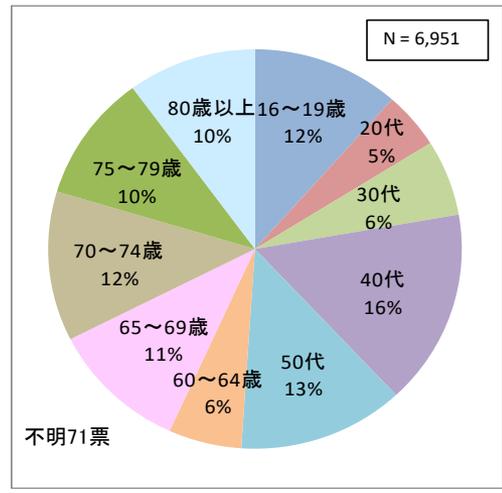
〈地域ブロック別配布回収数〉

旧市町	地域ブロック	配布世帯数(世帯)	回収世帯数(世帯)	世帯回収率	回収枚数※(枚)
旧姫路市	北部	1,045	333	31.9%	679
	中部第一	930	347	37.3%	679
	中部第二	1,582	580	36.7%	1,146
	東部	756	255	33.7%	529
	灘	756	252	33.3%	504
	飾磨	1,155	398	34.5%	789
	広畑	965	330	34.2%	664
	網干	944	366	38.8%	758
	西部	745	257	34.5%	491
旧家島町	家島	224	55	24.6%	79
旧夢前町	夢前	336	126	37.5%	264
旧香寺町	香寺	340	130	38.2%	264
旧安富町	安富	222	75	33.8%	158
住所不明		-	16	-	18
合計		10,000	3,520	35.2%	7,022

〈性別〉



〈年齢〉

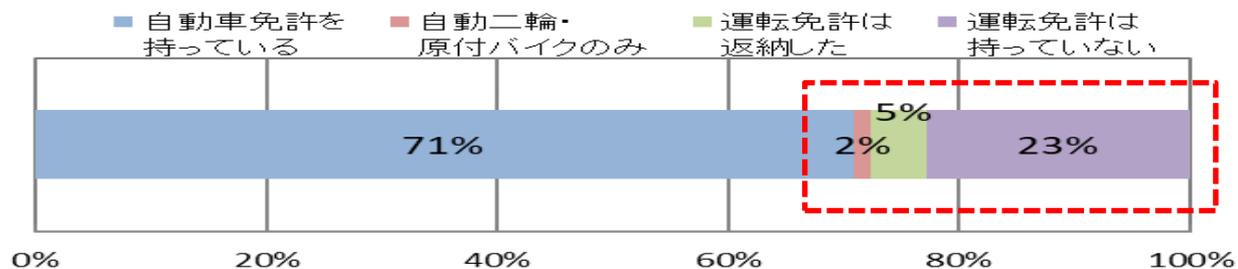


※1世帯あたり3枚の調査票を配布

市民アンケート調査結果

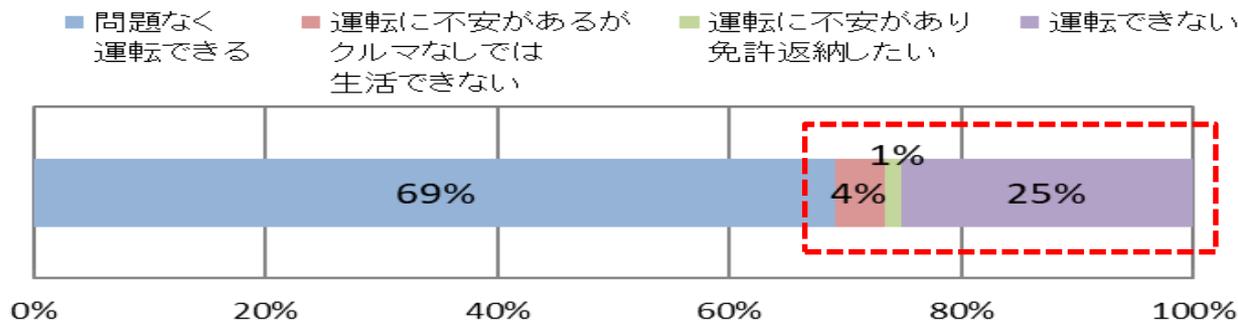
● 運転免許について

- ・「運転免許を返納・持たない」方が**約3割**を占めている。



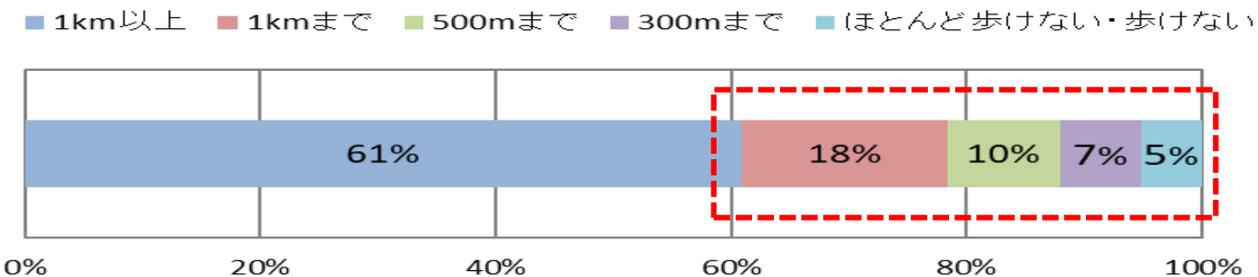
● クルマの運転について

- ・「運転に不安がある」又は「運転できない」との回答が**3割**を占めている。



● 65歳以上の方の歩ける距離について

- ・歩ける距離が「1kmまで」の方が**約4割**を占めている。

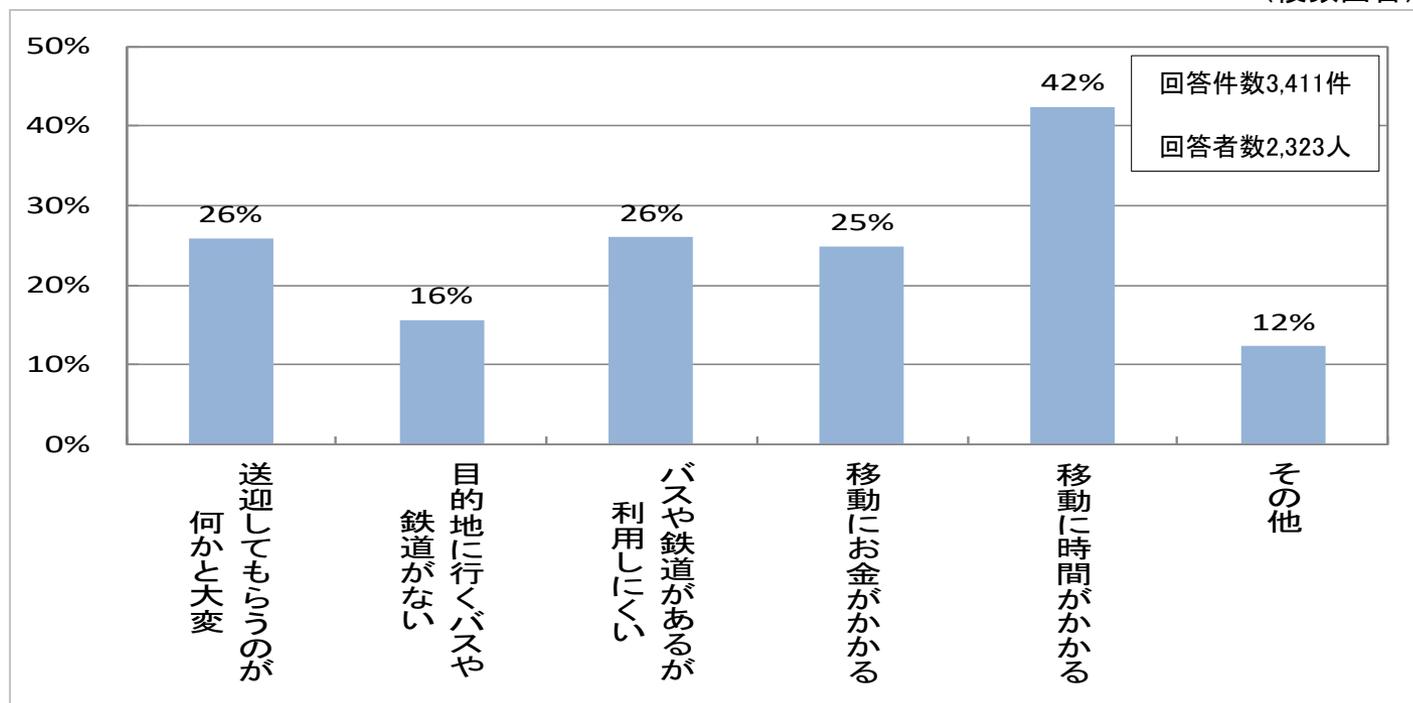


市民アンケート調査結果

- 市民アンケート調査では、「通勤・通学」「買物」「通院」「趣味・娯楽」の4つの日頃の移動について調査を行った。
 - ・ 回答者の**2割が問題を抱えており**、移動する時の問題点としては、「**移動に時間がかかる**」が最も多くなっている。

【移動する時の問題点】

(複数回答)



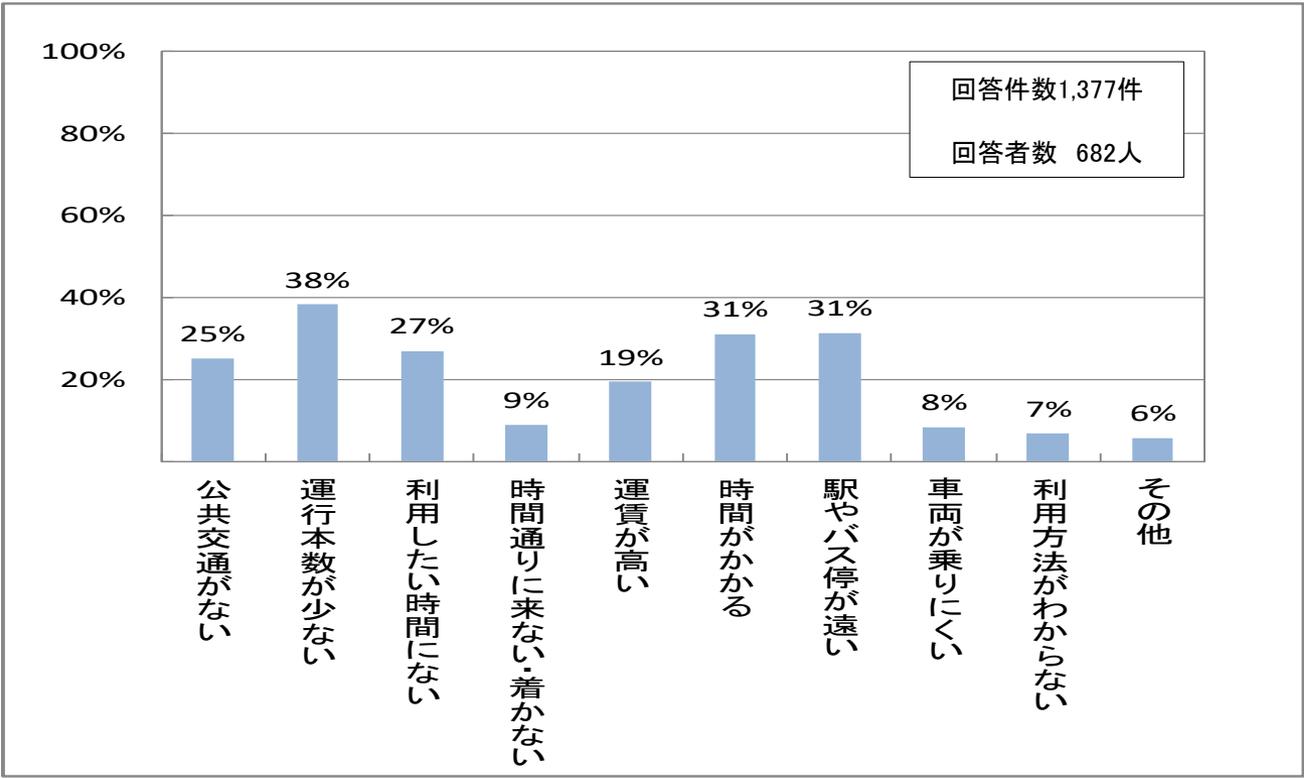
市民アンケート調査結果

● 公共交通が不便なため、「行きたいけれどいけない場所はあるか」という質問を行った。

・回答者のうち、約9割の方が「行けない場所はない」との回答であるが、**1割の方が「行けない場所がある」と回答され、その理由として、「運行本数が少ない」、「時間がかかる」、「駅やバス停が遠い」**などが多くなっている。

【行きたいけれど行けない理由】

(複数回答)



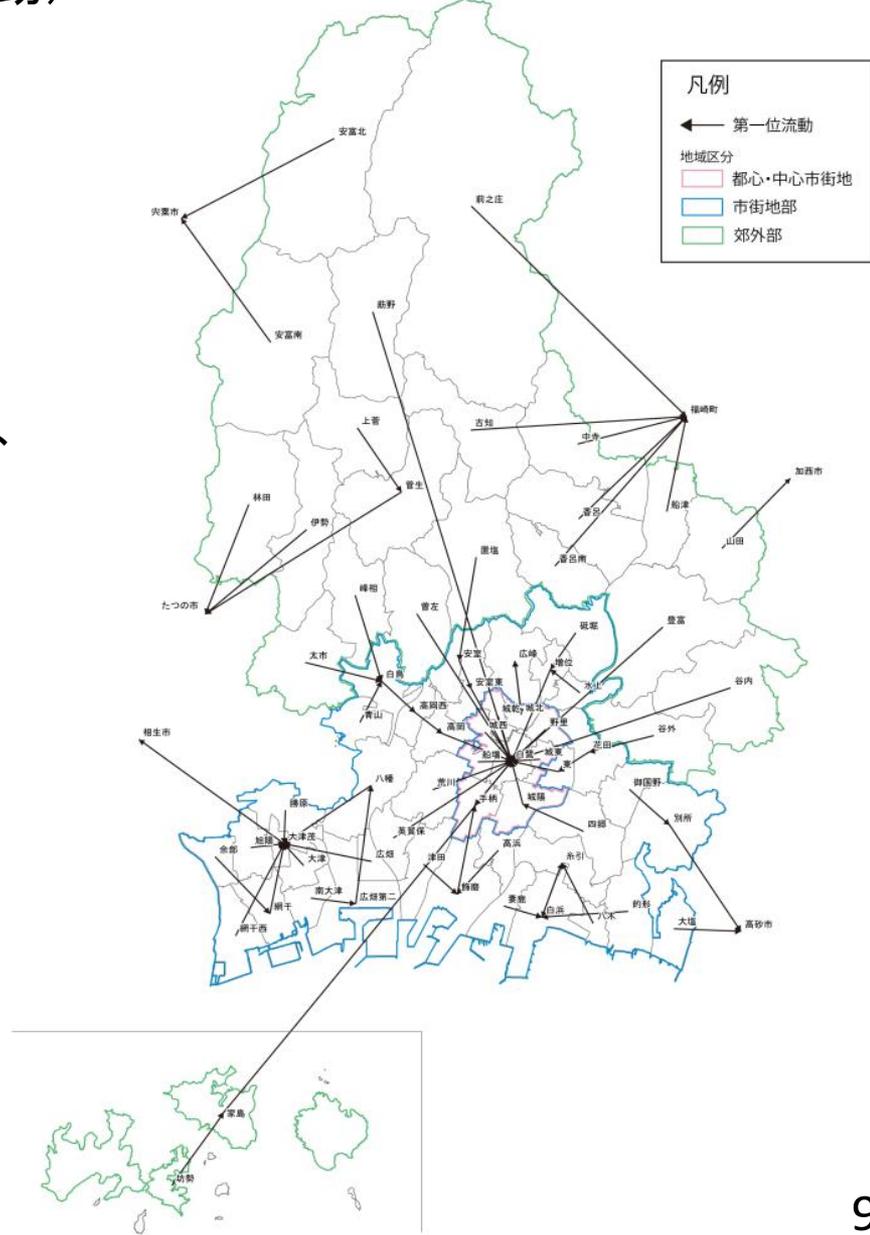
市民アンケート調査結果

● 出発地から最も多い行き先(第一位流動)

地域毎に最も多い行き先を見ると、以下のような特徴があります。

- ・市街地部及び家島町は都心部、安富町は宍粟市、夢前町と香寺町は福崎町への移動が多く見られます。
- ・地域毎に異なる生活圏が見られます。

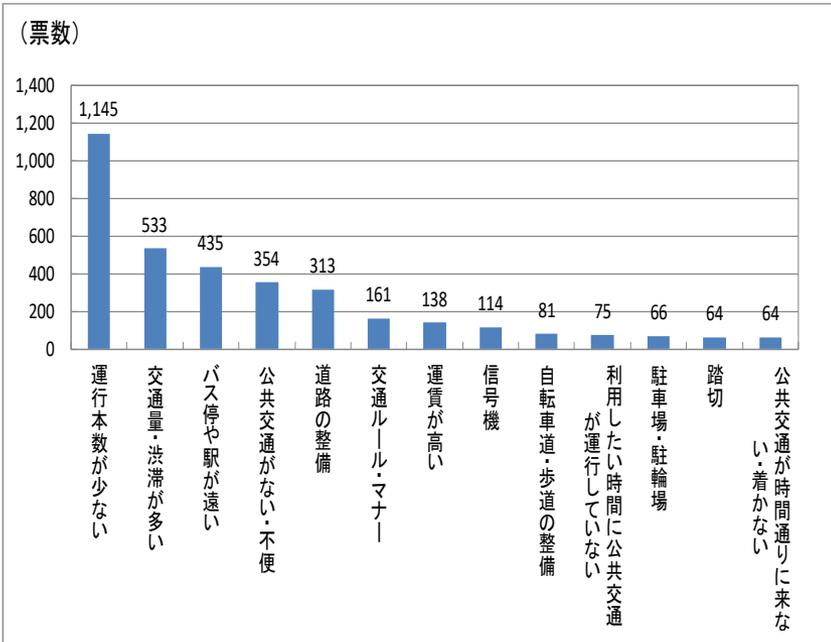
【目的合計】



◆ 交通の問題

● 困っている交通の問題について

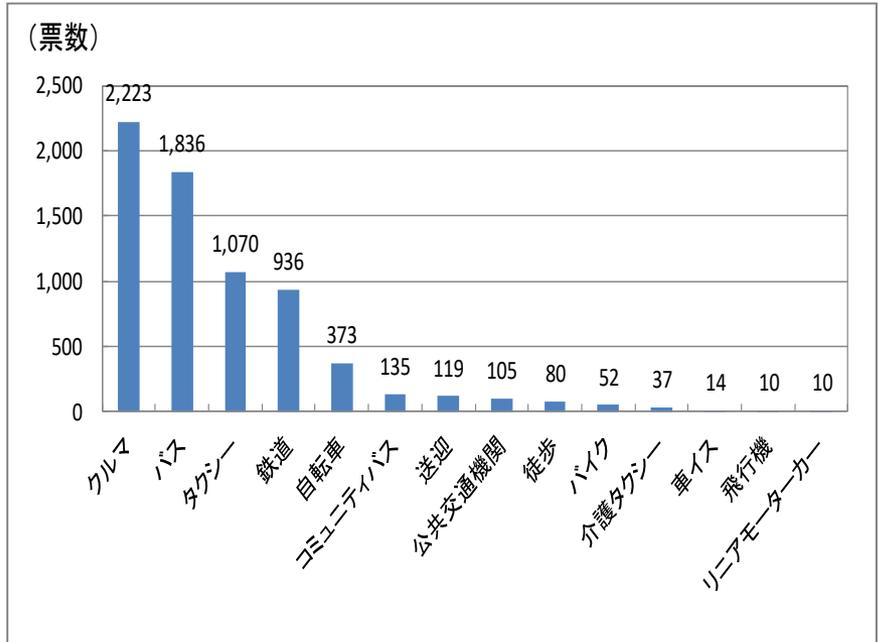
(複数回答)



・「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い。

● 10年後必要となる交通手段について

(複数回答)



・「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を感じている人も多い。

④ 新総合交通計画の概要

(1) 計画の目的

現況の交通課題に対応するとともに、今後のまちづくりの方向性と整合した総合交通計画を策定する。

(2) 計画の区域

姫路市全域(534.35km²)

(3) 計画期間

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。

(4) 計画の対象

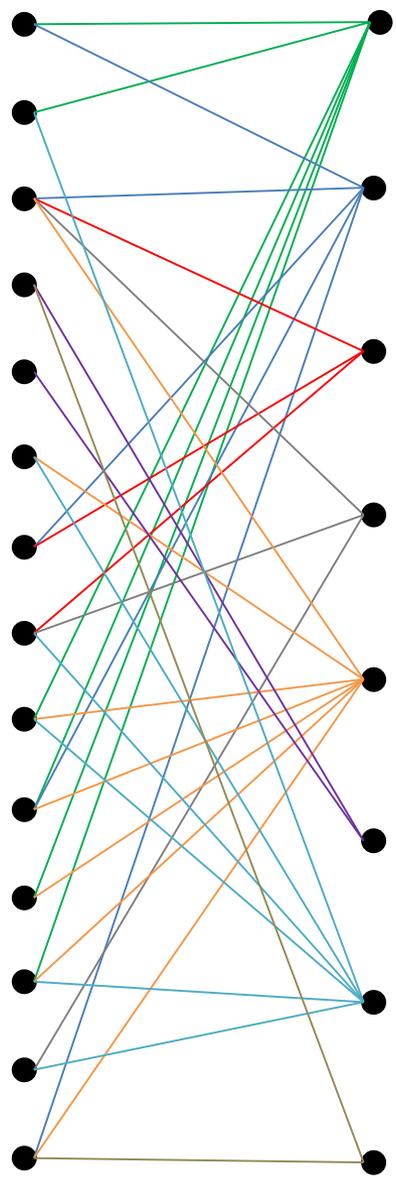
鉄道やバスなどの公共交通機関、駅やバス停などの交通結節点及びバス路線となる幹線道路。

新総合交通計画の概要

◆ 姫路市の交通の現況と課題

交通をとりまく現況

- 減少傾向にある人口
- 郊外部で高い高齢化率
- 市街地に集中する人口
(公共交通空白・不便地域の散在)
- インバウンドの増加と
通過型の観光動態
- 市内に散在する
観光施設・観光拠点
- 運輸部門における
CO₂排出量の削減
- 姫路駅を中心に広がる
公共交通網
- 整備が進む姫路駅周辺
- 全国的な職業ドライバー不足
- 免許保有者の高齢化に伴う
高齢者事故の増加
- 郊外部で特に高い
自動車利用割合
- 若者のクルマ離れ及び
高齢者ドライバーの増加
- 自動車先進技術の進展
- 地域によって異なる生活圏



- 人口構造と自動車利用の
変化への対応
- 郊外部の低い公共交通サービス
- 市街地・郊外部の交通結節点の
アクセス機能
- 整備が進む都心・中心市街地内
移動への対応
- 地域や目的に応じた
交通手段利用への対応
- 観光周遊に対応していない
公共交通ネットワーク
- 先進技術・次世代モビリティへの
対応
- 活発な市町間連携・市内移動への
対応

交通をとりまく課題

新総合交通計画の概要

◆ まちづくりの方向性

【上位計画】

- ① 姫路市総合計画(2020年(令和2年)1月 中間報告案)
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
- ② 姫路市都市計画マスタープラン(2015年(平成27年)3月 改訂)
目指す都市像：生きがいと魅力ある 住みよい都市 姫路

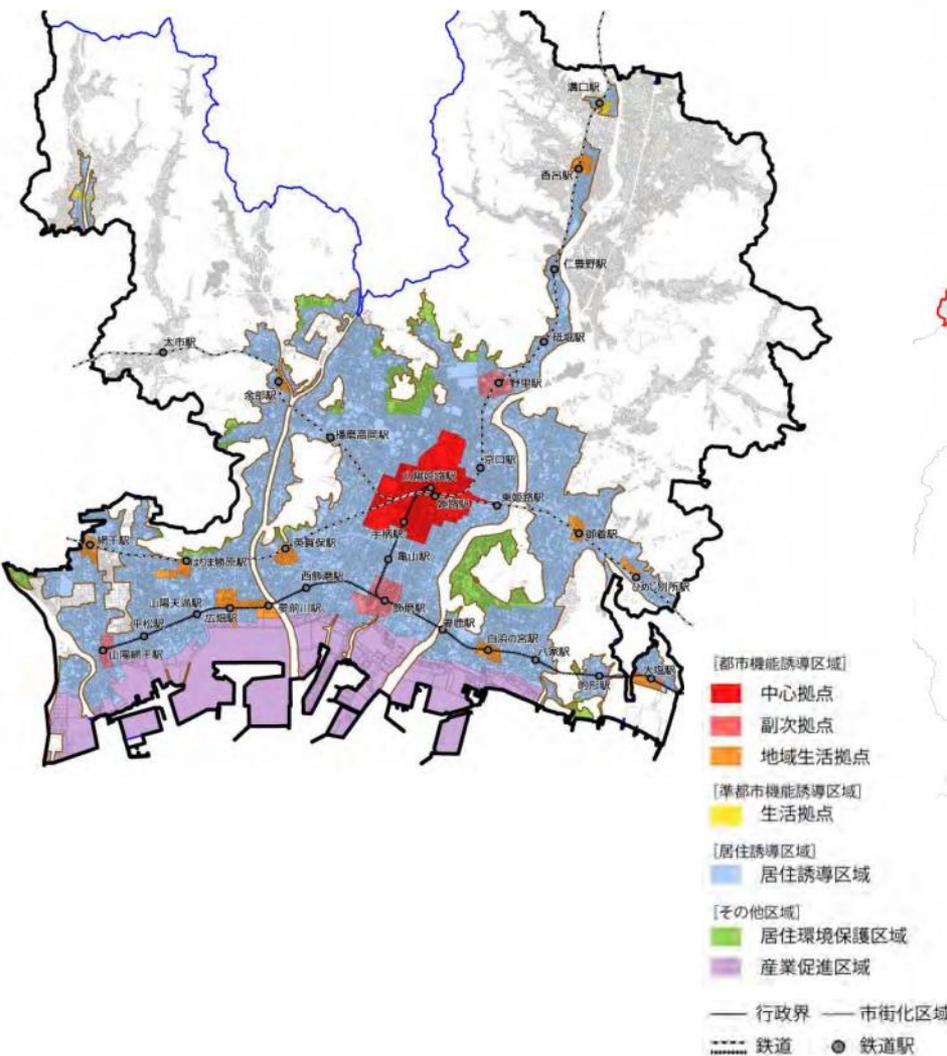
【関連計画】

- ① 姫路市立地適正化計画(2018年(平成30年)3月 策定)
目指すまちづくりの方針：魅力と賑わいある住みよい多核連携型都市 姫路
- ② 播磨圏域連携中枢都市圏ビジョン(2020年(令和2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

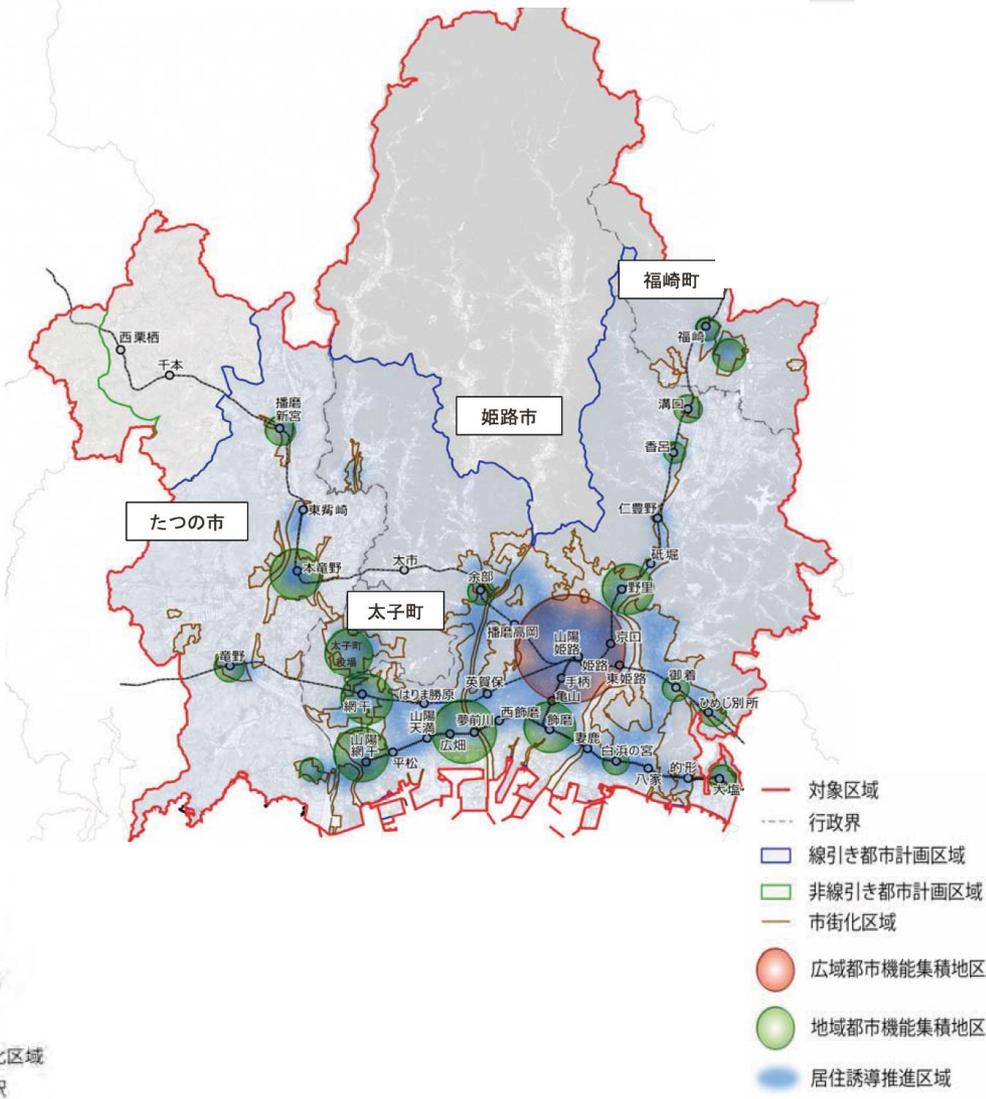
新総合交通計画の概要

◆ まちづくりの方向性【関連計画】

＜ 立地適正化計画都市構造図 ＞



＜ 都市機能集積地区と広域連携イメージ ＞



新総合交通計画の概要

◆ まちづくりの方向性

【地域公共交通活性化再生法の改正に向けた動向】

< 法律案の概要 >

① 地域が自らデザインする地域の交通

- ・地方公共団体による「地域公共交通計画(マスタープラン)」の作成
- ・乗合バスの新規参入等の申請があった場合、国土交通大臣が地方公共団体に対し通知

② 地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実

[運輸資源の総動員による移動手段の確保]

- ・維持が困難となったバス路線等について、多様な選択肢を検討・協議し、地域に最適な旅客運送サービスを継続(地域旅客運送サービス継続事業)
- ・過疎地等で市町村等が行う自家用有償旅客運送実施の円滑化
- ・鉄道・乗合バス等における貨客混載に係る手続きの円滑化(貨客運送効率化事業)

[既存の公共交通サービスの改善の徹底]

- ・利用者目線による路線・ダイヤの改正や、運賃の設定等を促進(地域公共交通利便増進事業)
- ・MaaSに参加する複数の交通事業者の運賃設定に係る手続きのワンストップ化、MaaS協議会制度の創設(新モビリティサービス事業)

③ 交通インフラに対する支援の充実

- ・独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構による資金の貸付制度の拡充



⑤ 基本理念・基本方針

基本理念・基本方針

本市の「交通をとりまく課題」、「まちづくりの方向性」から、新総合交通計画の方向性を定め、基本理念を策定した。

計画の方向性

- ・人口構造やライフスタイルが変化する中で、まちづくりと連携した都心と郊外、市内外の交流を促進する交通結節点整備や交通網の形成が求められている。
- ・政府のSDGs実施指針^{※1}に沿い、持続可能な社会づくりに資する交通環境を構築するため、これまでの取り組みを継続しつつ、新たな先進技術や次世代モビリティの積極的な活用や、様々な交通が相互に連携することが求められている。
- ・本市が持つ多様な地域や目的に対応し、地域主体の発想に基づいた柔軟な交通施策が求められている。

※1 2015年9月の国連総会で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」を実施し、2030年までに日本の国内外においてSDGs(Sustainable Development Goals(持続可能な開発目標))を達成するための中長期的な国家戦略



基本理念(案)

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

基本理念(案)

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(案)

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**

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**を進める。

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**

本市の核としての都心・中心市街地は、都心部でのにぎわい創出とともに、市内・市外からの来訪者が、新しい生活様式にも配慮しながら、ともに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**を行う。

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**

地域の暮らしや経済活動を支えるため、交通需要の少ない地域の公共交通を維持・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必要があります。

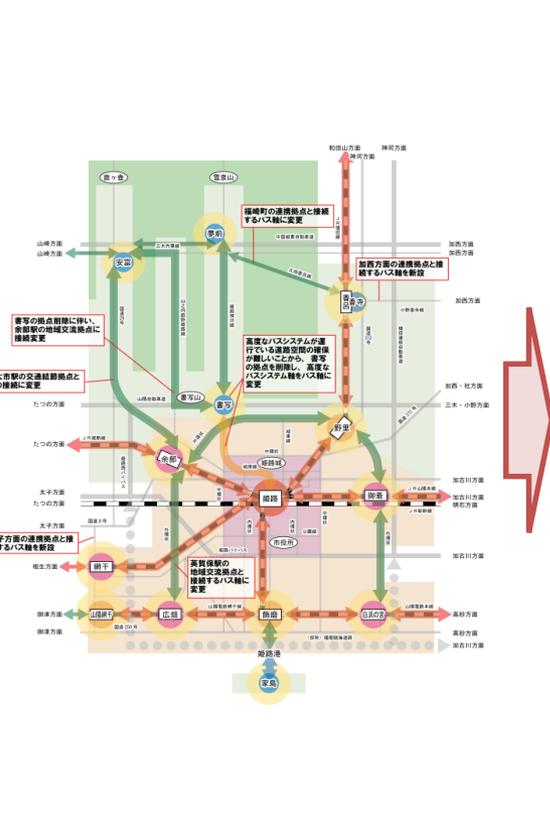
地域の特性に合わせ、**地域・交通事業者・行政の相互協力により持続可能な公共交通を整備し、地域全体で支えていく仕組みづくり**を行う。

⑥ 新総合交通計画の方向性

新総合交通計画の方向性

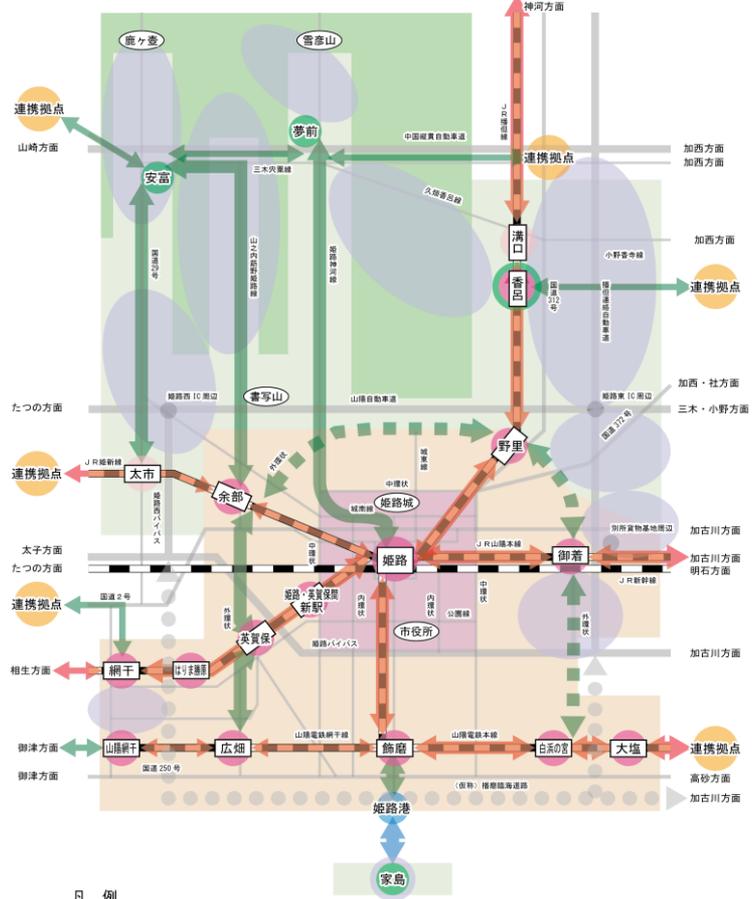
◆本市のめざすべき骨格公共交通ネットワーク

＜ 現行計画 ＞



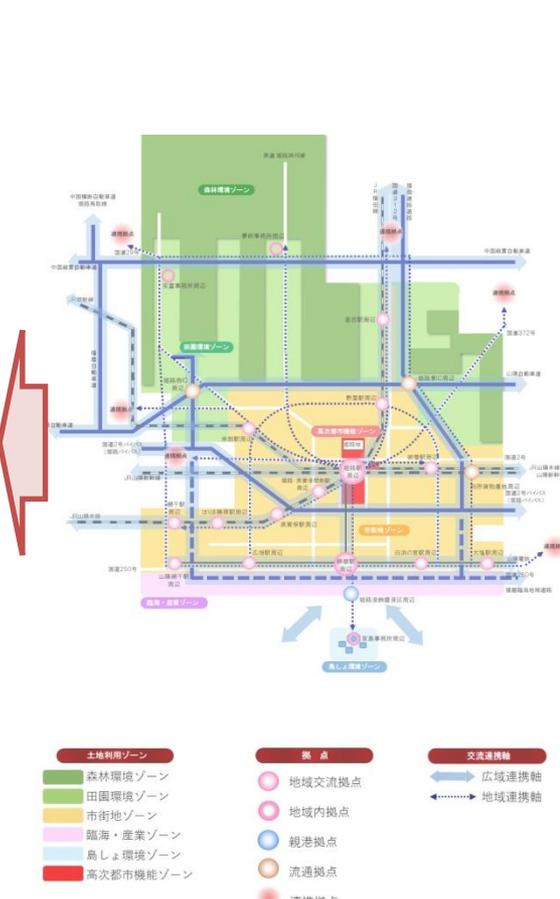
- 凡例
- | ＜主要拠点（交通結節点）＞ | | ＜都市構造＞ | | ＜骨格交通軸＞ | |
|---------------|---------|------------|-------|--------------|-----------------|
| ● 主核 | ● 副核 | ■ 都心・中心市街地 | ■ 市街地 | ⇄ 課題に対応した交通軸 | ⇄ 将来の都市像に向けた交通軸 |
| ● 地域核 | ● 準地域核等 | ■ 郊外部 | ● 駅勢圏 | ⇄ 既存交通軸 | |

＜ 新交通計画 ＞



- 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 | ● 地域内拠点 | ■ 都心・中心市街地
(高度なモビリティサービス導入エリア) | ■ 市街地 | ⇄ 鉄道 | ⇄ バス |
| ● 親港拠点 | ● 流通拠点 | ■ 郊外部 | ● 駅勢圏 | ⇄ 航路 | |
| ● 連携拠点 | ● 交通結節拠点 | | | ⇄ コミュニティバス等の
地域公共交通 | |

＜ 新総合計画 ＞



- | | | |
|-------------|----------|---------|
| ■ 土地利用ゾーン | ● 拠点 | ⇄ 交流連携 |
| ■ 森林環境ゾーン | ● 地域交流拠点 | ⇄ 広域連携軸 |
| ■ 田園環境ゾーン | ● 地域内拠点 | ⇄ 地域連携軸 |
| ■ 市街地ゾーン | ● 親港拠点 | |
| ■ 臨海・産業ゾーン | ● 流通拠点 | |
| ■ 島しょ環境ゾーン | ● 連携拠点 | |
| ■ 高次都市機能ゾーン | | |

新総合交通計画の方向性(参考体系図)

< 基本方針(案) >

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

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

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

< 展開すべき主要施策(案)の概要 >

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

公共交通機能の
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

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

地域公共交通育成への
積極的参画

< 主要な事業(案) >

鉄道の利便性強化

バス路線網の再編

離島航路の維持

コミュニティバス等地域公共交通の導入

次世代モビリティの活用

広域連携コミュニティバス等の導入

公共交通のキャッシュレス決済の導入促進

MaaSの推進

姫路駅—英賀保駅間新駅整備

交通結節点整備

姫ちゃんの利用促進

高規格道路、広域幹線道路整備

歩行環境整備

公共交通に対する料金施策

道の駅整備

沿線地域の活性化

モビリティ・マネジメントの推進

地域公共交通懇談会の開催

フレイル予防のための歩行空間の創出

※主要施策及び事業は次回会議で審議の予定

⑦ 新総合交通計画策定スケジュール

◆ 事業スケジュール(予定)

時 期	内 容
2019年10月	地域公共交通会議（1回目）の開催 ・ 事業プログラムの進捗状況 ・ 市民アンケート調査の概要
2020年2月	地域公共交通会議（2回目）の開催 ・ 市民アンケート調査結果 ・ 現状と課題の整理結果
2020年8月	地域公共交通会議（3回目）の開催 ・ 基本理念、基本方針等の検討、策定 ・ 交通施策・事業内容等の検討
2020年10月	次期計画原案の策定
2020年11月	地域公共交通会議（4回目）の開催 ・ 計画原案の検討、審議
2020年11月末～12月	パブリックコメントの実施
2021年2月	地域公共交通会議（5回目）の開催 ・ 計画素案の検討、審議
2021年3月	新総合交通計画の策定、公表

↓
令和2年度