

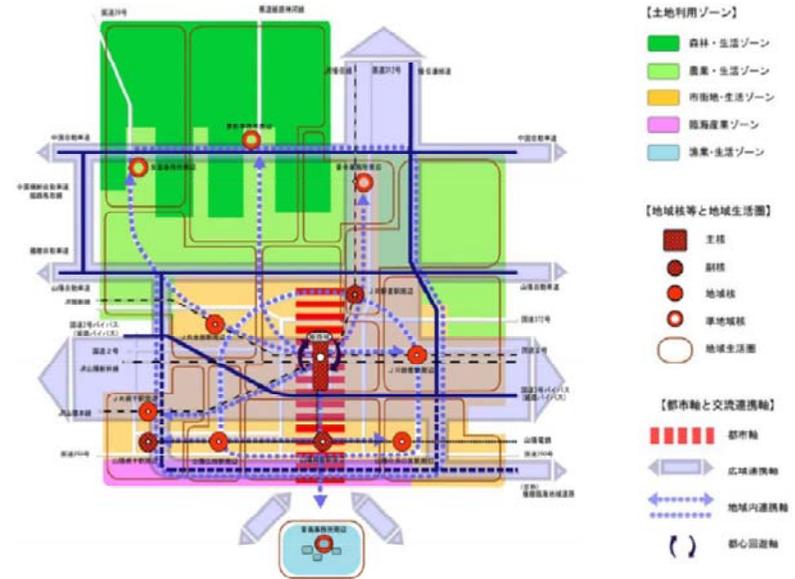
姫路市総合交通計画

1. 概要

<p>理念 ・ 方針</p>	<p>【基本理念】 「魅力と賑わいある都心と多核連携型都市構造の形成に向けた交通体系の構築」 ～徒歩と公共交通で気軽に動け、公共交通と自動車調和のとれたコンパクトなまちづくりをめざして～ 【基本方針】 都心・中心市街地は、徒歩と公共交通を中心として、快適に動けるまちづくり 市街地は、公共交通がもっと身近に利用できるまちづくり 郊外部は、公共交通がより活用されるまちづくり</p>
<p>目標 年次</p>	<p>前期：平成26年 後期：平成32年</p>

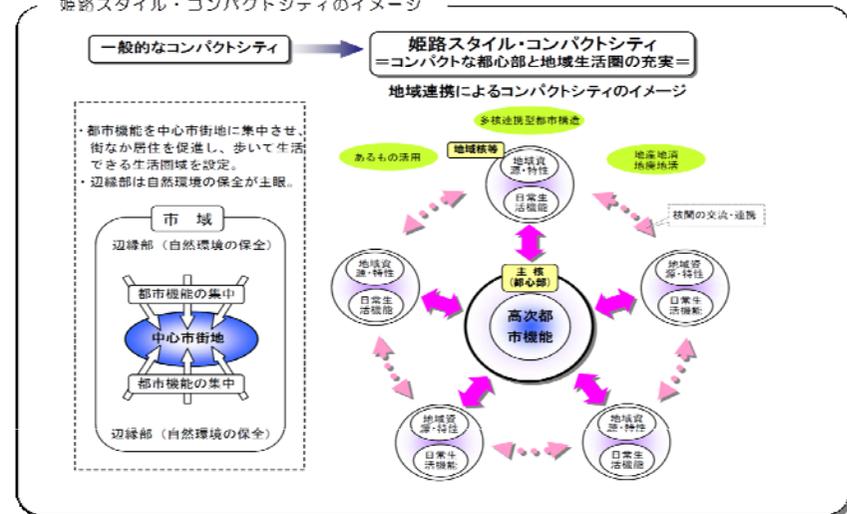
<p>位置 づけ</p>	<p>第4回京阪神都市圏PT調査(H12)の補完調査を実施し、姫路市パーソントリップデータを整備するとともに、その成果を用いて平成19年度より交通体系のあるべき姿を目指し策定。</p>		
<p>戦略 策定 範囲</p>	<p>都市圏</p>	<p>○</p>	<p>H18</p>
<p>市域</p>	<p></p>	<p>○</p>	<p></p>
<p>特定エリアのみ</p>	<p></p>	<p></p>	<p></p>

■将来都市構造



■姫路スタイルコンパクトシティ

姫路スタイル・コンパクトシティのイメージ



出典：姫路市総合計画(上位計画)

2. 目標と指標

主な指標	交通	交通手段別分担率	
		一定時間アクセス可能圏域人口(拠点等)	
		中心部歩行者数	
		自転車交通量	
		公共交通カバーエリア	
		バス利用者数	○
		鉄道、路面電車利用者数	○
	社会	DID内人口密度	
		中心部居住人口・公共交通サービス圏域人口	
		商品販売額	
	環境	交通事故件数、死傷者数	
CO2排出量		○	
その他指標			

1 公共交通利用者数に関する目標

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)

長期的な人口減少社会においても市民一人当たりの公共交通利用回数を増やすことで利用者数を増加させるとともに、市民一人ひとりが具体的な目標を共有することにより、日常の交通行動を見直すきっかけとなるよう設定した。

2 環境に関する目標

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)

姫路市総合計画に掲げる都市づくりの基本理念の一つである“自然との共生”の実現をめざし設定した。

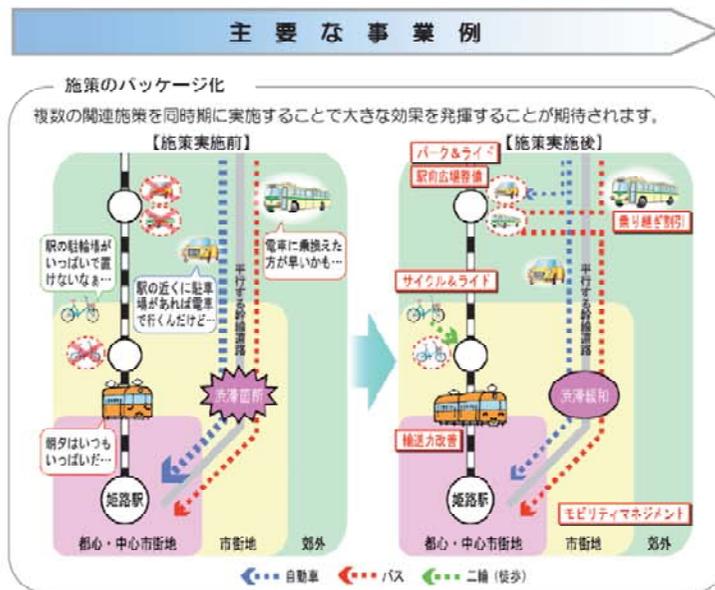
姫路市総合交通計画

3. 展開施策(1)

基本項目		施策の概要	
公共交通の利便性向上	交通結節点	<ul style="list-style-type: none"> 姫路駅周辺(主核) その他の交通結節点 	
	骨格公共交通ネットワーク	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> 播但線では、朝夕ピーク時の輸送力改善による快適性向上 姫新線では、新型車両の導入等による速達性と快適性向上
		バス	<ul style="list-style-type: none"> 姫路駅～書写では、高度なバスシステムの導入の検討 多様な目的地に対応する外環状バスの検討 地域特性と住民ニーズに即した公共交通(コミュニティバス等)の検討 サイクルアンドバスライドやパークアンドバスライドによる二輪や自動車でのアクセス性向上 鉄道駅との連絡強化による定時性、速達性向上
		海上交通	<ul style="list-style-type: none"> 現状のサービス水準を維持しつつ、地域間の交流と観光の推進
		道路	<ul style="list-style-type: none"> 外環状道路をはじめとした環状道路網の早期整備による自動車交通の分散 姫路駅～書写の道路改良によるバス運送の高度化への対応 バスベイの設置促進による自動車交通の円滑化

公共交通の利用環境改善	乗り継ぎ抵抗の軽減	<ul style="list-style-type: none"> 同一区間であれば、乗り継ぎの有無にかかわらず同一料金とする等の乗り継ぎ割引の検討 乗り継ぎが行われるバス停を中心に、待合空間の確保と上屋やベンチ設置等の環境改善
	バリアフリー化の推進	<ul style="list-style-type: none"> 身障者だけでなく、子どもやお年寄りにも使いやすいバリアフリー対応車両の導入と駅など交通結節点のバリアフリー化の推進
	ICカード乗車券	<ul style="list-style-type: none"> 全ての公共交通機関で共通利用できるICカード乗車券の拡充
	乗船券の共通化	<ul style="list-style-type: none"> 姫路港～家島の乗船券(定期券を含む)の共通化の検討
	情報案内	<ul style="list-style-type: none"> 来訪者など初めて利用する人にも分かりやすい情報案内の提供

参画と協働の推進	公共交通の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の減少が顕著な山陽電車網干線では、地域の住民や企業、交通事業者、行政が一体となった利用促進の実施 交通事業者や県及び近隣市町と連携したノーマイカーデーの実施
	モビリティマネジメント	<ul style="list-style-type: none"> 環境や健康に配慮した交通行動を呼びかけていくコミュニケーション施策であるモビリティマネジメントの実施
	沿線地域の活性化	<ul style="list-style-type: none"> 「姫新線マイルールクラブ」など公共交通と沿線地域の活性化を組み合わせた取り組みの拡充



ICカード乗車券

1枚のICカードで全ての公共交通に乗車できるようにすることで、市民の交通利便性向上が期待されます。また、ポイント制度や商店街との連携など、柔軟な料金体系構築に寄与します。

高度なバスシステム

バス専用・優先レーンの設置やPTPS(公共車両優先システム)の導入による定時性・速達性を確保した高度なバスサービス。合わせて、連節バス等の導入による輸送力増強を行う例もあり、日本型BRTとも称されます。

モビリティマネジメント

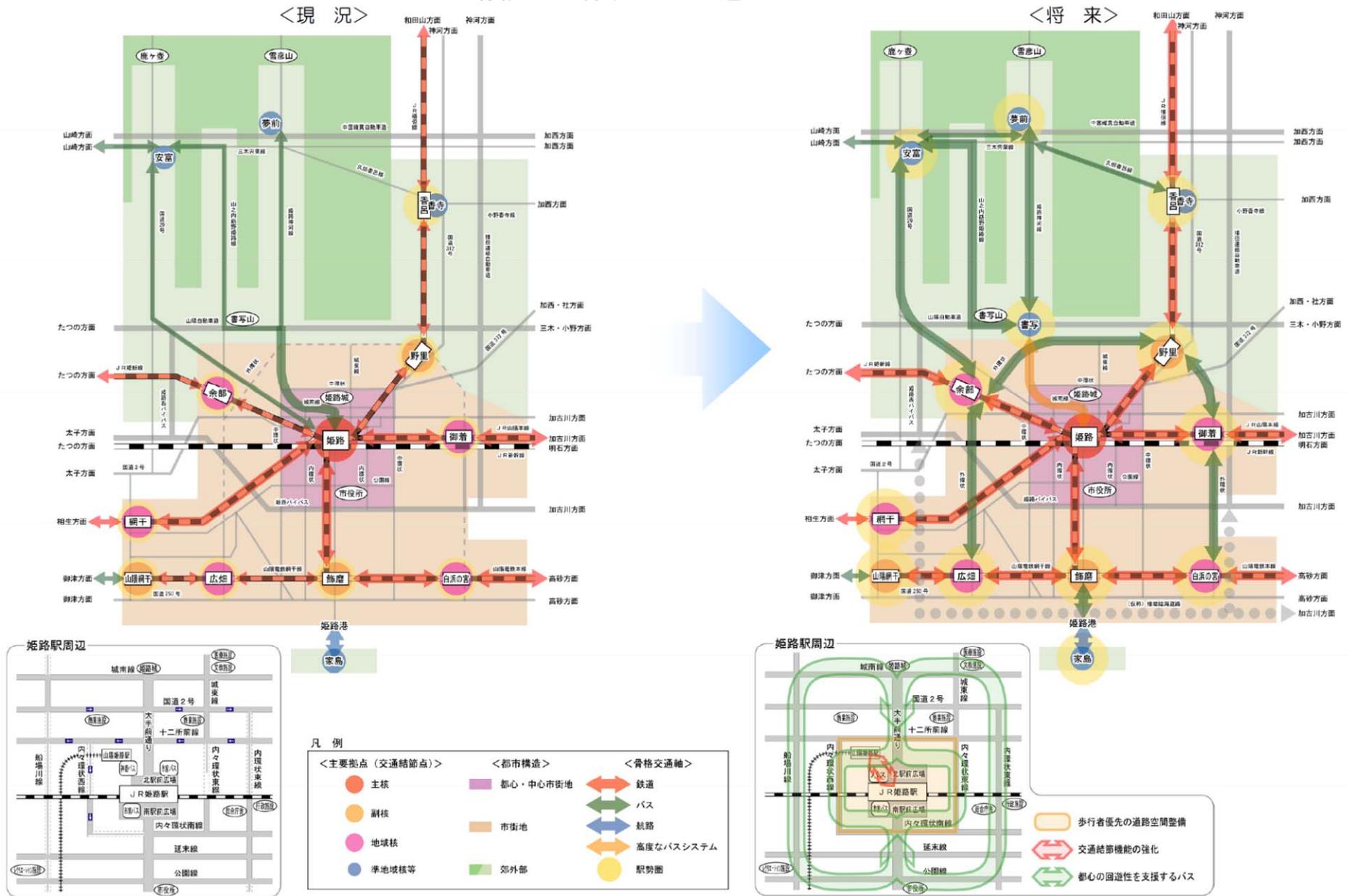
「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度にかしく利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みです。

姫新線マイルールクラブ

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

姫路市総合交通計画

骨格となる将来の公共交通ネットワーク



3. 展開施策(2)

施策分類	主要施策
歩行者施策	・歩行者優先の空間整備
自転車施策	
公共交通施策	<ul style="list-style-type: none"> ・都心循環バス ・播但線輸送力改善・姫新線輸送力改善 ・高度なバスシステムの導入 ・外環状バスの導入 ・コミュニティバス等地域公共交通の導入 ・北部地域の連携を強化するバス路線の導入 ・バス路線の再編 ・サイクル&バスライド ・バスベイの設置
交通結節点	<ul style="list-style-type: none"> ・姫路駅北駅前広場の整備 ・交通結節点整備 ・待合い空間
自動車施策	<ul style="list-style-type: none"> ・都心環状道路網の整備 ・幹線道路の整備
駐車場施策	・パーク&ライド、パーク&バスライド
MM施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ノーマイカーデーの推進 ・マイバス・マイ電車の日
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客船ターミナル整備 ・バリアフリー化の推進 ・共通乗船券の導入 ・バス停情報案内の改善 ・ICカード乗車券、乗り継ぎ割引

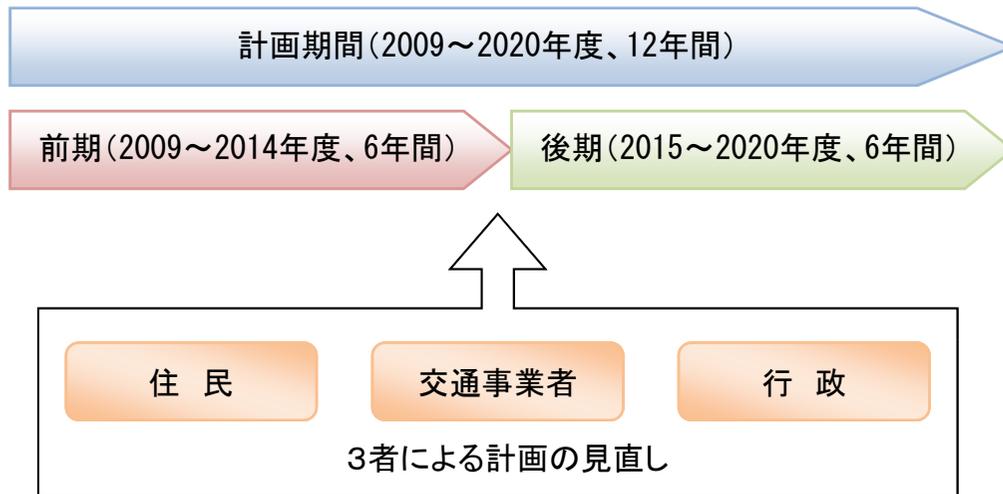
姫路市総合交通計画

4. 総合交通戦略の推進及び評価

2 事業プログラム

事業名	事業主体	新規 継続	前 期					後 期					長 期 2021~			
			2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018		2019	2020	
公共交通の利便性向上	交通結節点	姫路駅周辺 (主核)	姫路駅周辺整備													
			姫路駅北駅前広場の整備	交通事業者、県、市	新規											
			都心環状道路網の整備	県、市	継続											
		都心循環バス	地域、バス事業者、市	新規												
		交通結節点整備(※次頁参照)	鉄道事業者、市	継続												
	骨格公共交通ネットワーク	その他の交通結節点	パーク&ライド (パーク&バスライド)	交通事業者、市	新規											
			探偵線輸送力改善	JR、県、沿線市町	継続											
		鉄道	姫新線輸送力改善	JR、県、沿線市町	継続											
			高度なバスシステムの導入	バス事業者、市	新規											
		バス	外環状バスの導入	バス事業者、市	新規											
			コミュニティバス等 地域公共交通の導入	バス・タクシー事業 者、NPO等、市	新規											
			北部地域の連携を強化する バス路線の導入	バス事業者、市	新規											
			バス路線網の再編	バス事業者、市	新規											
			サイクル&バスライド	バス事業者、県、市	新規											
			海上交通	旅客船ターミナル整備	県、市	継続										
道路	幹線道路の整備	県、市	継続													
	バスベイの設置	国、県、市	継続													
公共交通の利用環境改善	乗り継ぎ抵抗の軽減	ICカード乗車券、乗継割引	交通事業者、市	新規												
		待合空間環境改善	バス事業者、市	新規												
	乗船券の共通化	バリアフリー化の推進	交通事業者、市	継続												
		共通乗船券の導入検討	旅客船事業者、国、市	新規												
	情報案内	総合情報案内	交通事業者、市	新規												
		バス停情報案内改善	バス事業者、市	新規												
参画と協働	公共交通の利用促進	ノーマイカーデーの推進	企業、市	継続												
		マイバス・マイ電車の日	交通事業者、県、市	継続												
	モビリティマネジメント	モビリティ・マネジメント の導入	市	新規												
	沿線地域の活性化	沿線地域の活性化	地域、市	継続												

◆事業進捗の評価・検証



◆計画検討懇話会の構成(参考)

学識経験者	5名
各種団体代表	4名
市民代表 (公募委員)	4名
市議会	1名
交通事業者	JR、山陽電車、神姫バス、旅客船協会、タクシー協会
関係行政機関	近畿地方整備局、姫路河川国道事務所、近畿運輸局、神戸運輸管理部、兵庫県

5. その他(戦略報告書の構成・特徴等)

検討懇話会から提言を受けた「公共交通を支える3者への期待」として、住民、交通事業者、行政の責務を明確化した。

■ 住民

公共交通は、地域が自ら育て、確保することが求められます。公共交通は、利用ニーズに対応して運営されることから、利用者数が多くなればサービスが向上し、少なくなればサービスが低下、もしくはサービスそのものが維持できなくなります。今後は自動車による個人の利便性の追求から、地域社会を維持発展させるための真に必要な公共交通や、そのサービス確保に向けて、交通行動の改変、公共交通の育成について一人一人が考え、積極的に参画していくことを期待します。

■ 交通事業者

公共交通は、交通事業として採算性を確保することが求められますが、同時に高い公共性から地域社会の社会基盤、ライフラインとしての認識が求められます。従って収支面だけでなく、住民の便益最大化に向けて、運営の工夫、運営計画の情報開示、新たな事業展開の提案、住民や行政との公共交通サービス確保の協議など、公共的な役割を担う企業にふさわしい理念のもと、よりオープンな交通事業運営を期待します。

■ 行政

市内の交通は、徒歩・二輪、自動車、鉄道、バス、船舶など、多様な手段で確保されています。これらの総合交通計画、交通戦略を効率的、効果的にバランスよく立案すると共に、その実現に向けた調整、協議などコーディネート機能が求められます。特に公共交通については、これまで以上にその必要性を認識した上で、住民、交通事業者、行政の3者協議の場を提供し、地域にふさわしい交通運営を客観的に評価すると共に、都市の装置として適切な補助、助成を行うなど、交通政策としての位置づけを高めた主体的な取組みを期待します。