

1 調査名称：姫路市総合交通体系整備計画策定調査

2 調査主体：姫路市

3 調査圏域：姫路都市圏

4 調査期間：平成18年度～平成20年度

5 調査概要：

交通環境の変化は著しく、全国的に自動車交通量の増加による慢性的な道路混雑が発生し、他方、鉄道・バス等の公共交通は利用者数が減少し続け、その存続が危ぶまれる状況にある。

また、姫路市においては、JR山陽本線等の高架化、JR新駅設置、市町合併などにより、交通環境が大きく変わろうとしている。このような現状のもと、早急に対応すべき次のような課題が明らかになってきている。

- ・主要幹線道路の渋滞緩和
- ・鉄道・バス等公共交通の利便性向上
- ・鉄道駅や主要バス停留所、港湾等の交通結節機能の強化
- ・高齢者、身体障害者など交通弱者が移動しやすい環境づくり
- ・来訪者の回遊性向上 等

そこで、平成18年度に第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査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2カ年をかけ、交通に係る諸課題の解決に向けた定量的な分析を行うことにより、本市の交通体系のあるべき姿を目指した「公共交通を中心とした姫路市総合交通計画」を策定する。

<調査成果>

1 調査目的

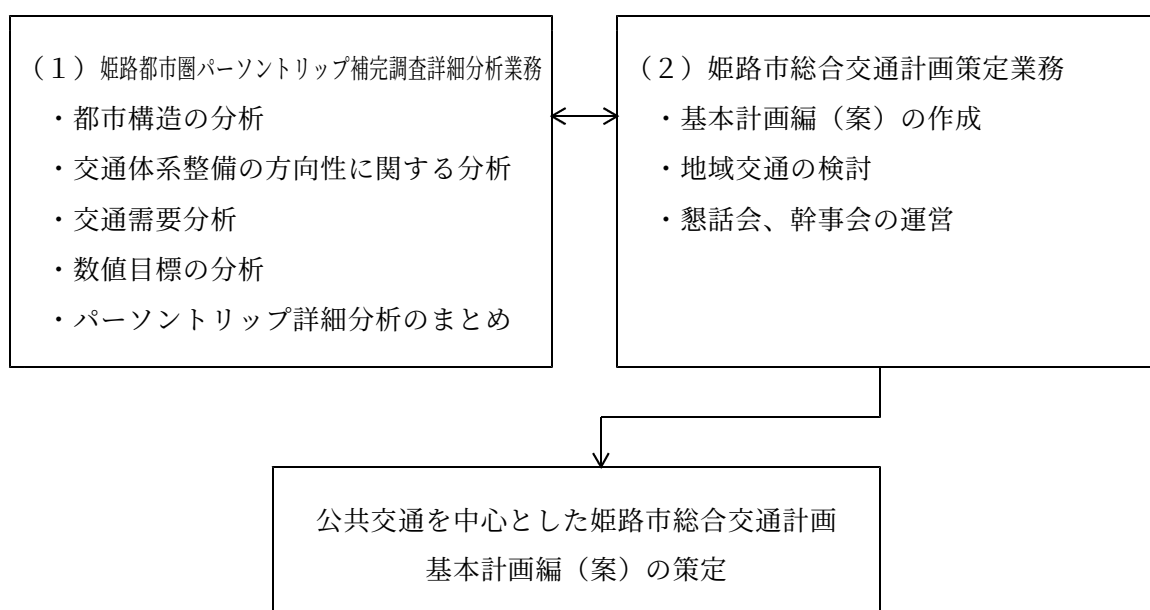
交通環境の変化は著しく、全国的に自動車交通量の増加による慢性的な道路混雑が発生し、他方、鉄道・バス等の公共交通は利用者数が減少し続け、その存続が危ぶまれる状況にある。

また、姫路市においては、J R山陽本線等の高架化、J R新駅設置、市町合併などにより、交通環境が大きく変わろうとしている。このような現状のもと、早急に対応すべき次のような課題が明らかになってきている。

- ・主要幹線道路の渋滞緩和
- ・鉄道・バス等公共交通の利便性向上
- ・鉄道駅や主要バス停留所、港湾等の交通結節機能の強化
- ・高齢者、身体障害者など交通弱者が移動しやすい環境づくり
- ・来訪者の回遊性向上 等

そこで、平成18年度に第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査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2カ年をかけ、交通に係る諸課題の解決に向けた定量的な分析を行うことにより、本市の交通体系のあるべき姿を目指した「公共交通を中心とした姫路市総合交通計画」を策定することを目的とする。

2 調査フロー



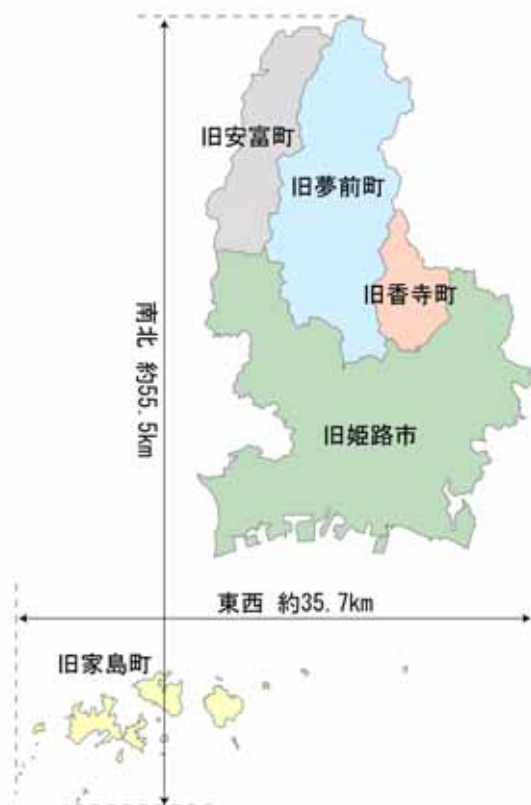
3 調査圏域図

(1) 姫路都市圏パーソントリップ補完調査詳細分析業務



(2) 姫路市総合交通計画策定業務

・ 姫路市内



4 調査成果

(1) 姫路都市圏パーソントリップ補完調査詳細分析業務

1. 播磨地域全体の人の動き

① 播磨地域内居住者の移動量

- ・ 播磨地域に住む人のほとんどは、播磨地域内で動いている。
- ・ 神戸・阪神・淡路地域や大阪などの東方面への人の動きが多くなっている。

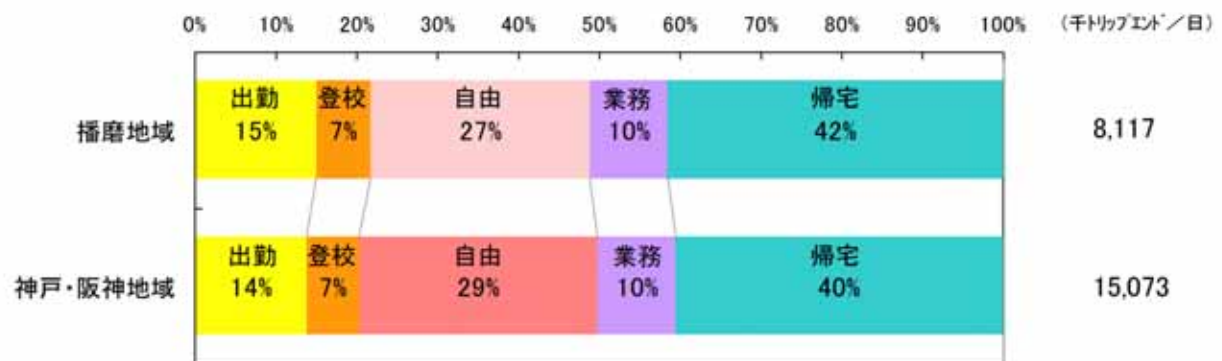
図 1.1 播磨地域内居住者の移動量



② 目的からみた人の動き

- ・播磨地域では、神戸・阪神地域と比べて買物などの自由目的の割合が低く、出勤や登校目的の割合が高くなっている。

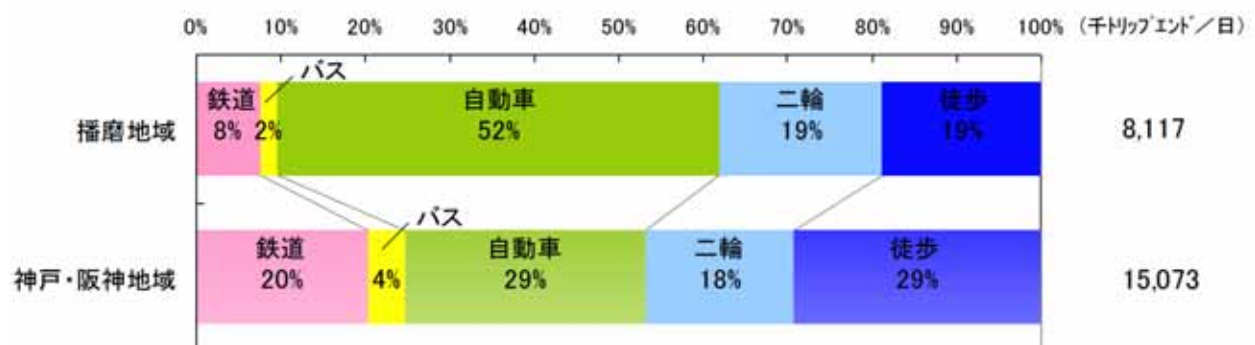
図 1.2 目的別発生集中量



③ 交通手段からみた人の動き

- ・播磨地域で利用されている交通手段の半分以上（52%）は自動車となっている。
- ・鉄道やバスの公共交通の利用は、神戸・阪神地域と比べて少なくなっている。
(播磨地域：10%、神戸・阪神地域：24%)

図 1.3 代表交通手段別発生集中量

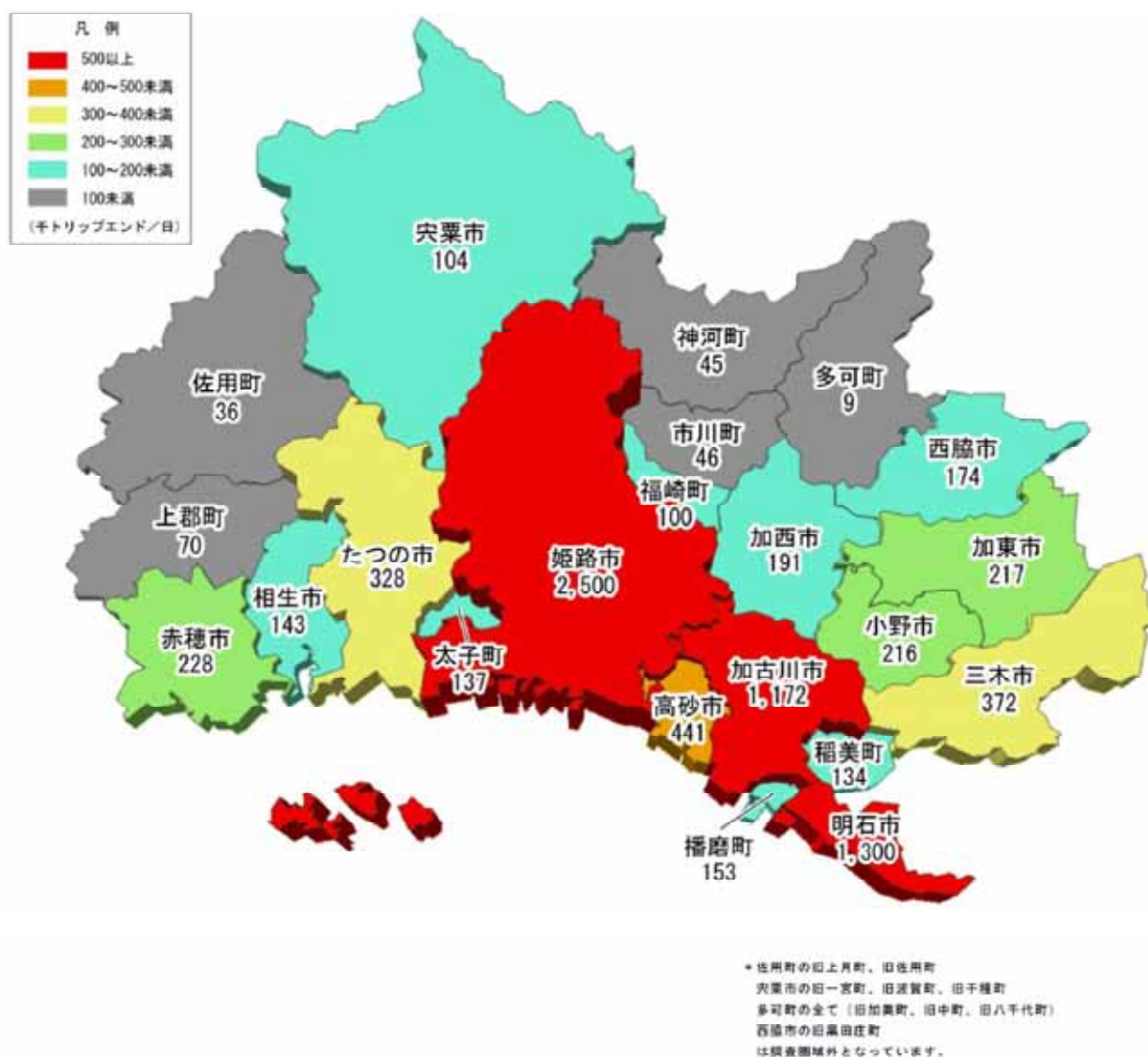


2. 地域ごとの人の動き

① 地域ごとの人の移動量

- ・播磨地域では、姫路市の移動量が圧倒的に多くなっている。
- ・次いで、明石市、加古川市、高砂市の順に多くなっている。

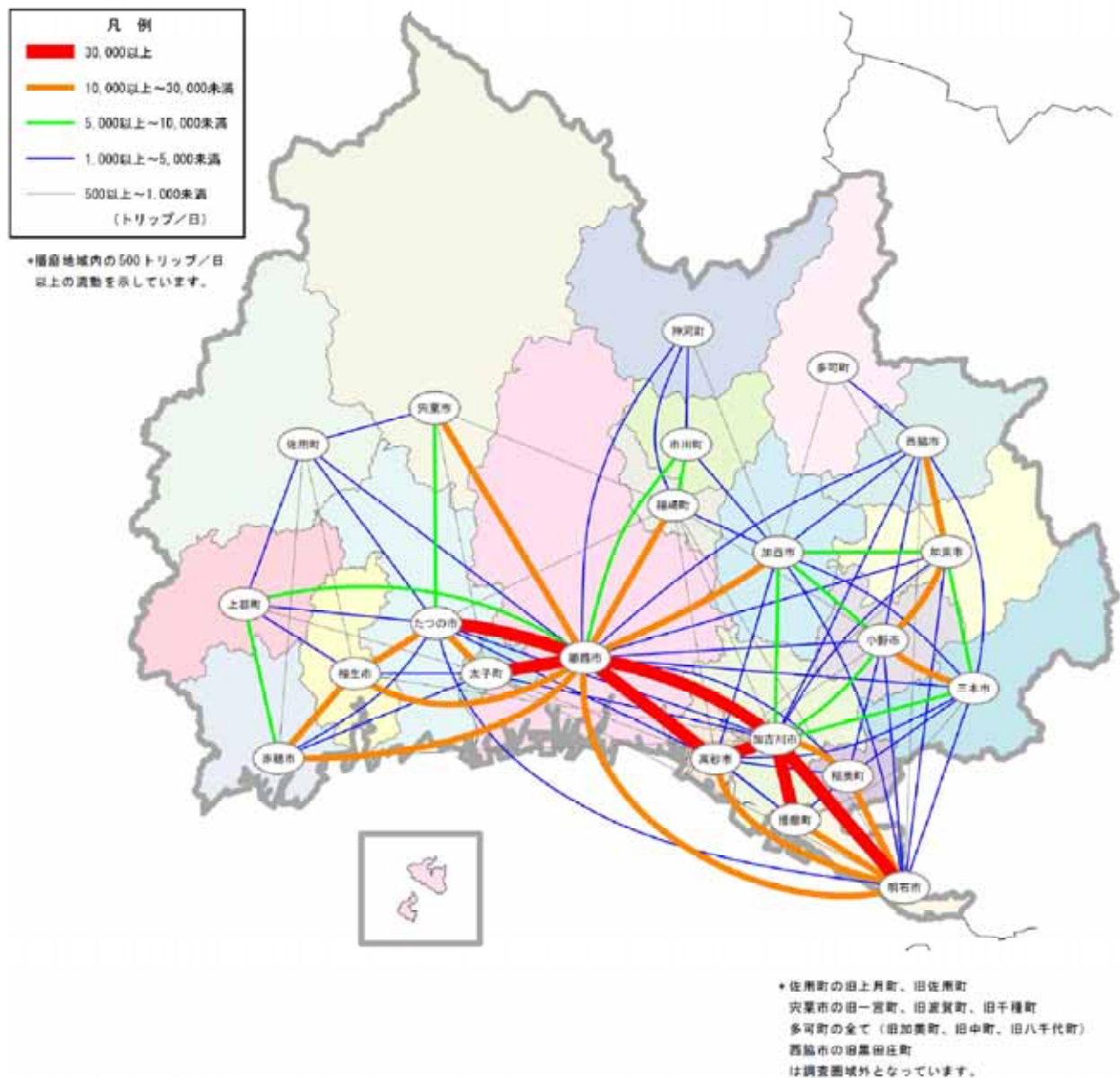
図 2.1 播磨地域の発生集中量



② 地域間の人の流動

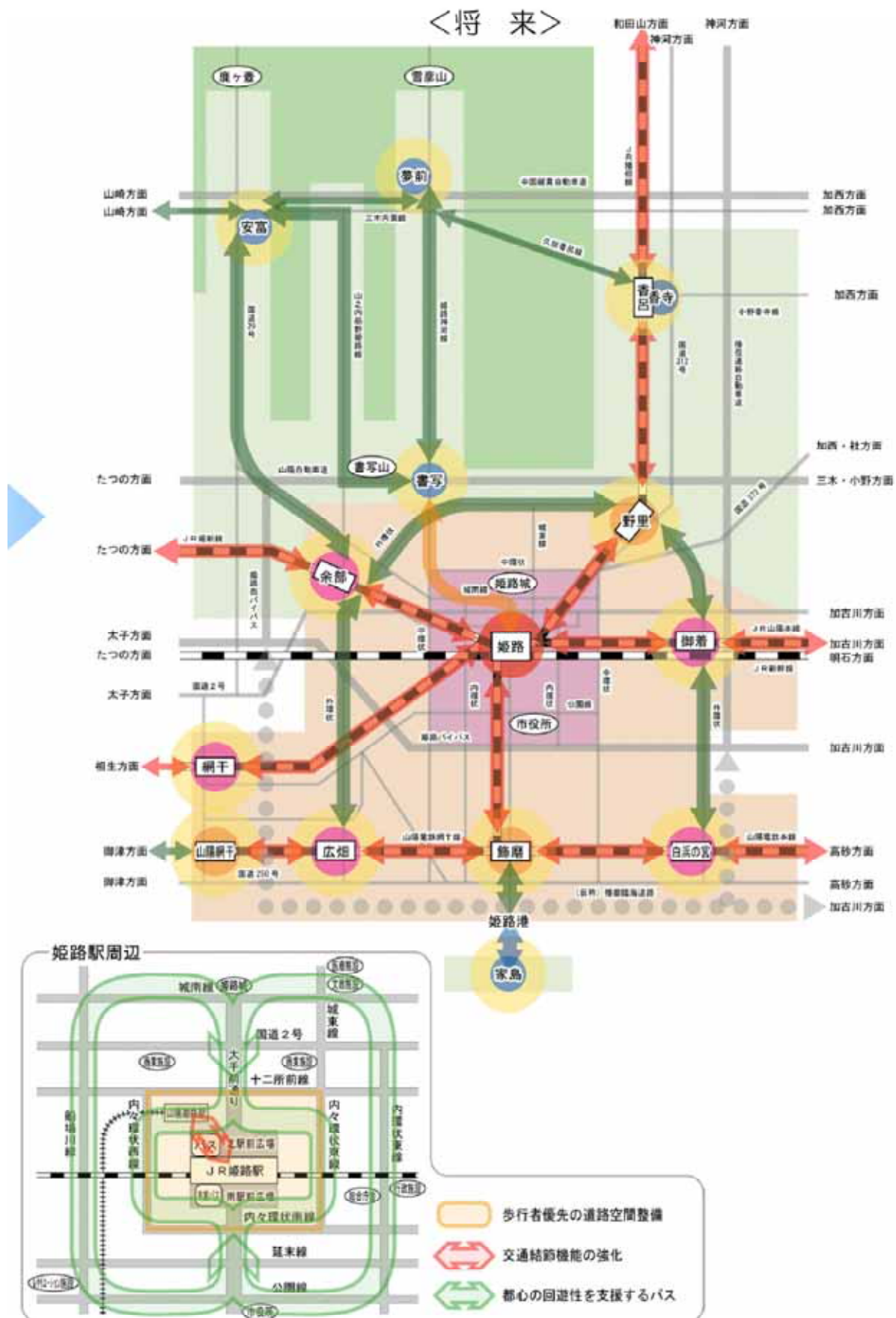
- ・播磨地域内では、姫路市、加古川市、明石市などの臨海部を中心に人の動きが多くなっている。

図 2.2 播磨地域の市町間流動



(2) 姫路市総合交通計画策定業務

1 骨格となる将来の公共交通ネットワーク



2 ネットワーク整備の考え方

① 既存ネットワーク

a) 公共交通

「骨格となる将来の公共交通ネットワーク」として位置づけた鉄道・バス・海上交通は、基本理念の実現に向けた重要な路線であり、そのサービスを維持することに努めるとともに、それぞれの路線の特性に応じた利便性の向上をめざす。

<公共交通の計画目標>

交通機関	路 線	計画目標
鉄 道	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めざす。
	山陽電鉄本線	
	J R播但線	増便や車両の増結などによる輸送力の強化を推進し、自動車から鉄道への利用転換をめざす。
	J R姫新線	
	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、沿線の市民とともに地域の活性化をめざす。
バ ス	夢前～姫路駅間	定時性の確保、所要時間の短縮などバスの機能強化を推進し、自動車からバスへの利用転換をめざす。
	安富～姫路駅間	
海上交通	姫路港～家島間	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をめざす。

b) 交通結節点

地域の拠点となっている鉄道駅や主要バス停などの交通結節点は、多様な交通手段でのアクセス性を高め、鉄道、バスが利用しやすいエリアの拡大をめざす。

<交通結節点の計画目標>

地域の拠点となっている交通結節点の抱える課題に応じて、以下のような改善を行い、公共交通が利用しやすいエリアの拡大をめざす。

- ・ 駅へのアクセス道路の改良によるアクセス性向上
- ・ 自転車歩行者道と車道の分離（将来的には歩行者道と自転車道の分離をめざす）による安全性向上と徒歩・自転車でのアクセス性向上
- ・ 駐輪場の整備による自転車でのアクセス性向上
- ・ 駅前広場の整備による自動車でのアクセス性向上とバスとの連携強化
- ・ 駅施設のバリアフリー化による移動の円滑化

また、上記の改善が難しい場合や、ハード整備だけでは十分に公共交通が利用しやすいエリアの拡大が見込まれない場合は、当該交通結節点を中心に、交通を面的に集約する手法（コミュニティバス、デマンドバス、タクシー等）を、交通需要を踏まえた上で地域住民の参画と協働を通じて検討する。

3 展開すべき主要な施策

基 本 項 目		施 策 の 概 要	
公共交通の利便性向上	交通結節点	姫路駅周辺(主核)	・北側駅前広場の再整備による、乗り継ぎ・乗り換え利便性向上 ・自家用車の流入抑制と歩行者優先の空間整備 ・都心の回遊性を支援する都市内循環バスの検討
		その他の交通結節点	・地域特性に応じた駅前広場やアクセス道路等の整備による徒歩・二輪・自動車・バスでのアクセス性向上 (例：パークアンドライド、パークアンドバスライド、サイクルアンドバスライド等)
	骨格公共交通ネットワーク	鉄 道	・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	・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	・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	・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		・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		・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		・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		・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		・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		・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		・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		・「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