

現地調査報告 姫路市 ヒアリング

都市自治体のモビリティに関する研究会

調査日時: 2017年1月12-13日
参加委員: 谷口座長 青木委員
(事務局: 杉山 高野)



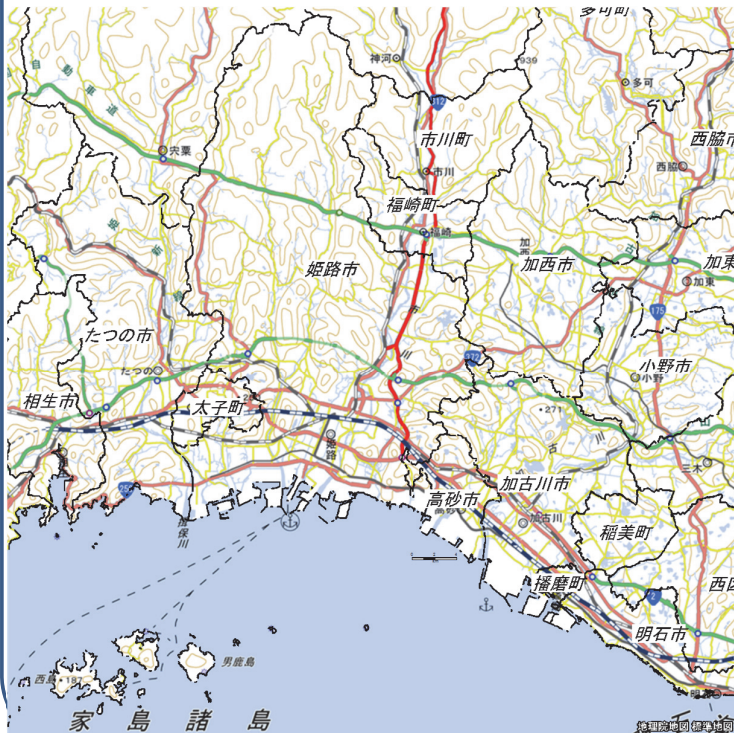
公益財団法人

日本都市センター

Copyright 2016 The Authors. Copyright 2016 Japan Municipal Research Center All Rights Reserved.

1

姫路市の公共交通の概要



- 市勢概要
人口: 約53万人
面積: 534km²
2006年に家島町・夢前町・香寺町・安富町と合併し、中山間地と離島を含む市域となった。
- 鉄道
 - JR山陽本線(新駅設置)
 - JR播但線
 - JR姫新線(高速化事業)
 - 山陽電鉄本線
 - 山陽電鉄網干線
- バス
 - 神姫バス
(市営バスは2010年に廃止)
- 航路
 - 姫路港～家島(2社)
 - 姫路港～坊勢島(2社)

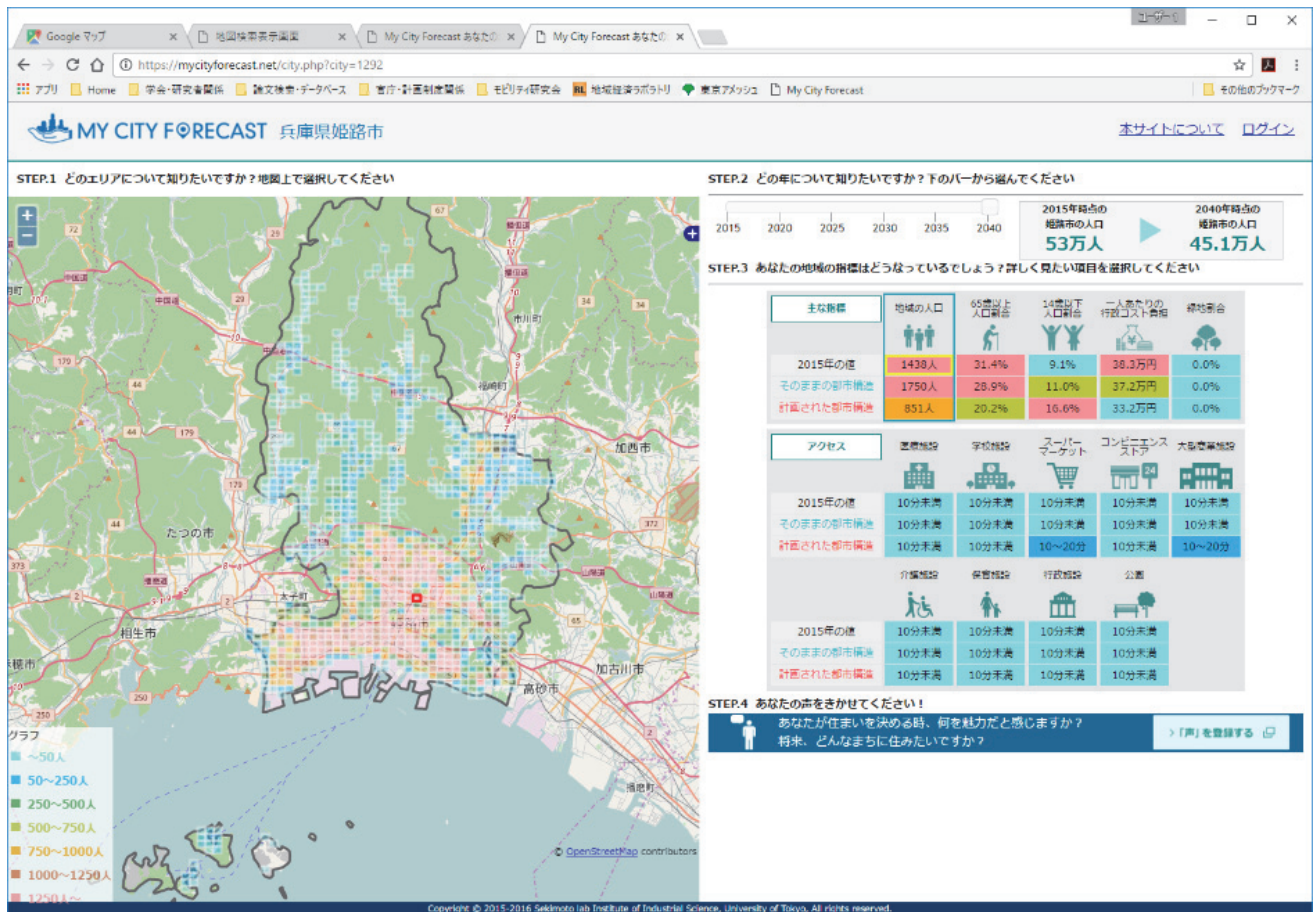


公益財団法人

日本都市センター

Copyright 2016 The Authors. Copyright 2016 Japan Municipal Research Center All Rights Reserved.

2



Copyright 2016 The Authors. Copyright 2016 Japan Municipal Research Center All Rights Reserved.

3

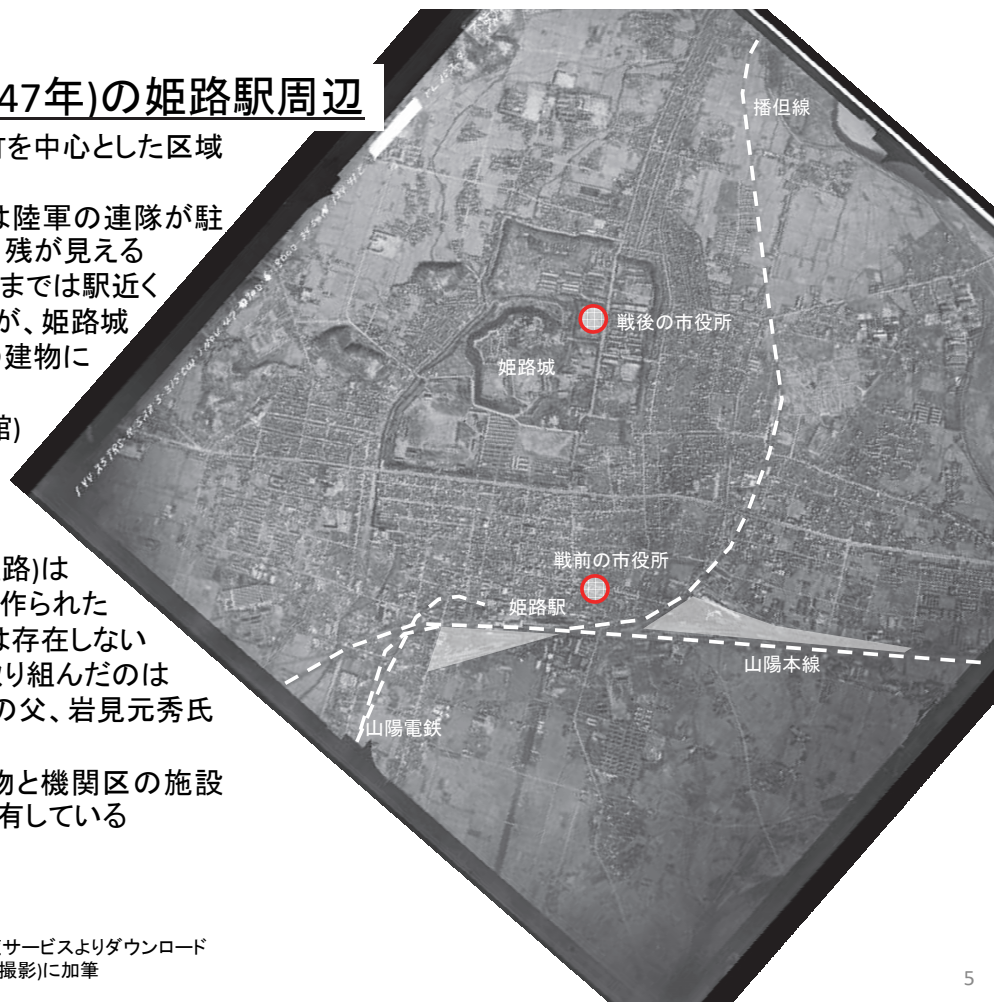
姫路市の工業立地



- 沿岸部に鉄鋼業を中心とした事業所が集中している。
 - 新日鉄住金広畑製鉄所
 - 山陽特殊製鋼
 - JFE条鋼
 - 神戸製鋼(高砂市)
 - 三菱重工(高砂市)
- 内陸部にも電機メーカーの大規模な事業所が点在する
- 隣接する福崎町には工業団地が存在する。
 - 凸版印刷
 - マンダム
 - その他精密機械系、物流など
- 東西方向に中国自動車道、山陽自動車道、国道二号線が走っており、播但連絡道路がそれらを結び、さらに沿岸部に「播磨臨海地域道路」が計画中。

○終戦直後(1947年)の姫路駅周辺

- 市街地は旧城下町を中心とした区域にとどまっている
- 姫路城内は戦前は陸軍の連隊が駐屯しており、その名残が見える
- 市役所は戦後すぐまでは駅近くの市街地にあったが、姫路城内の陸軍倉庫跡の建物に移転する
(現在は市立美術館)
- 大手前通り(50m道路)は戦災復興事業にて作られたため、この時点では存在しない
- 戦災復興事業に取り組んだのは岩見利勝・現市長の父、岩見元秀氏
- 国鉄姫路駅は貨物と機関区の施設で広大な敷地を占有している



国土地理院 地図・空中写真閲覧サービスよりダウンロード
USA R522-3-1(昭和22年11月米軍撮影)に加筆

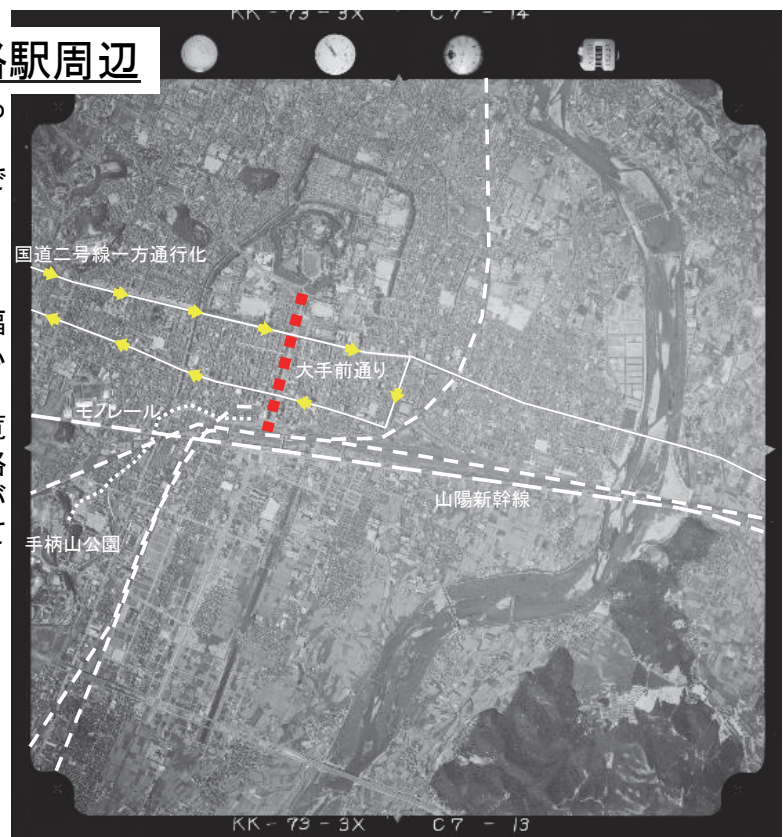
5

○高度経済成長期の姫路駅周辺

- 1955年に戦災復興区画整理によって「大手前通り」が完成
- 1972年に山陽新幹線が岡山まで開業
- 駅の南側では区画整理によって、市街地の拡大が進んでいる
- 国道二号線は堀を埋め立てて拡幅したがそれでも十分ではなく、中心部では一方通行化している
- 1966年に開催された「姫路大博覧会」にあわせて、手柄山公園と姫路駅を結ぶ「姫路市営モノレール」が開業したが、1974年には休止している



モノレール(事務局撮影)

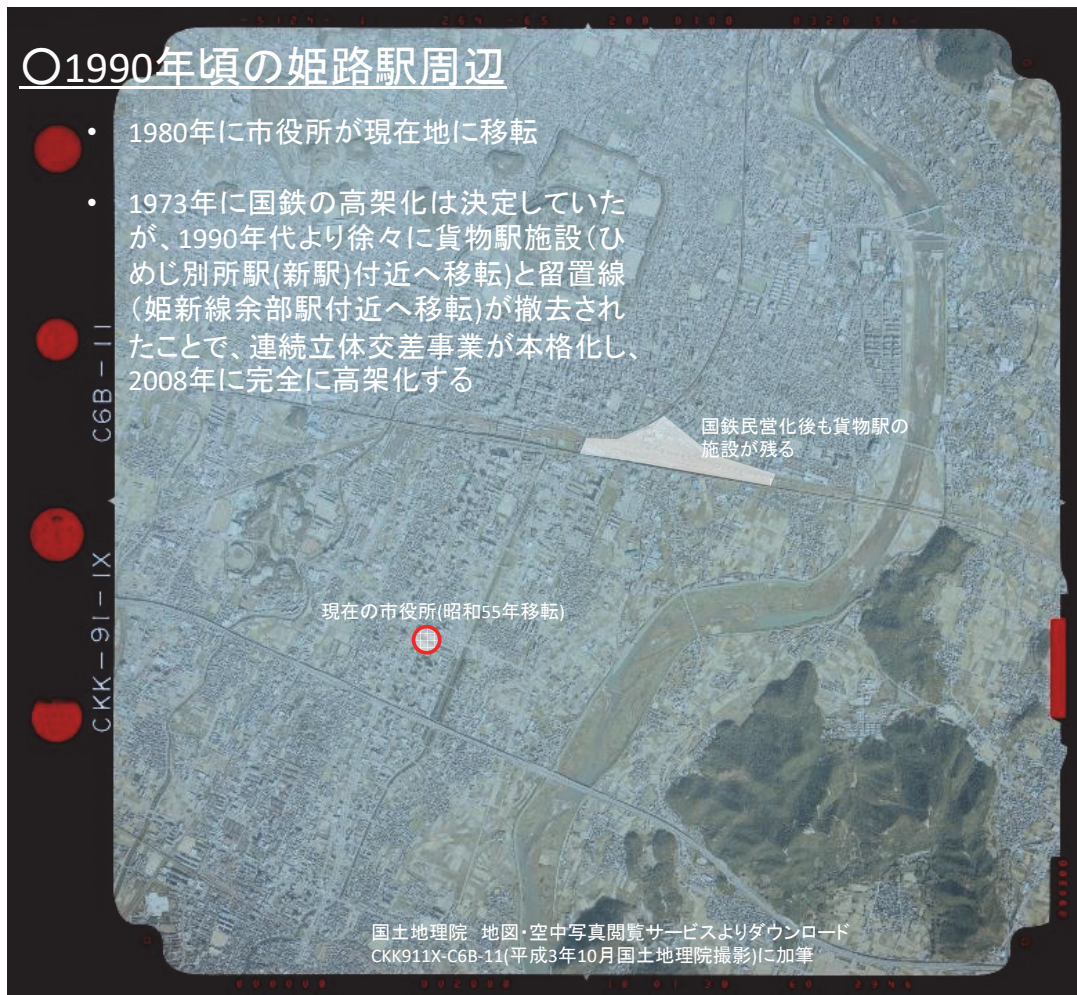


国土地理院 地図・空中写真閲覧サービスよりダウンロード
MKK733X-C7-13(昭和48年5月国土地理院撮影)に加筆

6

○1990年頃の姫路駅周辺

- 1980年に市役所が現在地に移転
- 1973年に国鉄の高架化は決定していたが、1990年代より徐々に貨物駅施設(ひめじ別所駅(新駅)付近へ移転)と留置線(姫新線余部駅付近へ移転)が撤去されたことで、連続立体交差事業が本格化し、2008年に完全に高架化する



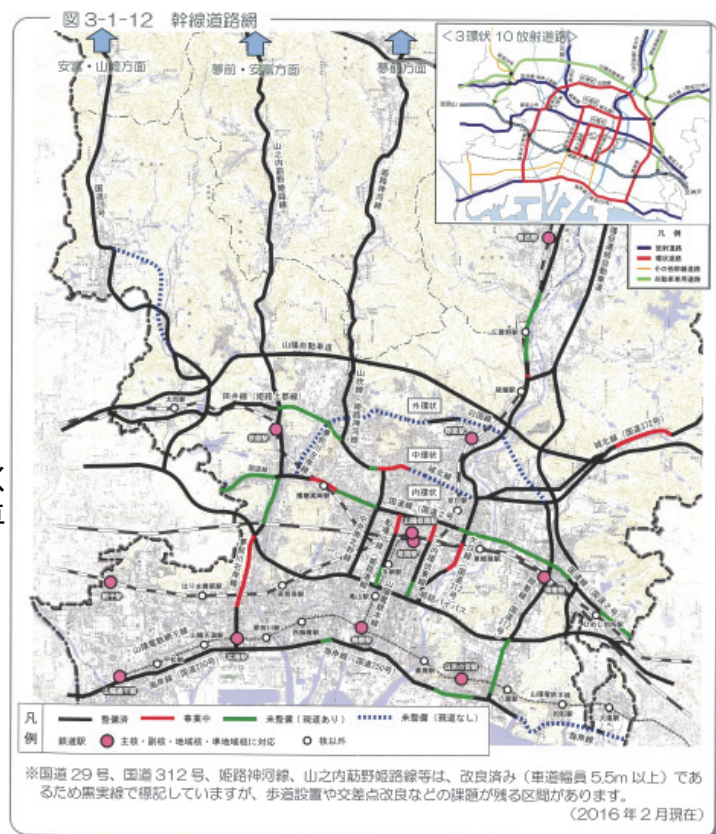
○幹線道路の現状

1977(昭和52)年に策定された「播磨都市圏総合交通体系」にて「都市計画道路3環状10放射状」を中心とした構成が計画され、現在まで引き継がれている。

これらの幹線道路の内

改良済み209km／全延長322km
整備率＝約65%(2015 年度末現在)

- 環状道路の未整備が多い。
- 内環状のさらに内側に内々環状をつくることで駅前トランジットモール(一般車の通行禁止)が可能となった。



「公共交通を中心とした姫路市総合交通計画」(改訂二版)p17より抜粋

公共交通を中心とした総合交通計画



公益財団法人

日本都市センター

Copyright 2016 The Authors. Copyright 2016 Japan Municipal Research Center All Rights Reserved.

9

主要施策一覧

施策分類	主要施策	
歩行者施策	歩行者優先の空間整備	トランジットモール整備関連
自転車施策	走行空間整備、放置自転車対策 コミュニティサイクルの導入	
公共交通施策	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、離島航路の維持、バスベイの設置	
交通結節点	姫路駅北駅前広場 、南駅前広場の整備、 新駅整備 、 交通結節点整備 、待合い空間、旅客船ターミナル整備	
自動車施策	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	ノーマイカーデーの推進、マイバス・マイ電車の日	
その他	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	

姫路市提供資料を基に作成

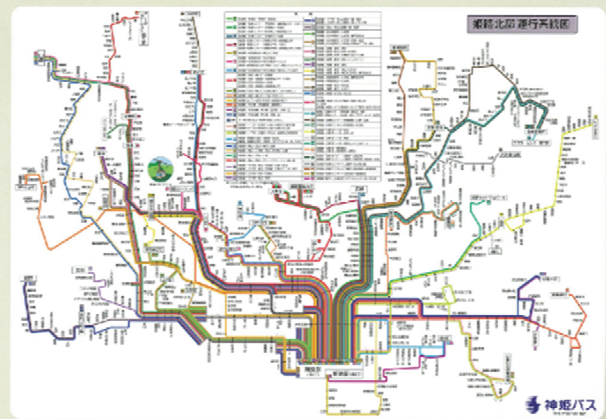


公益財団法人

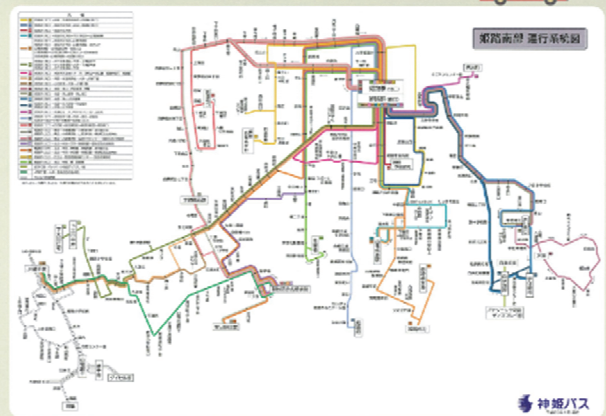
日本都市センター

Copyright 2016 The Authors. Copyright 2016 Japan Municipal Research Center All Rights Reserved.

10



神姫バス 姫路市内路線図



姫路市提供資料より

11

市営バスの廃止・移譲とバス路線の再編

- バス利用者は25年前から37%減少
- 市営バス廃止の経緯
 - おもに山陽本線より南側を市営バス、北側を神姫バスという棲み分けがなされていた
 - 平成17~18年頃
 - 市営バスとしてサービス水準を維持しながら経営健全化を目指していた
 - 競合する路線を神姫バスへの譲渡するものの一部の直営は維持する方針
 - 平成20年度
 - 上記の経営健全化により一定の改善成果があったものの、縮小によって独立した公営企業として成り立つのは難しいという判断から、全面民間移譲に方針転換
 - 平成16年度に27あった路線は平成21年度には7路線まで縮小し、平成21年度末(22年3月)をもって廃止、神姫バスに移譲された
- ネットワークの現状
 - 姫路駅を起点とする放射状の路線ネットワーク
 - 駅に近い区間は本数がある程度確保されているが、周縁部は運行頻度が少なくなる

再編の検討

- 多数の系統が重複する区間(姫路駅~書写)の系統を集約化し、高度なバスシステムを導入
 - 道路構造の改修も必要となるため急行バスの運行から始めたい
- 外環状バスを検討も、都市計画道路の整備が必要
- 鉄道に並行する路線の再編を検討
 - 広畑・網干地域をモデル地域に選定し、検討に着手

赤字路線の補助

- 総額2億~2億5000万の赤字補填
- うち約5000万は広域的な路線(協調路線)に対する県の補助をふくむ



公益財団法人

日本都市センター

JR姫新線輸送力改善(高速化事業)

事業概要

- 姫路～上月間(50.9km)
- 事業主体
 - ・ 兵庫県
 - ・ 姫路市・たつの市・佐用町
 - ・ JR西日本
- 新型車両の導入(キハ122・127)
- 地上設備改良
 - ・ 軌道強化・曲線改良・安全側線新設
 - ・ CTC・ホームかさ上げなど
- 姫路～上月間で約9分の時間短縮



- 区間により2～16本／日の増発
- 一時期240万人／年まで減少していた利用者数が、増便社会実験などの結果、300万人／年の目標値まで回復



公益財団法人

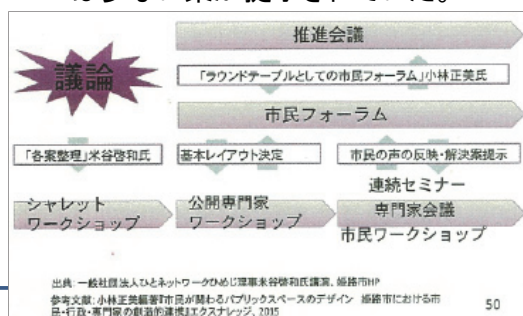
日本都市センター

Copyright 2016 The Authors. Copyright 2016 Japan Municipal Research Center All Rights Reserved.

15

姫路駅北駅前広場

- ・ 姫路駅北駅前広場整備推進会議にて平成20年11月～平成22年5月にかけて17回の会議を開催し、整備方針・デザインコンセプトについて議論
- ・ 市民フォーラムやシャレットワークショップなどを通じて市民や商店街、専門家の意見が取り入れられ、ランジットモールの形に決定
 - 当初はバス乗降場やタクシー乗り場などが広くとられており、歩行者のための空間は少ない案が提示されていた。



姫路市提供資料より抜粋



公益財団法人

日本都市センター

Copyright 2016 The Authors. Copyright 2016 Japan Municipal Research Center All Rights Reserved.

16

姫路駅北駅前広場

- 整備の目的・効果
 - 都市デザイン・景観
 - 姫路城への眺望
 - 姫路の玄関としての都市デザイン
 - 歩行者空間・環境空間の確保
 - 中心市街地活性化・市民参加
 - サンクンガーデンや広場を活用したイベントの開催(平成27年度は230件開催)
 - 市民協働で空間の活用「姫路マチヅカイ大学」
 - 交通
 - 従前は路上に分散していたバス乗り場を一か所に集約
 - ペDESTリアンデッキでアクセス
 - 工事施工中から終日一般車乗り入れ規制を実施(工事の円滑化と社会実験)



姫路駅北口広場の交通規制



立地適正化計画・広域連携

• 姫路市立地適正化計画

- 鉄道駅から1km、バス停から500mを基本として居住誘導区域設定の方向で検討を進めている
- 沿岸部(工業地帯)には居住誘導は設定しないが、製造業の労働力の確保のための居住誘導やその生活のための施設については位置づけている

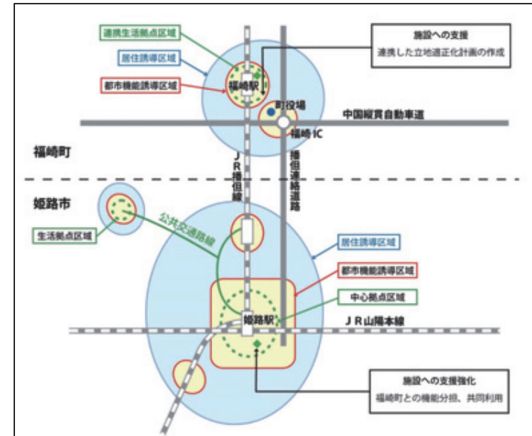
※国土交通省の示す立地適正化計画のイメージでは産業の位置付けが不明確だったが、姫路は特徴として位置づけた

• 広域連携(連携中枢都市圏)

- 公共施設(図書館など)の共同利用など住民サービスの向上
- 産業誘致や観光などにおける連携

• 播磨圏域鉄道沿線まちづくり

- 姫路市が幹事となって鉄道沿線市町の計画の調整
- 隣接する福崎町の都市マスでは、姫路駅を高次の都市機能の拠点として位置づけるなど、無駄な競合などが起こらないように調整されている



福崎町都市マスタープラン第二章p53より抜粋



公益財団法人

日本都市センター