

令和4年度改定版

# 明石市総合交通計画（案）

## 令和5年（2023年）1月



令和5年度（2023年度）～令和14年度（2032年度）



# 目 次

<b>1. 計画の目的と構成</b>	<b>1</b>
1.1 計画策定の目的 .....	1
1.2 計画見直しの主旨 .....	2
1.3 都市が目指す将来像 .....	3
1.4 計画の対象区域 .....	8
1.5 目標年次 .....	8
1.6 計画の構成 .....	9
<b>2. 明石市の現状と課題</b>	<b>10</b>
2.1 明石市の概況 .....	10
2.2 移動の現状 .....	14
2.3 公共交通の現状 .....	22
2.4 公共交通のユニバーサルデザイン化の現状 .....	33
2.5 自転車の現状 .....	37
2.6 徒歩の現状 .....	38
2.7 自動車交通の現状 .....	39
2.8 観光の現状 .....	44
2.9 地球環境問題 .....	45
2.10 その他 .....	46
2.11 明石市における交通の課題 .....	50
<b>3. 計画の基本理念と目標</b>	<b>52</b>
3.1 計画の基本理念 .....	52
3.2 計画の目標 .....	53
3.3 負のスパイラルからの脱却 .....	56
<b>4. 交通ネットワークの考え方</b>	<b>57</b>
4.1 交通ネットワークの考え方(市内) .....	57
4.2 交通ネットワークの考え方(広域) .....	58
<b>5. 基本戦略・施策体系</b>	<b>59</b>
5.1 基本戦略 .....	59
5.2 施策体系 .....	60

<b>6. 主要プロジェクト</b>	<b>61</b>
6.1 主要プロジェクトとは.....	61
6.2 みんなで守り・育てる持続可能な交通体系の確立.....	62
6.3 ユニバーサルデザインの推進.....	63
6.4 駅を中心とした地域拠点の形成との連携.....	64
6.5 快適な道路ネットワークの構築.....	65
6.6 交通安全対策の充実.....	66
<b>7. 地域別の交通施策</b>	<b>67</b>
7.1 地域別の交通施策.....	67
7.2 地域の設定.....	67
7.3 地域別の交通施策の実施.....	68
7.4 明石東部地域.....	69
7.5 西明石地域.....	71
7.6 大久保地域.....	73
7.7 魚住地域.....	75
7.8 二見地域.....	77
7.9 明石全域の事業プログラム.....	79
<b>8. 計画の実現に向けて</b>	<b>83</b>
8.1 コミュニティバスについて.....	83
8.2 地域公共交通確保・維持事業について.....	91
8.3 計画の推進方針.....	96



# 1. 計画の目的と構成

## 1.1 計画策定の目的

「明石市総合交通計画」は、「明石市長期総合計画」の交通部門における個別計画として、平成 19 年度に策定、平成 24 年度に改定を行い、公共交通の利用を促進し、交通結節点の整備による公共交通機能の利便性や中心市街地周辺の回遊性の向上など、「誰もが安全で安心して移動できる交通環境づくり」を進めてきました。

しかしながら、少子超高齢社会が進展し、公共交通に対する多様なニーズが高まる一方で、運行事業者は、人件費や燃料費の高騰などによる経費の増加に加え、コロナ禍による移動の制限や新しい生活様式の推奨などにより公共交通の利用者が大きく減少し、公共交通を取り巻く環境は非常に厳しいものになっています。

明石市においては、新たに令和 4 年 3 月に策定した「あかし SDGs 推進計画（明石市 第 6 次長期総合計画）」の中で、本市のあるべき姿として、「SDGs 未来安心都市・明石～いつまでも すべてのひとに やさしいまちを みんなで～」を定め、将来にわたり誰もが安心して住みたい、住み続けたいと思うまちを目指しています。

「明石市総合交通計画」は、その実現を図るため、過度に自動車に頼らず、徒歩や自転車、鉄道、バス、タクシーなどの交通手段の適切な役割分担のもと、公共交通の利用促進を基本とした前回計画を踏襲しながらも、新しい技術なども取り入れ、社会情勢の変化にも対応した「誰もが安全で安心して移動できる持続可能な交通体系の確立」に向け、必要な取り組みとその展開を明らかにすることを目的として見直します。



## 1.2 計画見直しの主旨

---

### ○主要プロジェクトをはじめとした事業プログラムの再構築

前回計画に位置付けた主要プロジェクト（中心市街地の活性化の推進など）および事業プログラムを概ね達成したことから、新たな主要プロジェクトおよび事業プログラムを再構築します。

### ○交通ネットワークの考え方の再検討

社会情勢にあわせて、既存の市内の交通ネットワークの維持・改善に向けた再検討を行います。

### ○コミュニティバスの展開方針の見直し

地域に定着したコミュニティバスを持続的に運行していくための路線改廃スキームや運賃体系の見直しなど今後の展開方針を検討します。

### ○上位計画、関連計画との整合

令和3年度に策定された上位計画である「あかしSDGs推進計画（明石市第6次長期総合計画）」や、令和4年度策定予定の「都市計画マスタープラン」「立地適正化計画」などとの整合を図ります。

### ○法定計画等への位置づけ

令和2年度に改正された「地域公共交通活性化再生法」に基づく法定計画（「地域公共交通計画」）、および国土交通大臣の認定計画（「都市・地域総合交通戦略」）として位置づけます。

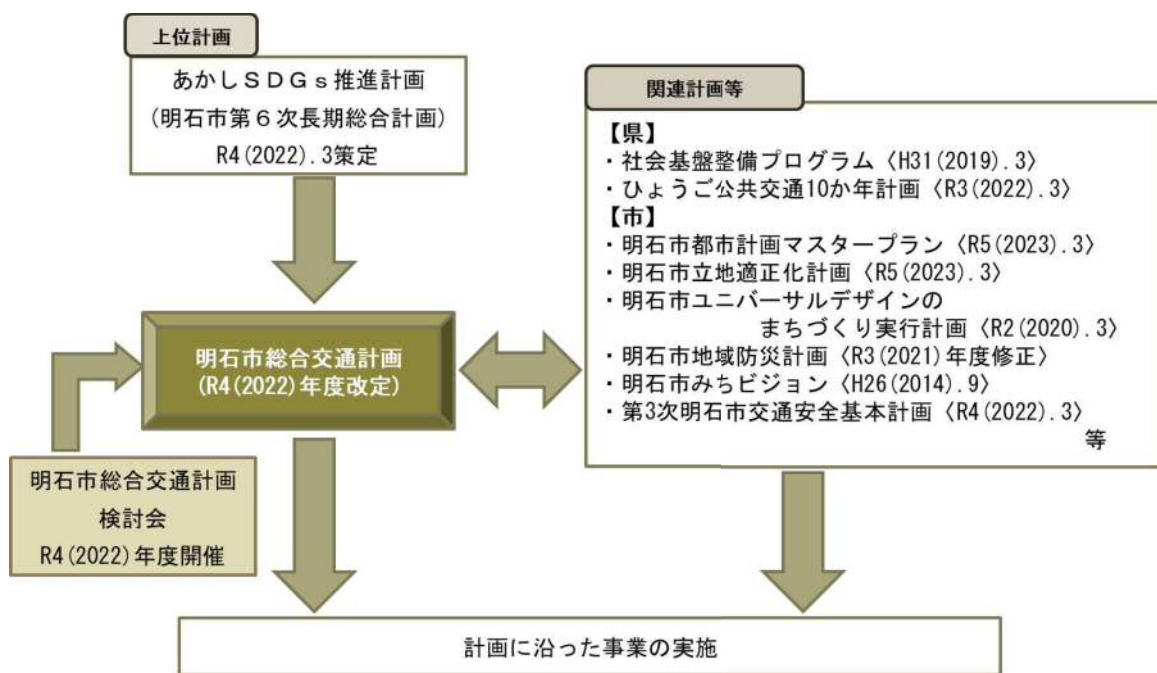
## 1.3 都市が目指す将来像

### (1) 計画の位置付け

本計画は、市政の基本方針である「あかしSDGs推進計画（明石市第6次長期総合計画）（令和4年(2022年)3月策定）」における人の移動に関わる交通部門の個別計画であり、道路交通体系も含めた交通政策全般のマスタープランに位置付けます。

本計画の関連計画として「明石市都市計画マスタープラン（令和4年度(2022年度)改定）」、「明石市立地適正化計画（令和4年度(2022年度)策定）」、「明石市ユニバーサルデザインのまちづくり実行計画（令和2年(2020年)3月策定）」をはじめ兵庫県の「社会基盤整備プログラム（平成31年(2019年)3月改定）」や「ひょうご公共交通10カ年計画（令和3年(2021年)3月策定）」などを位置付けます。

計画の位置付け



### (2) 上位計画

#### a) あかしSDGs推進計画(明石市第6次長期総合計画)(令和4年3月策定)

あかしSDGs推進計画は、令和12年度(2030年度)を目標年次とし、目指すまちの姿やまちづくりの方向性といった基本構想部分を定めた市の長期総合計画として策定します。

総合計画の方向性を踏まえ、優先的に取り組む施策、各分野の主な施策を「あかしSDGs前期戦略計画」として策定し、明石市まち・ひと・しごと創生総合戦略(第2期)に位置付けます。毎年度、「あかしSDGs前期戦略計画」及び個別計画に基づいて実施する具体的な事務事業を明らかにした実行計画も引き続き策定していきます。



### (3) 関連計画

#### a) 社会基盤整備プログラム(平成31年3月改定・兵庫県)

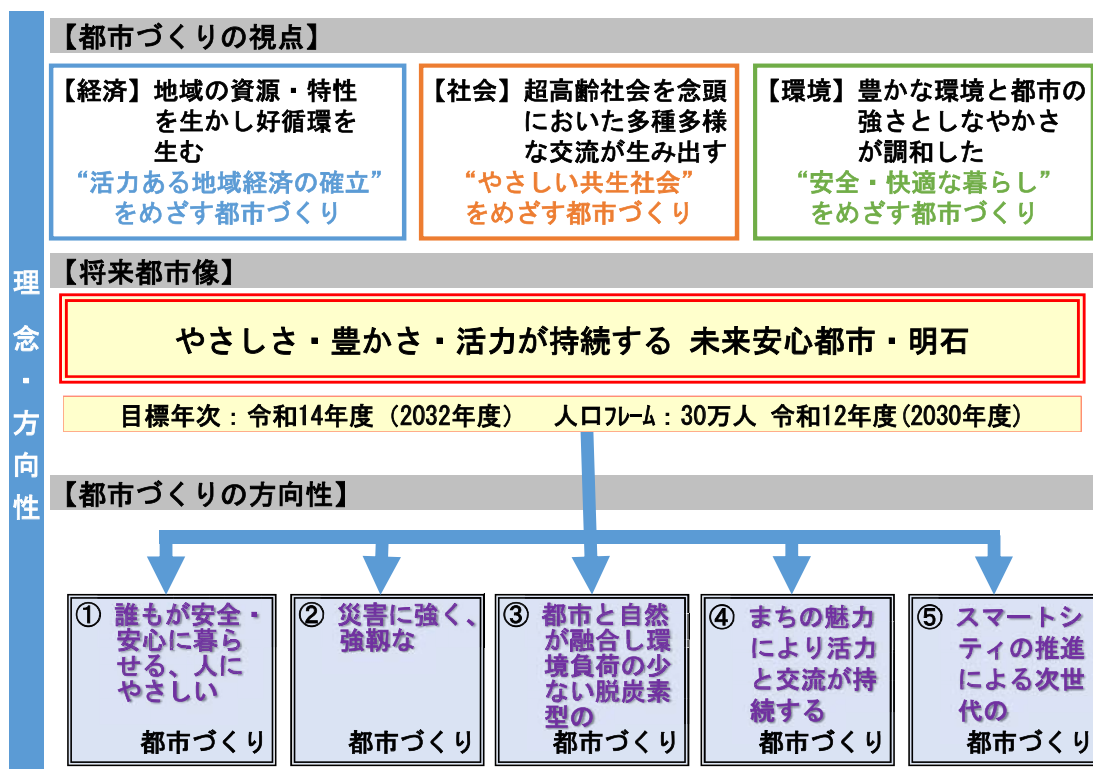
今後の社会基盤整備の基本方針を示した「ひょうご社会基盤整備計画（平成26年3月策定）」のもと、自然災害に「備える」、日々の暮らしを「支える」、次世代に持続的な発展を「つなぐ」の視点に基づき、2019年度から2028年度までの事業概要や実施時期を明らかにしています。

#### b) ひょうご公共交通10カ年計画(令和3年3月策定・兵庫県)

兵庫県が公共交通施策を推進していく上での指針となるもので、県下各地域で取り組む際の事業推進の考え方や、地域における公共交通施策の推進方向を記載しており、誰もが安心して移動できる交通システムを維持・構築することを目指しています。

#### c) 明石市都市計画マスタープラン(令和4年度改定)

SDGsの理念に基づいた都市づくりの3つの視点から、目指すべき将来の都市像として『やさしさ・豊かさ・活力が持続する 未来安心都市・明石』を設定し、5つの都市づくりの方向性を定めています。



出典：明石市都市計画マスタープラン（令和4年度改定）

#### d) 明石市立地適正化計画(令和4年度策定)

「あかしSDGs推進計画」の将来像及び「明石市都市計画マスタープラン」の将来都市像を実現するためには、高齢化の進展や多様なライフスタイルの実現などの課題に対応しながら、現在の良好な住環境を維持し、誰もが便利で安心して暮らすことができる持続可能なまちづくりを進める必要があります。

そこで、「みんなが快適に暮らすことができる ～未来安心都市・明石～」の基本方針のもと、居住や都市機能の誘導方針として5つの方針を設定しています。また、誘導方針のもと、市街化区域全域を基本とする居住誘導区域と住宅及び都市機能の立地適正化を効率的に進めるための都市機能誘導区域を設定しています。

【まちづくりの基本方針】

みんなが快適に暮らすことができる ～未来安心都市・明石～

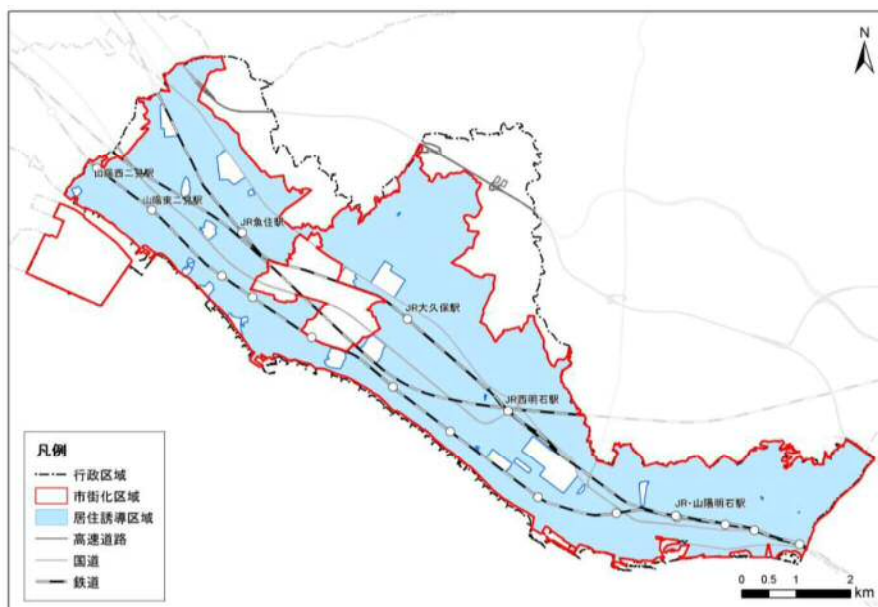
【誘導方針】

方針①：「誰一人取り残さない」住みよい環境の維持・向上

方針②：「住み続けたいまち」として本市のさらなる魅力の向上

方針③：高齢化や多様なライフスタイルに対応した都市構造の構築

方針④：災害弱者の増加などを踏まえた災害に強い都市構造への転換



明石市の誘導区域

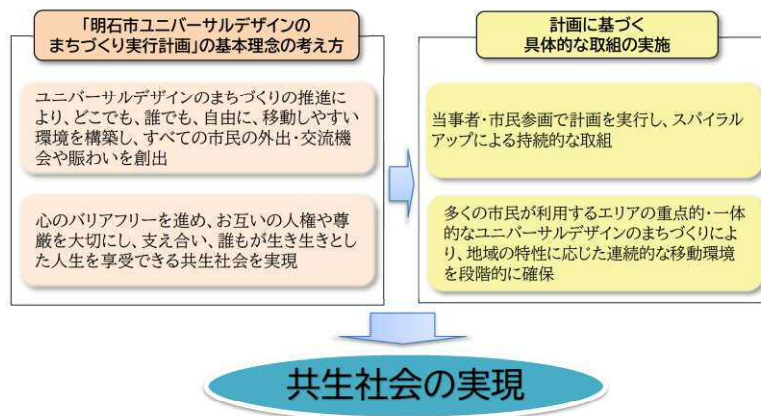
### e) 明石市ユニバーサルデザインのまちづくり実行計画(令和2年3月策定)

SDGs（持続可能な開発目標）の理念に基づき、「SDGs 未来安心都市・明石」を掲げる明石市において「誰一人取り残すことなく助け合えるまちづくり」といった考えのもと、すべての人がお互いの人権や尊厳を大切に、支え合い、誰もが生き生きとした人生を享受することのできる共生社会の実現を目指しています。

そのため、明石市ユニバーサルデザインのまちづくり実行計画では、誰もが安全で快適に移動ができるように、利用者目線に立ったユニバーサルデザインのまちづくりを全市的に進めるための方針を示しています。

市内の物理的なバリアフリー化（ハード）と心のバリアフリー（ソフト）を重点的に推進し、外出時に必要不可欠な情報提供、すべての人が外出を楽しむことができるユニバーサルツーリズム、災害時・緊急時に対応したユニバーサルデザインのまちづくりを進め、継続的な取組の推進のため、多様な意見を聞きながら、地域と連携し適宜改善を実施し、「出かけることができる」「出かけたくなる」まちの実現により、外出機会、社会参加の一步を踏み出す機会や交流・賑わいの創出につなげていきます。

#### 計画の基本理念の考え方



#### 計画の基本方針の考え方

■基本方針の考え方を自転車に例えると...



出典：明石市ユニバーサルデザインのまちづくり実行計画

**f) 明石市地域防災計画(令和 3 年度修正)**

災害対策基本法(昭和36年法律第223号)第42条および明石市防災会議条例(昭和38年条例第16号)に基づき、地震災害や風水害から住民の生命、身体、財産を守るため、市及び防災関係機関がその全機能を発揮し、相互に協力して災害予防、応急対応等に当たることを定めています。

**g) 明石市みちビジョン(平成 26 年 9 月策定)**

道路を取り巻く社会経済情勢は、人口減少や超高齢社会の進展に伴い、様々な問題が山積する中で、未来永劫変わることのない道のあるべき姿として「時を超え、人をつなぎ、まちを支える道」を基本理念として、市民と市と一緒に道を使い、守り続けていくことを目指しています。

**h) 第 3 次明石市交通安全計画(令和 3 年 4 月策定)**

明石市交通安全対策会議条例に基づき、令和 3 年度から令和 7 年度までの市内の交通安全対策の基本方針や目標などを定めています。

## 1.4 計画の対象区域

本計画は、明石市全域を対象とします。

なお、地域の特性に応じた交通施策を定めるため、以下に示す地域に区分して検討を実施しました。

計画の対象区域



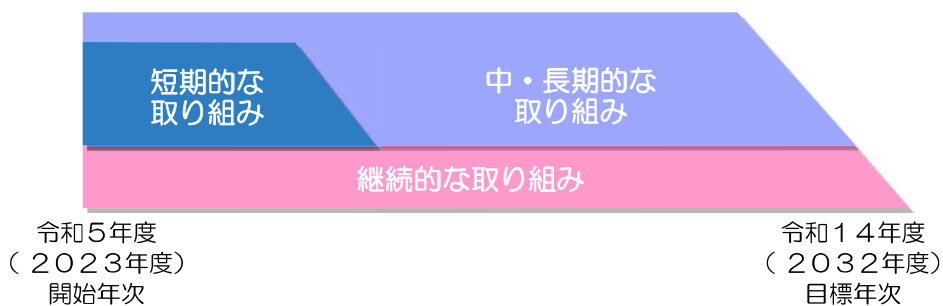
出典：明石市都市計画マスタープラン（令和4年度改定）

## 1.5 目標年次

本計画の目標年次は令和14年度（2032年度）とします。

なお、目標年次に達する前であっても社会情勢の変化への対応を考慮して、必要に応じ見直しを行っていくものとします。

計画の目標年次



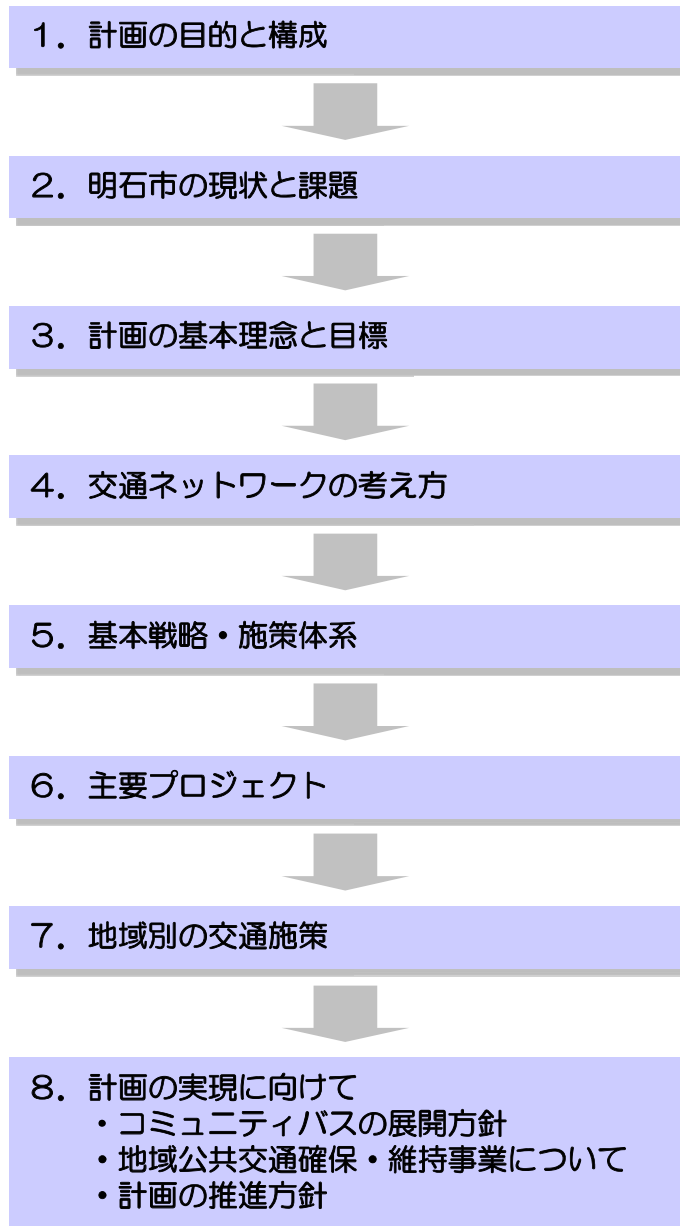
## 1.6 計画の構成

---

本計画の構成は、明石市の現状と課題、都市が目指す将来像を踏まえ、基本戦略と施策体系を構築し、主要プロジェクト及び地域別の交通施策をとりまとめた後、計画の実現に向けた考え方を整理しています。

また本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和2年）に規定される地域公共交通計画の内容を含むものとします。

### 計画の構成



## 2. 明石市の現状と課題

### 2.1 明石市の概況

#### (1) 明石市の位置

本市は、兵庫県中南部の阪神都市圏と播磨都市圏が接し、市の東と北は神戸市と、西は加古川市や播磨町、稲美町と接しており、南は瀬戸内海に面しています。東西約 16 km におよぶ海岸線は、阪神間には見られない希少な砂浜を有し、明石海峡大橋や淡路島などを望む美しい景観を誇っています。

気候は、年間を通じて温暖で降雨が少なく、県内 2 番目に晴れの日が多いことが特徴です。市の東部には日本の時間を決める基準となる、東経 135 度日本標準時子午線が通っています。



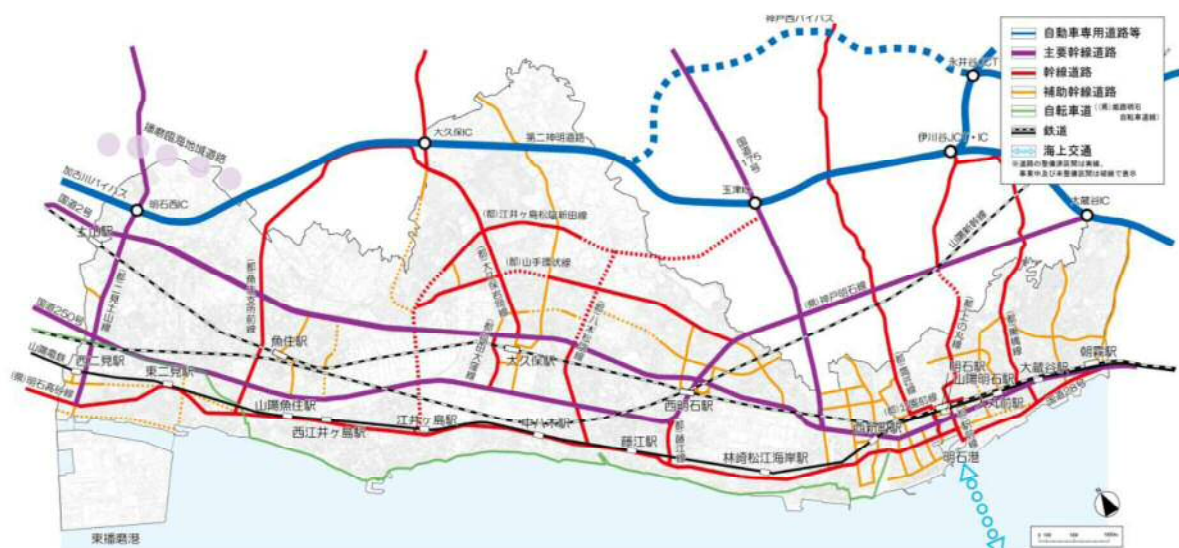
## (2) 明石市の地勢

市域は、南北 9.4 km、東西 15.6 kmと東西に細長く、面積は 49.42 km<sup>2</sup>です。神戸市など大都市に近接する利便性を有しながらも、多くのため池、緑豊かな丘陵地、東西に長く続く海岸線など、貴重な自然が残っています。

その中で、交通施設として、道路については東西方向を自動車専用道路および主要幹線道路等が結んでおり、南北方向にも主要幹線道路等が神戸市西区等と結んでいます。

また、東西方向に JR 山陽本線（5 駅）、山陽新幹線（1 駅）、山陽電鉄本線（12 駅）の 3 線があるなど、公共交通機関が充実し、神戸や大阪といった大都市へのアクセスが良く、東京へも日帰りが可能となっています。

交通施設整備方針図



出典：明石市都市計画マスタープラン（令和 4 年度改定）



### (3) 明石市の人口

2020年の国勢調査による本市の人口は約30万4千人となっています。

国立社会保障人口問題研究所による推計では、本市の人口は2030年に約28万4千人となるとされています。

高齢化の更なる進展による自然動態（出生－死亡）の減少に伴い、将来的な人口減少は避けられない状況ですが、転入増と定住性を高めて社会動態（転入－転出）の増加を図り、2030年の人口を30万人とすることを目標としています。

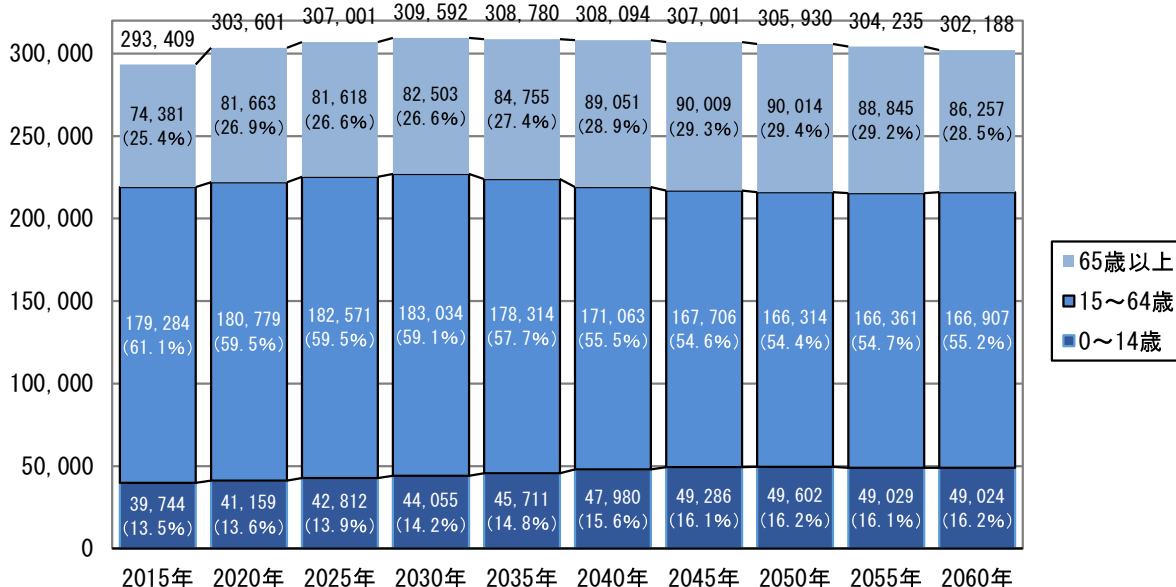
明石市の総人口の推移



出典：あかしSDGs推進計画（明石市第6次長期総合計画）

高齢化率（65歳以上人口割合）は、2015年には25.4%と4人に1人が高齢者となっている状況です。2020年には26.9%となっており、今後も増加傾向は続く予想されています。

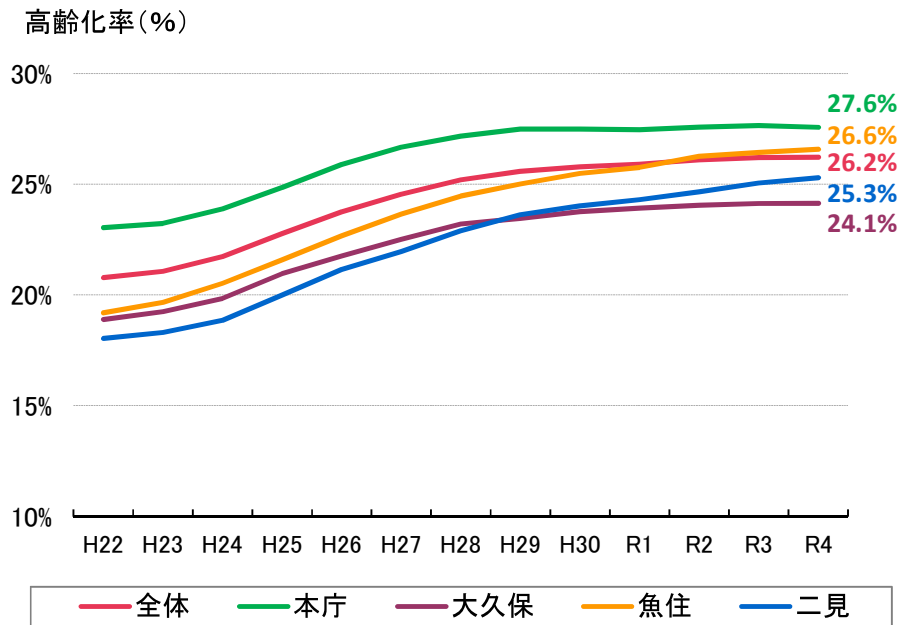
年齢別人口の推移と将来推計



出典：あかしSDGs前期戦略計画（明石市第6次長期総合計画）

年少人口は、令和4年時点で14%です。地区別で高齢者人口割合を見ると、本庁地区の高齢化率が27.6%で高くなっています。

### 地区別高齢化率の推移



※各年4月1日現在  
出典：住民基本台帳（平成22年～令和4年）

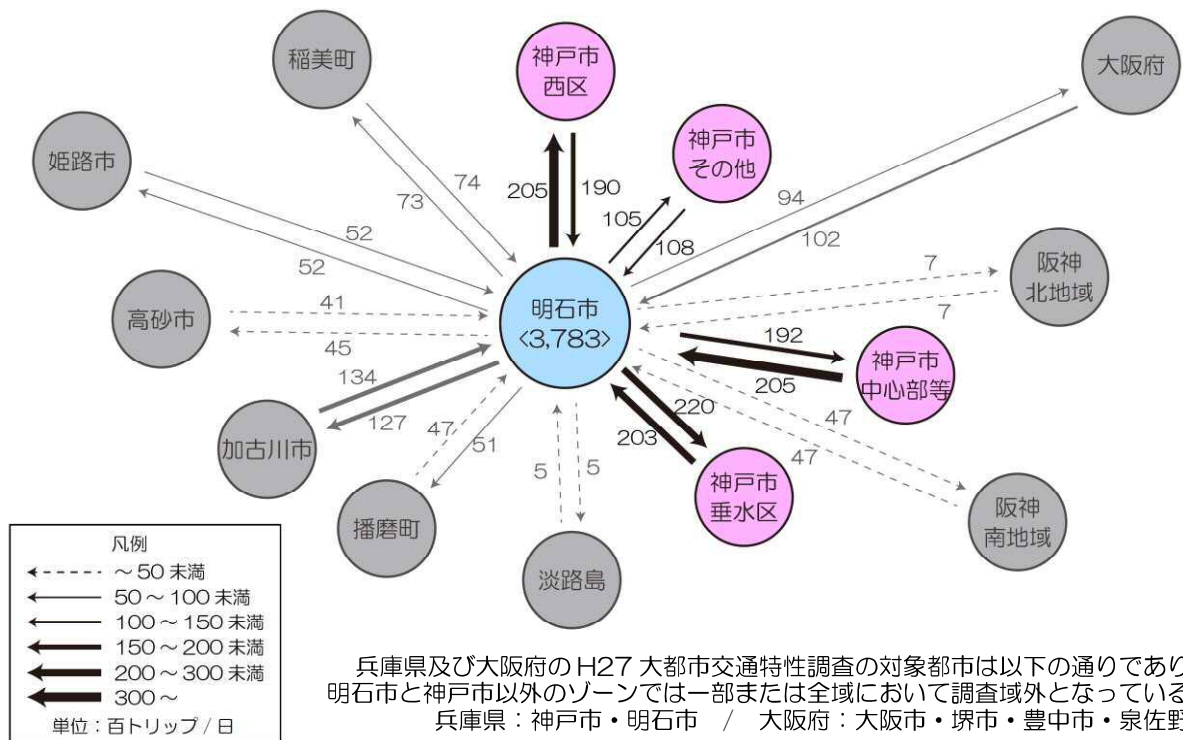
## 2.2 移動の現状

### (1) 近隣市町との流動

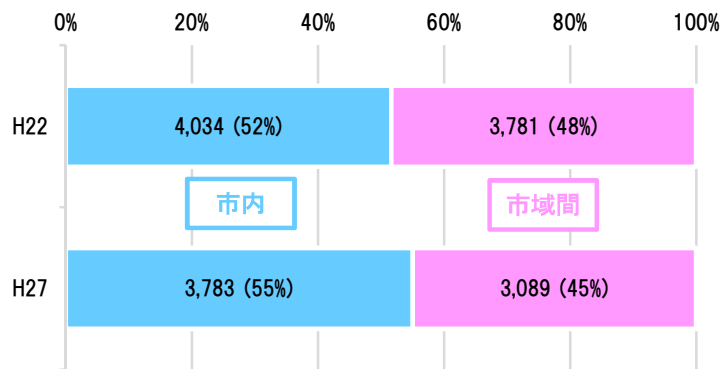
鉄道沿線上の神戸市中心部・加古川市との流動、バス路線上の神戸市西区との流動が多くなっています。

本市の交通流動は、55%が市内での移動であり、45%が市域間の移動となっています。

明石市の交通流動



明石市発着トリップ



単位: 百トリップ/日

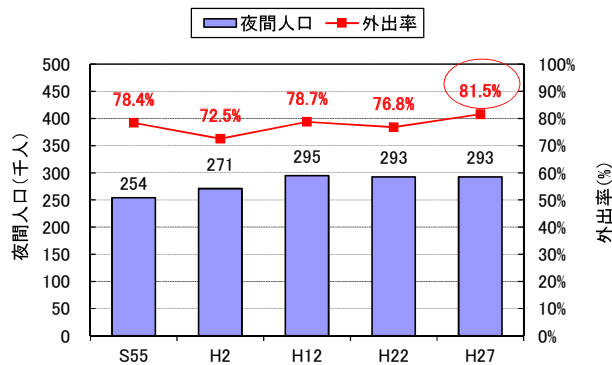
出典: 大都市交通特性調査 (平成 27 年)

## (2) 多様な移動ニーズ

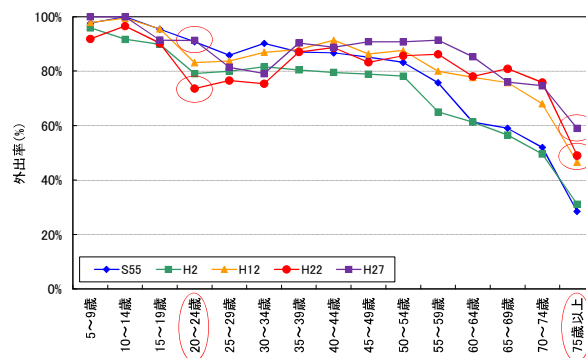
### a) 外出割合の動向

- 平成 27 年度の外出割合は 81.5%であり、平成 22 年度より増加しています。
- 年齢層別の外出率の推移を見ると、20～24 歳、75 歳以上の割合が増加しています。
- 移動制約者の外出割合は低く、45 歳以上から差が広がっています。

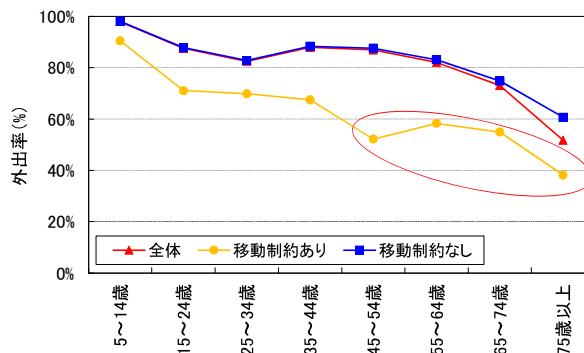
明石市の外出率(外出人口/PT 集計人口)



明石市の年齢層別の外出率



明石市の移動制約有無別の外出割合(外出人口/PT 集計人口)



#### ■移動制約者とは

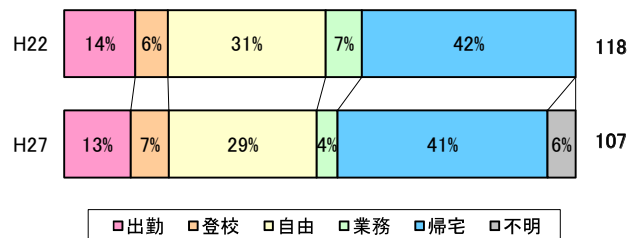
身体的理由により移動に関して制約を受けるものおよび子持ちの人を集計しています。(高校生以下は含めていません。)

出典：第2回近畿圏PT調査、第3回近畿圏PT調査(平成12年)第4回近畿圏PT調査(平成17年)、第5回近畿圏PT調査(平成22年)大都市交通特性調査(平成27年)

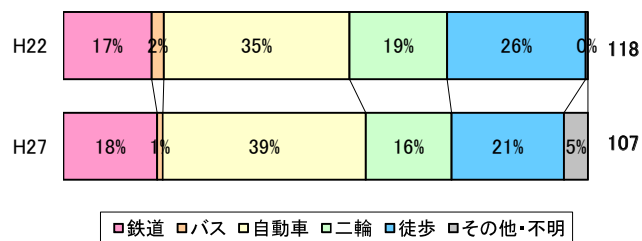
## b) 移動目的と代表交通手段

- ・移動目的は、平成 22 年と同様の傾向であり、変化は見られません。
- ・代表交通手段は、鉄道・自動車が増、バス・二輪（自動二輪・原付・自転車）、徒歩が微減傾向にあります。

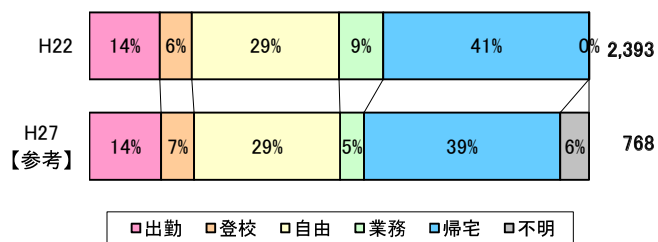
### 明石市内発生集中量の移動目的構成



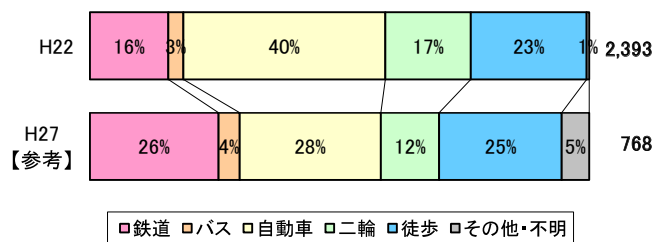
### 明石市内発生集中量の代表手段構成



### 兵庫県内発生集中量の移動目的構成



### 兵庫県内発生集中量の代表手段構成



※グラフ右側の数値は合計値（単位：万トリップエンド/日）

※H27 大都市交通特性調査では、兵庫県内の調査対象都市が神戸市・明石市の 2 市のみとなっているため、兵庫県における集計は参考としている。

出典：第 5 回近畿圏 P T 調査 (H22)、大都市交通特性調査 (平成 27 年)

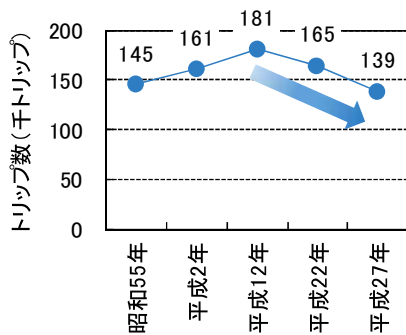
## ■目的別の現状(通勤)

通勤目的のトリップの総量は、平成 12 年より減少傾向にあります。

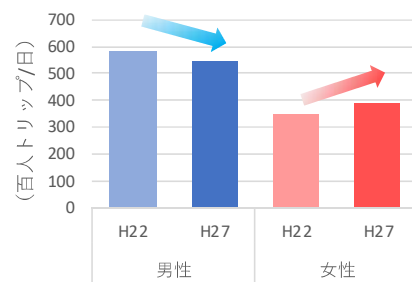
男性のトリップ数が減少し、女性のトリップ数が増加しています。

代表交通手段は、鉄道や自動車が大半を占めています。平成 22 年と比較すると、公共交通は減少し（鉄道 4%、バス 1%）、自動車が 8%増加しています。また、明石東部・西明石地域は鉄道、大久保・魚住・二見では自動車の割合が高くなっています。

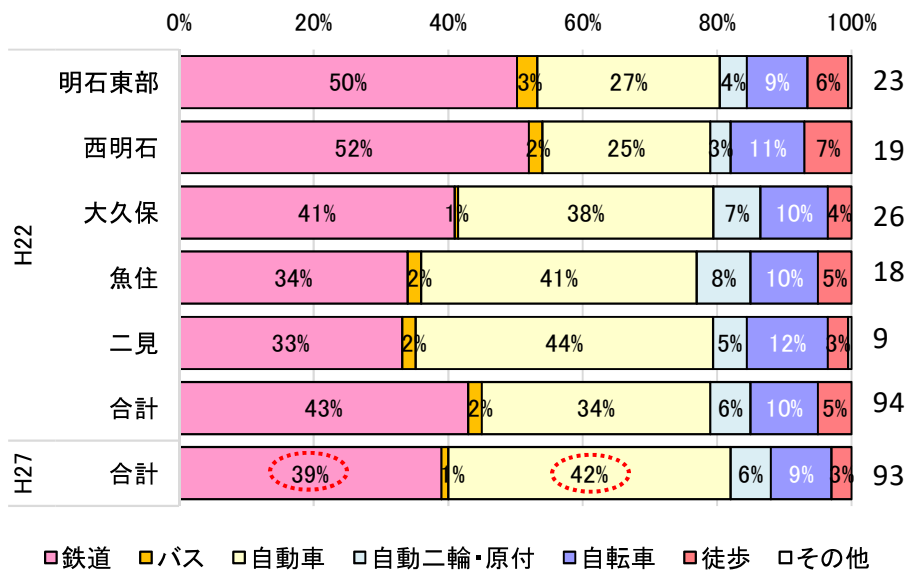
通勤目的トリップ(発生集中)の推移



性別通勤目的トリップ(発生集中)の推移



通勤目的トリップ(発生)の地域別代表交通手段



※右側の数値は合計値(千トリップ/日)

出典：第5回近畿圏PT調査(平成22年)

※兵庫県の独自集計、大都市交通特性調査(平成27年)

## ■目的別の現状(通学)

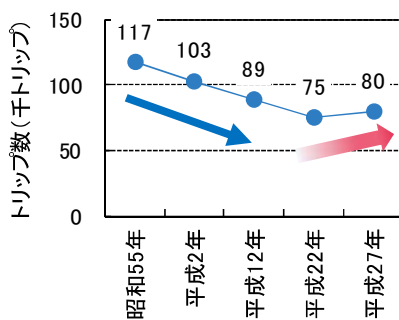
通学目的のトリップ数は減少傾向でしたが、増加に転じています。

代表交通手段は、徒歩が半数を占める傾向にありますが、平成 27 年より自動車の割合が増加しています。鉄道は 24%に増加している一方で、バスの利用が減少しています。

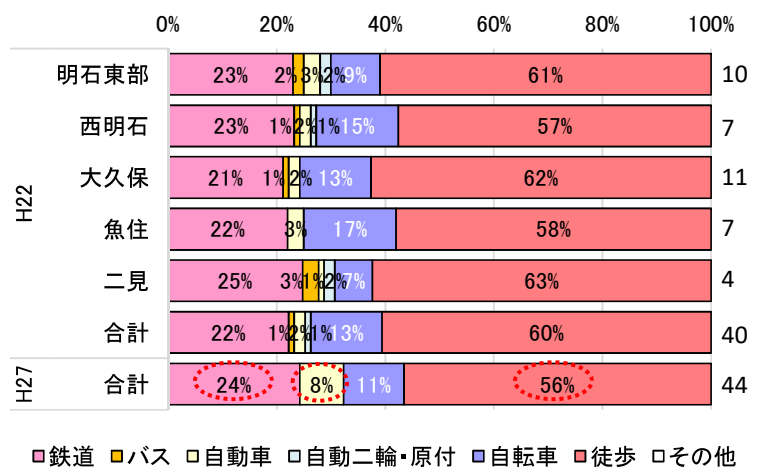
市内の通学では、徒歩や自転車利用が多くなっていますが、平成 27 年は自動車の割合が増加しています。

市外への通学では鉄道利用が最も多く、平成 27 年では鉄道は 5%増加しています。

通学目的トリップ(発生集中)の推移



通学目的トリップ(発生)の地域別代表交通手段

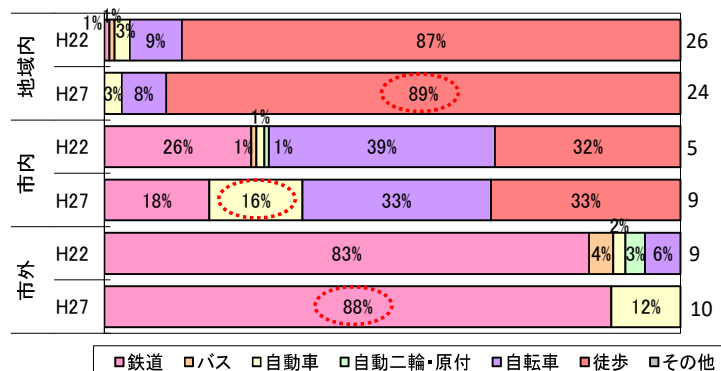


※グラフ右側の数値は合計値(単位:千トリップ/日)

出典:第5回近畿圏PT調査(平成22年)

※兵庫県の独自集計、大都市交通特性調査(平成27年)

通学目的トリップ(発生)の登校先別代表交通手段推移



市内の通学の手段として自動車が増加している。急増したため傾向として参考にはならないが、通学時において、駅への送迎が増加していると考えられる。

※グラフ右側の数値は合計値(単位:千トリップ/日)

出典:第5回近畿圏PT調査(平成22年)

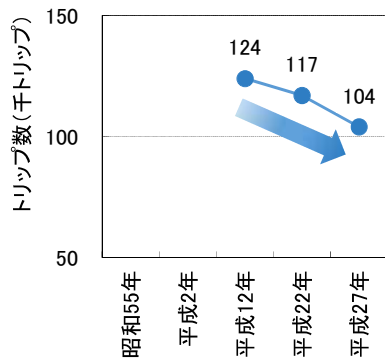
※兵庫県の独自集計、大都市交通特性調査(平成27年)

## ■「自由(買い物等)」目的における移動の現状

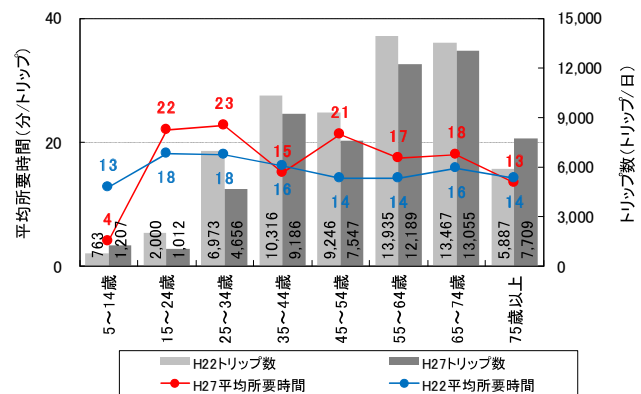
自由目的のトリップ数は減少傾向で、年齢別でも5～14歳、75歳以上を除き減少しています。トリップあたりの平均所要時間は増加しており、45～54歳が最も増加しています。

代表交通手段は、自動車の割合が増加し、全体の約50%を占めています。

自由(買い物等)目的の発生集中量

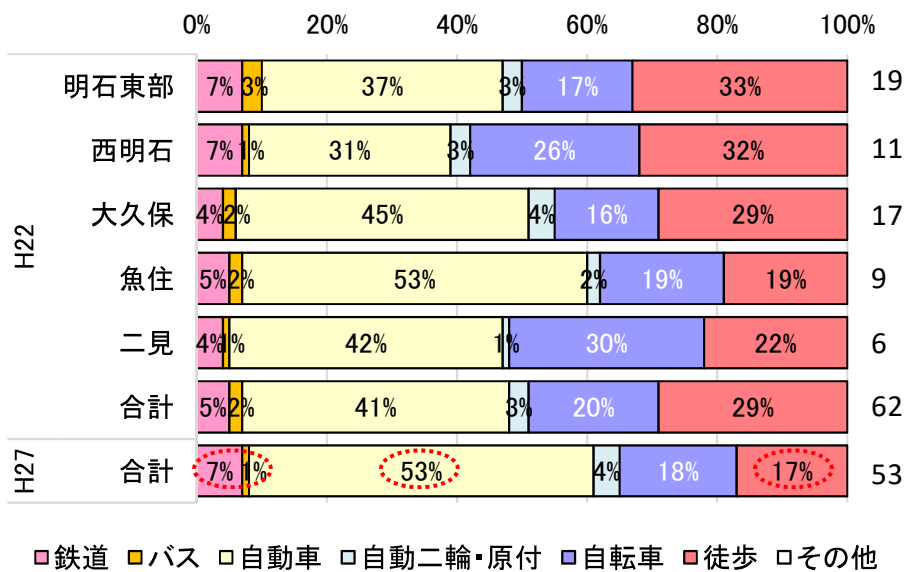


自由(買い物等)目的・年齢別の平均所要時間



出典：第5回近畿圏PT調査(平成22年)  
大都市交通特性調査(平成27年)

## 自由(買い物等)目的トリップ(発生)の地域別代表交通手段



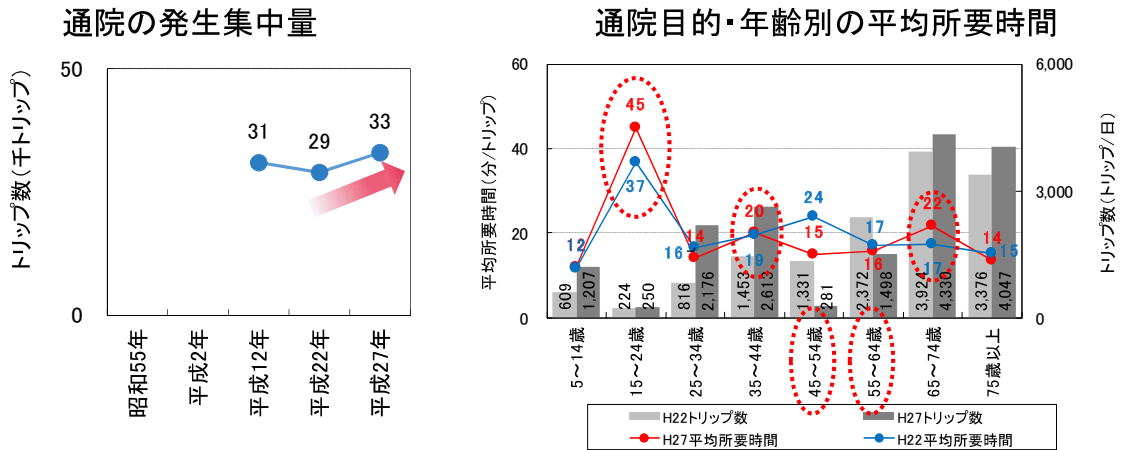
※グラフ右側の数値は合計値(単位:千トリップ/日)  
出典：第5回近畿圏PT調査(平成22年・平成27年)



## ■目的別の現状(通院)

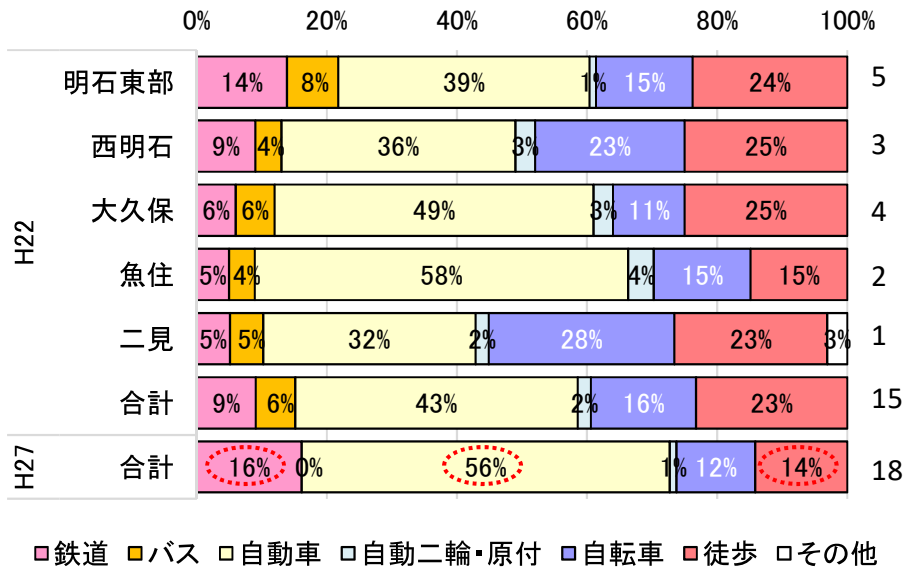
通院目的のトリップ数は、平成 22 年と比較して増加しています。年齢別では、45～54 歳、55～64 歳を除き、トリップ数が増加しています。所要時間は、15～24 歳、35～44 歳、65～74 歳で増加しています。

自動車の割合が高く、平成 27 年で 50%を超過しています。鉄道利用は増加していますが、徒歩の割合が減少しています。



出典：第5回近畿圏PT調査（平成 22 年）  
大都市交通特性調査（平成 27 年）

## 通院目的トリップ(発生)の地域別代表交通手段



※グラフ右側の数値は合計値（単位：千トリップ/日）

出典：第5回近畿圏PT調査（平成 22 年）

※兵庫県の独自集計、大都市交通特性調査（平成 27 年）

## ■移動制約者

発生集中量は増加しています。年齢別にみると25～44歳のトリップ数が減少しており、65～94歳のトリップ数は増加しています。

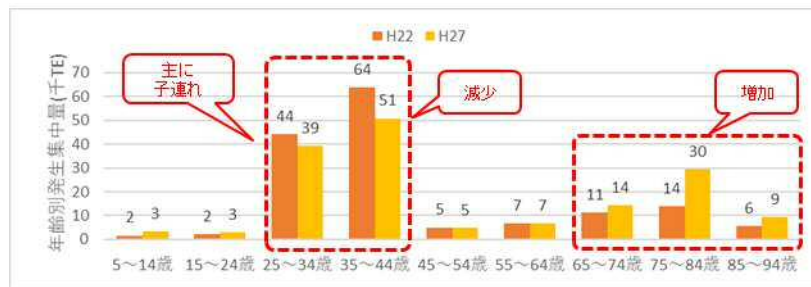
移動目的としては、「自由」が最も多くなっています。自動車の移動手段分担率が微増し、公共交通（鉄道・バス）と徒歩の利用が減少しています。

### 発生集中量



■移動制約者とは  
 身体的理由により移動に関して制約を受けるものおよび子持ちの人を集計しています。(高校生以下は含めていません。)

### 年齢別のトリップ数



### 移動目的別のトリップ数



### 移動手段分担率



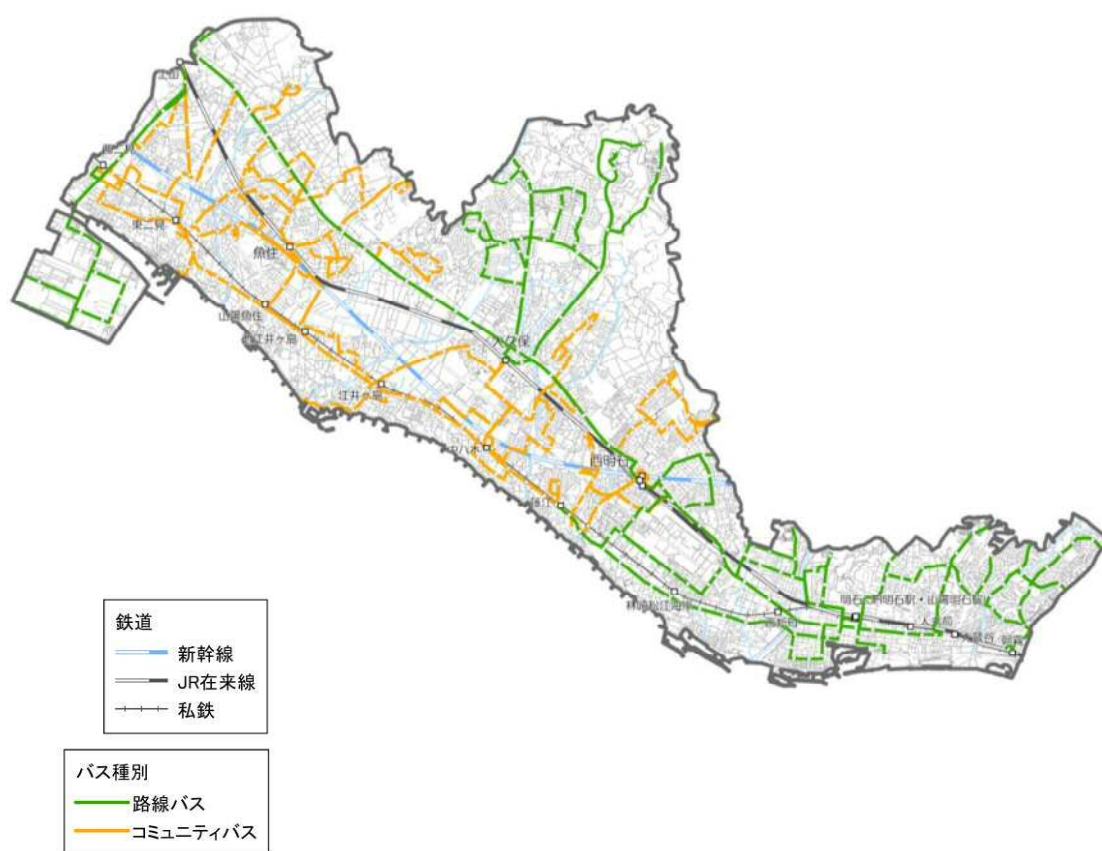
出典：第5回近畿圏PT調査（平成22年）  
 大都市交通特性調査（平成27年）

## 2.3 公共交通の現状

### (1) 公共交通ネットワークの現状

市内の公共交通は、鉄道(JR、山陽電鉄)、路線バス(山陽バス、神姫バス、神戸市営バス)、コミュニティバス(Tacoバス)やタクシーをはじめ、明石港と淡路島を結ぶ海上交通(ジェノバライン)があります。

明石市の公共交通ネットワーク



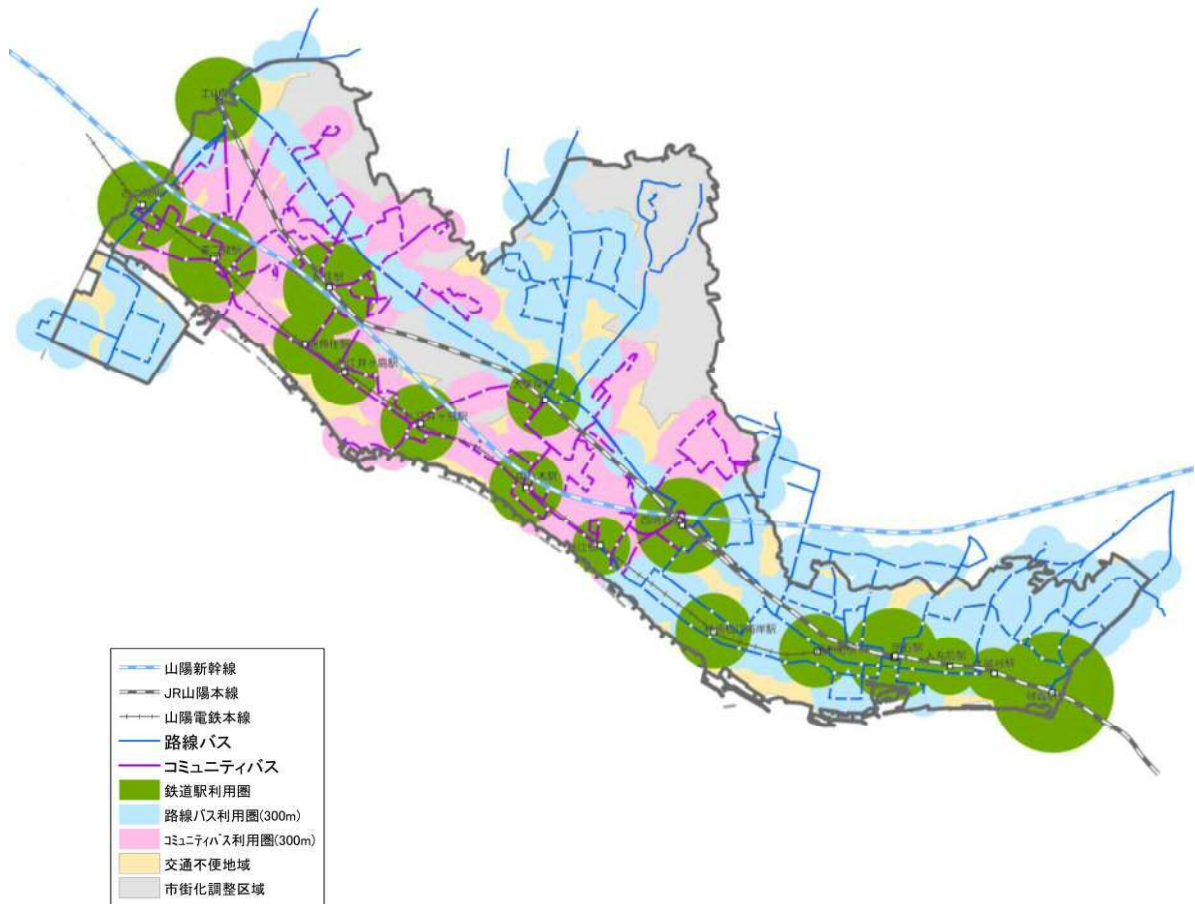
令和4年(2022年)5月時点

## (2) 公共交通のカバー圏域

市街化区域内では、鉄道駅勢圏及びバス停勢圏の面積が91.8%であり利便性の高い公共交通網を形成しています。

一方で、高低差があり最寄りのバス停にアクセスすることが困難な地域が局所的に存在しています。

明石市カバー圏域



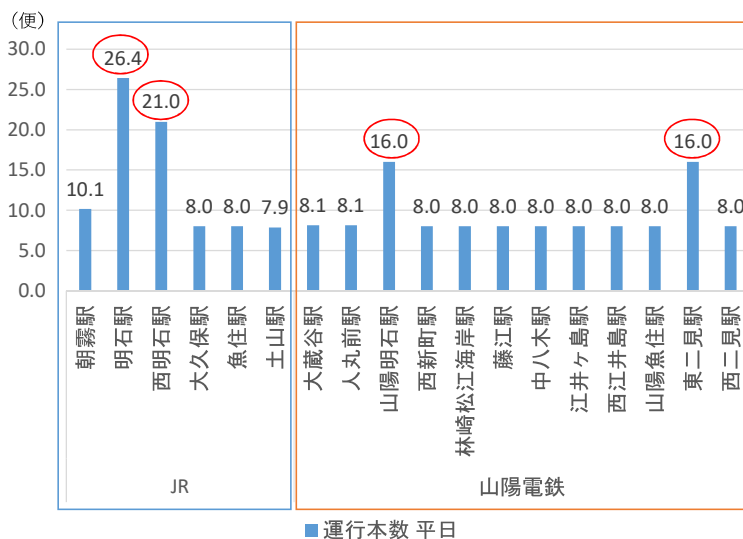
- …H22PT 調査結果をもとに鉄道駅別の徒歩利用者の平均所要時間から、徒歩速度を4 km/hとして算出  
(例) 明石駅⇒徒歩速度4 km/h×平均所要時間9.8分＝半径650mの範囲
- …一日の運行本数が10本以上のバス停のみ圏域を一定300mに設定<sup>(※1)</sup>
- (※1) 立地適正化計画の指標例参考

### (3) 鉄道のサービス水準と利用状況(コロナ禍以前)

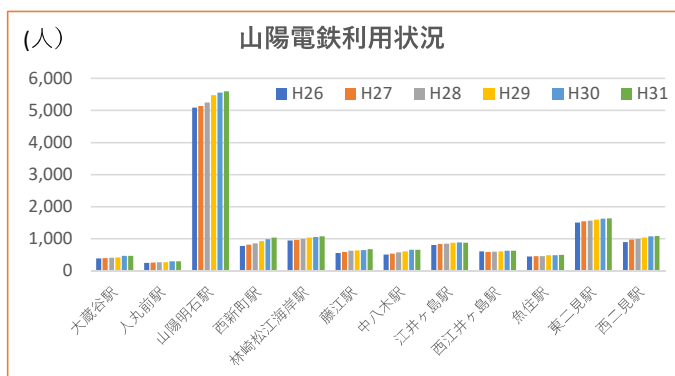
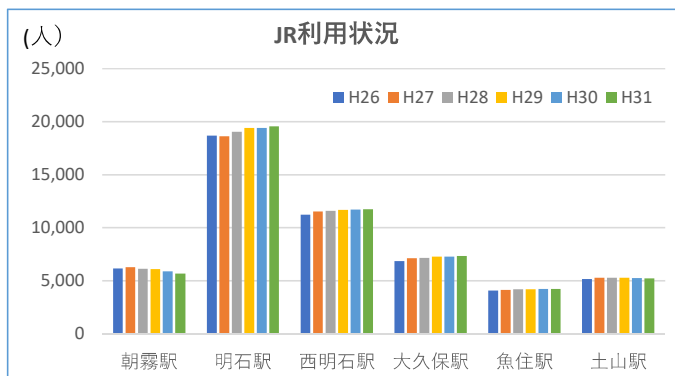
JR神戸線(山陽本線)は、新快速の停車駅である明石駅や西明石駅で1時間当たりの運行本数が最も多く、利用者も多い状況であり増加傾向です。

山陽電鉄は、直通特急の停車駅である山陽明石駅と東二見駅で運行本数が多く、さらにこれらの駅の利用者も多く増加傾向です。

オフピークにおける一時間当たりの運行本数



※平日のオフピーク（10～16時）における、JRは普通・快速・新快速、山陽電鉄は普通・直通特急の本数を合計し、7時間で除して単位時間当たりの本数を算出している。



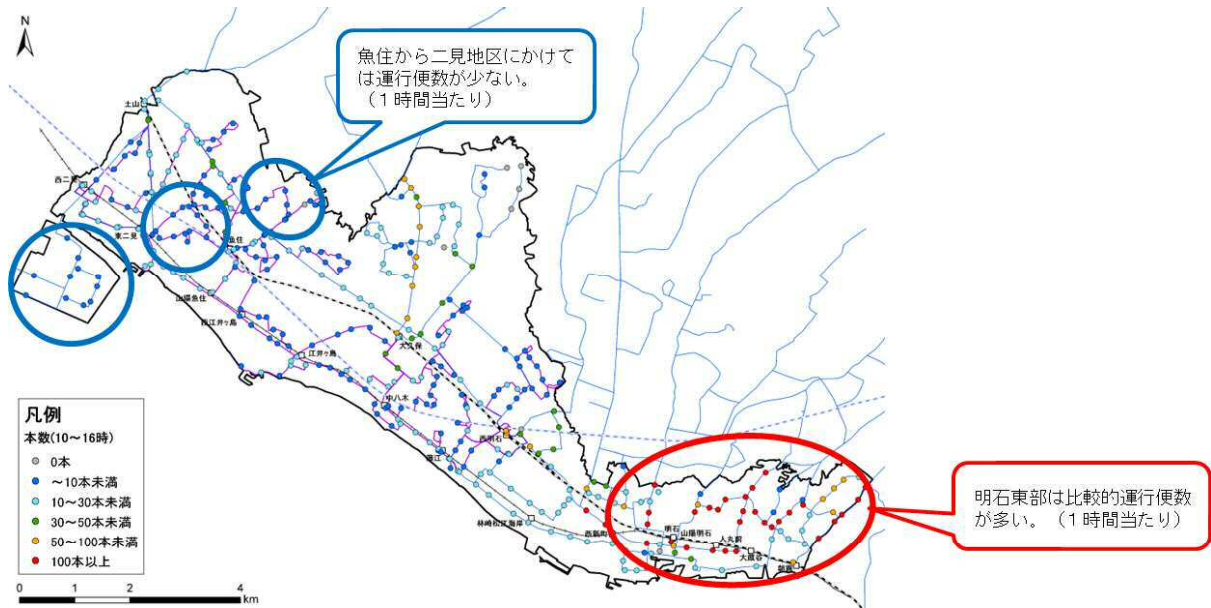
※明石市内の鉄道駅及び土山駅のみ表示  
出典：JR 西日本ホームページ・山陽電気鉄道株式会社ホームページ

#### (4) バスのサービス水準と利用状況(コロナ禍以前)

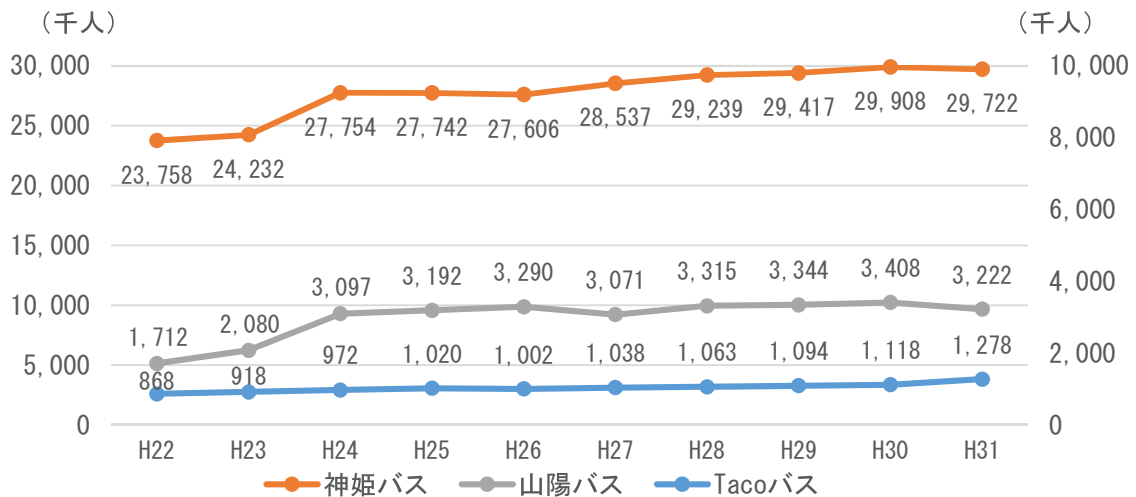
明石東部はバスの1時間当たりの運行本数が多いが、魚住から二見地区にかけては運行便数が比較的少なくなっています。

利用者数については、神姫バス、山陽バス、Tacoバスのいずれも増加傾向です。

明石市内のバスの運行本数(10~16時の1時間当たり)



バス利用者数



※神姫バスは明石営業所と西神営業所に所属する車両の乗客数

※山陽バスは明石線、二見線及び3社共同路線(朝霧駅発)の一般乗客数

出典：明石市統計書

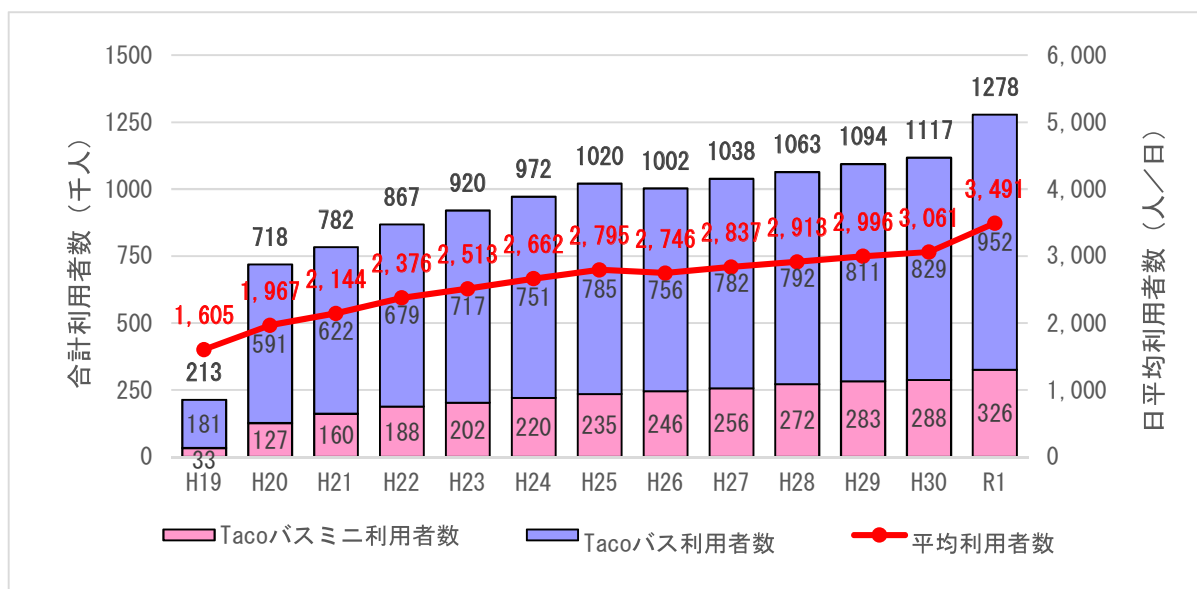
### (5) Taco バスの現状(コロナ禍以前)

現在のルート数は、Tacoバスが9ルート、Tacoバスミニが6ルート運行しています。運賃は100円（小児運賃：50円）で、回数券や一日フリー乗車券も販売しています。

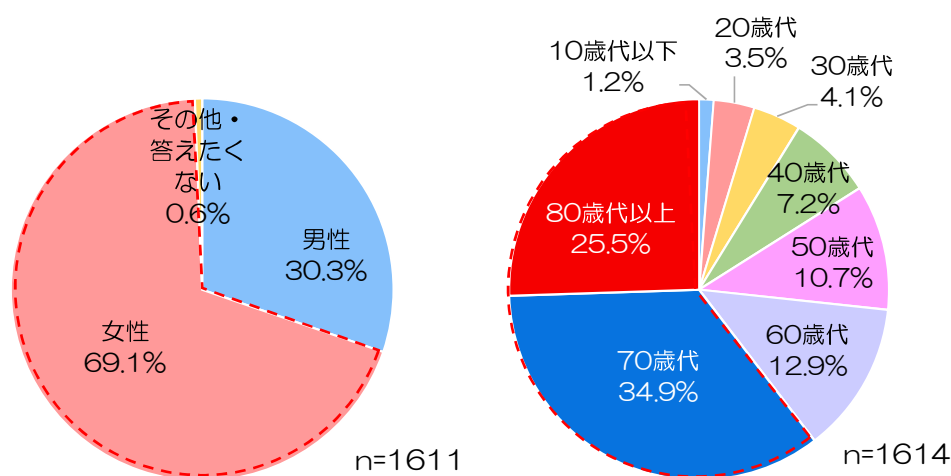
利用者数は年々増加傾向にあり、令和元年度は約128万人が利用しています。

利用者層は、女性、高齢者（70歳代以上）が多くなっています。高齢者については、平成31年4月より実施された70歳以上の運賃無料化の影響で大幅に増加しています。

コミュニティバスの年度別利用者数の推移  
(平成19年4月～平成31年3月)



コミュニティバスの利用者属性

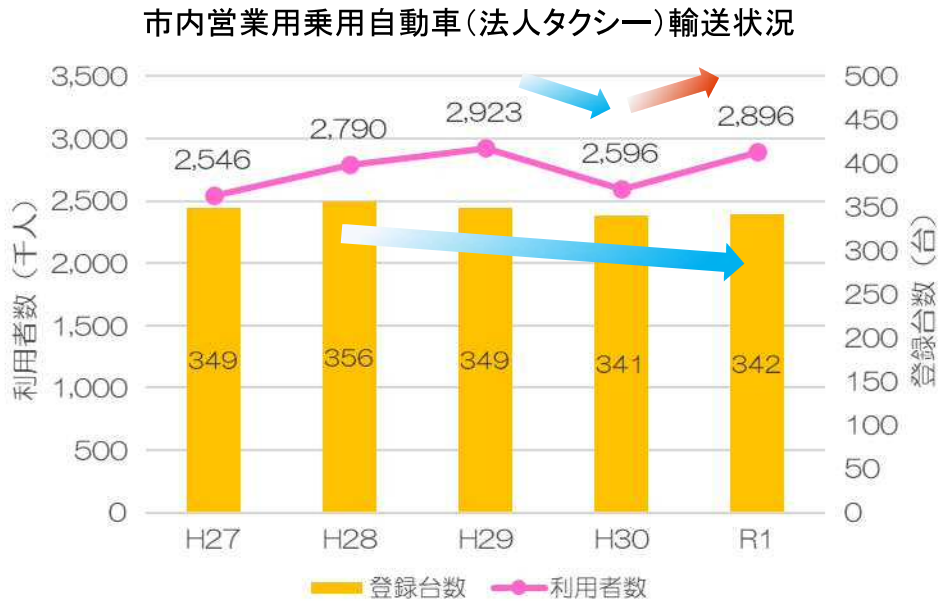


出典：Tacoバスアンケート（令和4年）

## (6) タクシーの輸送状況(コロナ禍以前)

平成 28 年よりタクシー登録車両台数は減少傾向です。乗車人員は平成 30 年に減少したものの令和元年には増加に転じています。

市内の駅のタクシー乗降場整備状況は約 50%です。



## タクシー乗降場整備状況

駅名	タクシー乗降場の有無
JR朝霧駅	○
JR明月石駅	○
JR西明月石駅	○
JR魚住駅	○
JR大久保駅	○
JR土山駅	○
山陽電鉄大蔵谷駅	×
山陽電鉄人丸前駅	×
山陽電鉄山陽明月石駅	○
山陽電鉄西新町駅	×
山陽電鉄林崎松江海岸駅	×
山陽電鉄藤江駅	×
山陽電鉄中八木駅	×
山陽電鉄江井ヶ島駅	×
山陽電鉄西江井ヶ島駅	×
山陽電鉄魚住駅	×
山陽電鉄東二見駅	○
山陽電鉄西二見駅	○
○	9
駅数	18
タクシー乗降場設置率	50%

出典：明石市統計書



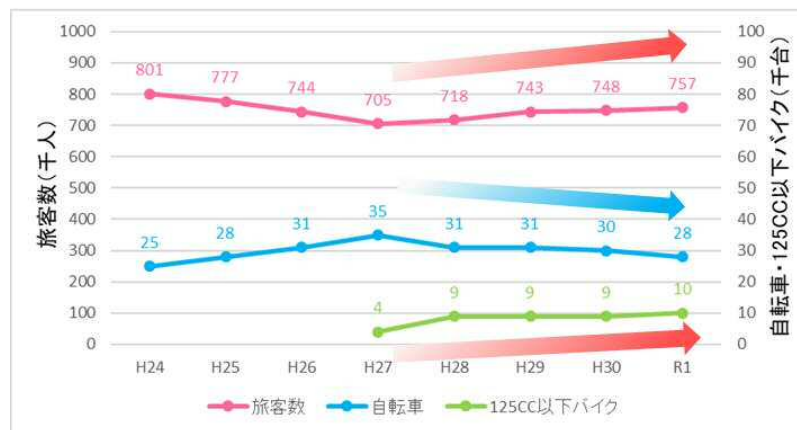
### (7) 海上交通の現状(コロナ禍以前)

淡路ジェノバラインは一日あたり平均約 2,000 人が利用しています。明石港の旅客数および 125CC 以下バイク台数は増加傾向ですが、自転車台数は減少傾向です。



淡路ジェノバラインの航路

明石港船舶乗降客数



出典：明石市統計書

明石港 1日あたり平均乗降者数

日平均利用数	令和元年
旅客数	2075
自転車	78
125cc以下バイク	28

(人/日)

出典：明石市年間乗船実績調査

## (8) 福祉輸送の現状

明石市内で福祉輸送を行う団体は以下の5団体があります。車両保有台数は令和元年度には13台まで増加しています。明石市在住の会員数は、平成30年度から令和元年度にかけて増加していますが、運行回数は減少しています。

兵庫県東播磨地域(明石市、加古川市、高砂市、稲美町、播磨町)における登録法人

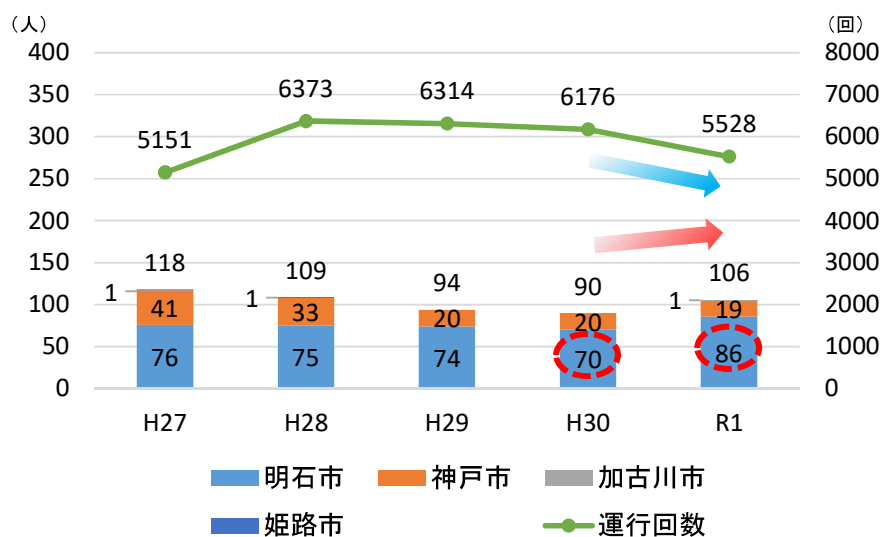
法人名	運送区域
社会福祉法人 播磨町社会福祉協議会	播磨町
特定非営利活動法人 おりむ21	明石市
一般社団法人 うさぎ	明石市
特定非営利活動法人 ピコタン	明石市
特定非営利活動法人 ハート・ケア・ステーション	加古川市

※発着地のいずれかが当該市町であれば可能  
出典：明石市HP（平成31年3月末）

### 車両保有台数

<車種 (タイプ) >		H27	H28	H29	H30	R1
ワゴン	リフトあり	2	2	5	5	7
	リフトなし	4	3	1	0	1
セダン	リフトあり	0	2	0	0	0
	リフトなし	3	2	5	4	5
合計		9	9	11	9	13

### 会員数及び運行回数の推移(おりむ21、うさぎ、ピコタンの実績)

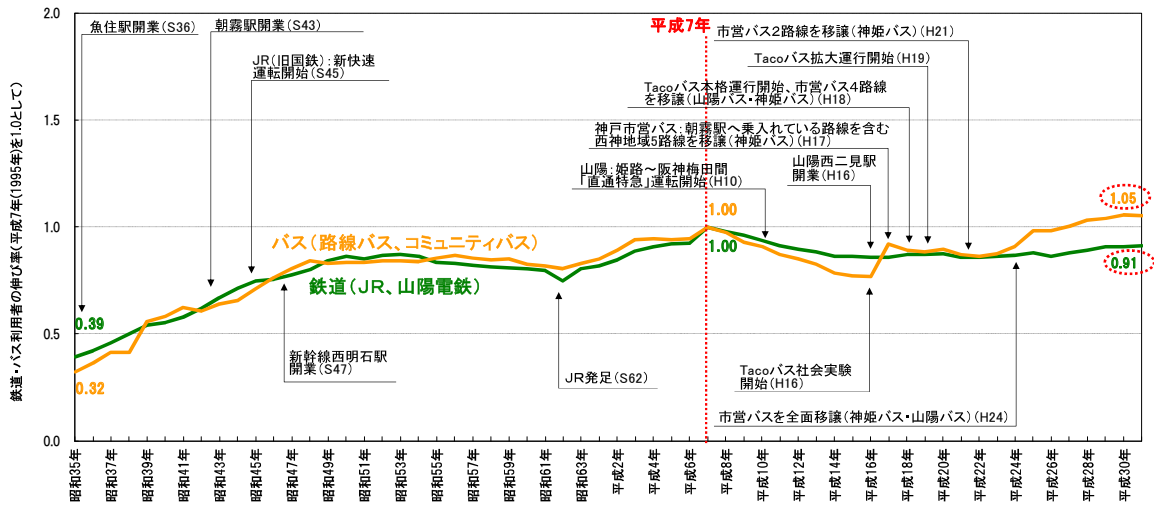


データ提供：明石市

### (9) 市内の鉄道・バス利用者の推移

鉄道の利用者は、平成7年度をピークに減少傾向にありましたが、近年はやや増加傾向です。バスの利用者は平成7年度以降減少傾向でしたが、平成17年以降は増加傾向で、令和元年は平成7年と比較して5%増加しています。

鉄道・バス利用者の推移

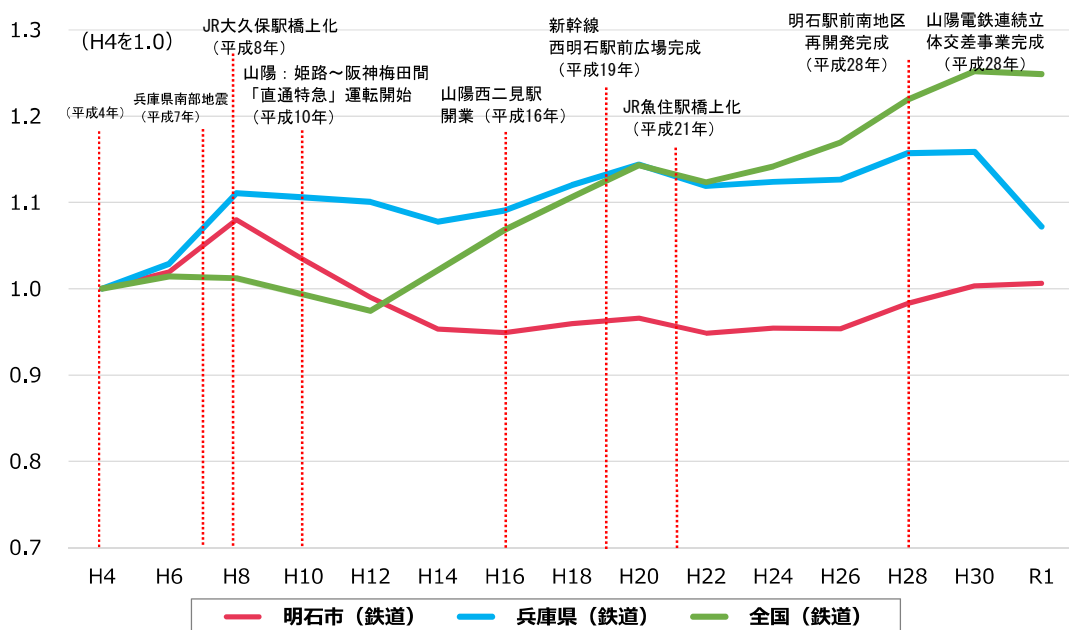


出典：明石市統計書

### (10) 鉄道利用者数の比較

鉄道利用者数は、兵庫県では増加傾向でしたが、近年は減少傾向にある一方で、明石市では減少傾向にありましたが、近年は増加傾向に転じています。

公共交通利用者の比較(鉄道)



出典：明石市統計書、兵庫県統計書、鉄道統計年報