

令和4年度改定版

明石市総合交通計画（案）

令和5年（2023年）3月



令和5年度（2023年度）～令和14年度（2032年度）

目 次

1. 計画の目的と構成	1
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	7
1.5 目標年次	7
1.6 計画の構成	8
2. 明石市の現状と課題	9
2.1 明石市の概況	9
2.2 移動の現状	13
2.3 公共交通の現状	21
2.4 公共交通のユニバーサルデザイン化の現状	32
2.5 自転車の現状	36
2.6 徒歩の現状	37
2.7 自動車交通の現状	38
2.8 観光の現状	43
2.9 地球環境問題	44
2.10 その他	45
2.11 明石市における交通の課題	49
3. 計画の基本理念と目標	51
3.1 計画の基本理念	51
3.2 計画の目標	52
3.3 負のスパイラルからの脱却	55
4. 交通ネットワークの考え方	56
4.1 交通ネットワークの考え方(市内)	56
4.2 交通ネットワークの考え方(広域)	57
5. 基本戦略・施策体系	58
5.1 基本戦略	58
5.2 施策体系	59

6. 主要プロジェクト	60
6.1 主要プロジェクトとは	60
6.2 みんなで守り・育てる持続可能な交通体系の確立.....	61
6.3 ユニバーサルデザインの推進	62
6.4 駅を中心とした地域拠点の形成との連携.....	63
6.5 快適な道路ネットワークの構築.....	64
6.6 交通安全対策の充実.....	65
7. 地域別の交通施策	66
7.1 地域別の交通施策.....	66
7.2 地域の設定	66
7.3 地域別の交通施策の実施.....	67
7.4 明石東部地域.....	68
7.5 西明石地域	70
7.6 大久保地域	72
7.7 魚住地域	74
7.8 二見地域	76
7.9 明石全域の事業プログラム.....	78
8. 計画の実現に向けて	82
8.1 コミュニティバスについて.....	82
8.2 地域公共交通確保・維持事業について.....	90
8.3 計画の推進方針	95
9. 付録	97
9.1 明石市総合交通計画策定の流れ.....	97
9.2 明石市総合交通計画検討委員会 委員名簿.....	98
9.3 市民説明会および意見公募(パブリックコメント)の実施概要	99
用語集	103

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。

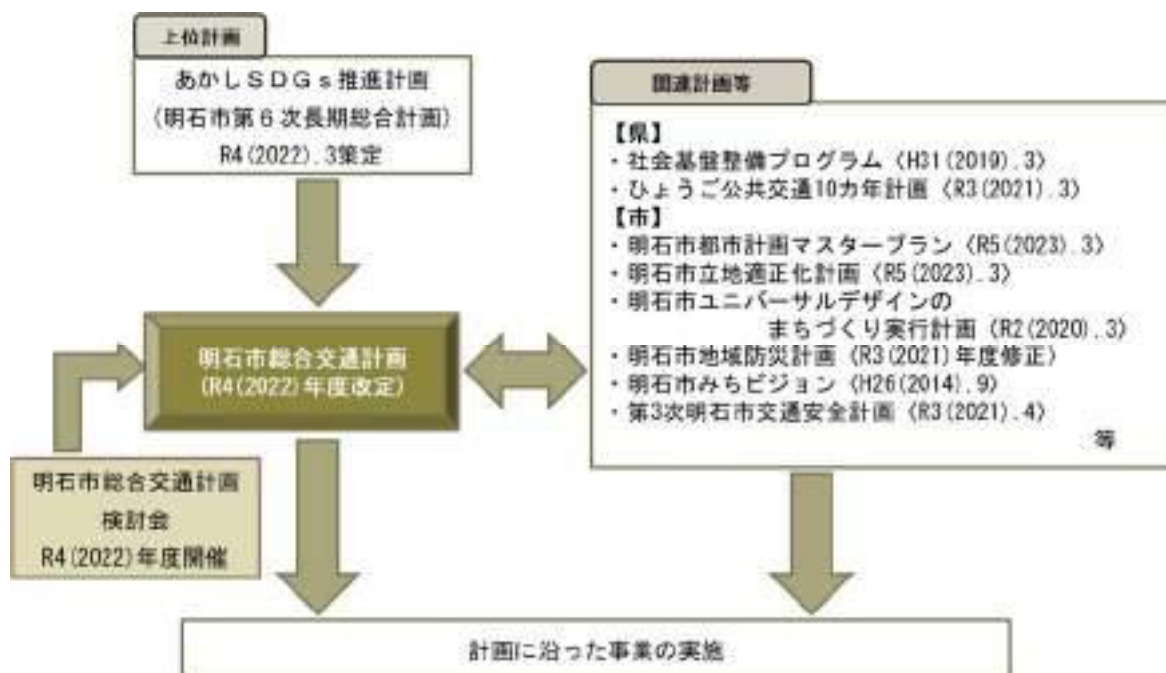
1.3 都市が目指す将来像

(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」およ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(明石市第6次長期総合計画)」の将来像および「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4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

出典：明石市立地適正化計画(令和4年度策定)

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」「出かけたいくなる」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。

f) 明石市地域防災計画(2022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、市およ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は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、主要プロジェクトおよ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およ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。

明石市の位置



(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 km²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）

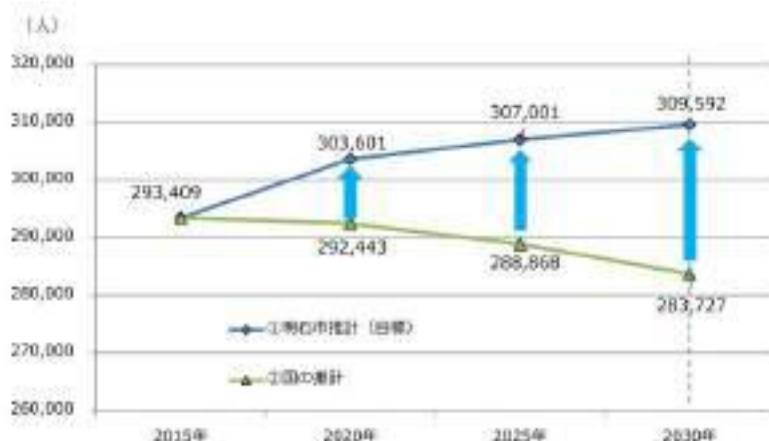
(3) 明石市の人口

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。

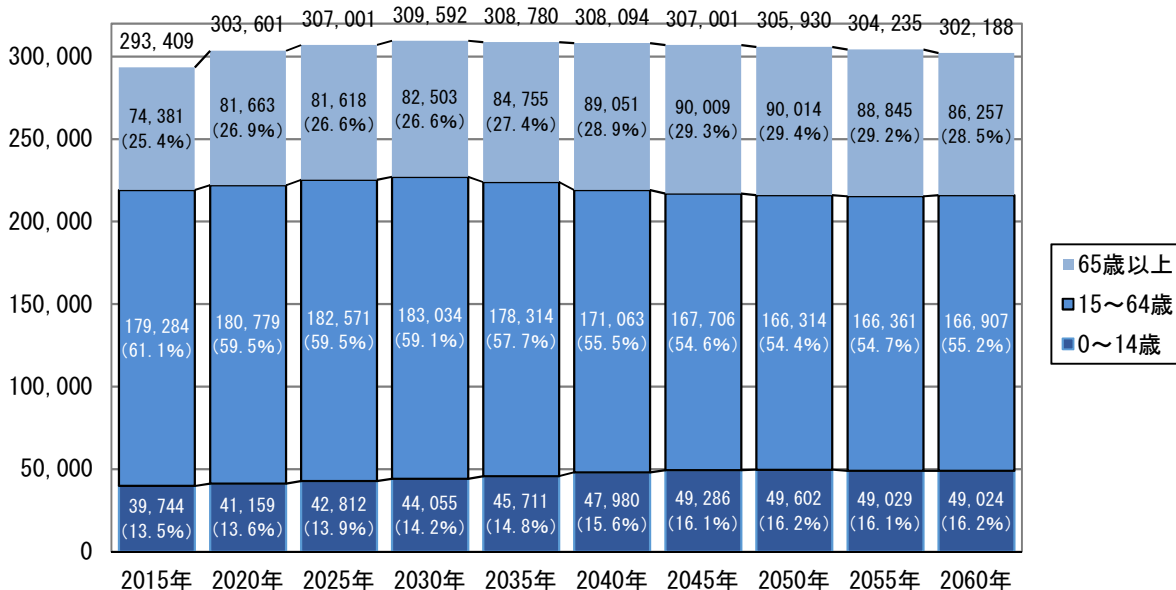
明石市の総人口の推移



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。

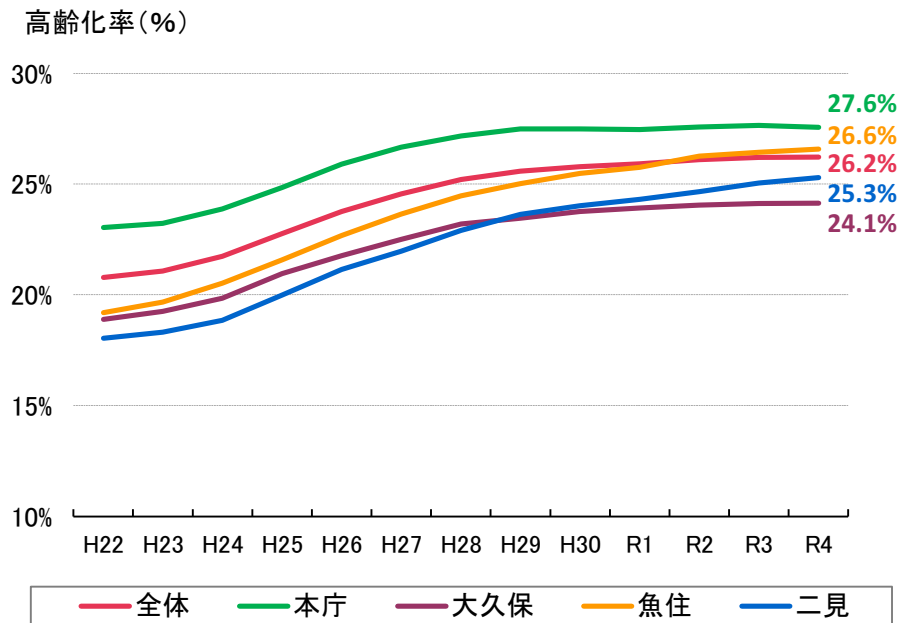
年齢別人口の推移と将来推計



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）

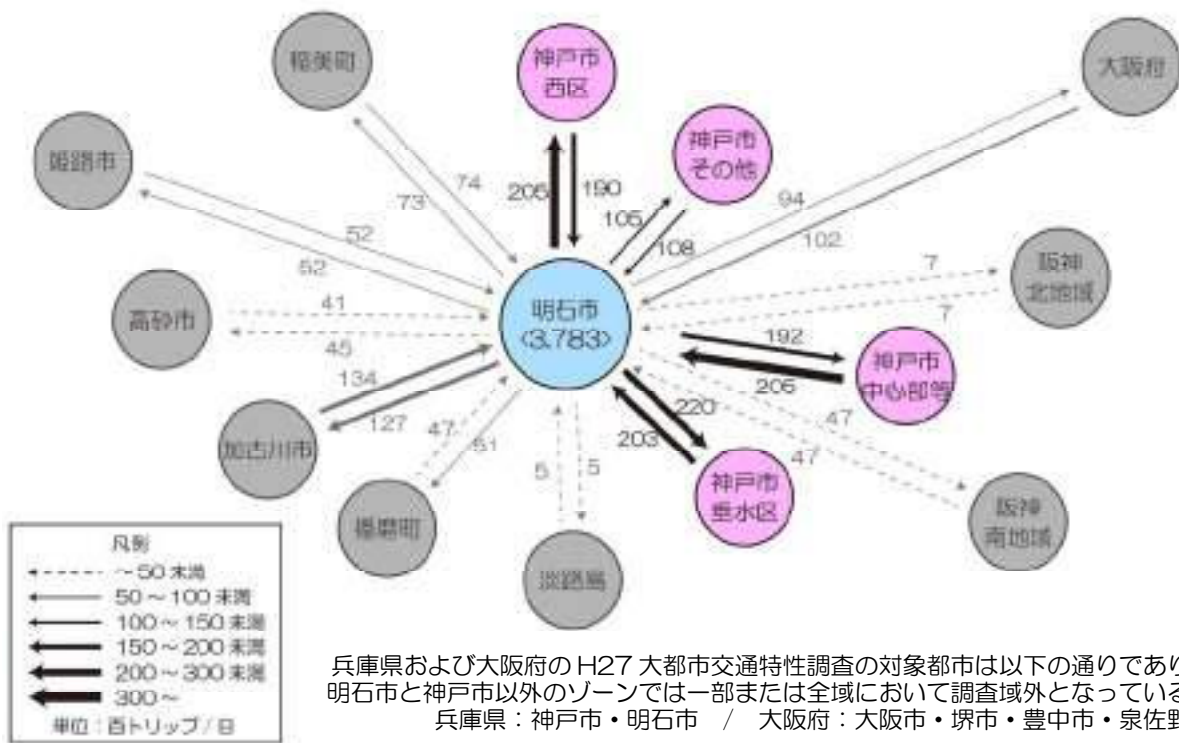
2.2 移動の現状

(1) 近隣市町との流動

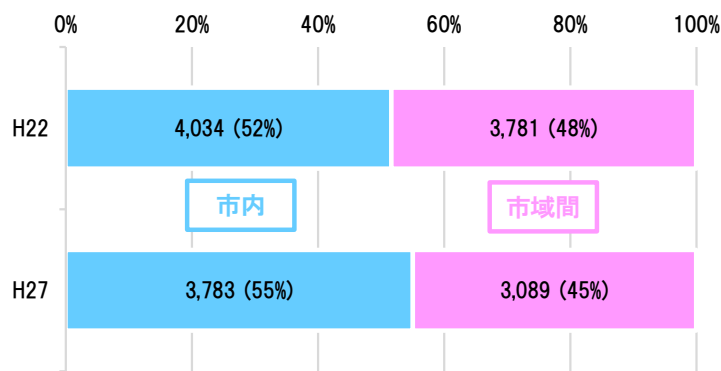
鉄道沿線上の神戸市中心部・加古川市との流動、バス路線上の神戸市西区との流動が多くなっています。

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

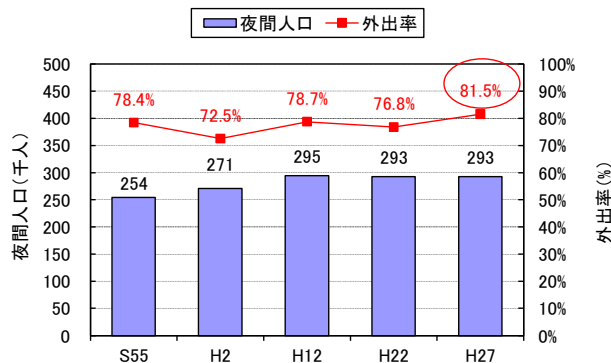
出典：大都市交通特性調査（平成27年）

(2) 多様な移動ニーズ

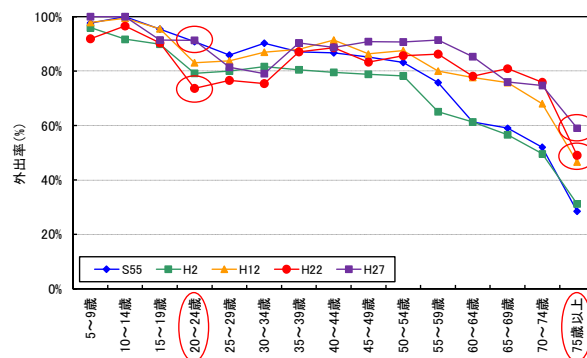
a) 外出割合の動向

- 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。

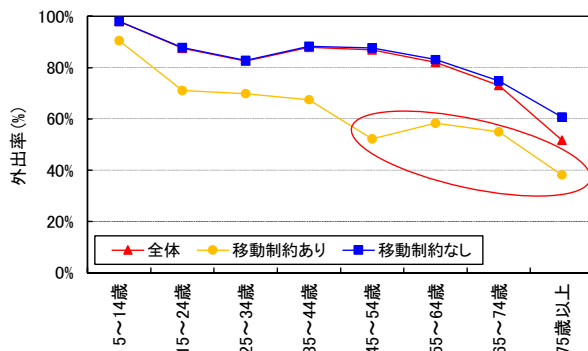
明石市の外出率(外出人口/PT 集計人口)



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

高齢者・障害者よりは広い枠組みで捉えた、交通行動上、人の介助や機器を必要としたり、さまざまな移動の場面で困難を伴ったり、安全な移動に困難・身体的苦痛を伴う等の制約を受ける人々を指します。(出典：国土交通省)

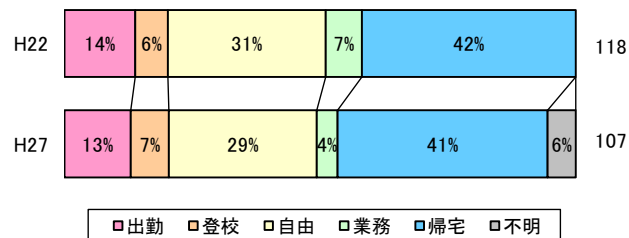
本計画では、パーソントリップ調査で「外出時の困難あり」と回答した方および同一世帯に6歳未満の人数が1人以上である方を対象に集計しています。

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)

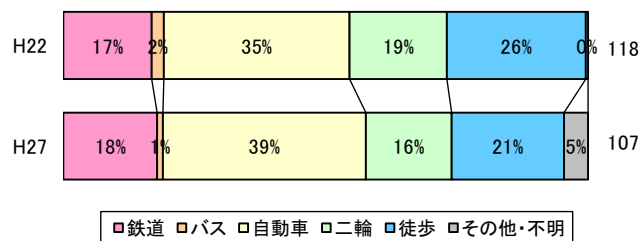
b) 移動目的と代表交通手段

- ・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・自動車が微増、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。

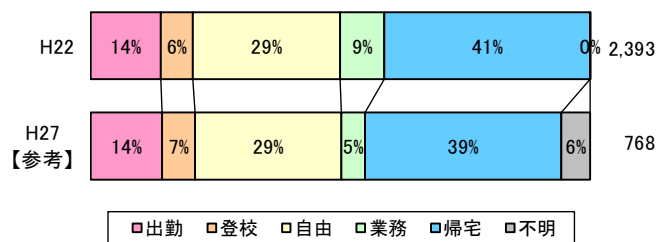
明石市内発生集中量の移動目的構成



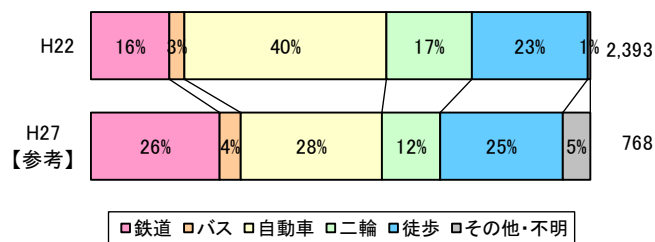
明石市内発生集中量の代表手段構成



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)

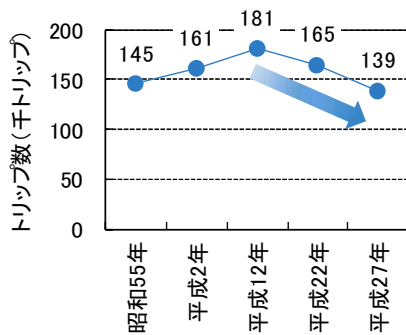
■目的別の現状(通勤)

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。

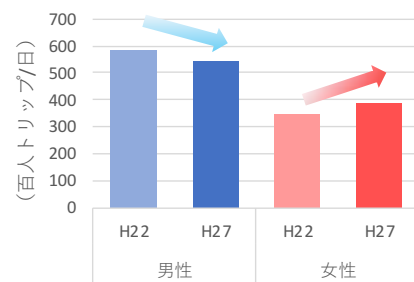
男性のトリップ数が減少し、女性のトリップ数が増加しています。

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。

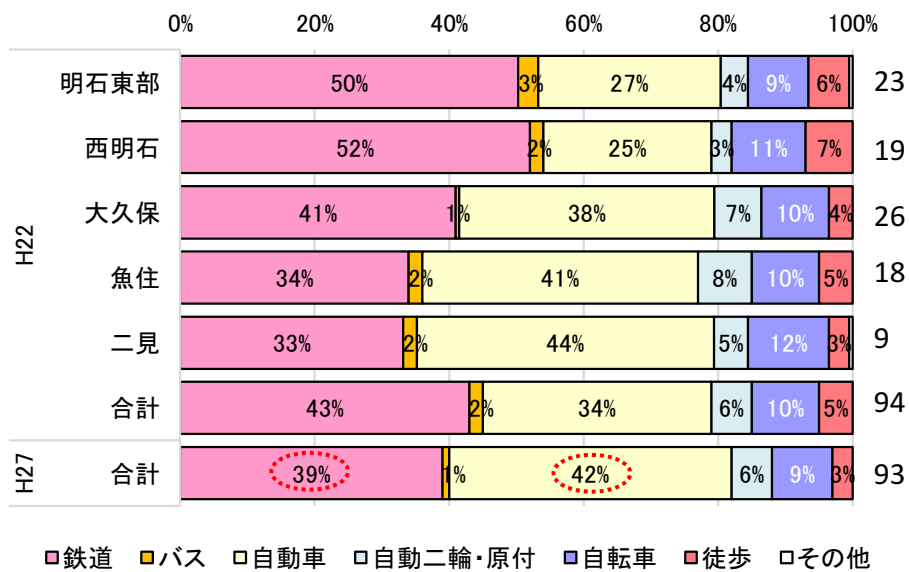
通勤目的トリップ(発生集中)の推移



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)

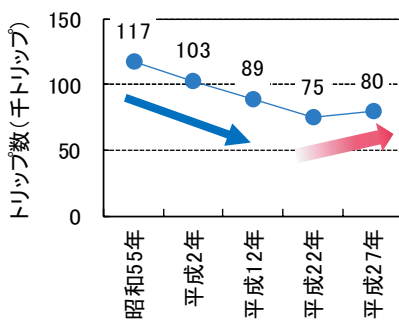
通学目的のトリップ数は減少傾向でしたが、増加に転じています。

代表交通手段は、徒歩が半数を占める傾向にあります。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。

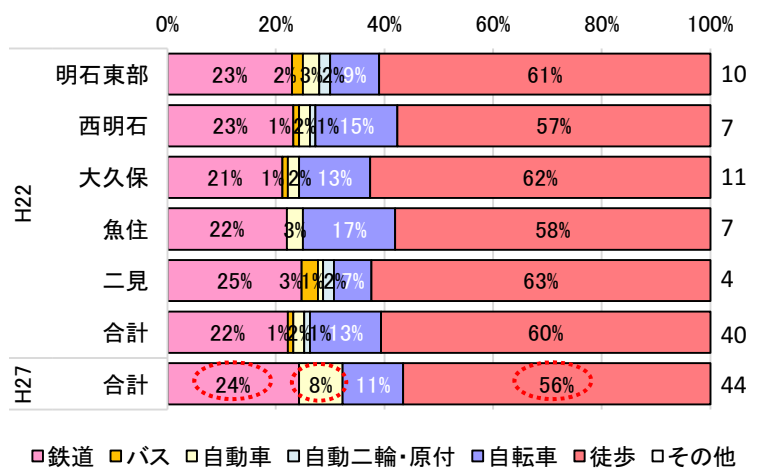
市内の通学では、徒歩や自転車利用が多くなっていますが、平成 27 年は自動車の割合が増加しています。

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

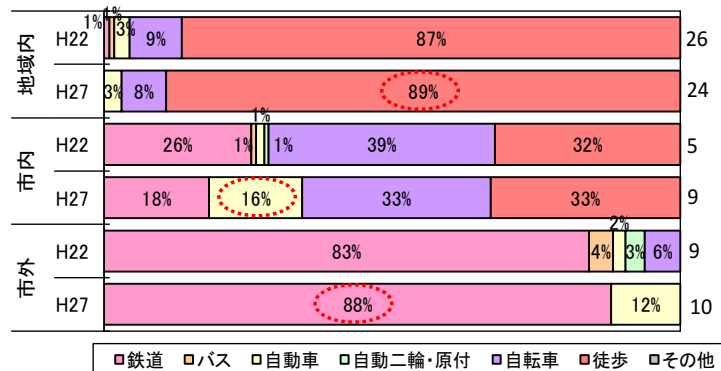


※グラフ右側の数値は合計値(単位:千トリップ/日)

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)

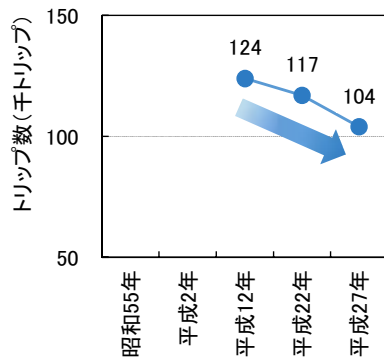
※兵庫県の独自集計、大都市交通特性調査(平成27年)

■「自由(買い物等)」目的における移動の現状

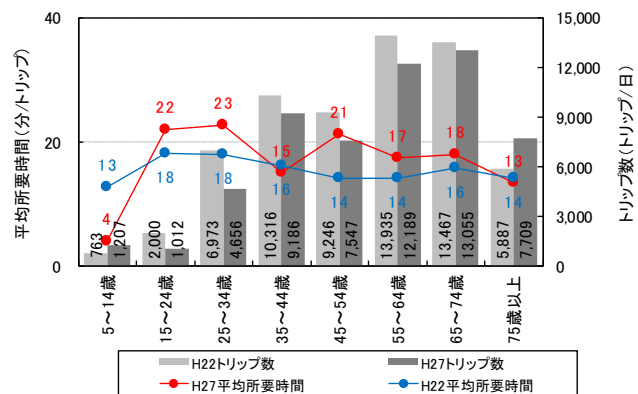
自由目的のトリップ数は減少傾向で、年齢別でも5~14歳、75歳以上を除き減少しています。トリップあたりの平均所要時間は増加しており、45~54歳が最も増加しています。

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

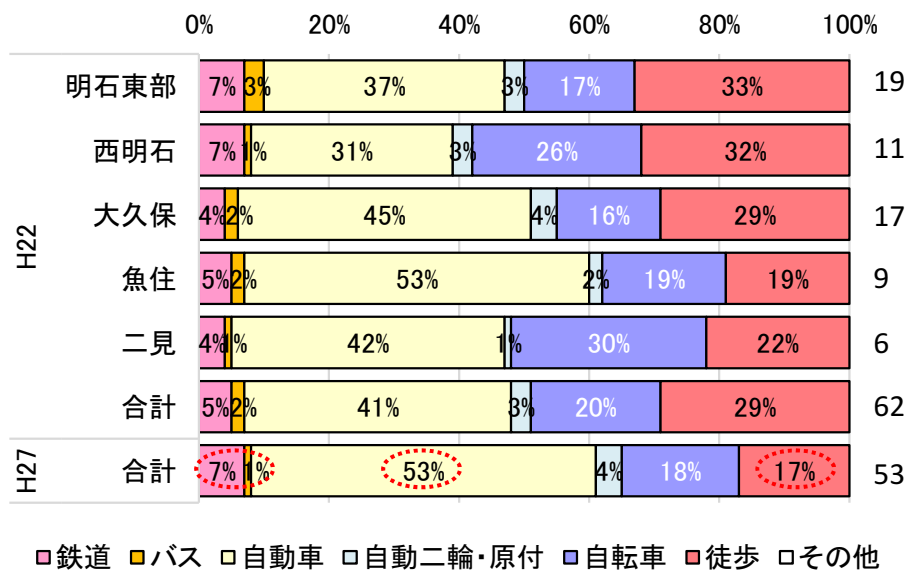


自由(買い物等)目的・年齢別の平均所要時間



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

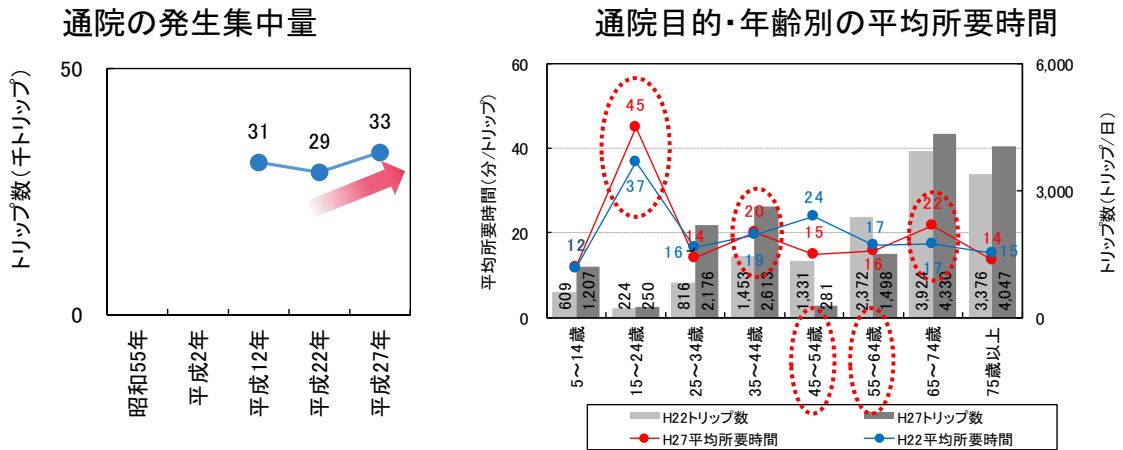


※グラフ右側の数値は合計値(単位:千トリップ/日)
出典：第5回近畿圏PT調査（平成22年・平成27年）

■目的別の現状(通院)

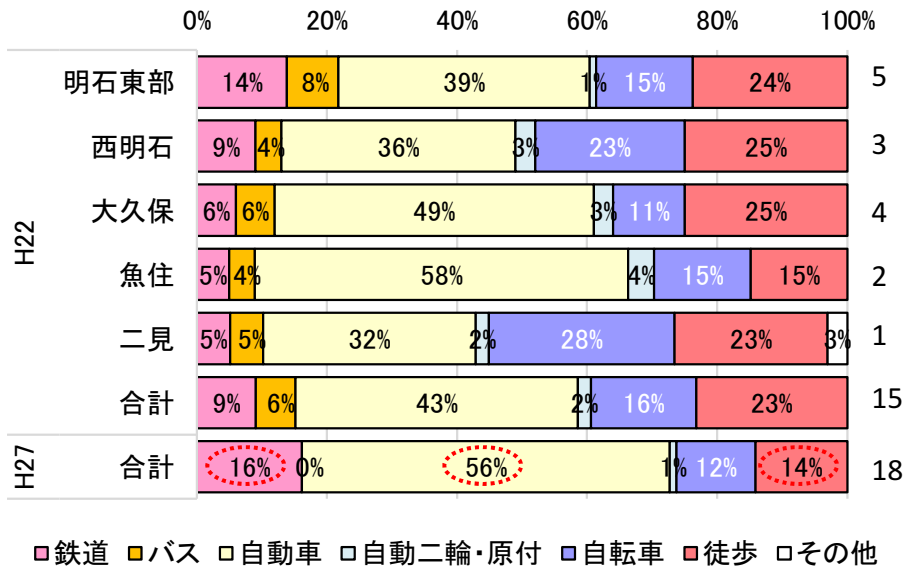
通院目的のトリップ数は、平成22年と比較して増加しています。年齢別では、45～54歳、55～64歳を除き、トリップ数が増加しています。所要時間は、15～24歳、35～44歳、65～74歳で増加しています。

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

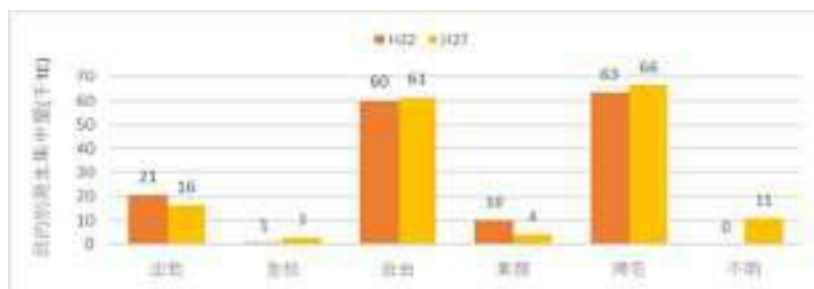
高齢者・障害者よりは広い枠組みで捉えた、交通行動上、人の介助や機器を必要としたり、さまざまな移動の場面で困難を伴ったり、安全な移動に困難・身体的苦痛を伴う等の制約を受ける人々を指します。(出典：国土交通省)

本計画では、パーソントリップ調査で「外出に困難あり」と回答した方および20歳以上のうち、同一世帯に6歳未満の人数が1人以上である方を対象に集計しています。

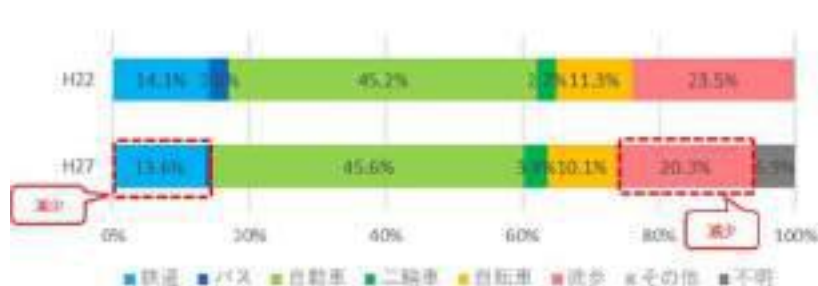
年齢別のトリップ数



移動目的別のトリップ数



移動手段分担率



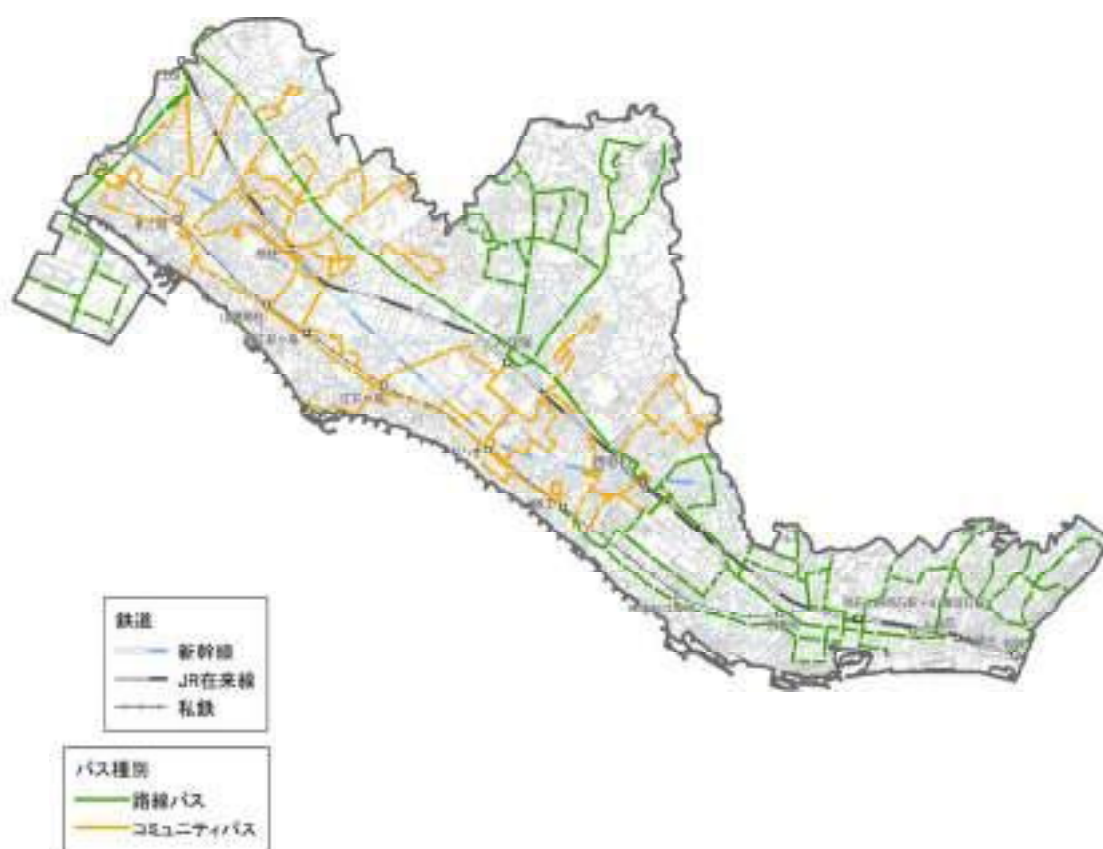
出典：第5回近畿圏PT調査（平成22年）
大都市交通特性調査（平成27年）

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(淡路ジェノバライン)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、鉄道駅勢圏およ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



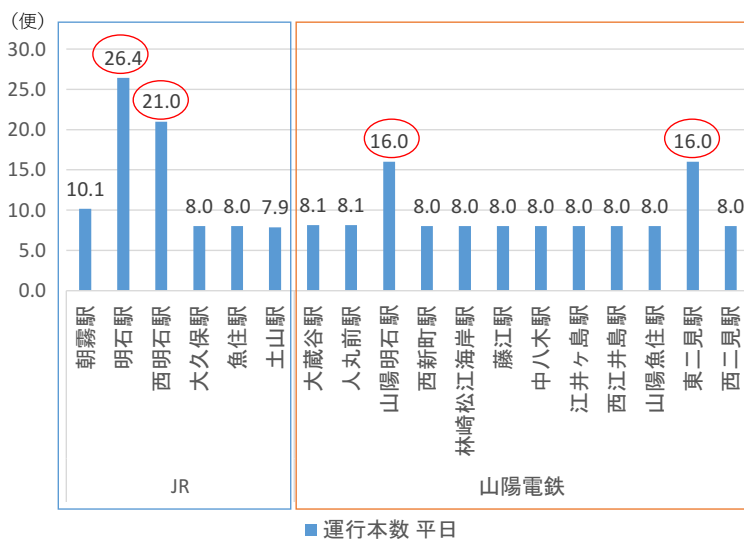
- …H22PT 調査結果をもとに鉄道駅別の徒歩利用者の平均所要時間から、徒歩速度を 4 km/h として算出
 (例) 明石駅⇒徒歩速度 4 km/h×平均所要時間 9.8 分=半径 650 m の範囲
- …一日の運行本数が 10 本以上のバス停のみ圏域を一定 300 m に設定^(※1)
- (※1) 都市構造の評価に関するハンドブック参考

(3) 鉄道のサービス水準と利用状況(コロナ禍以前)

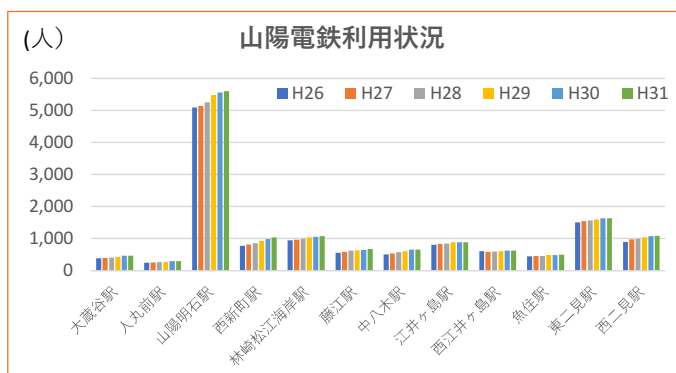
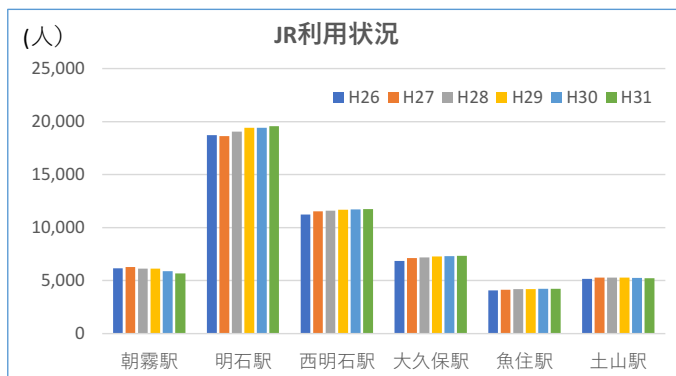
JR神戸線(山陽本線)は、新快速の停車駅である明石駅や西明石駅で1時間当たりの運行本数が最も多く、利用者も多い状況であり増加傾向です。

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。



※明石市内の鉄道駅および土山駅のみ表示
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)

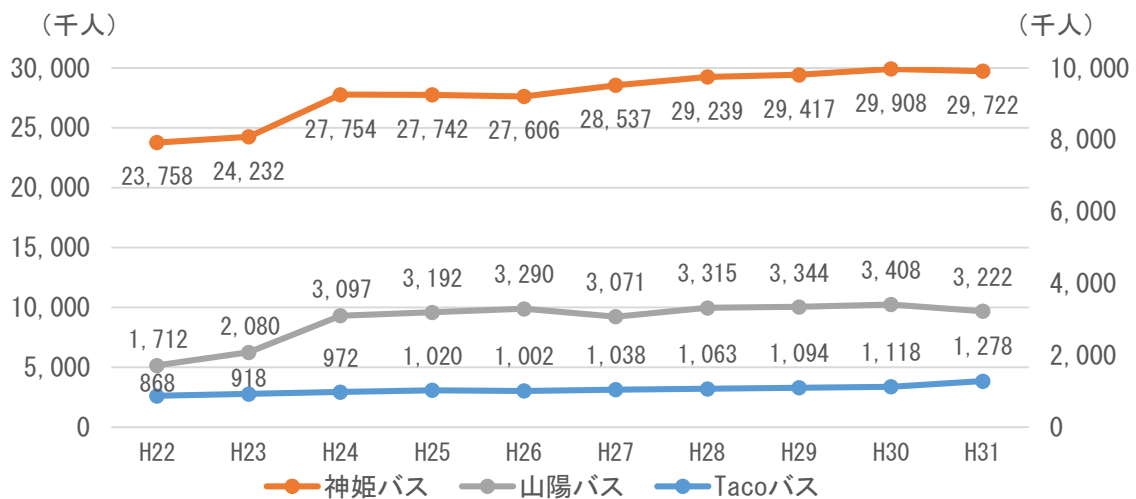
明石東部はバスの1時間当たりの運行本数が多いが、魚住から二見地区にかけては運行便数が比較的少なくなっています。

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

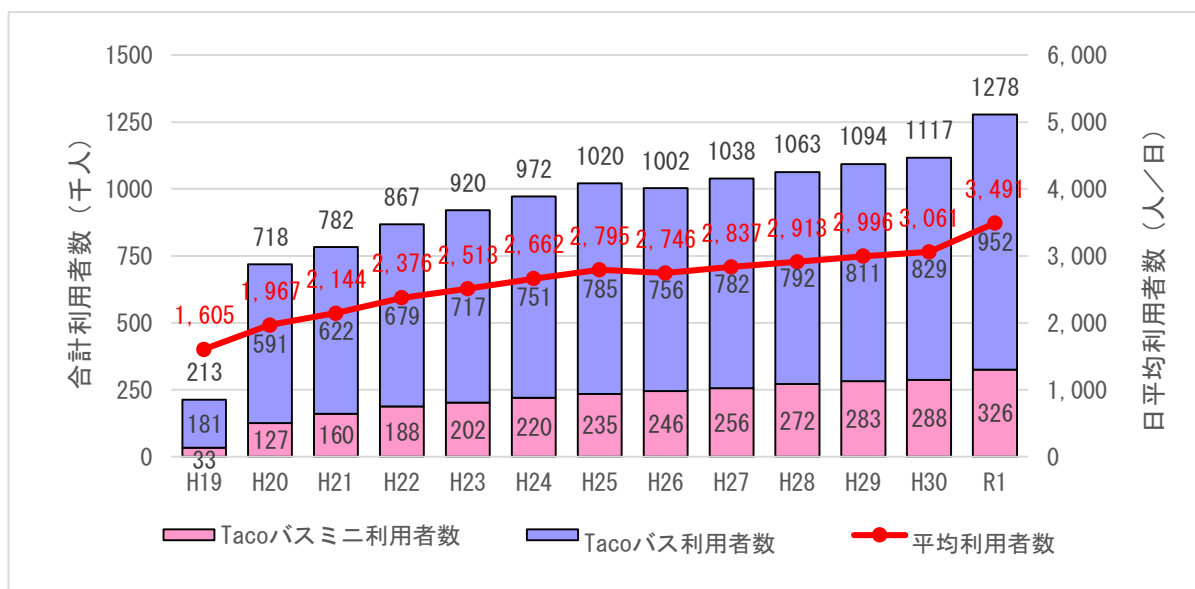
(5) Taco バスの現状(コロナ禍以前)

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。

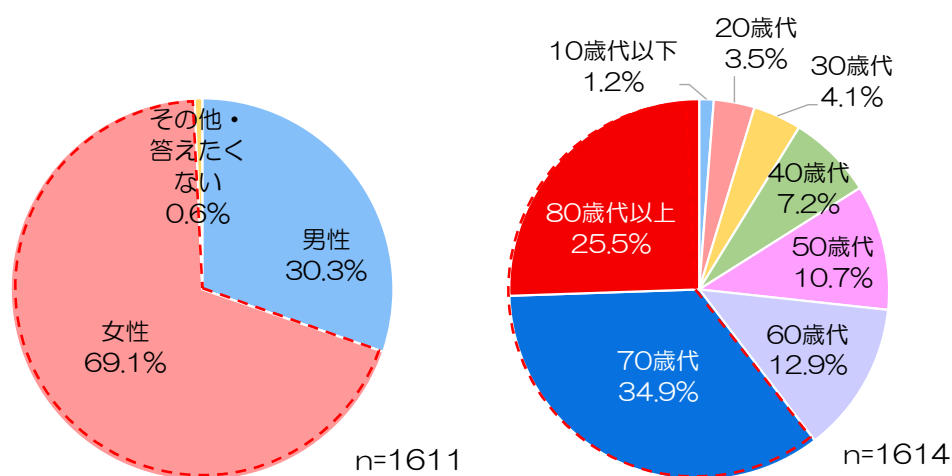
利用者数は年々増加傾向にあり、令和元年度は約128万人が利用しています。

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

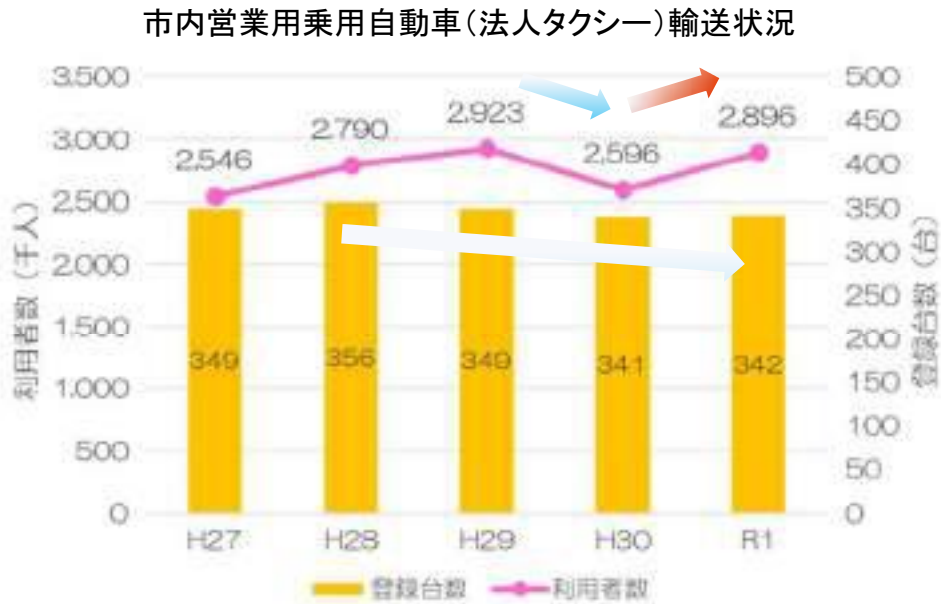


出典：Tacoバスアンケート（令和4年）

(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新橋駅	○
JR有明駅	○
JR西武有明駅	○
JR有明駅	○
JR大久保駅	○
JR土土駅	○
山陽電鉄大新谷駅	×
山陽電鉄入九郎駅	×
山陽電鉄山崎町駅	○
山陽電鉄西新町駅	×
山陽電鉄新川町駅	×
山陽電鉄新江駅	×
山陽電鉄中八十駅	×
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

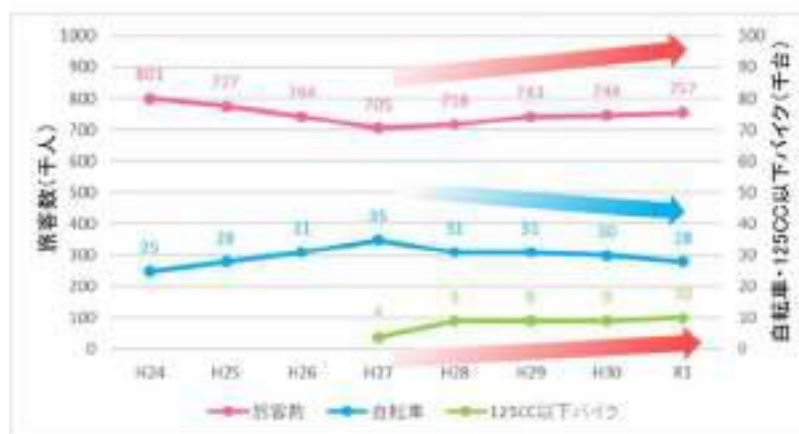
(7) 海上交通の現状(コロナ禍以前)

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

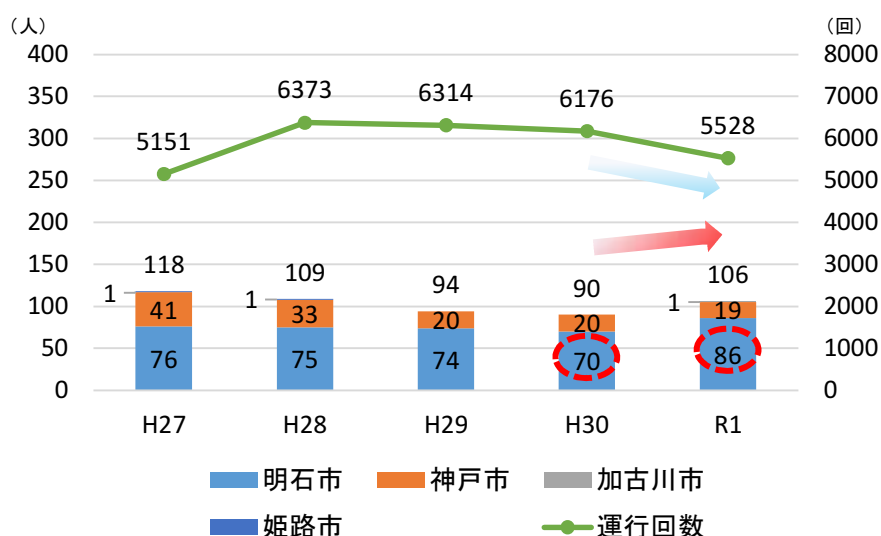
法人名	運送区域
社会福祉法人 播磨町社会福祉協議会	播磨町
特定非営利活動法人 おり—む21	明石市
一般社団法人 うさぎ	明石市
特定非営利活動法人 ピコタン	明石市
特定非営利活動法人 ハート・ケア・ステーション	加古川市

※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

会員数および運行回数の推移(おり—む21、うさぎ、ピコタンの実績)

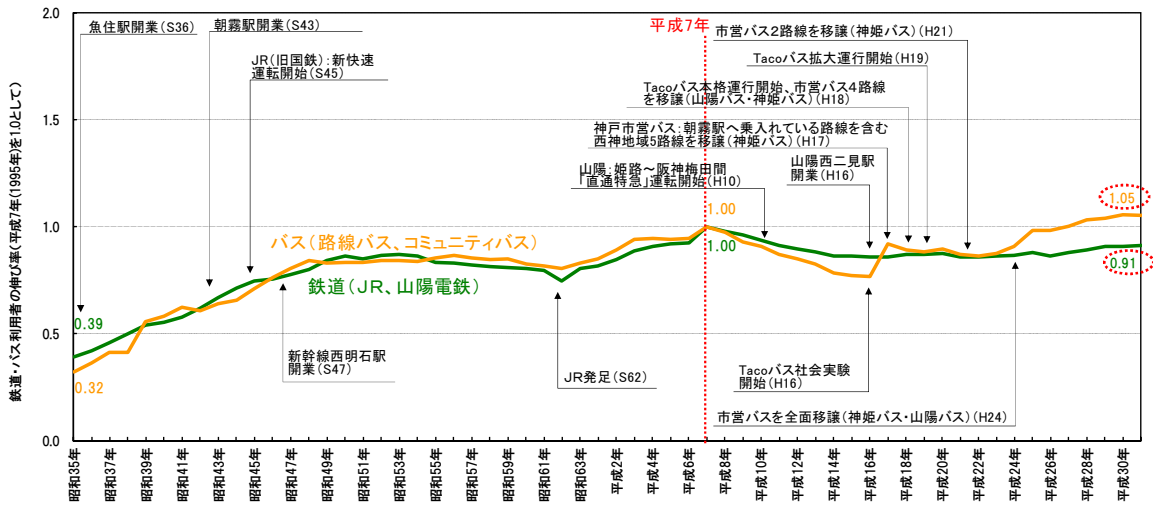


データ提供：明石市

(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

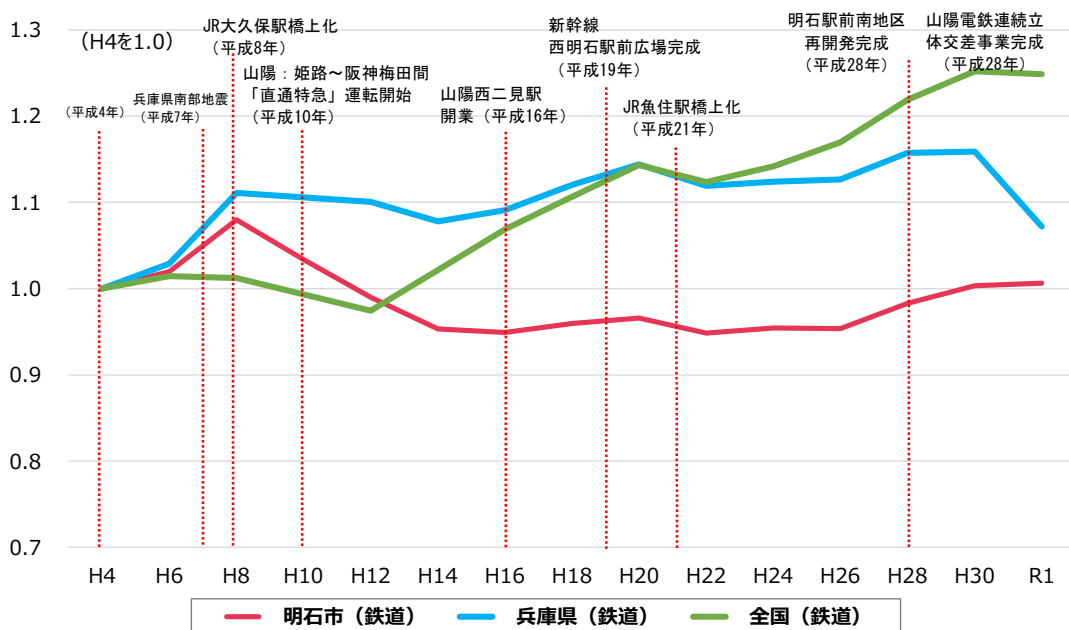


出典：明石市統計書

(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)

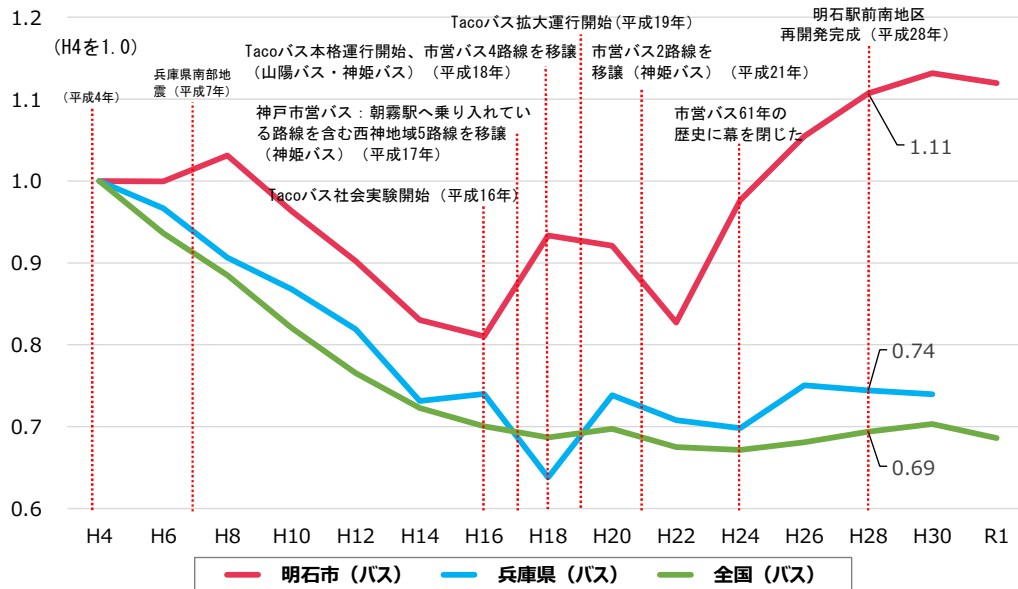


出典：明石市統計書、兵庫県統計書、鉄道統計年報

(11) バス利用者数の比較

バス利用者数は全国・兵庫県ともに減少傾向である一方で、明石市では増加傾向に転じています。

公共交通利用者の比較(バス)

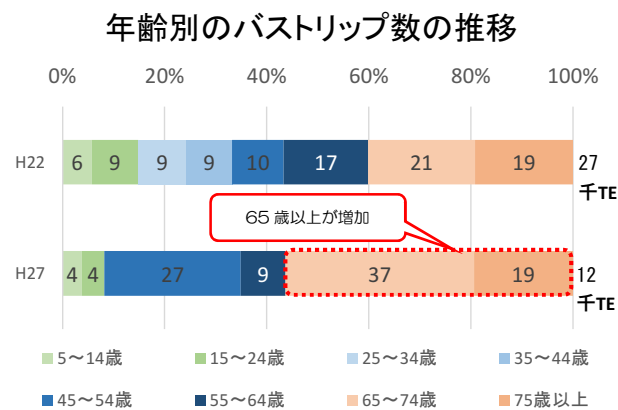
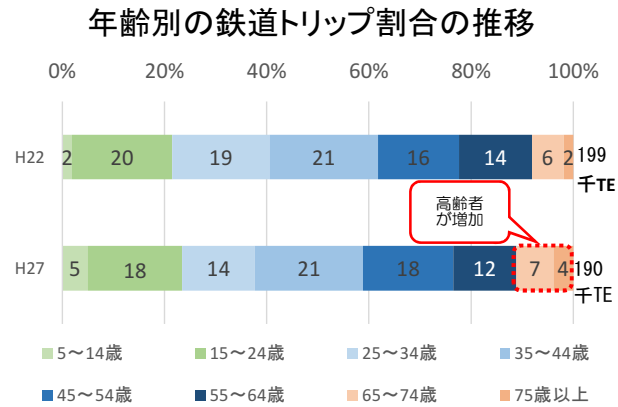


出典：明石市統計書、兵庫県統計書、自動車輸送統計年報（国土交通省）

(12) 公共交通の年齢別の利用状況

鉄道の利用トリップは高齢者で増加傾向です。

バスの利用トリップは、65歳以上の利用割合が増加傾向にあり、特に65～74歳が増加しています。



出典：第5回近畿圏PT調査(H22)、H27大都市交通特性調査

2.4 公共交通のユニバーサルデザイン化の現状

(1) 鉄道駅のバリアフリー整備状況

本市では、令和2年3月に策定した「明石市ユニバーサルデザインのまちづくり実行計画」において、今後、明石市の各地域における基本構想を策定し、バリアフリー（ユニバーサルデザイン）化を進めています。

市内駅の中には、バリアフリー化された経路がないなど、バリアフリー化が十分ではない駅舎が存在しています。市内駅の中のバリアフリー化については、乗降客数が3,000人/日以上全ての駅で整備済みとなっており、現在は3,000人/日以下の鉄道駅についても順次整備を進めています。

昇降式ホーム柵の設置については、市内ではJR明石駅とJR西明石駅が「優先して整備する駅」として示され、JR明石駅3・4番線で供用が開始されており、今後、JR明石駅1・2番線およびJR西明石駅において順次設置を進めています。

市内各鉄道駅におけるバリアフリー整備状況

事業者	駅名	平成30年度 乗降客数 (人/日)	エレベーター エスカレーター		スロープ	触知図式 案内板	トイレ	駅員の 状況	計画※での 位置付け
			駅構外 ↓ コンコース	コンコース ↓ ホーム					
JR	朝霧駅	23,699	—	◎	—	◎	◎	常駐	JR 朝霧駅周辺地区
	明石駅	86,175	—	◎	—	◎	◎ (2箇所)	常駐	JR 明石駅 山陽電鉄 山陽明石駅周辺地区
	西明石駅	53,595	西口：◎ 東口：◎	西口：○ 東口：×	○ (構内)	西口：◎ 東口：◎	改札外：◎ (東口) 改札内：◎ (西口)	常駐	JR 西明石駅周辺地区
	大久保駅	33,299	◎	◎	—	◎	◎	常駐	JR 大久保駅周辺地区
	魚住駅	19,370	◎	◎	—	◎	◎	常駐	JR 魚住駅周辺地区
	土山駅	23,315	◎	◎	—	◎	◎	常駐	JR 土山駅周辺地区
山陽電鉄	大蔵谷駅	1,824	—	×	×	×	△	—	JR 朝霧駅周辺地区
	人丸前駅	1,194	—	◇	○ (構内)	×	○	—	JR 明石駅 山陽電鉄 山陽明石駅周辺地区
	山陽明石駅	21,114	◎	◎	—	◎*音声	◎	常駐	JR 明石駅 山陽電鉄 山陽明石駅周辺地区
	西新町駅	4,305	◎	◎	—	◎*音声	◎	—	山陽電鉄 西新町駅周辺地区
	林崎松江海岸駅	4,031	—	○	—	◎*音声	◎	—	山陽電鉄 林崎松江海岸駅周辺地区
	藤江駅	2,470	—	×	△	—	△	—	
	中八木駅	2,510	—	—	○ (北口：構内) (南口：郊外)	◎*音声	◎	—	山陽電鉄 中八木駅周辺地区
	江井ヶ島駅	3,156	—	○	—	◎*音声	◎	—	
	西江井ヶ島駅	2,230	—	×	△	—	◎	—	
	山陽魚住駅	1,759	—	×	×	—	△	—	
	東二見駅	5,842	○	○	—	◎*音声	◎	常駐	山陽電鉄 東二見駅周辺地区
西二見駅	3,751	○	○	○ (構外)	◎	◎	—	山陽電鉄 西二見駅周辺地区	

注) 車いす対応幅広改札とホーム内方線付き点字ブロックは全駅で対応済み

◎ : バリアフリー化済の鉄道駅

※計画：「明石市ユニバーサルデザインのまちづくり実行計画」で定める移動円滑化促進地区

【凡例】 バリアフリー状況について

<エレベーター・エスカレーター>	<スロープ>	<触知図式案内板>
◎：両方設置済	○：設置済み	◎：設置済み
○：エレベーターのみ設置	△：一部未設置	×：未設置
◇：エスカレーターのみ設置	×	—：設置不要
×	—	
—：設置不要		

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」を基に作成

(2) 鉄道駅のホームドアの整備状況

利用者が10万人/日以上>JR明石駅と転落接触事象の多いJR西明石駅を優先してホームドアの整備を進めています。

駅名	番線	整備状況
JR明石	1	令和7年度供用開始予定
	2	令和7年度供用開始予定
	3	令和2年2月1日供用開始
	4	令和2年3月12日供用開始
JR西明石	1	未着手
	2	未着手
	3	事業着手
	4	事業着手
	5	令和5年度供用開始予定
	6	令和5年度供用開始予定

JR 明石駅3番線ホームドア



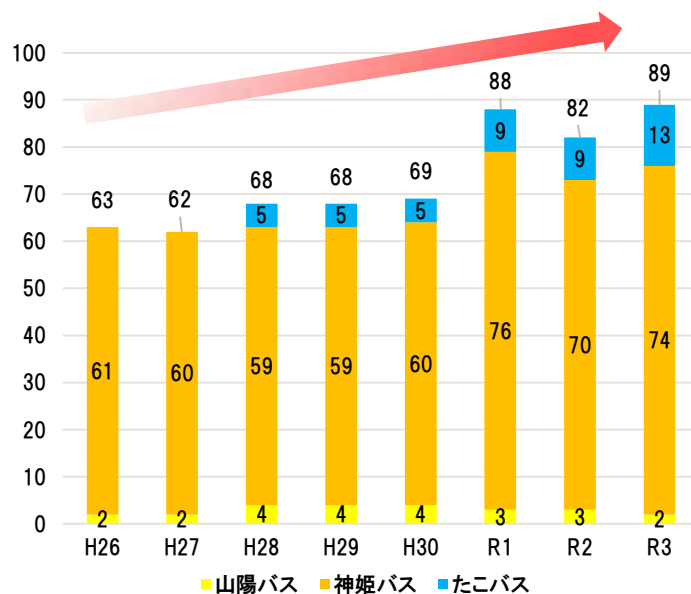
JR 明石駅4番線ホームドア



(3) ノンステップバスの導入状況

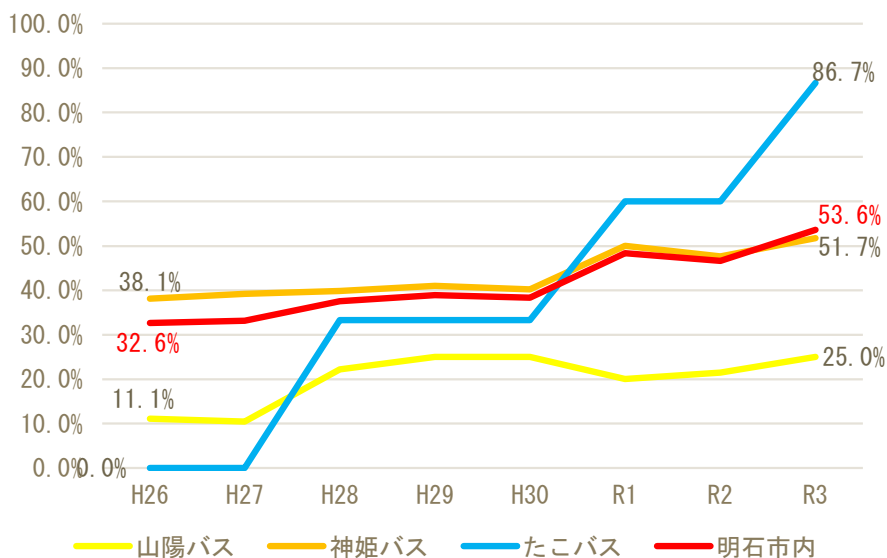
ノンステップバスの台数および導入率は増加傾向であり、明石市内を運行する車両のノンステップバスの台数は89台で導入率は53.6%です。

明石市内のノンステップバス台数



出典：明石市ノンステップバス導入率調査（令和4年3月末現在）

ノンステップバス導入率



出典：明石市ノンステップバス導入率調査（令和4年3月末現在）

(4) タクシーおよび海上交通の状況

明石市内運行のUD タクシーの車両台数が毎年増加しており、令和2年度末時点で22台を導入しています。淡路ジェノバラインの船舶「まりん・あわじ」の船内では、車椅子利用者のスペースや乗船時の段差解消のため、折りたたみ式のスロープを備える等、バリアフリー化されています。

UDタクシーとは

ユニバーサルデザイン（UD）タクシーとは、健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい“みんなにやさしい新しいタクシー車両”であり、街中で呼び止めてもよし、予約してもよし、誰もが普通に使える一般のタクシーです。

※運賃料金は一般のタクシーと同じ

出典：国土交通省



「まりん・あわじ船内のバリアフリー状況」

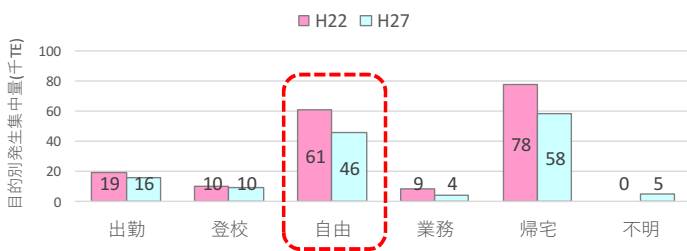


2.5 自転車の現状

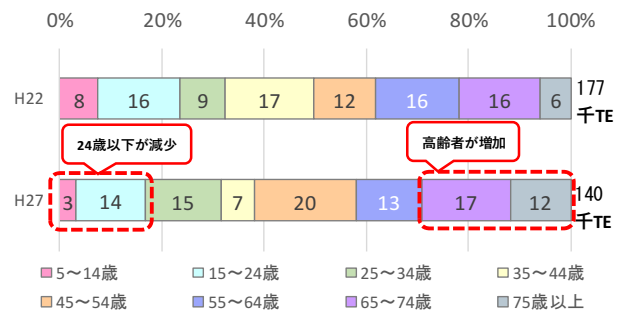
自転車の利用目的は帰宅を除き自由目的が多いですが、平成22年と平成27年を比較するとトリップ数は全体的に減少傾向です。年齢別では、高齢者の利用が増加しており、24歳以下の利用が減少傾向です。

また明石市内の人身事故件数が減少傾向の中、自転車関連の事故件数割合は近年微増しており、特に高齢者の割合が大きくなっています。

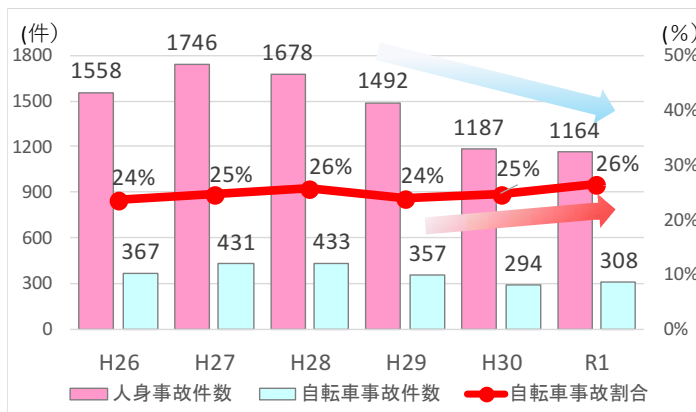
移動目的別トリップ数の推移



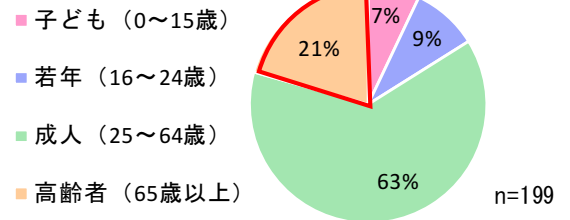
年齢別自転車トリップ割合の推移



交通事故発生件数の推移



年代別事故発生率



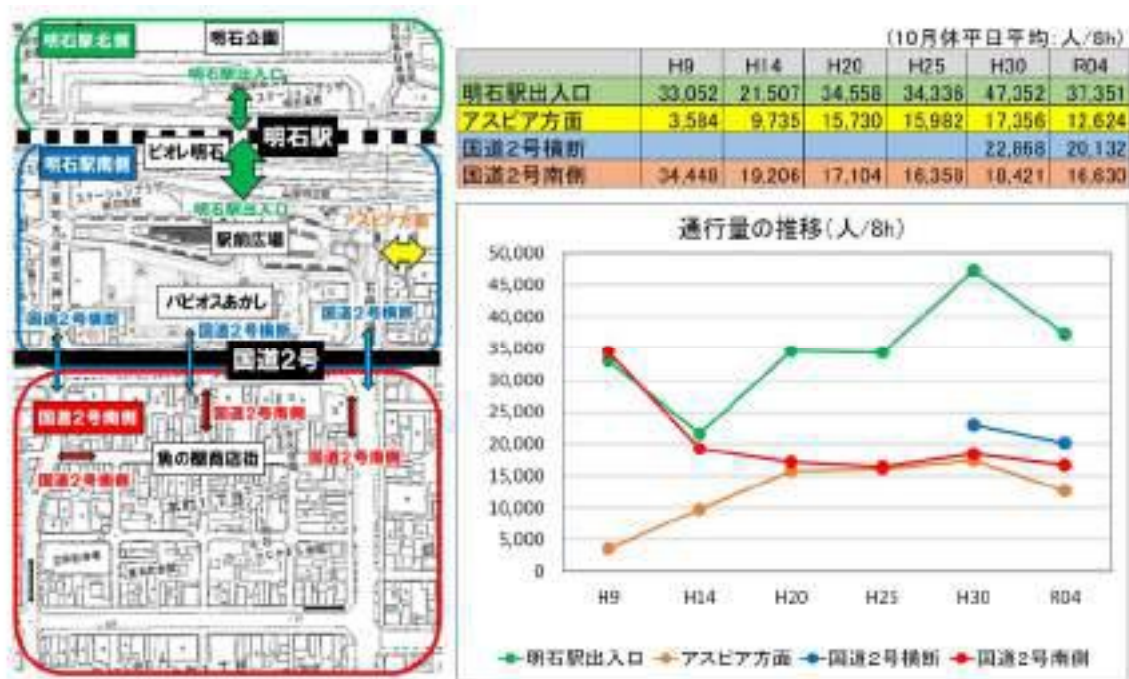
出典：第5回近畿圏PT調査(平成22年)、大都市交通特性調査(平成27年)
明石市ホームページ(令和2年2月時点)

2.6 徒歩の現状

中心市街地では、駅周辺の通行量が多い一方で、国道2号を境目に中心市街地の南側ほど減少する傾向にありましたが、駅前再開発の効果により徐々に回復し、賑わいを取り戻しつつありました。

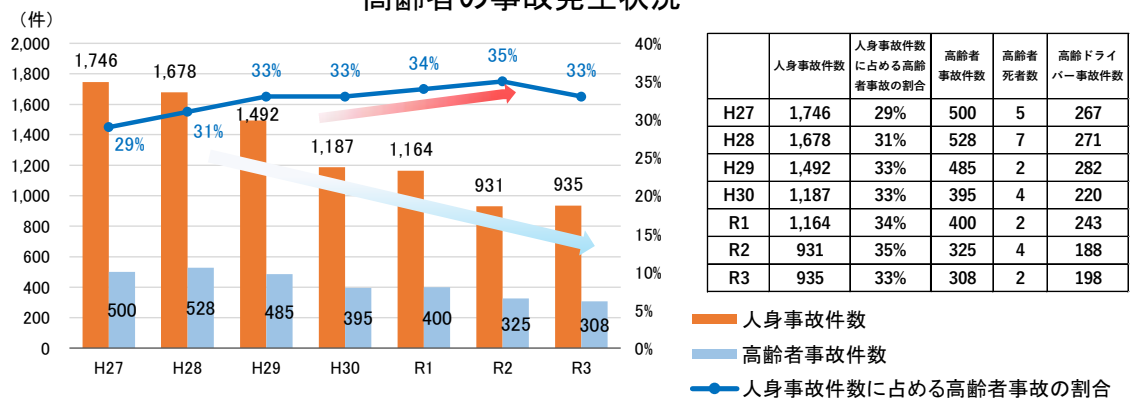
しかし、令和4年はコロナ禍により通行量が減少しています。人身事故件数は減少傾向にある一方で、高齢者の事故件数が占める割合が増加傾向にあり、交通安全対策とバリアフリー化を進めています。

中心市街地の主要な道路の歩行者交通量(休日・平日平均)



出典：明石市歩行者・自転車通行量調査

高齢者の事故発生状況



出典：明石市ホームページ(明石市の交通事故発生状況(H27~R3))

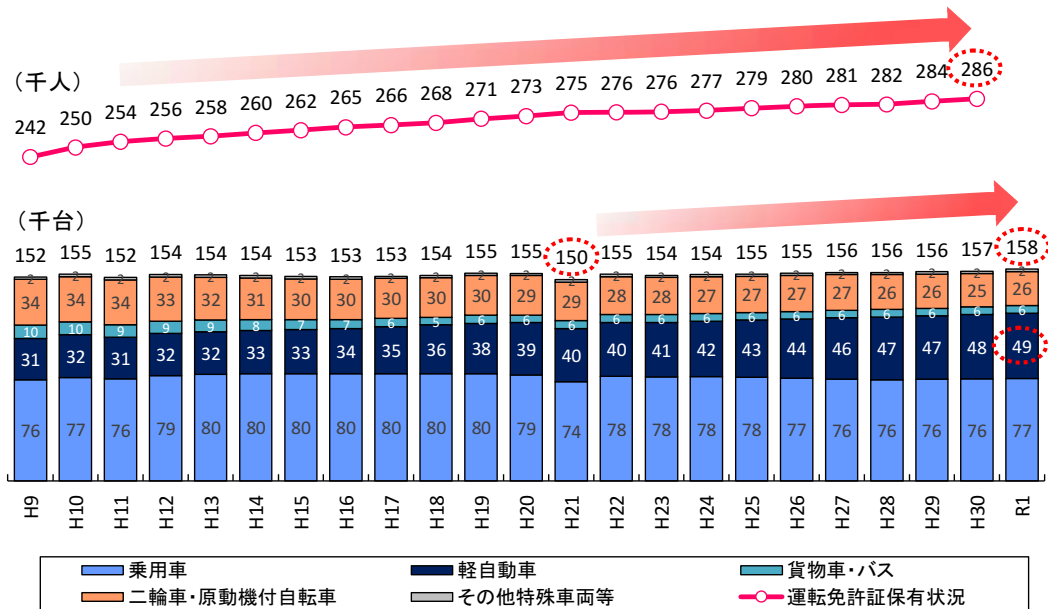
2.7 自動車交通の現状

(1) 自動車依存の進展

自動車登録台数は、平成 21 年に一度減少しましたが、その後増加に転じており、令和元年で約 16 万台です。軽自動車の台数は増加傾向にあり、平成 9 年の 3 万台から令和元年には約 5 万台に増加しています。

運転免許保有者も増加傾向にあり、平成 30 年で約 29 万件です。市内の免許保有者数および、高齢者割合は横ばいで推移しています。明石市交通安全推進協議会では、「運転免許返して安心プロジェクト」を実施しており、平成 28 年度より申請者は増加傾向で令和元年度は 1,514 人です。

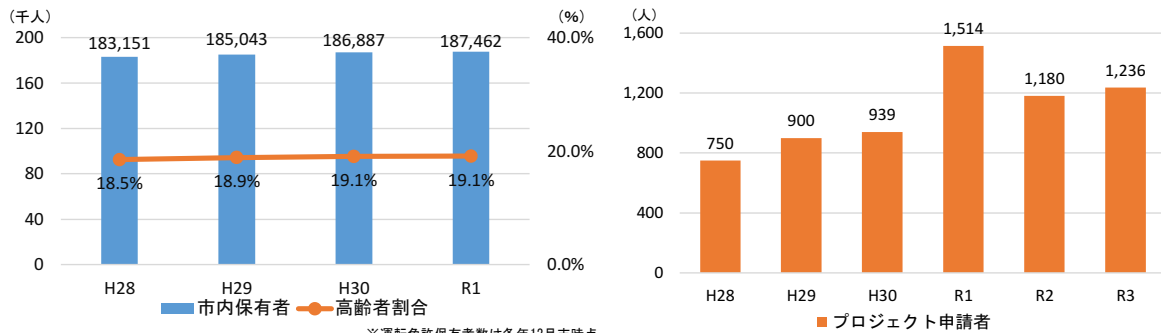
自動車登録台数の推移



※自動車登録台数は各年4月1日時点、運転免許保有状況は各年末時点
 運転免許証保有状況：免許種別ごとの延べ人数

出典：明石市統計書

「運転免許返して安心プロジェクト」申請者※

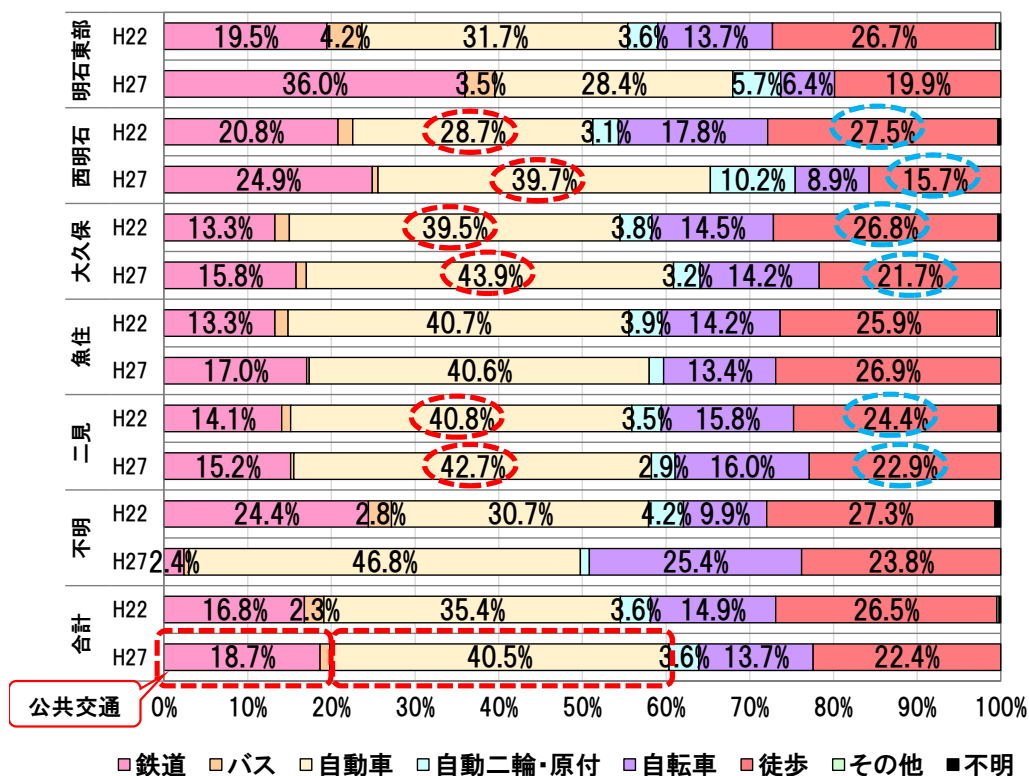


※「運転免許返して安心プロジェクト」。65 歳以上で運転免許証を返納した方が申請可能であり、申請者は特典がもらえるプロジェクト。

(2) 地域別の自動車依存度

公共交通（鉄道・バス）に比べ、「自動車」の分担率が高くなっています。「自動車」の利用率は、西明石地区、大久保地区、二見地区において増加しており、「徒歩」の割合が減少しています。明石東部と比べて、西明石以西地域の「自動車」の分担率が高くなっています。

地域別発生量の交通手段分担率



参考：パーソントリップ調査（H22・H27）

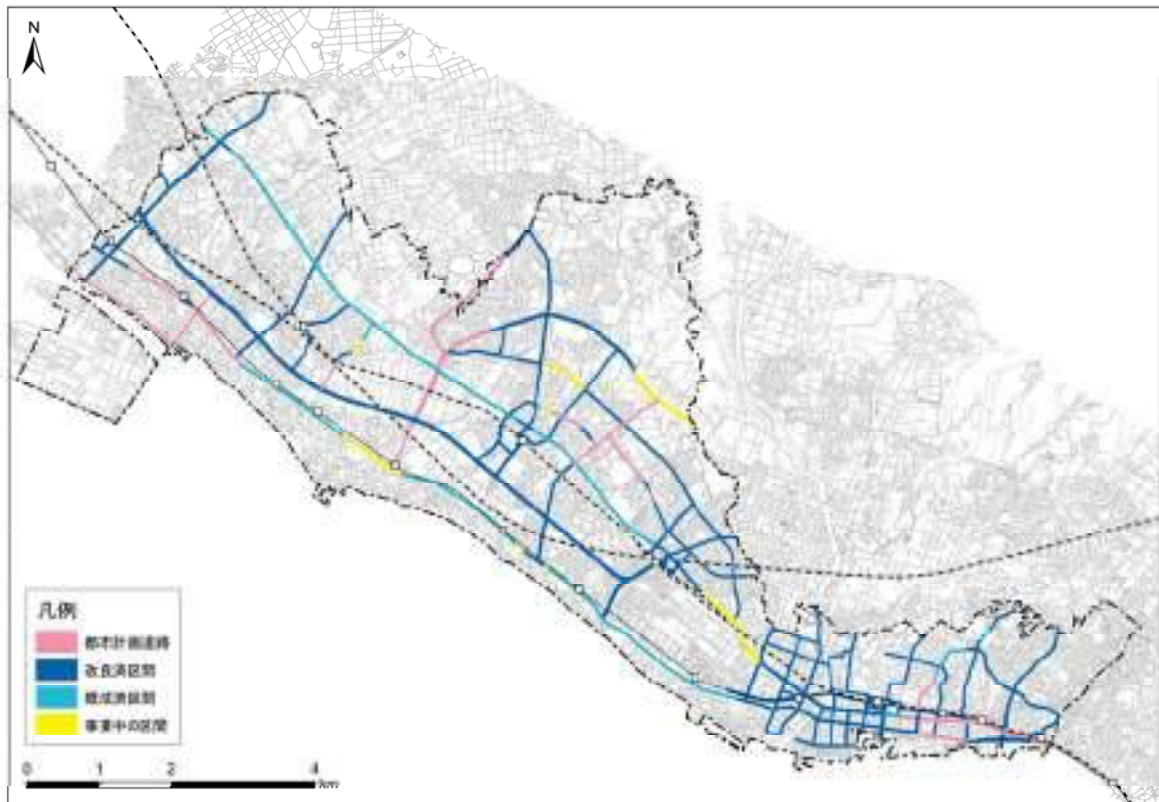
(3) 都市計画道路の整備状況

都市計画決定されている幹線街路（51 路線）、区画街路（10 路線）、特殊街路（3 路線）における整備率は、幹線街路で 65%、区画街路および特殊街路で 100%です。（令和 4 年 4 月時点）

都市計画道路の整備状況

	幹線街路	区画街路	特殊街路	合計
路線数	51	10	3	64
計画延長(m)	105,370	3,300	290	108,960
整備済延長(m)	68,655	3,300	290	72,245
整備率	65%	100%	100%	66%

出典：明石の都市計画（令和 4 年（2022 年）4 月 1 日現在）



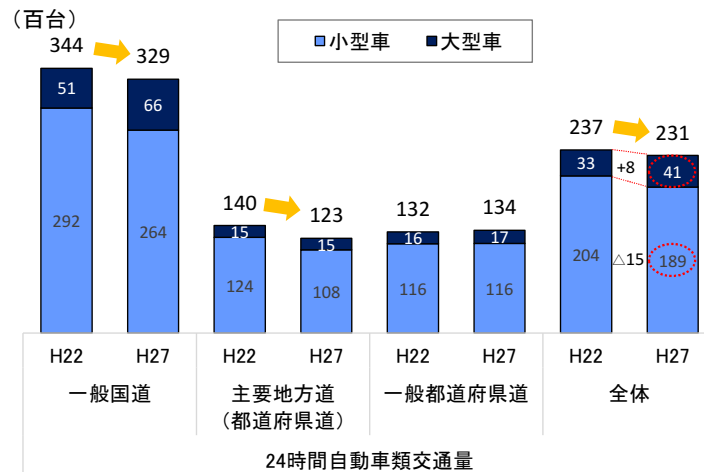
令和 4 年（2022 年）4 月 1 日現在

(4) 自動車交通量の変化

市内の平均自動車交通量は平成 22 年に比べて平成 27 年は 600 台程度減少傾向であり、路線別では、一般国道や主要地方道で減少しています。

車種別では小型車が 1,500 台程度減少している一方、大型車は 800 台程度増加しています。

市内自動車の平均交通量の変化



平均交通量：走行台キロを総延長で割ったもので、市内路線単位の平均的な交通量
出典：平成 22・27 年度道路交通センサス

(5) 幹線道路の自動車交通量と渋滞交差点

自動車交通量は第二神明道路で約 5 万台以上/24H であり、市内のほぼ全域で 1~3 万台/24H となっています。兵庫県の渋滞交差点解消プログラム（2019~2023）において、3 箇所が渋滞交差点に選定されています。

幹線道路の自動車交通量と渋滞交差点



出典：平成 27 年度道路交通センサス、
渋滞交差点解消プログラム（2019~2023）

(6) 幹線道路の自動車交通量の変化

市内道路では、国道2号で2,000～5,000台、国道250号で500～5,000台程度交通量が減少しています。県道明石高砂線で交通量が2,000～5,000台程度増加しており、道路拡幅や歩道設置等の事業による効果と考えられます。

幹線道路の自動車交通量と渋滞交差点



出典：平成22・27年度道路交通センサス、渋滞交差点解消プログラム（2019～2023）

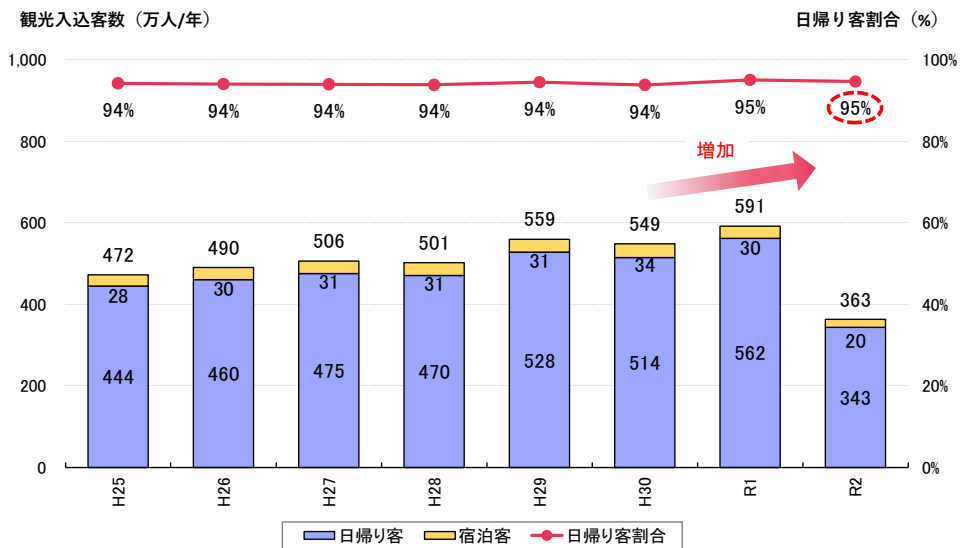
2.8 観光の現状

(1) 明石市の観光入込客数

本市の観光入込客数は平成 25 年以降、コロナ禍前の令和元年度までは増加傾向にありました。日帰り客割合は横ばい傾向にあり、令和 2 年で 95%となっています。

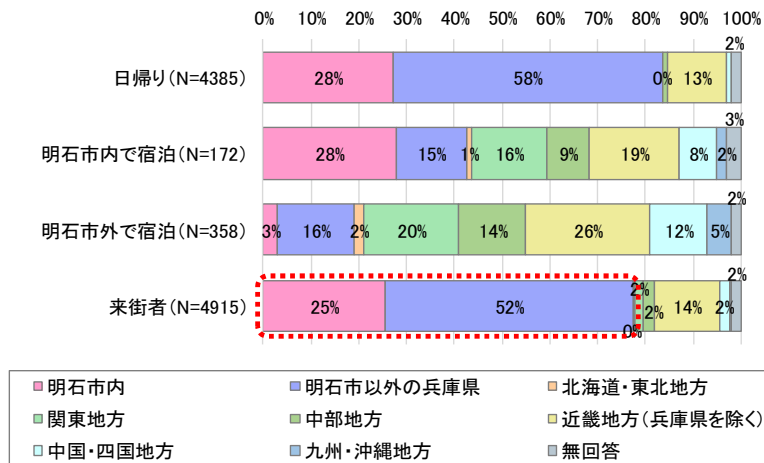
本市への来街者をみると、県内客が 77%、県外客が 23%の比となっています。日帰り客は「明石市以外の兵庫県」からの訪問が過半数あり、近畿からの訪問が多数を占めています。宿泊客は「兵庫県以外の近畿地方」「関東地方」の順に多くなっています。

明石市の観光入込客数の推移



出典：兵庫県観光動態調査報告書

宿泊の有無別来街者居住地域

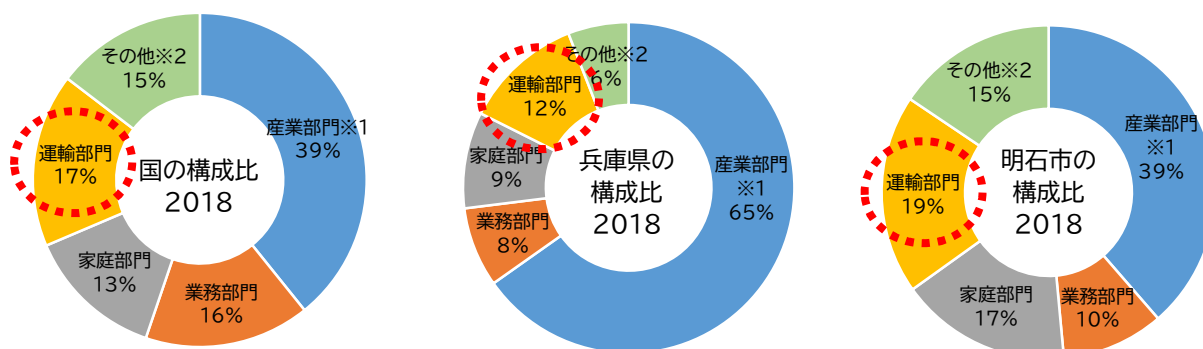


出典：明石市観光振興基本構想（平成 23 年）から作成

2.9 地球環境問題

本市における二酸化炭素（CO₂）排出量の運輸部門が占める割合は、全国や兵庫県よりも大きくなっています。

全国および明石市の二酸化炭素排出量の部門別割合（平成 30 年度）



※1 エネルギー転換部門を含む

※2 非エネルギー起源二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素、代替フロン等

出典：【国の構成比】2018年度（平成30年度）の温室効果ガス排出量（確報値）について（環境省）、

【兵庫県の構成比】2018年度（平成30年度）温室効果ガス排出量（確報値）及び2019年度（令和元年度）温室効果ガス排出量（速報値）（兵庫県）、

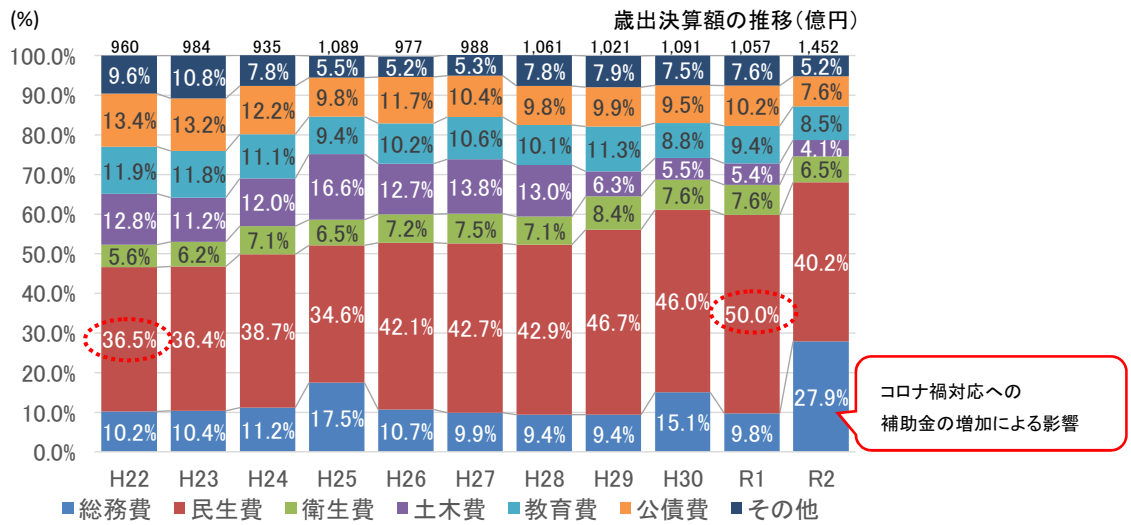
【明石市の構成比】明石市による算定

2.10 その他

(1) 財政状況

歳出決算額に占める民生費の割合は、増加傾向（令和元年で50.0%）にあります。市の借金にあたる市債残高は増加傾向にあります。市の貯金にあたる基金残高についても近年増加傾向にあります。

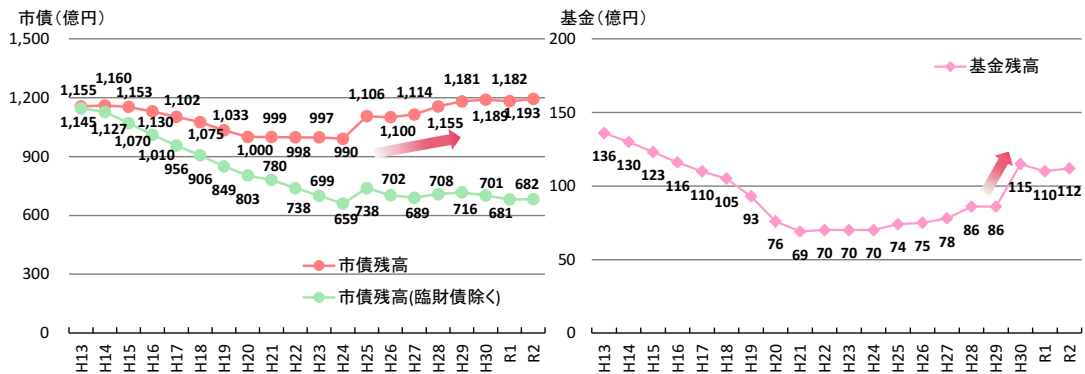
歳出目的別割合の推移



- 総務費・・・市の一般的な管理に要する経費
- 民生費・・・高齢者や障害者、子育て支援などの福祉に要する経費
- 衛生費・・・ごみ処理や環境対策、健康づくりや母子保健に要する経費
- 土木費・・・道路や公園、市営住宅などの整備、維持管理に要する経費
- 教育費・・・学校や図書館などの運営や整備、維持管理に要する経費
- 公債費・・・市債（市の借金）の返済に要する経費
- その他・・・議会費、農林水産業費、商工費、消防費、災害復旧費

出典：明石市の財政かんたん決算の説明書平成30年度決算
（令和元年9月 明石市財務部財政課）

市債残高と基金残高の推移



※基金残高：財政基金、減債基金および特別会計等財政健全化基金の3つの基金残高
出典：明石市の財政かんたん決算の説明書令和2年度決算（令和3年9月 明石市総務局財務室財務担当）

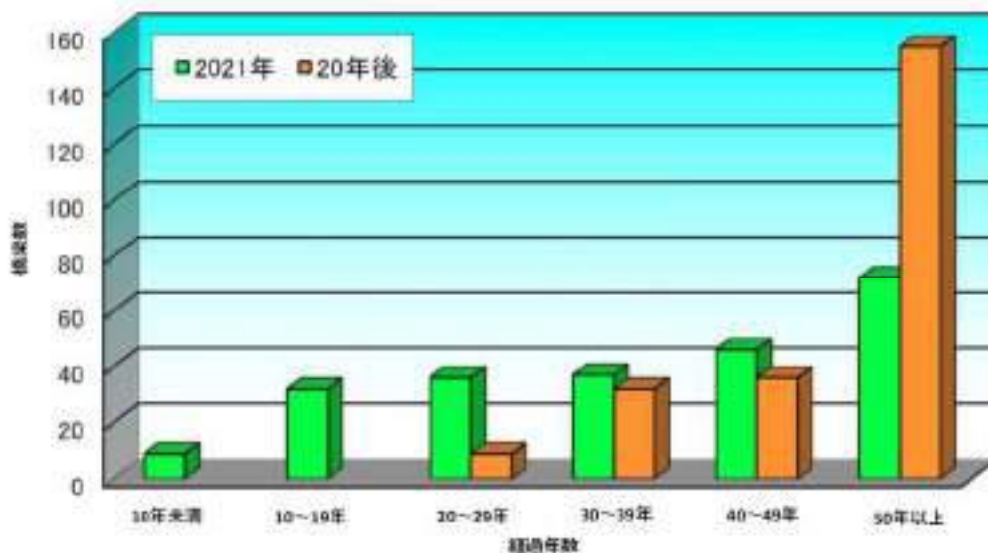
(2) 都市施設の老朽化

本市における道路や橋梁といった都市施設は、1955年～1973年の高度経済成長期頃から建設されたために老朽化が進行しており、都市施設の補修に多くの費用がかかることが予測されています。

このことから、橋梁の長寿命化計画などを策定し、定期的な点検により早期に損傷を発見し、事故や架け替え、大規模な修繕に至る前に対策を実施する計画的な予防保全を進めることで、費用の縮減を図っています。

本市が管理する橋梁は193橋あり、建設年50年を経過する高齢化橋梁は、2021年時点で72橋（約31%）ですが、20年後には156橋（約67%）となることから、今後計画的に補修を行い、安全性の確保とコスト縮減を図る必要があります。

明石市が管理する橋梁の経過年数の変化



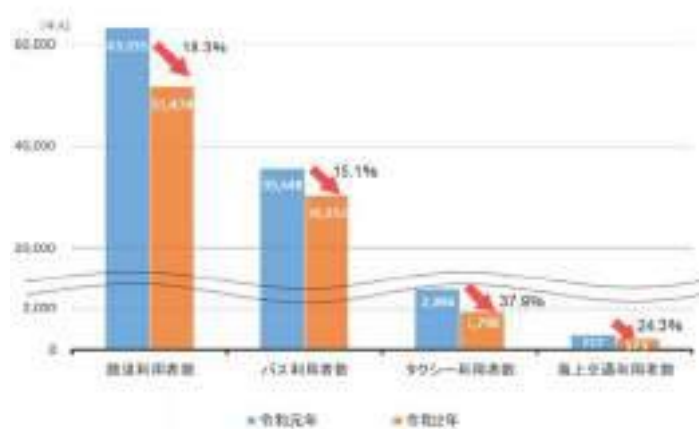
出典：明石市橋梁長寿命化修繕計画（令和3年11月）

(3) 新型コロナウイルス感染症拡大の影響(令和2年度の状況)

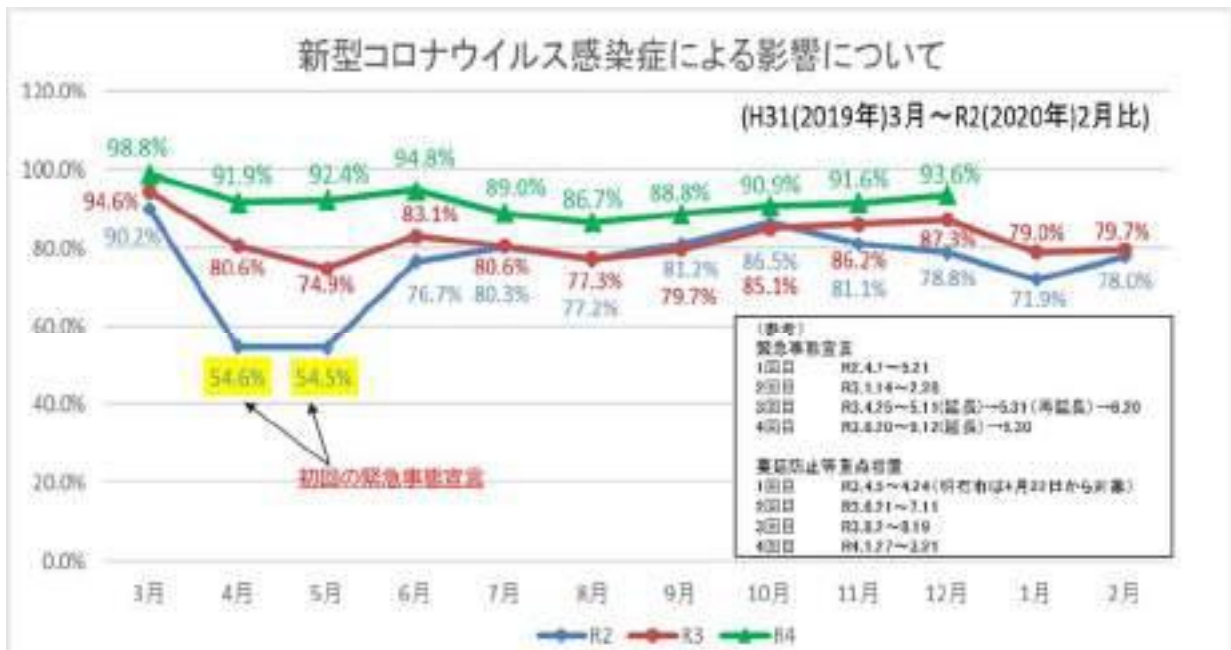
新型コロナウイルス感染症拡大により、本市においても公共交通利用者が大幅に減少しています。令和元年と令和2年を比較した場合、鉄道で18.3%、バスで15.1%、タクシーで37.9%、海上交通で24.3%減少しています。

たこバスにおいては、1回目の緊急事態宣言のあった、令和2年4月と5月の同月比の落ち込みが一番大きく同月比で約55%まで利用者が減少しています。その後、利用者は回復傾向にあります。9割前後で推移し、コロナ禍前の水準には達していません。

交通手段別のコロナ前後の利用者数



たこバスのコロナ前後の利用者数



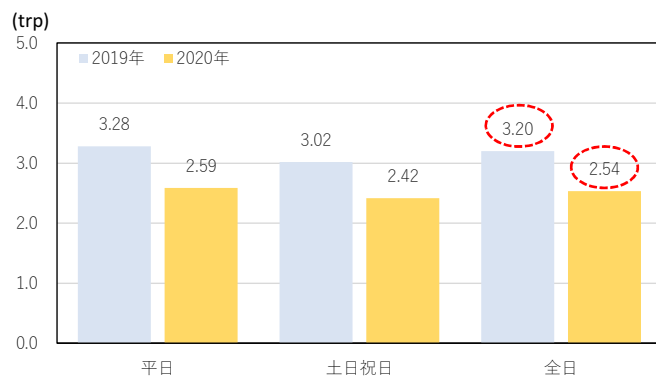
注1) R1年度を100%とする。

注2) R2年3月およびR3年3月は、H30年度(H31年3月)との比較。

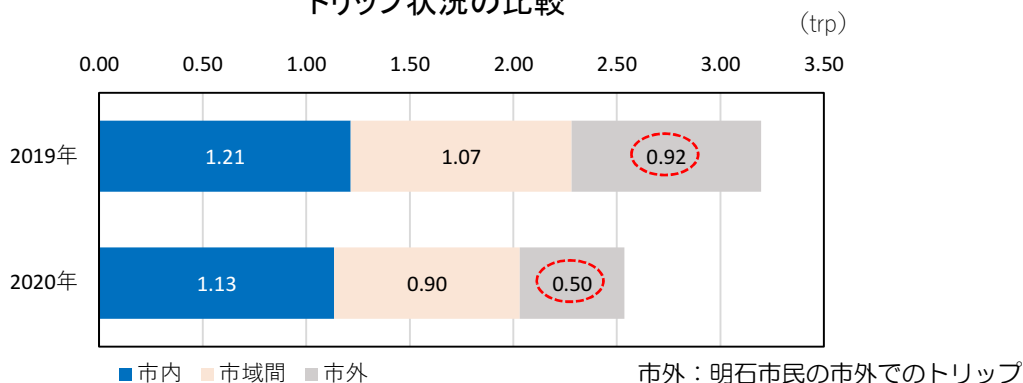
出典：明石市資料

コロナ禍前の令和元年度と令和2年度を比較してみると、本市における1人あたりの日平均トリップ数は3.20から、2.54と約21%減少しています。トリップ状況においては、すべてにおいて減少していますが、特に市外交通は、大きく減少しています。交通手段は、徒歩は微減の一方、電車移動が大きく減少しています。

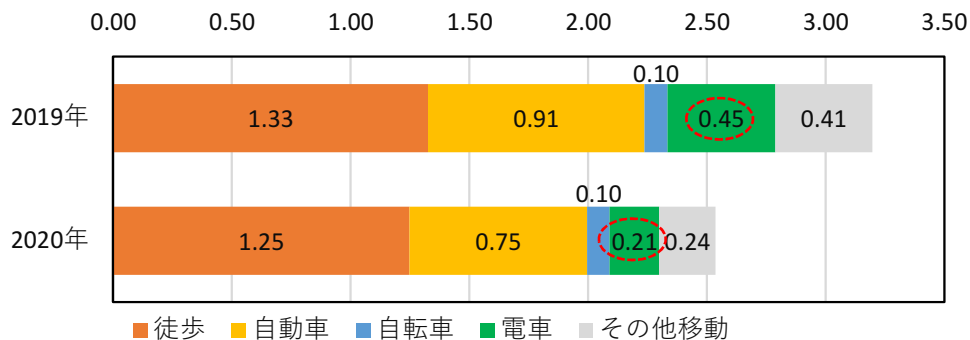
たこバスのコロナ前後の利用者数



トリップ状況の比較



交通手段分担率の比較



出典：プローブパーソンデータ※（2019年：10月1日～31日、2020年：10月1日～31日）
 ※：携帯電話の位置情報に関する統計データをもとに推計

2.11 明石市における交通の課題

各種の統計資料、実態調査結果からみた本市における交通の課題は以下のとおりです。

(1) 少子高齢化の進展

人口は増加傾向であるものの、高齢化率（65歳以上人口割合）は、年々増加しています。

(2) 持続可能なコンパクトなまちづくり

将来的な人口減少および財政状況が厳しくなる中、人口密度の低下を抑制し、都市経営コストの効率化を図り、老朽化が進む既存施設の対応に向けて、交通結節点を中心としたコンパクトなまちづくりを進めるとともに、都市空間を有効活用する公共交通の利用促進が必要です。

(3) 公共交通(鉄道・バス)の交通ネットワークの維持

燃料費の高騰などによる運行経費の増加や、慢性的なドライバー不足により、利用の少ない路線の休止などの大幅なサービス水準の低下が懸念されており、現在の交通ネットワークの維持が課題となっています。

(4) 多様な移動ニーズへの対応

高齢者や障害者をはじめとした移動制約者の外出が増加しており、そうした交通弱者が安全・安心で移動が円滑に出来るユニバーサルデザイン化された交通環境づくりが求められています。

(5) 交通安全対策

高齢者の自動車および自転車の人身事故件数の割合が増加傾向にあり、また、通学路の安全性の向上が望まれていることから、ハード・ソフトも含めた更なる交通安全対策が求められています。

(6) 脱炭素に向けた対応

全国および兵庫県よりも運輸部門のCO₂の排出割合が大きく、削減していくことが課題となっています。

(7) 自動車分担率の増加

市西部地域では東部地域に比べ、自動車分担率が高く、また増加傾向になっており、公共交通への転換を促すなど過度に自動車に頼らない意識の醸成や交通環境づくりが必要です。

(8) 近隣市町との連携の強化

本市の交通流動は、神戸市や加古川市をはじめとした市町を跨る流動が多くなっていることから、交流を促進するため、近隣市町との連携を強化していくことが必要です。

(9) 新しい生活様式への対応

テレワークやデリバリーの利用増加など新しい生活様式により、公共交通利用者が減少している中、今後の持続可能な交通体系の確立が課題となっています。

3. 計画の基本理念と目標

3.1 計画の基本理念

上位計画、関連計画などを踏まえた本計画の基本理念を以下に示します。

**みんなで持続可能なやさしい交通体系を守り・育てる
～「人と人」「人と地域」「地域と地域」をつなげる公共交通～**

【基本理念の考え方】

令和4年3月策定の「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人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。

目指すまちの姿を踏まえ、本計画では、行政、事業者、市民が適切な役割分担のもと「誰もが安全・安心かつ円滑に移動できる持続可能な交通体系」を確立し、「人と人」「人と地域」そして「地域と地域」とのつながりを促すことで、豊かな自然環境や文化など恵まれた地域特性が活きるまちづくりを進めます。

【明石の地域特性】

①優れた利便性を持つ都市構造

- ・公共交通機関が充実し大都市へのアクセス性が非常に高い
- ・東西道路や、内陸部を結ぶ南北道路の整備も進展
- ・大都市のベッドタウンとして、鉄道駅を中心に密度の高い市街地を形成

②海をはじめとした恵まれた自然環境

- ・希少な砂浜を有し、明石海峡大橋や淡路島を望む美しい景観を誇る
- ・海の幸は、魚の棚商店街とともに、全国的なブランド
- ・市西部地域を中心に緑豊かな丘陵や農地が広がり、かんがい用のため池も数多く点在

③日本の標準時を伝えるまち

- ・日本の標準時の基準となる東経135度子午線が通るまち
- ・天文科学館はこの子午線上に位置し、国の登録有形文化財

④コミュニティづくりへの取り組み

- ・昭和50年（1975年）に「コミュニティ元年」を宣言し、市民の力によるコミュニティのまちづくりを推進
- ・平成22年（2010年）には自治基本条例を制定し、市民主体の自治を推進するための体制を整備

出典：あかしSDGs推進計画（明石市第6次長期総合計画）

3.2 計画の目標

基本理念を踏まえ、課題を解決するため、本計画の目標として、過度に自動車に頼らず、徒歩や自転車、バス、電車、タクシーなどの交通手段が連携し、適切に役割分担することで、「公共交通の利用促進を基本とし、時代の変化に対応した誰もが安全で円滑に移動できる交通体系の確立」を目指します。

本計画の数値目標として、以下に示す4指標を定めます。

公共交通利用者数

公共交通利用圏

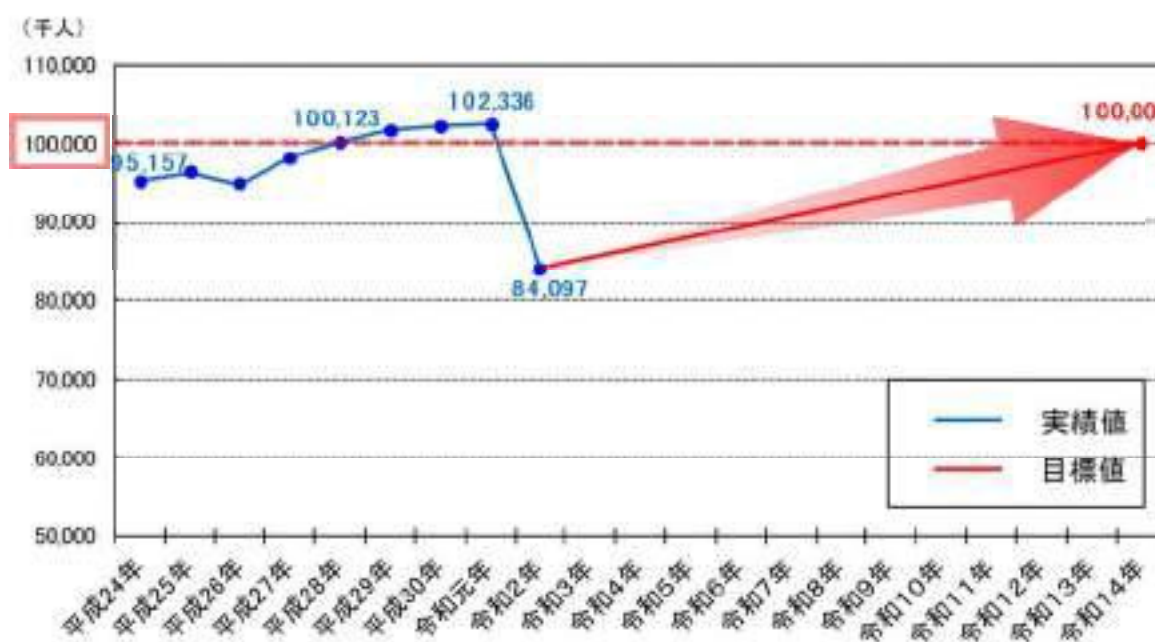
コミュニティバスの収支率

利用者1人あたりの公的資金投入額

(1) 公共交通利用者数

電車やバスなどの公共交通の活性化や維持を図り、自動車に頼らずとも円滑に移動できる交通環境づくりを進めることで、公共交通利用者数を 10年後の令和14年度（2032年度）においてコロナ禍前の1億人/年まで増加させることを目標とします。

公共交通利用者数の推移と目標値

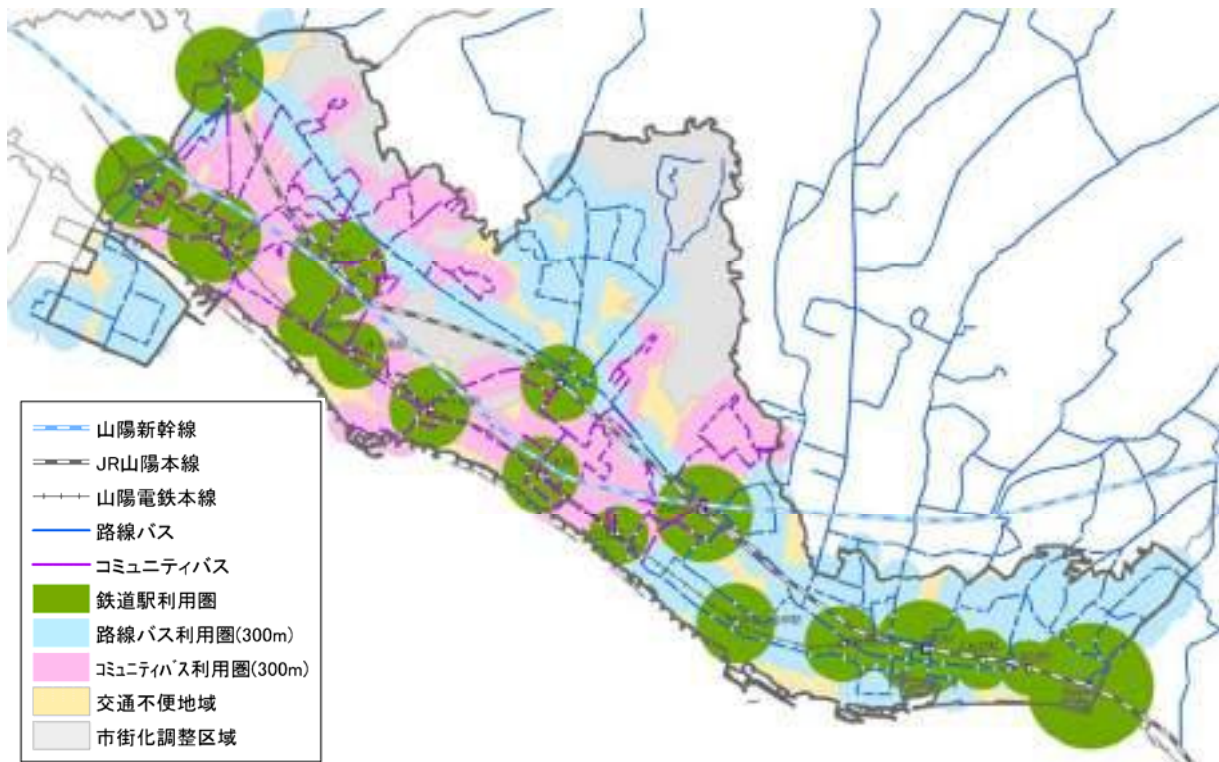


※公共交通利用者数：明石市内を運行(運航)する鉄道、バス、タクシー、海上交通の合計利用者数
※タクシーの乗車人員は平成27年度からデータの収集方法を変更している

(2) 公共交通利用圏

市内の交通ネットワークを面的にカバーし、誰もが公共交通機関にアクセスしやすい環境を確保するため、市街化区域内の公共交通利用圏（鉄道駅勢圏およびバス停勢圏の区域）の面積を、10年後の令和14年度（2032年度）においても90%以上に維持することを目標にします。

明石市カバー圏域



公共交通利用圏

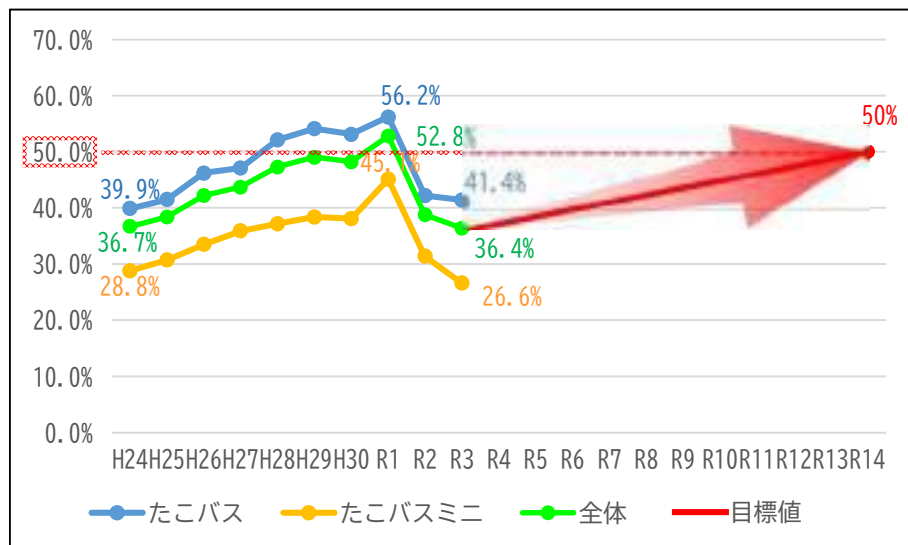
- ▶ 鉄道駅勢圏域は H22PT 調査結果をもとに鉄道駅別の徒歩利用者の平均所要時間から、徒歩速度を 4km/h として算出（例）明石駅⇒徒歩速度 4km/h×平均所要時間 9.8 分＝半径 650m の範囲
 - ▶ バス停勢圏域は一日の運行本数が 10 本以上のバス停のみ圏域を一定 300m に設定^(※1)
- (※1) 都市構造の評価に関するハンドブック参考

年度	H19 (2007)	H24 (2012)	R4 (2022)
公共交通利用圏	75%	91.4%	91.8%

図 明石市公共交通利用圏推移

(3) コミュニティバスの収支率

現在の交通ネットワークの一部を担っているコミュニティバスを効率的で持続可能な運営を行っていくため、10年後の令和14年度（2032年度）においてコミュニティバス全ルート平均の収支率50%を目標とします。



※みなし収支率：全利用者数が税抜き賃金を支払ったとみなした時の収支率
 95円：～平成26年3月31日
 92円：平成26年4月1日～令和元年9月31日
 90円：令和元年10月1日～

(4) 利用者1人あたりの公的資金投入額

路線バス、コミュニティバスの運行に係る補助金（公的資金）の定量的な指標として、利用者1人あたりの公的資金投入額を10年後の令和14年度（2032年度）において増加させず維持することを目標とします。

	R3（現況値）	R14（目標値）
利用者1人あたりの公的資金投入額※1	138円/人	維持

※1 利用者1人あたりの公的資金投入額 = 公的資金投入額※2 ÷ 利用者数※3

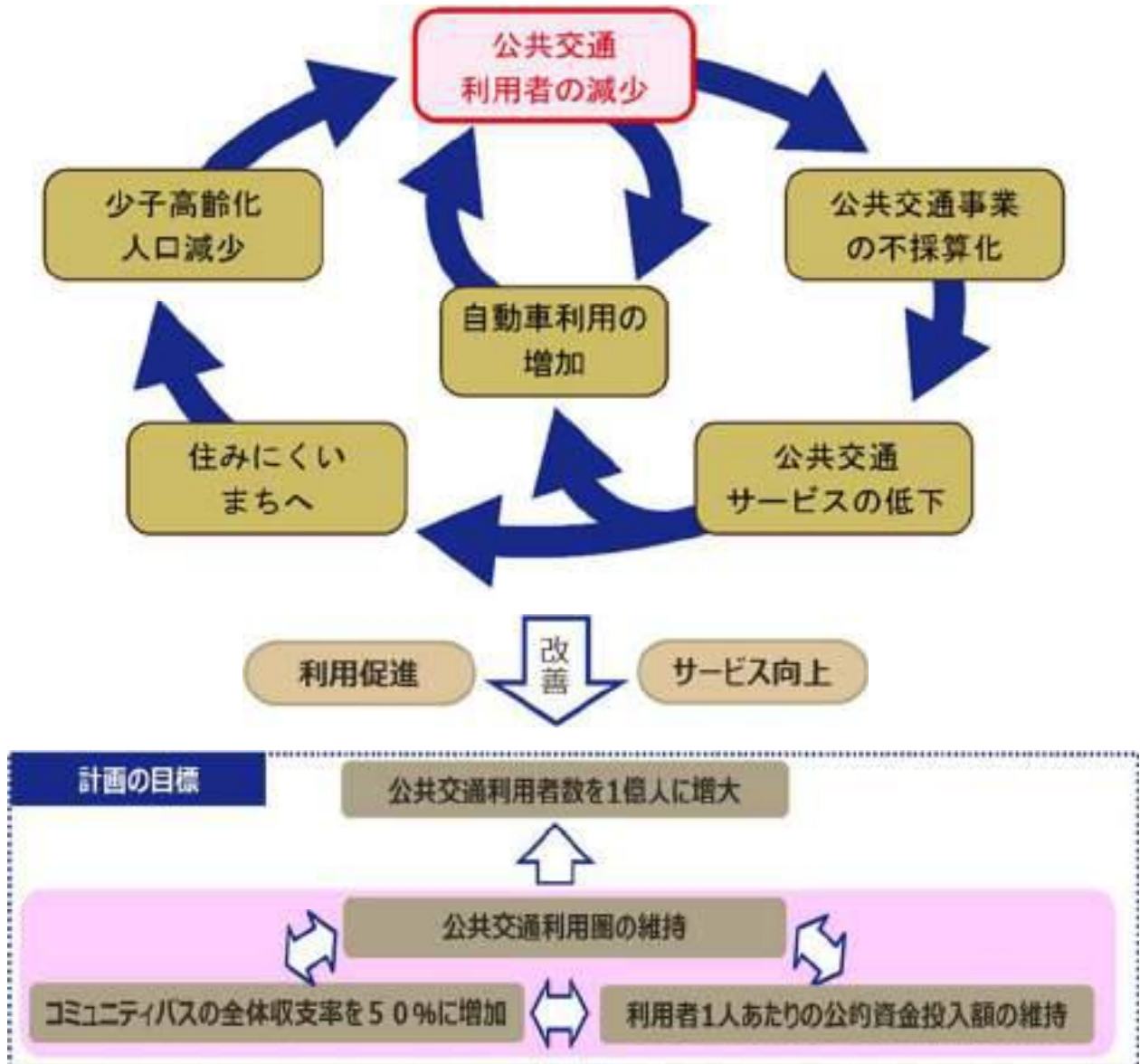
※2 公的資金投入額 = 路線バス（幹線系統・準幹線系統）運行補助金（沿線市町含む） + コミュニティバス運行補助金

※3 利用者数 = 路線バス運行補助系統の利用者数（沿線市町含む） + コミュニティバス利用者数

3.3 負のスパイラルからの脱却

公共交通を取り巻く負のスパイラルから脱却するため、本計画に定める交通施策を実施し、サービス向上を図るとともに、より公共交通利用を促進して既存の交通ネットワークを維持していく必要があります。

公共交通を取り巻く負のスパイラル



※ 交通手段分担率、外出割合については、目標設定はしませんがパーソントリップ調査実施時には引き続き経過観察していくこととします。

4. 交通ネットワークの考え方

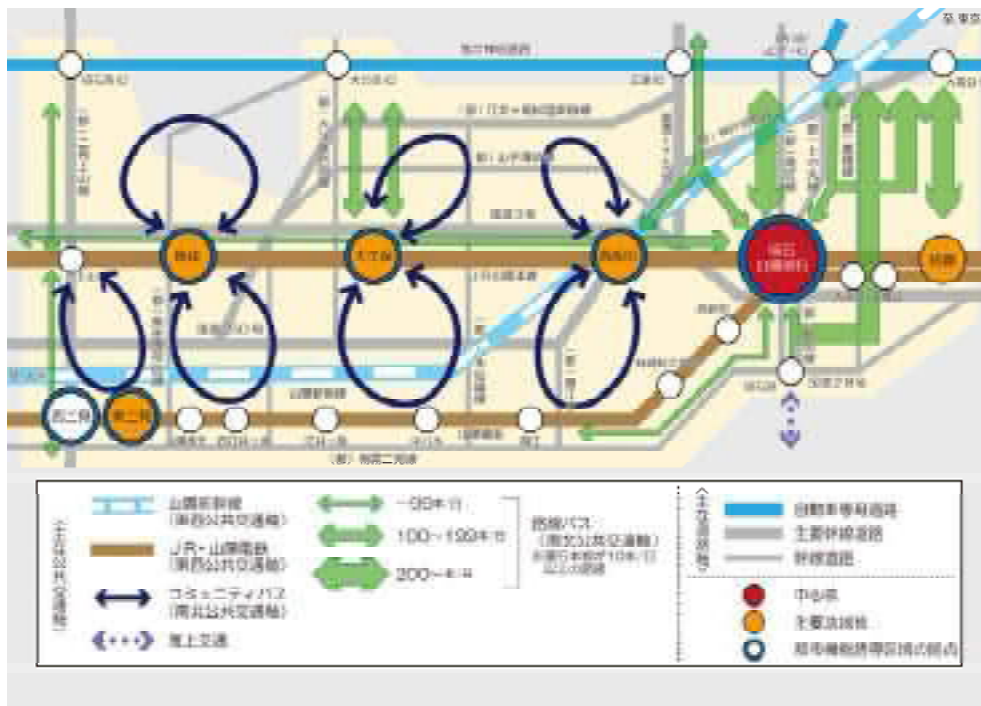
4.1 交通ネットワークの考え方(市内)

市内においては、東西の移動は鉄道、南北の移動はバス交通が担い、各計画の地域核、主要地域核や都市機能誘導区域位置を交通結節点とします。

上記により、立地適正化計画の居住誘導区域を含める市街化区域を概ね公共交通利用圏としてカバーする交通ネットワークを形成します。

なお、地域の高齢化や、ニーズの変化などに対応しながら、現状の交通ネットワークを維持するため、必要に応じて路線バスやコミュニティバスの拡充を検討するほか、地域住民が主体となった運行や、次世代モビリティの活用など、新たな移動支援についても先進事例などを調査し、交通ネットワークの改善に向けた検討を進めます。

交通ネットワーク図(市内)



4.2 交通ネットワークの考え方(広域)

主に鉄道が、神戸・姫路方面の東西の移動、および、東京・九州などの長距離の移動を担います。また一部神戸空港からの空路もあります。

路線バスは、東は神戸市（垂水区・西区・須磨区）、西は播磨町や稲美町、北は神戸市西区や北播磨方面、南はジェノバラインが海上交通にて淡路島までの移動を担うほか、明石海峡大橋を通る高速バスもあります。

上記により、市外との交流を促進し、明石のまちの活性化につなげます。

交通ネットワーク図(広域)



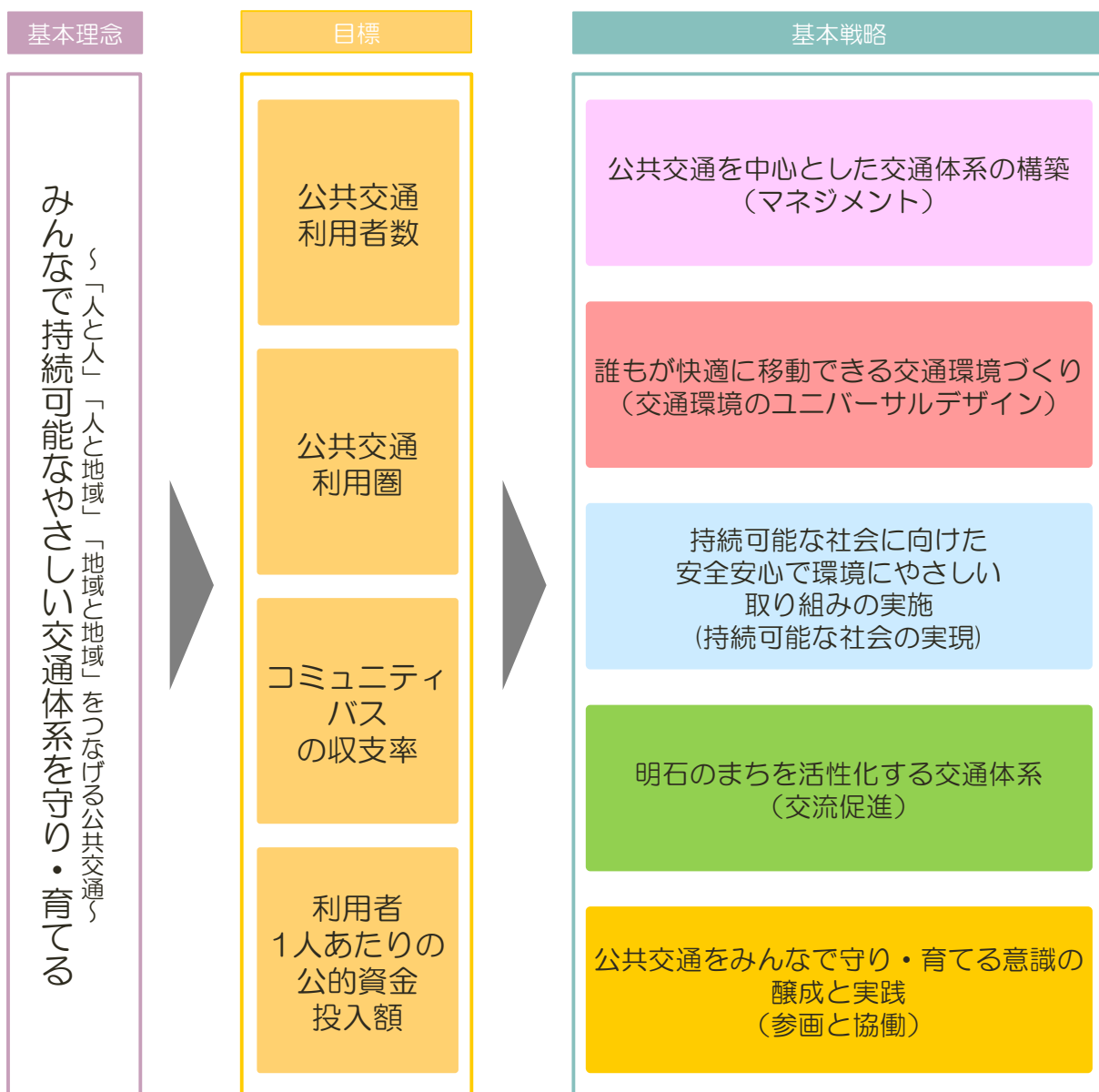
公共交通（バス・海上交通等）の方針（明石市都市計画マスタープラン（令和4年度改定））

- 路線バスやコミュニティバスは、誰もが安全で円滑に移動できる交通体系を確立するため、主要な交通結節点へのアクセス交通を確保し、交通不便地域を解消するなど、利便性や移動制約者等へのサービス向上を進めるとともに、MaaS など新しい技術も取り入れながら公共交通の利用を促進します。
- マイカーに依存しない交通環境をつくるため、路線バスやコミュニティバス等の公共交通機関と連携し、公共交通のシームレス化を図ります。
- 隣接市町から鉄道駅をはじめとする本市への円滑な移動を可能とするため、市域をまたぐ交通等を担うバスサービスの確保、維持、改善を促します。
- 海上交通は、生活の足としての移動手段を確保するとともに、中心核の活性化を図る等、明石海峡の「海」を感じる観光資源としての利用を促進します。
- 市民のニーズに配慮した交通体系について、自動運転や次世代モビリティを活用した新しい交通モードを導入するなど、都市空間も含めて検討することで、誰もが安全で安心して移動できる交通環境の実現を目指します。

5. 基本戦略・施策体系

5.1 基本戦略

目標達成に向けて、以下の基本戦略に基づき施策を実施します。



5.2 施策体系

基本戦略に基づき、総合交通計画の施策体系を以下に示します。



6. 主要プロジェクト

6.1 主要プロジェクトとは

「主要プロジェクト」は、複数の基本戦略にまたがる事業プログラムをパッケージ化し、重点事業として位置づけ推進しています。

みんなで守り・育てる
持続可能な
交通体系の確立

ユニバーサル
デザインの推進

駅を中心とした
地域拠点の
形成と連携

快適な
道路ネットワークの
構築

交通安全対策の
充実

6.2 みんなで守り・育てる持続可能な交通体系の確立

持続可能な交通体系の確立を目指し、交通事業者だけでなく、みんなで守り・育てる意識を醸成し、利用促進を図る取り組みを一体的に実施していきます。

■主な取り組み

- ・バス路線網の維持・改善、地域住民や通勤者等に対する公共交通利用促進、積極的な広報・PR、出前講座 など。

【あかし「バスに乗ろう！」プロジェクト】



あかし公共交通マップの作成・配布



お試し乗車券の発行※

【公共交通利用促進イベントの開催】



出前講座の開催

【エコ通勤の推進】



エコ通勤かわら版の作成・配布

※お試し乗車券：市内への転入世帯、4か月児健診の受診者、
運転免許返して安心プロジェクト申請者を対象に配布

6.3 ユニバーサルデザインの推進

「住みたい・住み続けたいと思うまち」を目指し、障害の有無や年齢などに関わらず、子供から高齢者まで誰もが安心して快適に移動できるような検討や取組を進めます。

■主な取り組み

- ・ 鉄道駅のホームドアの設置、駅施設だけでなく歩道など連続的な移動空間の整備、ユニバーサルデザイン車両の導入 など。

【駅舎のバリアフリー化】



山陽電鉄林崎松江海岸駅

【ホームドアの設置】



JR明石駅3・4番線

【交通結節点のユニバーサルデザインの推進】



駅前広場（明石駅）



点字音声案内

【歩道のユニバーサルデザイン化】



音響式信号機とエスコートゾーン*の設置

【ユニバーサルデザインに配慮した車両の導入】



※ 横断歩道に設置する視覚障害者誘導用ブロック

6.4 駅を中心とした地域拠点の形成との連携

各地域における駅を中心とした集約型まちづくりに向けて、駅周辺のまちづくりと連携しながら、交通結節機能の強化などにより利便性向上を図ります。

■主な取り組み

- ・西明石駅周辺における取組（駅前広場、アクセス道路、地域交流拠点ほか）、中心核である明石駅周辺における取組との連携（市役所建替、東外港再開発） など

【西明石地区活性化】

西明石活性化プロジェクト協議会にて示された地域共通の最優先課題の解決に向け、「JR西明石駅および駅周辺の安全性と利便性の向上」「地域交流拠点の充実」を図るための取組を進めます。



出典：R2.12 明石市議会総務常任委員会資料

6.5 快適な道路ネットワークの構築

道路の渋滞緩和や、安全性向上に向けて、車だけでなく自転車や歩行者も含めた回遊性の向上を目指し、事業効果の高い幹線道路の整備促進や快適な自転車、歩行者空間を形成します。

■主な取り組み

- ・山手環状線（大窪工区）の整備、江井ヶ島松陰新田線の整備、JR 西明石駅構内南畑踏切安全対策事業 など



提供：都市局道路安全室道路整備課

6.6 交通安全対策の充実

徒歩や自転車などでの移動における安全で円滑な交通環境を実現するため、ハード・ソフト両面で交通安全対策を促進します。

■主な取り組み

- ・交通弱者対策の充実、自転車対策の推進、踏切道の交通環境の整備、交通安全の取り組みの普及徹底 など

【あかしの交通安全教材作成】



交通安全しりとり

【高齢者の交通安全対策】



運転免許返して安心プロジェクト

【自転車の安全対策】



自転車の安全利用ガイドブック

【交通安全運動の実施】



【スケアード・ストレイト】※1



※1 模擬交通事故再現による自転車交通安全教室

【スムーズ横断歩道】※2



※2 歩行者の安全を確保するため車両速度を抑制する「ハンプ（凸部）」を設置した横断歩道

7. 地域別の交通施策

7.1 地域別の交通施策

誰もが安全で円滑に移動できる交通体系の確立には、地域レベルでの様々な取り組みが必要になります。このため、地域別の交通施策は、日常の生活圏に重点を置き、地域ごとの特性や課題、地域づくりの目標を踏まえて、前述した施策体系に基づき設定していくこととします。

7.2 地域の設定

地域区分は、明石市都市計画マスタープランに基づき、以下の5地域に区分し、それぞれの特性を踏まえた交通施策を進めます。

地域区分

地域	地域内に校区がある小学校
明石東部	松が丘、朝霧、人丸、中崎、明石、大観、王子、林
西明石	鳥羽、和坂、沢池、藤江、花園、貴崎
大久保	大久保、大久保南、高丘東、高丘西、山手、谷八木、江井島
魚住	魚住、清水、錦ヶ丘、錦浦
二見	二見、二見北、二見西

地域区分図



出典：明石市都市計画マスタープラン（令和4年度改定）

7.3 地域別の交通施策の実施

(1) 地域別の実施目標

地域別の交通施策の実施に向け、地域別の実施目標と実施方針、実施する事業プログラムを定めます。

地域別の実施目標

地域	地域別の実施目標
明石東部	市の中心核として市内外の交流の促進と既存の充実した交通ネットワークの維持・改善
西明石	新幹線駅である JR 西明石駅の機能性向上による円滑な交通環境づくり
大久保	JR 大久保駅周辺の医療・商業・公共施設等へのアクセス向上および公共交通の利用を中心とした円滑な交通ネットワークの構築
魚住	市民の参画による JR 魚住駅を中心とした交通環境づくりを推進し、自動車利用から公共交通への転換を促進
二見	市民の参画による鉄道駅中心の交通環境づくりを推進し、自動車利用から公共交通への転換を促進

なお、「明石全域」には、計画の目的を踏まえ、明石市と周辺市町も含めた全域に共通する交通施策を取り上げ、その事業プログラムを示しています。

(2) 事業期間の設定

事業期間は、本計画の目標年次である令和 14 年度（2032 年度）を踏まえ、以下のとおりに設定します。

事業期間の設定



7.4 明石東部地域

(1) 実施目標

市の中心核として市内外の交流の促進と既存の充実した交通ネットワークの維持・改善

(2) 実施方針

- 市役所の建て替えや明石港東外港（旧砂利揚場）再開発などの明石港周辺の再開発と、JR・山陽明石駅周辺との連続性を向上させるとともに、あかし案内所をはじめとして、誰もが安心して移動するための情報提供を強化し、交流拠点としての中心核のさらなる活性化を目指します。
- 安全性や移動の円滑化を目指して、昇降式ホーム柵の設置や歩道整備等によるユニバーサルデザイン化を進めていきます。
- 充実したバス路線網や利用環境の維持・改善を図るとともに、利用促進に取り組みます。

(3) 事業プログラム

明石東部地域の事業プログラムを構成する事業とその施策体系を示します。

基本戦略	施策方針	連番	事業主体	事業	実施期間（R5～14年度）		
					短期	中・長期	継続実施
1_公共交通を中心とした交通体系の構築（マネジメント）	①交通ネットワークの維持・改善	1	神姫バス・都市総務課	新庁舎、明石港東外港再開発に合わせた交通アクセスの検討			
		2	神姫バス・都市総務課	明石駅周辺バス路線の利用促進（明石～朝霧）			
		3	山陽バス	朝霧駅周辺バス路線の利用促進			
	②公共交通利用環境の向上	4	都市総務課	あかしiびじょん。の情報提供の強化			
		5	都市総務課	バス優先レーン・PTPSの導入検討（国道175号～国道2号）			
2_誰もが快適に移動できる交通環境づくり（交通環境のユニバーサルデザイン）	④移動等円滑化（ユニバーサルデザイン）の促進	6	JR西日本	昇降式ホーム柵（明石駅1・2番ホーム）の設置			
		7	企画・調整室	新バリアフリー法上の基本構想の見直し検討（JR明石駅・山陽電鉄山陽明石駅 周辺地区）			
3_持続可能な社会に向けた安全安心で環境にやさしい取り組みの実施（持続可能な社会の実現）	⑥交通安全・快適性向上	8	兵庫国道事務所	国道28号中崎地区歩道整備			
		9	加古川土木事務所	（一）有瀬大蔵線（東野町）歩道リニューアル			
4_明石のまちを活性化させる交通体系（交流促進）	⑨観光施策との連携	10	明石観光協会	観光施策と連携した特典の付与の検討			
		11	明石観光協会・神姫バス	あかし案内所での一元的な情報発信（明石観光協会とバス事業者による共同運営）			

【明石東部地域 事業プログラム】

凡 例

山陽新幹線	バス停	河川沿いを中心とした交通体系の構築
JR山陽本線	市民センター、サービスコーナー	誰もが快適に移動できる交通環境づくり
山陽電鉄	救急医療機関	交通環境のユニバーサルデザイン
路線バス	商業施設	河川沿いを中心とした交通体系の構築
コミュニティバス	警察署	誰もが快適に移動できる交通環境づくり
	消防署	交通環境のユニバーサルデザイン
	学校	河川沿いを中心とした交通体系の構築
	都市計画公園（近隣公園以上）	誰もが快適に移動できる交通環境づくり
	その他主要施設	交通環境のユニバーサルデザイン



- 1 明石駅周辺バス路線の利用促進 (明石～朝霧)
- 2 昇降式ホーム構 (明石駅1・2番ホーム) の設置
- 3 新バリアフリー注上の基本構想の見直し検討 (JR明石駅・山陽電鉄山陽明石駅 周辺地区)
- 4 あかし案内所での一元的な情報発信 (明石観光協会とバス事業者による共同運営)

5 バス優先レーン・PIPSの導入検討 (国道176号～国道2号)

(一) 有楽大蔵線 (東野町) 歩道リニューアル

6 朝霧駅周辺バス路線の利用促進

7 暫行倉、明石港東外港両側共に合わせた交通アクセスの検討

8 あかし「びじょん」の情報提供の強化

9 観光施策と連携した特典の付与の検討

10 国道28号中崎地区歩道整備



7.5 西明石地域

(1) 実施目標

新幹線駅である JR 西明石駅の機能性向上による円滑な交通環境づくり

(2) 実施方針

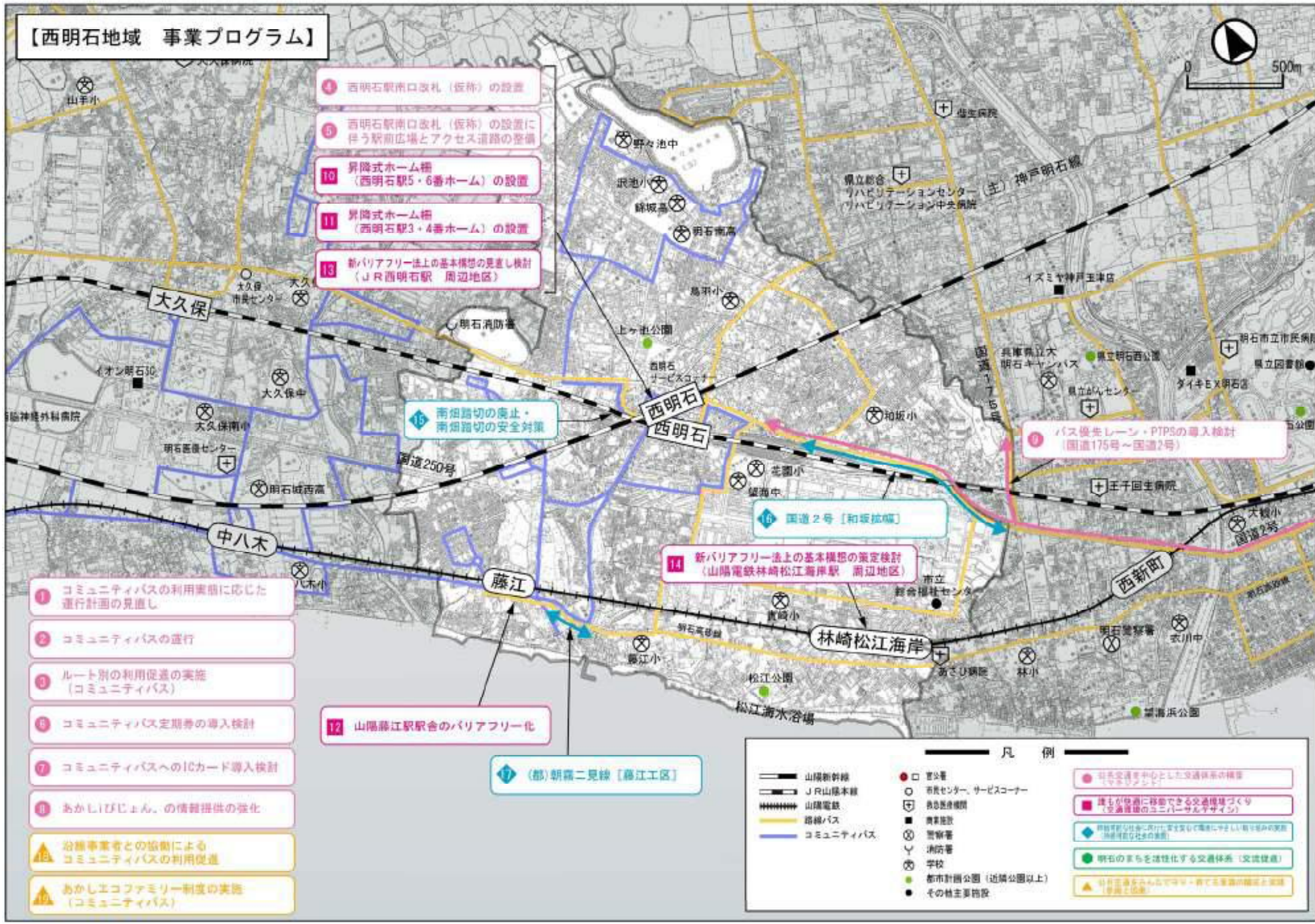
- JR 西明石駅南口改札（仮称）の設置や駅前広場、アクセス道路の整備により駅へのアクセス向上を図ります。
- 公共交通施設の安全性や移動の円滑化を目指して、昇降式ホーム柵の設置や踏切の安全対策に取り組みます。
- 既存の交通ネットワークの維持・改善を図り、利便性向上と利用促進に取り組みます。

(3) 事業プログラム

西明石地域の事業プログラムを構成する事業とその施策体系を示します。

基本戦略	施策方針	連番	事業主体	事業	実施期間（R5～14年度）		
					短期	中・長期	継続実施
1. 公共交通を中心とした交通体系の構築（マネジメント）	①交通ネットワークの維持・改善	1	都市総務課	コミュニティバスの利用実態に応じた運行計画の見直し			
		2	都市総務課	コミュニティバスの運行			
		3	都市総務課	ルート別の利用促進の実施（コミュニティバス）			
	②公共交通利用環境の向上	4	JR西日本	西明石駅南口改札（仮称）の設置			
		5	企画・調整室	西明石駅南口改札（仮称）の設置に伴う駅前広場とアクセス道路の整備			
		6	都市総務課	コミュニティバス定期券の導入検討			
		7	都市総務課	コミュニティバスへのICカード導入検討			
		8	都市総務課	あかしびじょん。の情報提供の強化			
		9	都市総務課	バス優先レーン・PTPSの導入検討（国道175号～国道2号）			
2. 誰もが快適に移動できる交通環境づくり（交通環境のユニバーサルデザイン）	④移動等円滑化（ユニバーサルデザイン）の促進	10	JR西日本	昇降式ホーム柵（西明石駅5・6番ホーム）の設置			
		11	JR西日本	昇降式ホーム柵（西明石駅3・4番ホーム）の設置			
		12	山陽電鉄	山陽藤江駅駅舎のバリアフリー化			
		13	企画・調整室	新バリアフリー法上の基本構想の見直し検討（JR西明石駅周辺地区）			
		14	企画・調整室	新バリアフリー法上の基本構想の策定検討（山陽電鉄林崎松江海岸駅 周辺地区）			
3. 持続可能な社会に向けた安全安心で環境にやさしい取り組みの実施（持続可能な社会の実現）	⑥交通安全・快適性向上	15	JR西日本・道路整備課	南畑踏切の廃止・南畑踏切の安全対策			
		16	加古川土木事務所	国道2号〔和坂幅〕			
		17	加古川土木事務所	（都）朝霧二見線〔藤江工区〕			
5. 公共交通をみんなで守り・育てる意識の醸成と実践（参画と協働）	①参画と協働による施策実施 ②公共交通を利用する意識の醸成	18	都市総務課	沿線事業者との協働によるコミュニティバスの利用促進			
		19	都市総務課	あかしエコファミリー制度の実施（コミュニティバス）			

※P.64 主要プロジェクト「駅を中心とした地域拠点の形成との連携」も参照



【西明石地域 事業プログラム】

- 4 西明石駅南口改札（仮称）の設置
- 5 西明石駅南口改札（仮称）の設置に伴う駅前広場とアクセス道路の整備
- 10 昇降式ホーム橋（西明石駅5・6番ホーム）の設置
- 11 昇降式ホーム橋（西明石駅3・4番ホーム）の設置
- 16 新バリアフリー法上の基本構想の見直し検討（JR西明石駅 周辺地区）

15 南畑踏切の廃止・南畑踏切の安全対策

14 新バリアフリー法上の基本構想の策定検討（山陽電鉄林崎松江海岸駅 周辺地区）

7 バス優先レーン・PTPSの導入検討（国道175号～国道2号）

12 山陽藤江駅駅舎のバリアフリー化

13 (都)朝霧二見線【藤江工区】

- 1 コミュニティバスの利用実績に応じた運行計画の見直し
- 2 コミュニティバスの運行
- 3 ルート別の利用促進の実施（コミュニティバス）
- 6 コミュニティバス定期券の導入検討
- 7 コミュニティバスへのICカード導入検討
- 8 あかしびじょん。の情報提供の強化
- 9 沿線事業者との協働によるコミュニティバスの利用促進
- 10 あかしエコファミリー制度の実施（コミュニティバス）

凡 例

<ul style="list-style-type: none"> — 山陽新幹線 — JR山陽本線 — 山陽電鉄 — 路線バス — コミュニティバス 	<ul style="list-style-type: none"> ● 官公署 ○ 市民センター、サービスコーナー ⊕ 各種医療機関 ■ 商業施設 ⊗ 警察署 ⊕ 消防署 ⊗ 学校 ● 都市計画公園（近隣公園以上） ● その他主要施設 	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通を中心とした交通体系の構築（マージナルゾーン） ■ 誰もが快適に移動できる交通環境づくり（交通環境のコニバーサルサイン） ◆ 高齢者や障害者等に対する安全安心で安心して利用できる交通環境の整備 ● 明石のまちを活性化させる交通体系（交通健康） ▲ 社会課題を解決するための多様な施策の導入と実施
---	---	---

7.6 大久保地域

(1) 実施目標

JR 大久保駅周辺の医療・商業・公共施設等へのアクセス向上および公共交通の利用を中心とした円滑な交通ネットワークの構築

(2) 実施方針

- 交通渋滞の解消や公共交通の円滑化を目指し、都市計画道路（山手環状線（大窪工区）、江井ヶ島松陰新田線）等の整備を行います。
- 道路整備状況にあわせたバス路線網（路線バス・コミュニティバス）の検討を行います。
- JR 大久保駅を中心とした交通ネットワークの維持・改善を図り、利便性の向上および利用促進に取り組みます。

(3) 事業プログラム

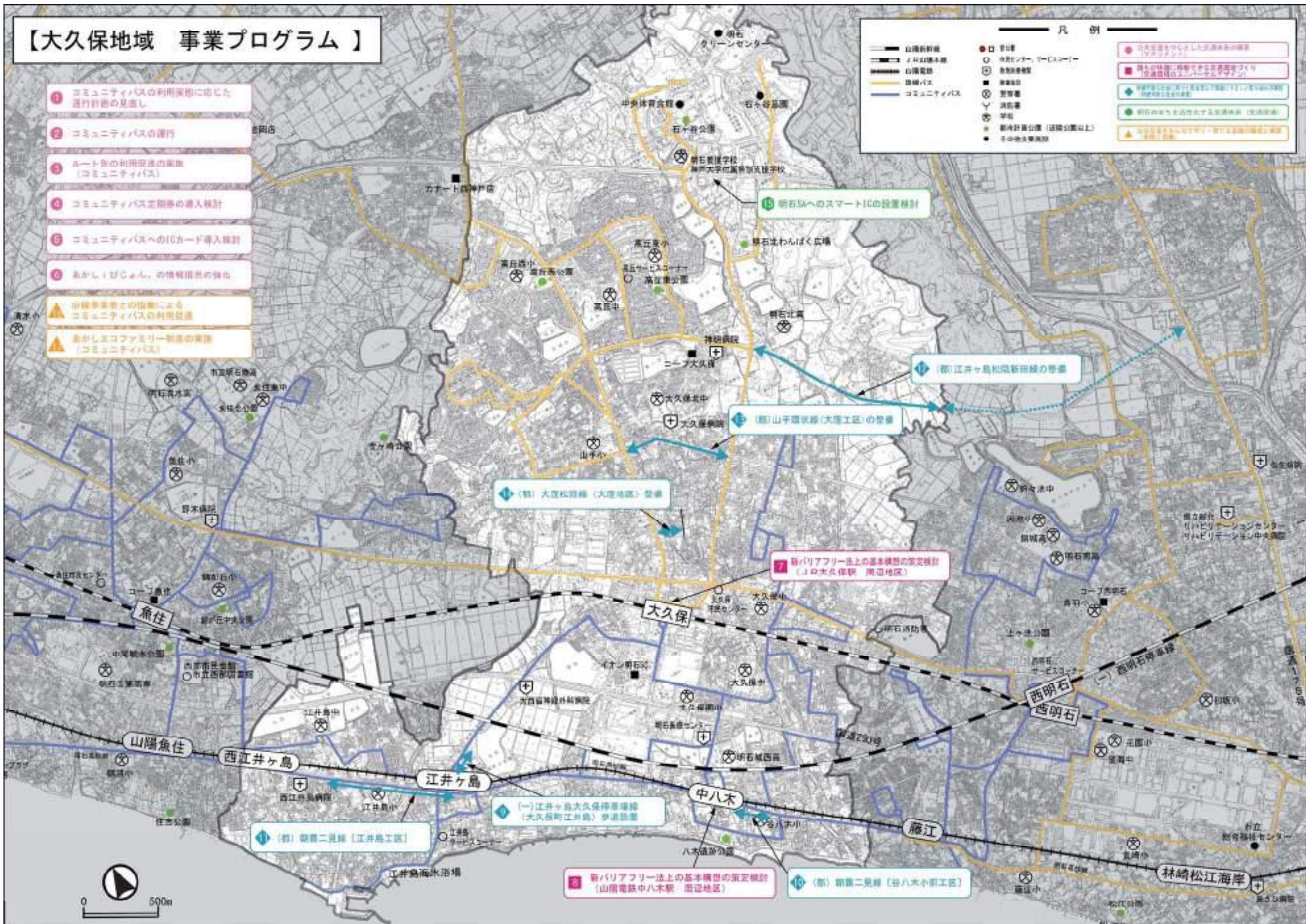
大久保地域の事業プログラムを構成する事業とその施策体系を示します。

基本戦略	施策方針	連番	事業主体	事業	実施期間（R5～14年度）		
					短期	中・長期	継続実施
1_公共交通を中心とした交通体系の構築（マネジメント）	①交通ネットワークの維持・改善	1	都市総務課	コミュニティバスの利用実態に応じた運行計画の見直し			
		2	都市総務課	コミュニティバスの運行			
		3	都市総務課	ルート別の利用促進の実施（コミュニティバス）			
	②公共交通利用環境の向上	4	都市総務課	コミュニティバス定期券の導入検討			
		5	都市総務課	コミュニティバスへのICカード導入検討			
		6	都市総務課	あかしiびじょん。の情報提供の強化			
2_誰もが快適に移動できる交通環境づくり（交通環境のユニバーサルデザイン）	④移動等円滑化（ユニバーサルデザイン）の促進	7	企画・調整室	新バリアフリー法上の基本構想の策定検討（JR大久保駅 周辺地区）			
		8	企画・調整室	新バリアフリー法上の基本構想の策定検討（山陽電鉄中八木駅 周辺地区）			
3_持続可能な社会に向けた安全安心で環境にやさしい取り組みの実施（持続可能な社会の実現）	⑥交通安全・快適性向上	9	加古川土木事務所	（一）江井ヶ島大久保停車場線（大久保町江井ヶ島）歩道設置			
		10	加古川土木事務所	（都）朝霧二見線〔谷八木小前工区〕			
		11	加古川土木事務所	（都）朝霧二見線〔江井ヶ島工区〕			
		12	道路整備課	（都）江井ヶ島松陰新田線の整備			
		13	道路整備課	（都）山手環状線（大窪工区）の整備			
		14	区画整理課	（都）大窪松陰線（大窪地区）整備			
4_明石のまちを活性化させる交通体系（交流促進）	⑩近隣市町や地域間との交流促進	15	企画・調整室	明石SAへのスマートICの設置検討			
5_公共交通をみんなで守り・育てる意識の醸成と実践（参画と協働）	⑪参画と協働による施策実施 ⑫公共交通を利用する意識の醸成	16	都市総務課	沿線事業者との協働によるコミュニティバスの利用促進			
		17	都市総務課	あかしエコファミリー制度の実施（コミュニティバス）			

【大久保地域 事業プログラム】

- 1 コミュニティバスの利用実態に応じた運行計画の見直し
- 2 コミュニティバスの運行
- 3 ルート別の利用促進の策 (コミュニティバス)
- 4 コミュニティバス定期券の導入検討
- 5 コミュニティバスへのICカード導入検討
- 6 あかし+びじゅん、の情報提供の強化
- 7 行政事業者との協働によるコミュニティバスの利用促進
- 8 あかし+コファミリー制度の実施 (コミュニティバス)

凡例				
山陽新幹線	山陽バス	コミュニティバス	バス停	可及距離を中心とした交通手段の確保 (「あかし+びじゅん」)
山陽本線	路線バス		バスセンター、ターミナル	障がい者等に利用できる交通手段づくり (交通弱者支援サービス「あかし+びじゅん」)
山陽支線			乗降場	障がい者等に利用できる交通手段 (交通弱者支援サービス「あかし+びじゅん」)
			停留所	障がい者等に利用できる交通手段 (交通弱者支援サービス「あかし+びじゅん」)
			駅	障がい者等に利用できる交通手段 (交通弱者支援サービス「あかし+びじゅん」)
			駅前計画公園 (道路幅員以上)	障がい者等に利用できる交通手段 (交通弱者支援サービス「あかし+びじゅん」)
			その他主要施設	障がい者等に利用できる交通手段 (交通弱者支援サービス「あかし+びじゅん」)



7.7 魚住地域

(1) 実施目標

市民の参画による JR 魚住駅を中心とした交通環境づくりを推進し、自動車利用から公共交通への転換を促進

(2) 実施方針

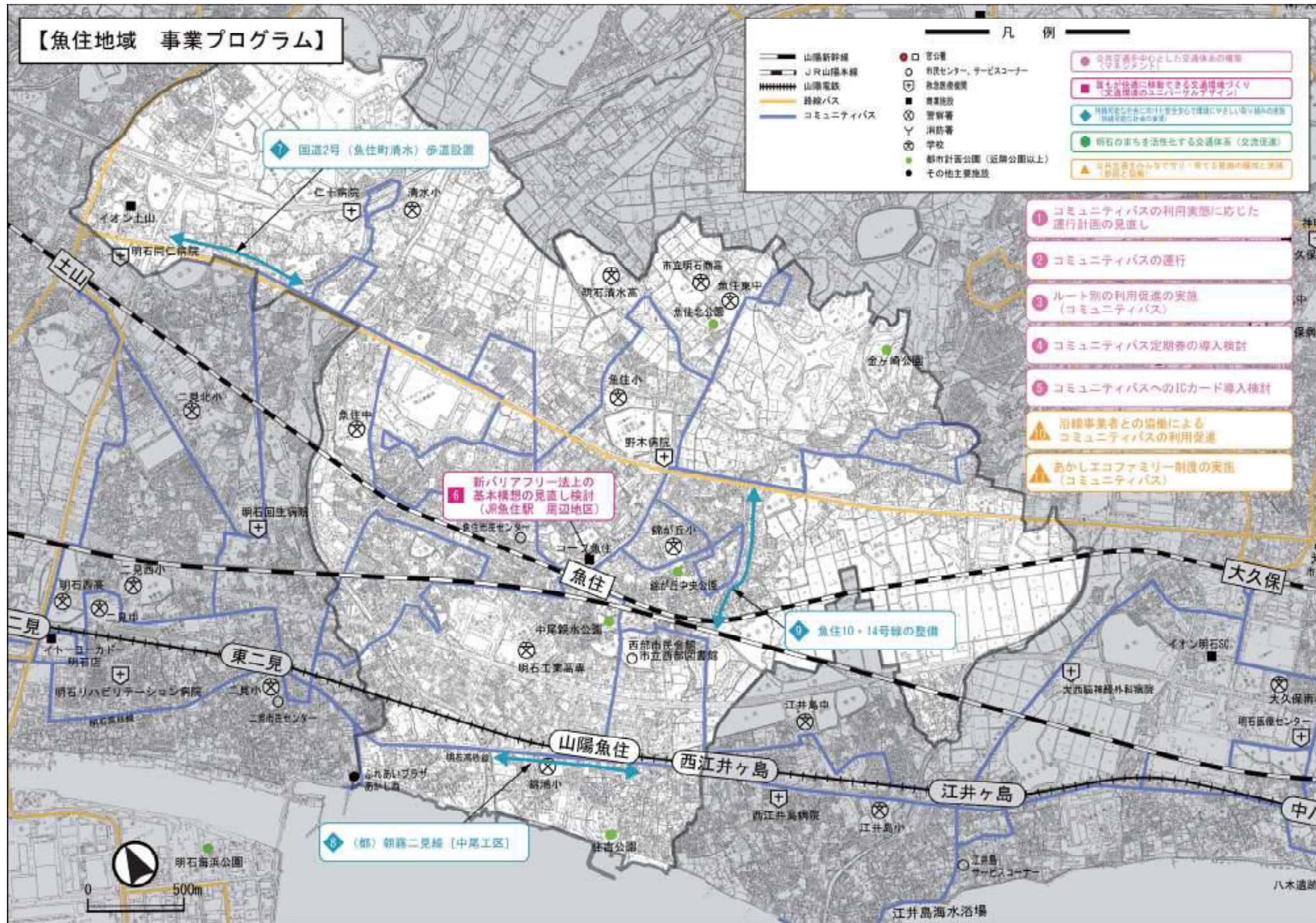
- JR 魚住駅を中心とした交通ネットワークの維持・改善を図り、利便性の向上および利用促進に取り組みます。
- 歩行空間および踏切の安全等を確保するため、道路整備を行います。

(3) 事業プログラム

魚住地域の事業プログラムを構成する事業とその施策体系を示します。

基本戦略	施策方針	連番	事業主体	事業	実施期間（R5～14年度）		
					短期	中・長期	継続実施
1. 公共交通を中心とした交通体系の構築（マネジメント）	①交通ネットワークの維持・改善	1	都市総務課	コミュニティバスの利用実態に応じた運行計画の見直し			
		2	都市総務課	コミュニティバスの運行			
		3	都市総務課	ルート別の利用促進の実施（コミュニティバス）			
	②公共交通利用環境の向上	4	都市総務課	コミュニティバス定期券の導入検討			
		5	都市総務課	コミュニティバスへのICカード導入検討			
2. 誰もが快適に移動できる交通環境づくり（交通環境のユニバーサルデザイン）	④移動等円滑化（ユニバーサルデザイン）の促進	6	企画・調整室	新バリアフリー法上の基本構想の見直し検討（JR魚住駅 周辺地区）			
3. 持続可能な社会に向けた安全安心で環境にやさしい取り組みの実施（持続可能な社会の実現）	⑥交通安全・快適性向上	7	加古川土木事務所	国道2号（魚住町清水）歩道設置			
		8	加古川土木事務所	（都）朝霧二見線【中尾工区】			
		9	道路整備課	魚住10・14号線の整備			
5. 公共交通をみんなで守り・育てる意識の醸成と実践（参画と協働）	⑪参画と協働による施策実施	10	都市総務課	沿線事業者との協働によるコミュニティバスの利用促進			
		11	都市総務課	あかしエコファミリー制度の実施（コミュニティバス）			

【魚住地域 事業プログラム】



- 凡 例
- 山陽新幹線
 - JR山陽本線
 - 山陽電鉄
 - 路線バス
 - コミュニティバス
 - 官公庁
 - 市民センター、サービスコーナー
 - 救急医療機関
 - 商業施設
 - 警察署
 - 消防署
 - 学校
 - 都市計画公園（近隣公園以上）
 - その他主要施設
 - 交通アクセスを中心とした交通体系の構築
「ママのランド」
 - 誰もが快適に移動できる交通環境づくり
「交通環境のユニバーサルデザイン」
 - 高齢者や障害者などにより、安全安心で快適にやさしい移動の環境
「移動支援サービスの充実」
 - 街石のまちを活性化させる交通体系（交流促進）
 - 公共交通機関のみならず、様々な種類の乗り場と交通
「乗換と徒歩」

- 1 コミュニティバスの利用実態に応じた運行計画の見直し
 - 2 コミュニティバスの運行
 - 3 ルート別の利用促進の実施（コミュニティバス）
 - 4 コミュニティバス定期券の導入検討
 - 5 コミュニティバスへのICカード導入検討
- 沿線事業者との協働によるコミュニティバスの利用促進
 - あかしエコファミリー制度の実施（コミュニティバス）

新バリアフリー法上の基本構想の見直し検討（湖魚住駅 周辺地区）



7.8 二見地域

(1) 実施目標

市民の参画による鉄道駅中心の交通環境づくりを推進し、自動車利用から公共交通への転換を促進

(2) 実施方針

- 地域の交通結節点である山陽東二見駅、西二見駅、JR 土山駅を中心とした交通ネットワークの維持・改善を図り、利便性向上および利用促進に取り組みます。
- 人工島のエコ通勤の取組みを継続します。

(3) 事業プログラム

二見地域の事業プログラムを構成する事業とその施策体系を示します。

基本戦略	施策方針	連番	事業主体	事業	実施期間（R5～14年度）		
					短期	中・長期	継続実施
1. 公共交通を中心とした交通体系の構築（マネジメント）	①交通ネットワークの維持・改善	1	都市総務課	コミュニティバスの利用実態に応じた運行計画の見直し			
		2	都市総務課	コミュニティバスの運行			
		3	都市総務課	ルート別の利用促進の実施（コミュニティバス）			
	②公共交通利用環境の向上	4	都市総務課	コミュニティバス定期券の導入検討			
		5	都市総務課	コミュニティバスへのICカード導入検討			
		6	都市総務課	バス優先レーン・PTPSの導入検討（二見港土山線）			
5. 公共交通をみんなで守り・育てる意識の醸成と実践（参画と協働）	①参画と協働による施策実施	7	山陽バス	山陽バス二見線の利用促進（エコ通勤の促進）			
		8	都市総務課	沿線事業者との協働によるコミュニティバスの利用促進			
	②公共交通を利用する意識の醸成	9	都市総務課	あかしエコファミリー制度の実施（コミュニティバス）			

【二見地域 事業プログラム】

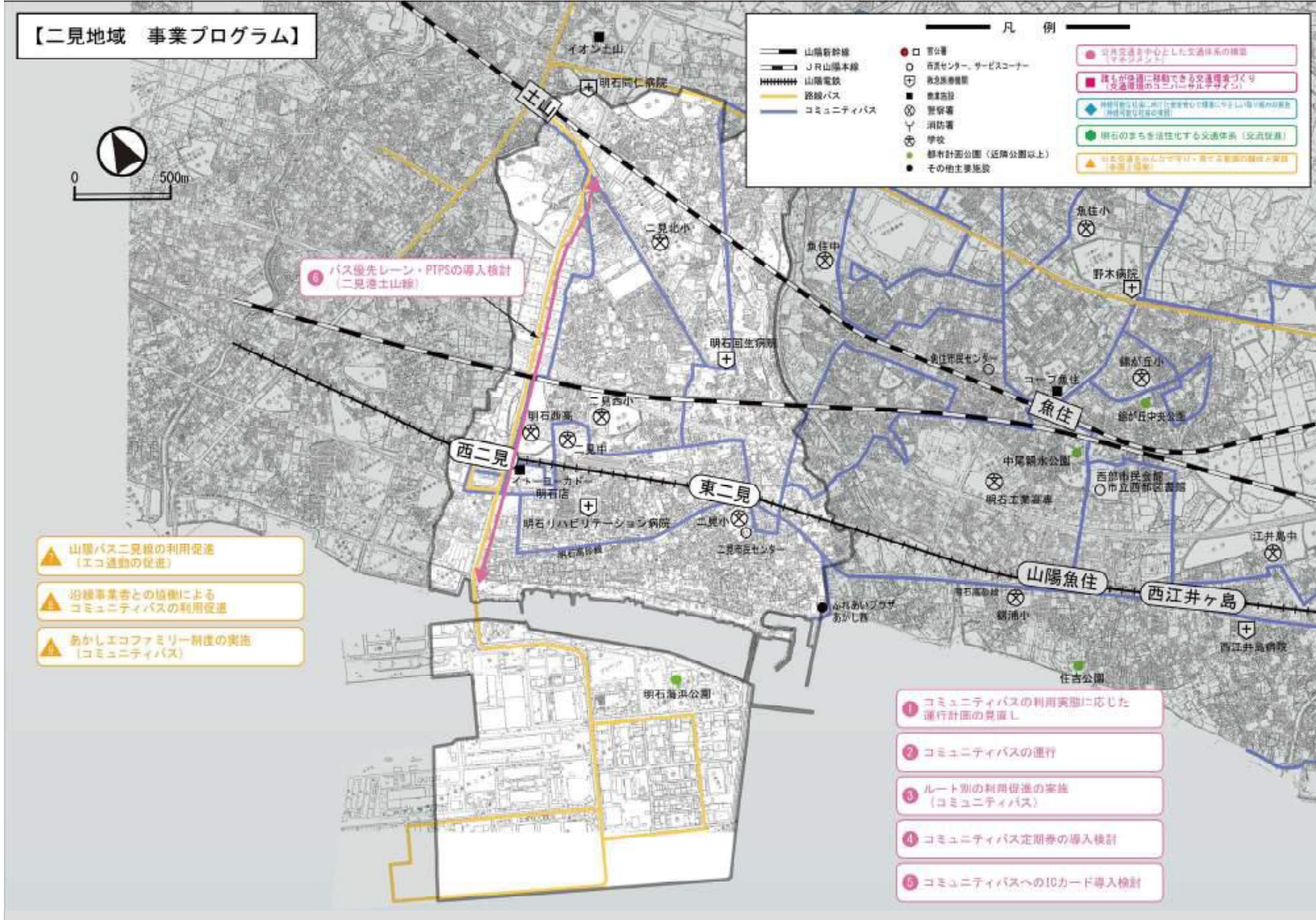


凡 例		
— 山陽幹線	● □ 官公署	● 公共交通を中心とした交通体系の構築 (マナプラン)
— JR山陽本線	○ 市民センター、サービスコーナー	■ 誰もが快適に移動できる交通環境づくり (交通環境のコミュニティデザイン)
≡≡≡≡≡≡ 山陽電鉄	⊕ 救急医療機関	◆ 地域活性化に資する公共サービス提供の促進 (地域活性化の推進)
— 路線バス	■ 商業施設	● 明石のまちを活性化するための交通体系 (交通促進)
— コミュニティバス	⊗ 警察署	▲ 公共交通の充実により、さらなる地域の活性化と発展 (まちづくり)
	⊗ 消防署	
	⊗ 学校	
	● 都市計画公園 (近隣公園以上)	
	● その他主要施設	

⑤ バス優先レーン・PTPSの導入検討
(二見港土山線)

- ▲ 山陽バス二見線の利用促進
(エコ通勤の促進)
- ▲ 沿線事業者との協働による
コミュニティバスの利用促進
- ▲ あかしエコファミリー制度の実施
(コミュニティバス)

- ① コミュニティバスの利用実態に応じた
運行計画の策定
- ② コミュニティバスの運行
- ③ ルート別の利用促進の実施
(コミュニティバス)
- ④ コミュニティバス定期券の導入検討
- ⑤ コミュニティバスへのICカード導入検討



7.9 明石全域の事業プログラム

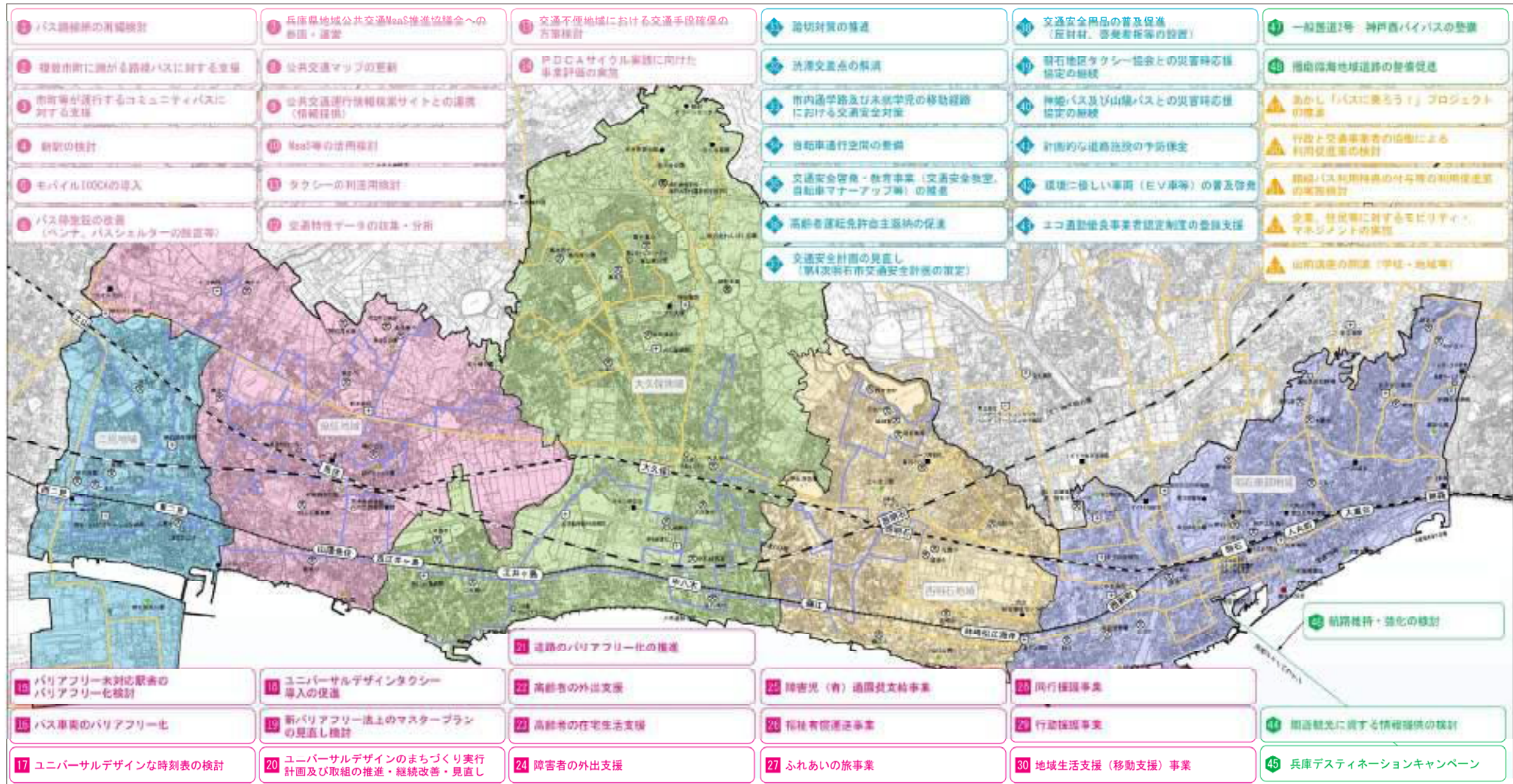
「明石全域」では、計画の目的を踏まえ、明石市と周辺市町も含めた全域に共通する交通施策を取り上げ、その事業プログラムを示します。

基本戦略	施策方針	連番	事業主体	事業	実施期間（R5～14年度）			
					短期	中・長期	継続実施	
1_公共交通を中心とした交通体系の構築（マネジメント）	①公共交通ネットワークの維持・改善	1	神姫バス	バス路線網の再編検討				
		2	兵庫県交通政策課 都市総務課	複数市町に跨がる路線バスに対する支援				
		3	兵庫県交通政策課	市町等が運行するコミュニティバスに対する支援				
	②公共交通利用環境の向上		4	JR西日本	新駅の検討			
			5	JR西日本	モバイルICOCAの導入			
			6	神姫バス・山陽バス	バス停施設の改善（ベンチ、バスシェルターの設置等）			
			7	兵庫県交通政策課 都市総務課	兵庫県地域公共交通MaaS推進協議会への参画・運営			
			8	都市総務課	公共交通マップの更新			
			9	都市総務課	公共交通運行情報検索サイトとの連携（情報提供）			
	③交通に関する調査・研究		10	神姫バス・山陽バス	MaaS等の活用検討			
			11	明石地区タクシー協会	タクシーの利活用検討			
			12	都市総務課	交通特性データの収集・分析			
			13	都市総務課	交通不便地域における交通手段確保の方策検討			
			14	都市総務課	PDCAサイクル実践に向けた事業評価の実施			

基本戦略	施策方針	連番	事業主体	事業	実施期間（R5～14年度）			
					短期	中・長期	継続実施	
2.誰もが快適に移動できる交通環境づくり（交通環境のユニバーサルデザイン）	④移動等円滑化（ユニバーサルデザイン）の促進	15	山陽電鉄	バリアフリー未対応駅舎のバリアフリー化検討				
		16	神姫・山陽バス	バス車両のバリアフリー化				
		17	神姫バス	ユニバーサルデザインな時刻表の検討				
		18	明石地区タクシー協会	ユニバーサルデザインタクシー導入の促進				
		19	企画・調整室	新バリアフリー法上のマスタープランの見直し検討				
		20	企画・調整室	ユニバーサルデザインのまちづくり実行計画及び取組の推進・継続改善・見直し				
		21	道路整備課	道路のバリアフリー化の推進				
		⑤移動支援の推進	22	高齢者総合支援室	高齢者の外出支援			
			23	高齢者総合支援室	高齢者の在宅生活支援			
			24	障害福祉課	障害者の外出支援			
			25	障害福祉課	障害児（者）通園費支給事業			
	26		障害福祉課	福祉有償運送事業				
	27		障害福祉課	ふれあいの旅事業				
	28		障害福祉課	同行援護事業				
	29		障害福祉課	行動援護事業				
	30		障害福祉課	地域生活支援（移動支援）事業				

基本戦略	施策方針	連番	事業主体	事業	実施期間（R5～14年度）		
					短期	中・長期	継続実施
3_持続可能な社会に向けた安全安心で環境にやさしい取り組みの実施（持続可能な社会の実現）	⑥交通安全・快適性向上	31	山陽電鉄・道路整備課	踏切対策の推進			
		32	道路整備課	渋滞交差点の解消			
		33	道路整備課	市内通学路及び未就学児の移動経路における交通安全対策			
		34	道路整備課	自転車通行空間の整備			
		35	交通安全課	交通安全啓発・教育事業（交通安全教室、自転車マナーアップ等）の推進			
		36	交通安全課	高齢者運転免許自主返納の促進			
		37	交通安全課	交通安全計画の見直し（第4次明石市交通安全計画の策定）			
		38	交通安全課	交通安全用品の普及促進（反射材、啓発看板等の設置）			
	⑦災害時等への対応	39	明石地区タクシー協会・総合安全対策室	明石地区タクシー協会との災害時応援協定の継続			
		40	神姫バス・山陽バス・総合安全対策室	神姫バス及び山陽バスとの災害時応援協定の継続			
		41	道路整備課	計画的な道路施設の予防保全			
	⑧環境への配慮	42	環境創造課	環境に優しい車両（EV車等）の普及啓発			
		43	都市総務課	エコ通勤優良事業者認定制度の登録支援			
4_明石のまちを活性化させる交通体系（交流促進）	⑨観光施策との連携	44	明石観光協会	周遊観光に資する情報提供の検討			
		45	明石観光協会 JR西日本	兵庫ステーションキャンペーン			
	⑩近隣市町や地域間との交流促進	46	ジェノバライン	航路維持・強化の検討			
		47	兵庫国道事務所	一般国道2号 神戸西バイパスの整備			
		48	道路整備課	播磨臨海地域道路の整備促進			
5_公共交通をみんなで守り・育てる意識の醸成と実践（参画と協働）	⑪参画と協働による施策実施	49	都市総務課 神姫バス・山陽バス	あかし「バスに乗ろう！」プロジェクトの推進			
		50	都市総務課	行政と交通事業者の協働による利用促進策の検討			
	⑫公共交通を利用する意識の醸成	51	神姫バス	路線バス利用特典の付与等の利用促進策の実施検討			
		52	都市総務課	企業、住民等に対するモビリティ・マネジメントの実施			
		53	都市総務課	出前講座の開催（学校・地域等）			

【明石全域 事業プログラム】



8. 計画の実現に向けて

8.1 コミュニティバスについて

(1) 現状と今後の方針

明石市コミュニティバスは、「交通不便地域の縮減」、「移動制約者の移動手段の確保」等を基本コンセプトとして交通ネットワークの考え方に基づき、市西部の路線バスの運行していない交通不便地域で運行しており、沿線住民の生活の交通手段として欠かせないものとなっています。

利用者は平成 19 年度の拡大運行当初の目標であった 100 万人/年を平成 25 年度に達成してからも堅調に増加していましたが、コロナ禍の影響で令和 2 年度は利用者が大幅に減少しました。

令和 3 年度からは利用者は回復傾向にあります。今後も効率的で持続的な運行を行っていくため、これまで実施した多種多様な利用の促進、利便性の向上策を継続するとともに、「コミュニティバスの展開方針」に基づき運行を進めていくものとします。

なお、本市をとりまく社会経済情勢の変化には、柔軟に対応していくこととします。

(2) 運行見直し基準

コミュニティバスは効率的で持続可能な運行を実現するため、「運行見直し基準」を設定しています。見直し基準を下回る場合は、地域住民、利用者、運行事業者、行政等による話し合いにより、運行本数、時間帯、運行経路の変更や、廃止を含めた見直しを行うこととしています。

コミュニティバスの運行見直し基準

収支率※（運行収入/運行経費）が、以下の基準を下回る場合は、運行の見直しなどを検討します。

- ・Tacoバス : 50%
- ・Tacoバスミニ : 20%

※収支率は、全利用者が税抜き運賃を支払ったとみなした運行収入と、車両減価償却費を除いた運行経費より算出

Taco バス利用者アンケート調査結果集計

① アンケート実施概要

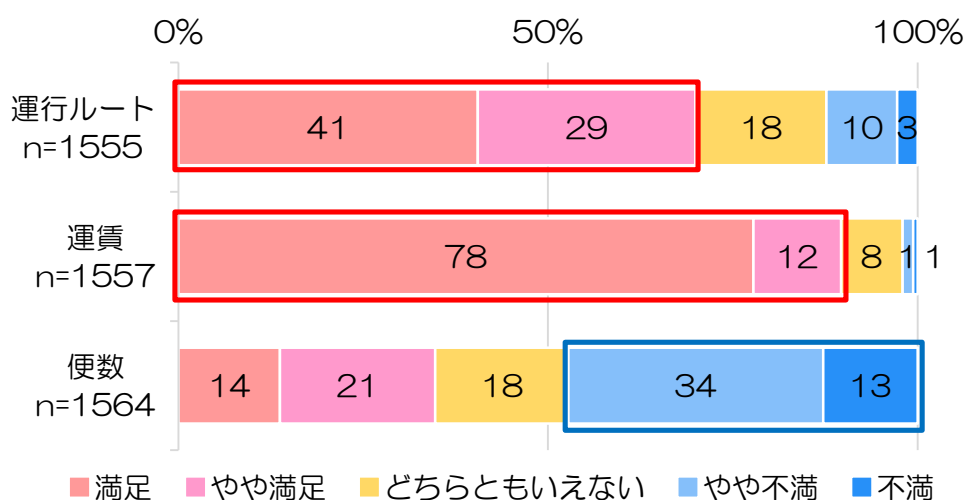
令和4年に Taco バスの利用状況や満足度について、アンケートを実施しました。

調査日	令和4年6月5日（日）、6月8日（水）	
調査対象	Taco バス、Taco バスミニの全15路線の利用者	
調査方法	車内での直接配布	
配布枚数	2,925枚	
回収部数	1,625枚（一部WEB回答）	
回収率	55.5%	
回答者の属性	性別	男性：30%、女性:70%
	職業	主に「無職」、「家事専業」、「会社員・公務員等」、「パート・非常勤」
	年齢	「60歳代以上」が約70%
	自動車保有	「保有していない」が約65%

② Taco バス利用の満足度

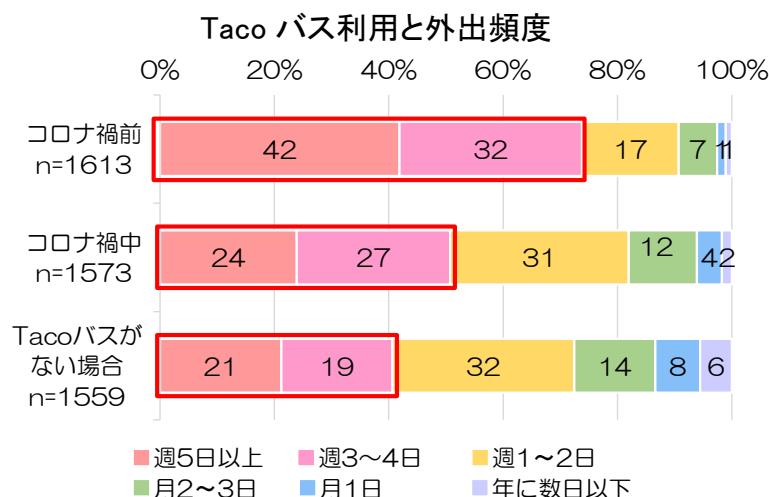
Taco バス利用の満足度は、運行ルートに関しては約70%、運賃に関しては約90%、が満足と回答しています。一方、運行便数に関しては約47%が不満となっています。

Taco バス利用の満足度



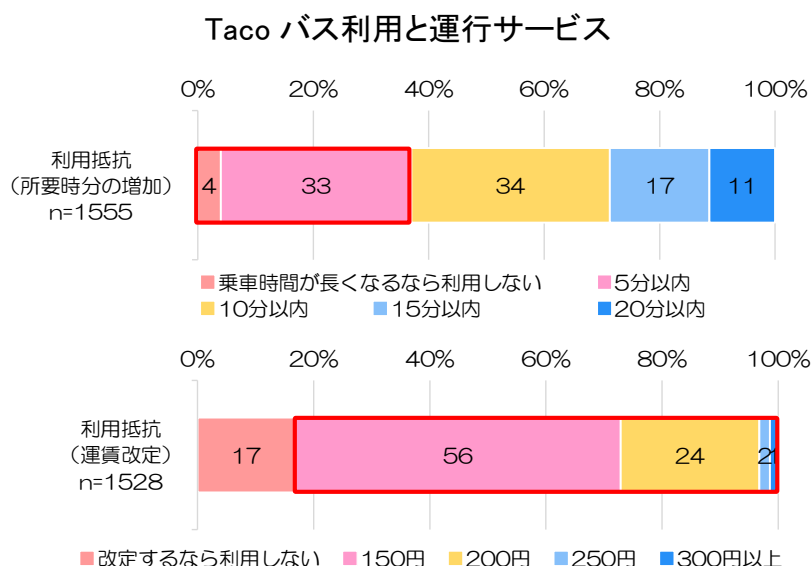
③ Taco バス利用と外出頻度

外出頻度はコロナ前後で、週3日以上の外出が約74%から約51%に減少しており、もしTacoバスがなかった場合は、週3日以上の外出が約40%に減少し、Tacoバスがあることで外出頻度が増加していることが分かります。



④ Taco バス利用と運行サービス

Tacoバスの運行サービスが変更となった場合、所要時間は、5分以上増加すると約37%※1の人が利用しなくなります。一方で運賃は、150円に上がったとしても約83%※2の人が利用を継続されます。



※1：乗車時間が長くなるなら利用しない人が4%、5分以内なら継続して利用する人が33%から、5分以上の増加で約37%の人が利用しなくなる。

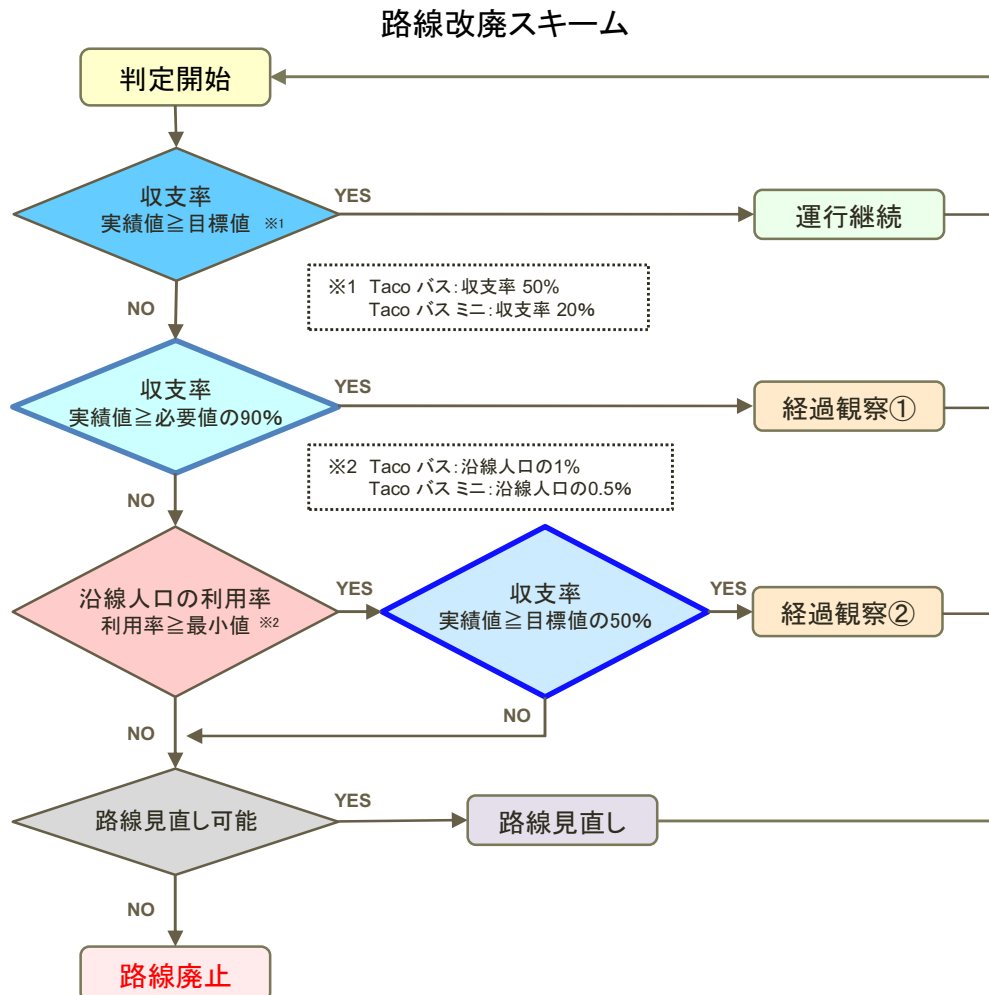
※2：運賃が150円になっても利用する人が56%、200円になっても利用する人が24%、250円になっても利用する人が2%、300円以上になっても利用する人が1%から、運賃改定しても約83%の人が利用を継続する。

出典：Tacoバス利用者アンケート調査

(3) コミュニティバスの展開方針

① 路線改廃スキームの見直し

コミュニティバスの路線見直しや廃止に向けた手順を見直し、以下の具体の手法により運用を行います。各路線の評価は毎年度実施し、低迷しているルートの見直しに早期に着手します。



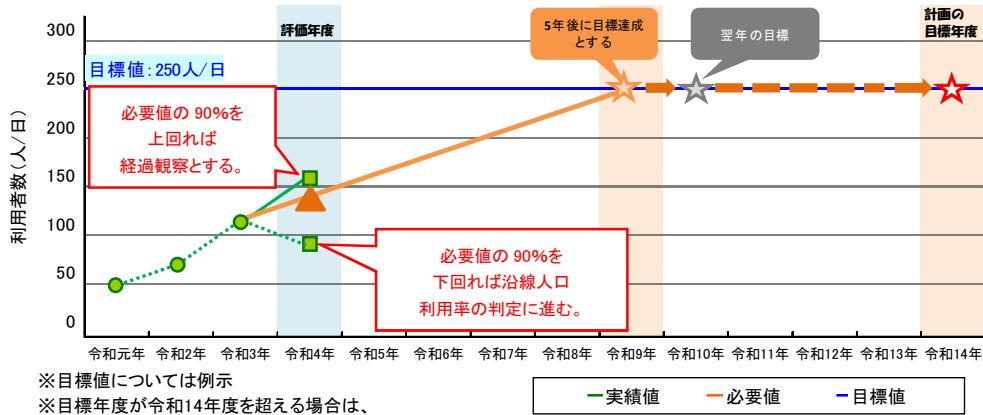
収 支 率：全利用者が税抜き運賃を支払ったとみなした時の収支率（車両減価償却費除く）
 目 標 値：収支率の見直し基準値を日利用者数に換算した値

$$\text{目標値} = (\text{年間運行経費} - \text{減価償却費}) / \text{税抜き運賃} \times \text{見直し基準} / 365 \text{ 日}$$

 必 要 値：評価前年度の実績から評価年度の5年後に目標値を達成するために必要な日利用者数
 沿線人口の利用率：各路線の日利用者数を沿線人口で除した値
 ※ 沿 線 人 口：バス停から半径 300m 圏内の人口
 最 小 値：沿線人口の利用率が Taco バス 1% Taco バスミニ 0.5%
 経 過 観 察 ①：現状の路線維持を原則とする
 経 過 観 察 ②：地域と路線見直しや利用促進に向けた検討を始める

判定のイメージ

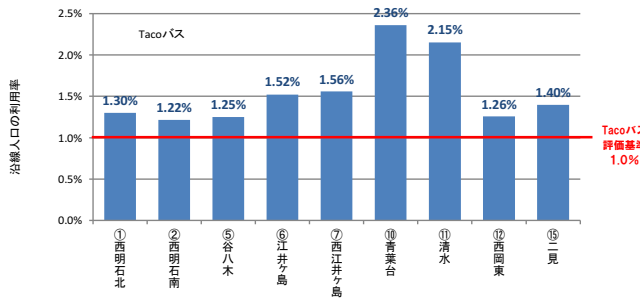
経済性(収支率)による判定



必要値の90%を下回った場合

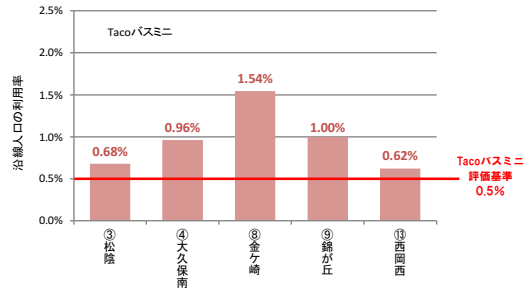
公共性(沿線人口利用率)による判定(R3 実績)

【Tacoバス】

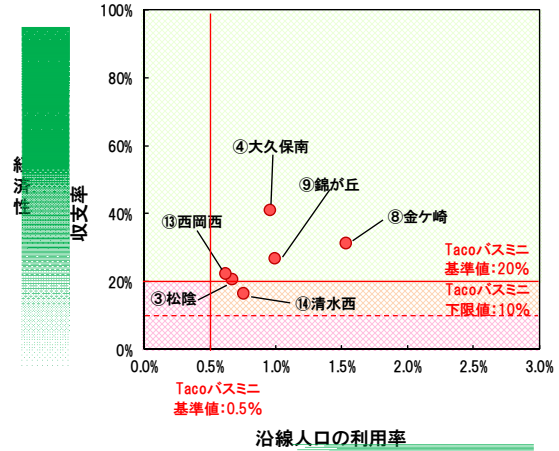
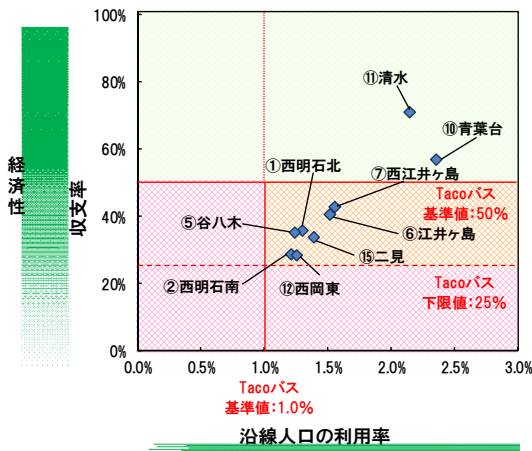


Tacoバス：沿線人口利用率 1.0%

【Tacoバスミニ】



Tacoバスミニ：沿線人口利用率 0.5%



- : 運行継続
- : 経過観察
- : 要改廃

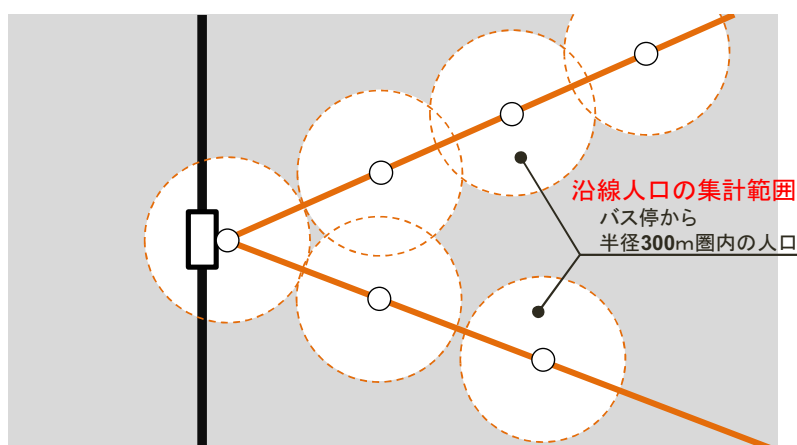
路線改廃スキームの見直しのポイント

① 沿線人口利用率

沿線人口利用率の基準追加

収支率だけでなく、コミュニティバスが運行することによって得られる公共性を評価するため沿線人口（バス停から半径 300m 圏内の人口）の利用率を判定の指標として追加しました。

※各路線の利用者数（人/日）を沿線人口で除した値とする。



② 沿線人口利用率の見直し

Taco バスは沿線人口利用率の最小値を 1% としていますが、Taco バスミニは沿線人口の 1% を輸送する回数が Taco バスと比べ倍以上となるため、Taco バスミニの利用率の指標を 0.5% にしました。



③ 目標年次の見直し

計画全体の目標として、10年後の令和14年度にコミュニティバスの収支率を50%にすることとしていますが、低迷しているルートの見直しを早期に着手するため目標年度を5年後に短縮します。

また、ルートの見直しによる効果は数年継続するため、経過観察期間を設けるため、目標年度は評価年度の5年後に毎年度更新させます。

目標年度が計画の目標年度を超える場合は、社会情勢等により、年度更新の可否を判断します。

② 運賃体系の見直し検討

人件費や、燃料費の高騰により、運行経費は増加している中、他市町の事例や、運賃体系の見直しによる利用者への影響や政策的効果などを踏まえ、社会情勢に応じた最適な運賃体系を検討します。

現行の運賃体系

運賃：100円均一（小児などは半額）

■各種割引

- ・優待制度 バス共通寿優待乗車証・障害者バス共通乗車証保持者は無料
- ・回数券 100円券×11枚つづり（1,000円）
50円券×11枚つづり（500円）
- ・1日フリーパス 大人用：400円・子供用：200円
親子ペア用：500円（大人1人＋子供1人）

③ 戦略的な利用促進方策の実施

これまで交通結節点への屋根やベンチの整備、バスの現在地が分かる「Tacoバスナビ」などの利便性向上、冬のキャンペーンや、Tacoバス応援店制度の導入などの利用促進を実施してきました。

今後も積極的に利便性向上および利用促進を図り、さらなる利用者の増加を目指します。

利便性向上

- ・ICカードなどのキャッシュレス決済の導入検討
- ・道路状況に応じた車両大型化およびルート見直し検討
- ・ノンステップバスの導入促進

利用促進

- ・沿線の地域や商業施設と連携した利用促進
- ・企画乗車券等の検討
- ・積極的な情報発信

利便性向上および利用促進の取組実績

① Taco バスナビの導入

スマホなどからバスの現在地が確認できるシステムを導入



② 地域主催イベントへの参加

ルート沿線のイベントに参加し、Taco バスの車両展示や路線図を配布



③ キャンペーンの実施

利用者が減少する冬季に利用促進キャンペーンを実施

H30)

応募枚数：1,721 票

応募口数：5,740 口

応募者数：1,060 人



④ Taco バス応援店

Taco バスの乗車証明書を Taco バス応援店（13 店舗：R2.7 現在）で提示することで割引などが受けられるサービスを実施

⑤ バス停に主要バス停までの所要時分を記載

各バス停に貼付している路線図に鉄道駅などの主要バス停までの所要時分を記載



8.2 地域公共交通確保・維持事業について

(1) 地域間幹線系統について

他市町に跨る地域間幹線系統は、複数地域の交流を活性化するために重要な路線です。しかしながら、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保・維持事業を活用して運行を確保・維持する必要があります。対象となる系統は、以下のとおりとしますが、必要に応じて活性化協議会において見直しを行います。

NO	運行事業者	運行系統名	起点	主な経由地	終点	キロ程 (km)	うち 明石市 (km)	補助事業の活用
①	神姫バス(株)	土山駅～母里	土山駅	川北口	母里	7.7	0.5	幹線補助
②	神姫バス(株)	土山駅～上新田北口	土山駅	天満小学校	上新田北口	8.4	0.5	幹線補助
③	神姫バス(株)	明石駅前～土山駅	明石駅前	西明石駅	土山駅	13.8	13.6	幹線補助
④	神姫バス(株)	明石駅前～三木営業所～社	明石駅前	三木営業所	社	35.7	3.1	幹線補助
⑤	神姫バス(株)	明石駅前～名谷駅前	明石駅前	伊川谷駅	名谷駅前	17.5	1.6	幹線補助

令和5年度補助路線(見込み)

(2) 地域間幹線系統図(全体)



出典：国土地理院地図

(3) 地域間幹線系統図(個別)

NO	運行事業者	運行系統名	起点	主な経由地	終点	キロ程 (km)	うち 明石市 (km)	補助事業の活用
①	神姫バス(株)	土山駅～母里	土山駅	川北口	母里	7.7	0.5	明石市魚住町北西部地域、加古川市および稲美町とJR土山駅間の移動手段を確保するため
②	神姫バス(株)	土山駅～上新田北口	土山駅	天満小学校	上新田北口	8.4	0.5	明石市魚住町北西部地域、加古川市および稲美町とJR土山駅間の移動手段を確保するため



出典：国土地理院地図

NO	運行事業者	運行系統名	起点	主な経由地	終点	キロ程 (km)	うち 明石市 (km)	補助事業の活用
③	神姫バス(株)	明石駅前～土山駅	明石駅前	西明石駅	土山駅	13.8	13.6	明石駅～土山駅間の 移動手段を確保するため



出典：国土地理院地図

NO	運行事業者	運行系統名	起点	主な経由地	終点	キロ程 (km)	うち 明石市 (km)	補助事業の活用
④	神姫バス(株)	明石駅前～ 三木営業所～社	明石駅前	三木営業所	社	35.7	3.1	明石市大道町・和坂地域、 神戸市西区および北播磨地 域と明石駅間の移動手段を 確保するため



出典：国土地理院地図

NO	運行事業者	運行系統名	起点	主な経由地	終点	キロ程 (km)	うち 明石市 (km)	補助事業の活用
⑤	神姫バス(株)	明石駅前～名谷駅前	明石駅前	伊川谷駅	名谷駅前	17.5	1.6	明石市鷹匠町・茶園場町地域および神戸市西区・須磨区と明石駅間の移動手段を確保するため



出典：国土地理院地図

8.3 計画の推進方針

(1) 各主体に期待する役割

本計画の理念と目標（3.計画の基本理念と目標 を参照）を達成するためには、市民、行政、交通事業者、道路・交通管理者、学識経験者がそれぞれの役割を果たしていくことが重要です。

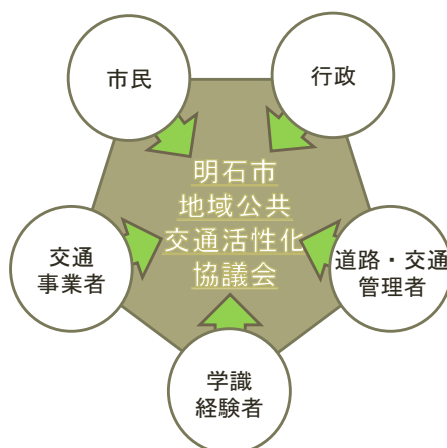
各主体に期待する役割は以下の通りとします。

主体	役割
市民 (利用者、市民、各種団体 ほか)	公共交通の直接の利用者、受益者として、移動における公共交通の積極的な選択や公共交通政策の推進に対して「参画と協働」を期待します。
行政 (市、県、国)	国・県と連携を図りながら、明石市の関連部局すべての行動指針と位置づけ、市民、交通事業者等と一体となって実施に取り組むこととします。
交通事業者 (鉄道、バス、タクシー、船舶等)	市民、行政との連携のもと、本計画の推進に向けた積極的な事業展開や創意工夫を期待します。
道路・交通管理者 (市、県、国等)	行政、交通事業者との連携のもと、本計画の推進に向けた積極的な事業展開や創意工夫を期待します。
学識経験者	アドバイザーとしての位置づけで、計画策定や進捗管理において学識経験者の第三者的な観点から計画の方向性及び具体内容について検討することを期待します。

(2) 事業推進に向けた体制構築

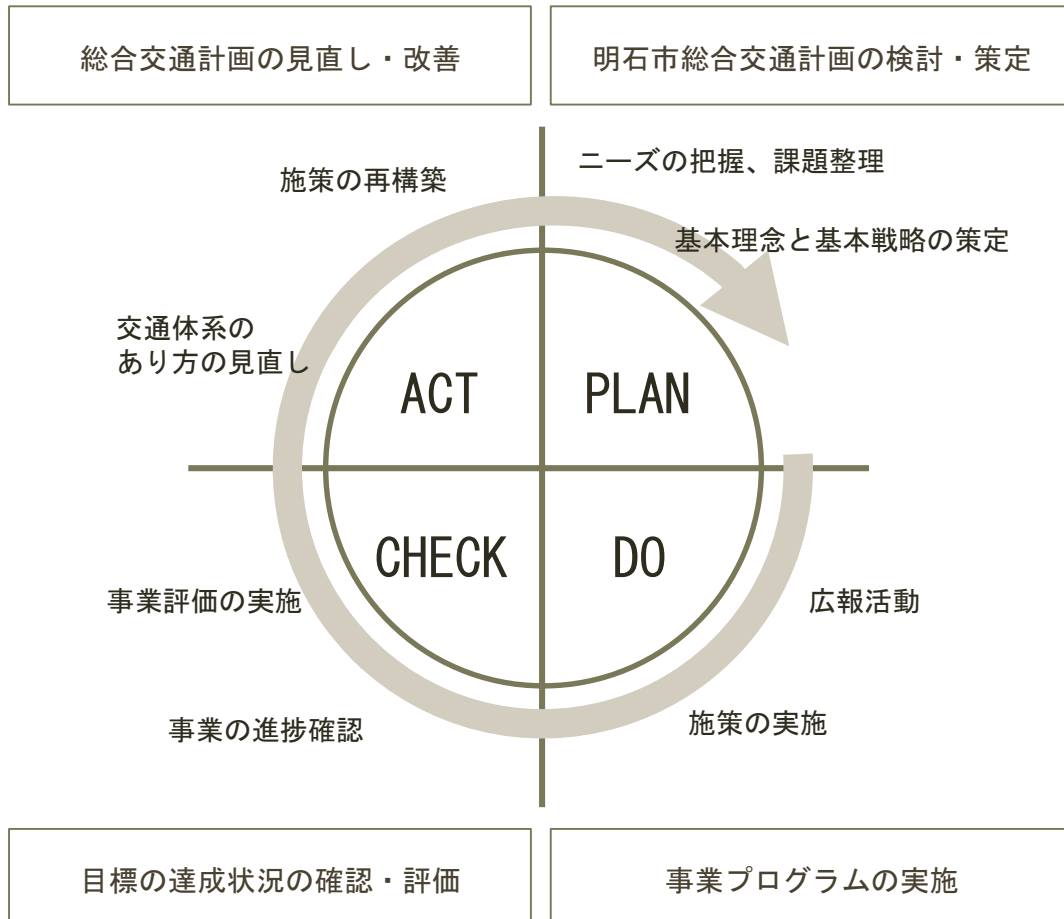
事業の推進に関わる主体は、市民、行政、交通事業者、道路・交通管理者、学識経験者であり、これらの5者が地域公共交通に関する課題や目指すべき地域づくりの方向性と目標を共有し、緊密な連携を図りながら、より利用しやすい交通環境づくりを進めていきます。

「明石市地域公共交通活性化協議会」等により、事業の推進、データ分析、目標達成状況の監視を図ります。



(3) 計画の進行管理と見直し

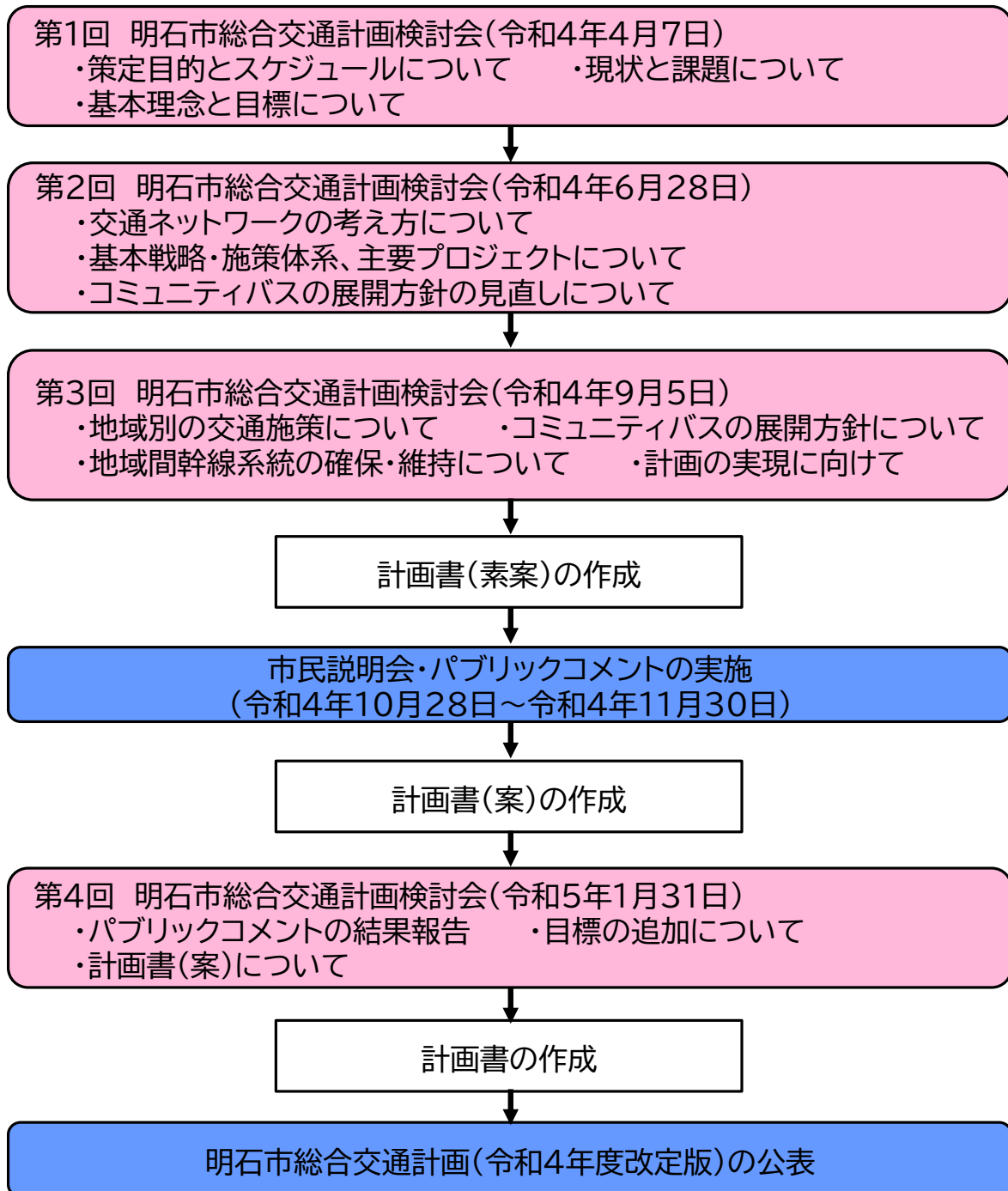
本計画の期間は原則 10 年ですが、固定的なものではなく、今後の社会情勢、事業の進捗状況や財政状況、事業効果などを考慮し、必要に応じて見直しを行います。



9. 付録

9.1 明石市総合交通計画策定の流れ

明石市総合交通計画策定の流れ



9.2 明石市総合交通計画検討委員会 委員名簿

区分	所属名	職名	氏名	役職	前任者
学識経験者	神戸大学	名誉教授	正司 健一	会 長	
	愛媛大学	教授	松村 暢彦	副会長	
利用者	明石市連合まちづくり協議会	副会長	吉川 正博	委 員	
	明石市高年クラブ連合会	会長	河村 春喜	委 員	
	明石市障害当事者等団体 連絡協議会	会長	四方 成之	委 員	
商工団体	明石商工会議所	専務理事	山本 直樹	委 員	
交通事業者	西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部 兵庫支社	部長	田淵 弘樹	委 員	
	山陽電気鉄道株式会社 鉄道事業本部 安全推進・企画部	リーダー	伊藤 光一	委 員	加藤 公啓
	神姫バス株式会社	明石営業所長	西 正勝	委 員	
	山陽バス株式会社	取締役企画部長 兼安全推進部長	濱田 隆弘	委 員	
	明石地区タクシー協会	会長	松岡 睦生	委 員	
	株式会社淡路ジェノバライン	取締役副社長	清水 紀晶	委 員	
警察	兵庫県明石警察署	交通官	池澤 純一	委 員	
国	国土交通省神戸運輸監理部 兵庫陸運部	企画調整官	田橋 一	委 員	川又 淑史
	国土交通省近畿地方整備局 兵庫国道事務所	計画課長	西納 和宏	委 員	
県	兵庫県土木部	交通政策課長	鴨川 義宣	委 員	
	兵庫県東播磨県民局 加古川土木事務所	所長補佐 (企画調整担当)	藤澤 伸和	委 員	山内 斉
市	明石市政策局	局長	高橋 啓介	委 員	横田 秀示
	明石市福祉局	部長	春田 幸子	委 員	佐野 洋子
	明石市都市局	局長	東 俊夫	委 員	

合計 20名

敬称略、職名は令和5年3月現在

9.3 市民説明会および意見公募(パブリックコメント)の実施概要

【市民説明会】

○開催内容：明石市総合交通計画（素案）に対する意見交換
 （「明石市都市計画マスタープラン」「明石市立地適正化計画」と同時開催）

○出席者数・意見数：

開催地区	開催日時	開催場所	出席者数	意見数
明石東部	R4.10.29（土）10：00	ウィズあかし704 学習室	7	10
西明石	R4.11.3（祝）10：00	サンライフ明石 研修室	6	11
大久保	R4.10.29（土）14：30	大久保市民センター 大会議室	2	3
魚住	R4.10.30（日）10：00	魚住市民センター 大会議室	1	2
二見	R4.10.30（日）14：30	二見市民センター 大会議室	9	9
オンライン	R4.11.7（月）19：00		19	0
合計			延 44 (実 42)	35

【パブリックコメント】

○募集期間：令和4年10月28日（金）～令和4年11月30日（水）

○閲覧場所：都市総務課（市役所本庁舎7階）
 企画・調整室（市役所分庁舎5階）
 行政情報センター（市役所本庁舎1階）
 あかし総合窓口（パピオスあかし6階）
 各市民センター（大久保・魚住・二見）

○公表方法：閲覧場所および明石市ホームページ

○募集方法：持参、郵送、FAX、電子メールにて提出（※様式・書式は自由）

○公募内容：明石市総合交通計画（素案）に対する意見
 （「明石市都市計画マスタープラン」「明石市立地適正化計画」と同時募集）

○公募資格：市内にお住まいの方

市内に事務所または事業所を有されている方

市内に通勤または通学されている方

市内において事業活動や市民活動を行う方または団体

○提出人数・意見数：

	提出人数	意見数
総合交通計画	5	12
※都市計画マスタープラン	6	30
※立地適正化計画	2	7
合計	(重複除く) 8	49

(1) 総合交通計画全体について

意見	市の考え
<p>○交通利便性が高いことを理由に、明石市へ移住する方が多いように思うが、実際は充実していないと感じることもある。市民意識調査でも、今後推進すべき分野として「交通体系の拡充」の割合が高いことから、ネットワーク維持だけでなく、拡大も必要であると思う。</p> <p>○障がい者の外出機会・社会参画の増加に向けて、「明石市ユニバーサルデザインのまちづくり実行計画」との連携を図り、更なる安全・安全のまちの機能を向上させてほしい。</p> <p>○地域の中で多くの市民が「参画」と「協同」できる機会があればよいと思う。</p>	<p>市民意識調査（令和元年実施）では、回答者の75%が、公共交通や道路などの利便性が高いと評価しています。一方で今後は、交通施策への期待が高いことも確認できました。</p> <p>▶ 今後は、「明石市ユニバーサルデザインのまちづくり実行計画」をはじめ、上位計画・関連計画と連携し、利便性向上や利生促進を図り、充実した交通ネットワークの維持・改善を図ります。</p> <p>また計画の実現・推進に向け、市民や行政、交通事業者等で構成された「明石市地域公共交通活性化協議会」により、利用者の意見も踏まえて事業の推進に取り組みます。</p>

(2) 路線バスについて

意見	市の考え
<p>○バスの運行頻度は利用者にとって非常に重要であるが、バスの便数が少なく不便な地域がある。</p> <p>○他都市では、運賃無料のバスを自治体が運行している地域もある。明石市でも無料にする方がよいのではないかな。</p> <p>○交通施策への注力により経済効果が生まれることで、交通単体が赤字であっても、地域全体の活性化につながればよいのではないかな。</p> <p>○赤字路線のバスを継続運行する代わりにコミュニティバスを運行してはどうか。</p>	<p>▶ 本市は、鉄道やバスなどの民間事業者による交通ネットワークが整備され、一定の利便性が保たれている状況です。</p> <p>そのなかで、採算性を考慮せず、運行本数の増加や、運賃無料化、コミュニティバスの路線を新設するなどの施策を実施すると、支出に見合った効果が得られないだけでなく、既存の交通ネットワークにも悪影響を及ぼすおそれがあります。</p> <p>そのため、「交通ネットワークの考え方」に基づき、民間事業者も含めた各交通手段が適切な役割分担を行うことで、持続的な交通ネットワークを形成していきます。</p> <p>また、今後は計画の基本理念のもと、地域住民も一緒になって公共交通の利用意識を醸成し、利用者の増加につなげ、路線の維持やサービス水準の向上のほか、地域全体が活性化するような施策に取り組んでいきます。</p>

(3) コミュニティバス(たこバス)について

意見		市の考え
<p>○Taco バスは 1 便/時間しか運行していないため利用しづらい。</p> <p>○収支率50%を目指すとするが、たこバスは地域福祉の施策であり、収支率で改廃することには反対である。</p> <p>○地域平等性等の課題もあるが、高齢化社会の重要施策であると考える。</p>	▶	<p>コミュニティバスは市から補助金を投入して運行することから、収支率の目標値を定めており、これ以上の増便は、収支率の悪化が懸念されます。よって運行を維持していくためにも、利用が低迷しているルートは地域の方とルート見直ししながら利用促進を進め、利用状況を改善していく必要があると考えています。</p> <p>本計画では、計画全体の目標として収支率50%を目指すこととしていますが、各ルートの路線改廃にあたっては、収支率だけでなく、沿線人口の利用率の指標も追加しており、収支率が目標を達成していないルートについても、運行を継続しながら、地域の方と利用促進やルート見直しについて検討していくこととしています。</p>

(4) 道路について

意見		市の考え
<p>○国道2号の渋滞解消が必要。</p> <p>○道路ネットワークの強化、未整備の計画道路の推進、交通結節点を結ぶ道路は必要である。</p> <p>○自転車を利用する高齢者が多く危険であるので、公共交通に転換すれば交通安全に寄与するのではないか。</p>	▶	<p>都市計画道路を含め、道路の整備については、今後も周辺の土地利用の状況などを注視し、必要な整備を進めてまいります。</p> <p>また、道路ネットワークのみならず、バス等の公共交通のネットワークも含めて、利用環境の二ーズにあわせた交通政策を検討していきます。</p>
<p>○交通量が多い踏切については、安全対策が望まれる。</p>	▶	<p>踏切の安全対策については、すべての踏切を一度に対策することは困難なため、順次優先順位をつけながら進めており、周辺の土地利用の状況も含めて注視しながら、必要な安全対策を検討してまいります。</p>
<p>○自動車や歩行者の通行が多く、幅員が狭くて見通しが悪い道路については、ベビーカーや車いす等でも通行しやすくなるよう、道路拡幅や歩道整備などの安全対策が望まれる。</p>	▶	<p>道路の安全対策については、道路の利用状況や利用者の声も参考にしながら、道路拡幅や歩道設置などだけでなく、注意喚起の看板設置などもあわせて検討し、交通安全対策を講じてまいります。</p>
<p>○坂道となる道路は、雨天時は滑りやすくなり危険である。排水能力の向上が必要である。</p>	▶	<p>道路排水においては、側溝の状況や雨水管の整備状況なども勘案しながら浸水被害の軽減を図ってまいります。</p>

(5) 鉄道施設について

意見	市の考え
<p>○西明石駅東口はバリアフリー化できないか。</p> <p>○大久保駅周辺は、人口が増加しており、今後、ホーム上に人が多くなる恐れがあるため危険である。</p>	<p>西明石駅については、東口改札からホームまでのバリアフリー化について構造的、技術的に多くの課題があるところです。</p> <p>現在、JR 西日本との共同の取り組みとして、駅南側に新たな改札口を備えた駅ビルや、駅前広場、それにつながるアクセス道路の整備により、地区のバリアフリー化を進めています。</p> <p>▶ JR 大久保駅では、ホームの安全対策として内方線付き点字ブロックや列車の接近を知らせる発車票の設置などのハード対策を実施しているほか、朝のラッシュ時には、飛び出し見張員の配置など、ソフト対策も継続して実施されています。</p> <p>鉄道施設については、今後も利用者にとって使いやすい施設になるよう、鉄道事業者をはじめとした関係者と協議しながら取り組みを進めていきます。</p>

用語集

移動制約者

身体的理由により、歩行がほとんどできない、歩行に付き添いを要する、車いすを使用している、公共交通を利用できないなど、安全な移動が困難で、制約を受ける人々およびベビーカーや小さな子ども（小学校就学前）を連れている人を移動制約者として定義しています。（高校生以下は含めていません。）

インセンティブ

ある目標に向かって誘導するための刺激、誘引・動機となる事物、または奨励金などをいいます。

エコ通勤

クルマから、公共交通や自転車など環境にやさしいエコな通勤手段に転換することをいいます。

エスコートゾーン

横断歩道に設置する視覚障害者誘導ブロックのことをいいます。

オフピーク

ピークを過ぎた時期・時間のことをいいます。

観光入込客数

観光地点を訪れた観光入込客を集計した値のことをいいます。ここで、観光入込客とは、日常生活圏以外の場所へ、仕事ではなく旅行をしている人のことをいいます。

近畿圏パーソントリップ（PT）調査

パーソントリップ調査は、「どのような人が」「どのような目的で・交通手段で」「どこからどこへ」移動したかなどを調べるものです。そこからは、鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができます。

京阪神都市圏では昭和45年に第1回パーソントリップ調査を実施し、その後10年間隔で実施してきました。第5回パーソントリップ調査（平成22年）は、近畿全域（2府4県）の住民の中から無作為に抽出した世帯の構成員（5歳以上）の全員を対象に実施しました。

区画街路

街区を構成する基本的な道路。街区や宅地の外郭を形成し、交通の集散や宅地への出入りに用いられる、日常生活に密着した道路。

交通結節点

異なる交通手段（場合によっては同じ交通手段）を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設をいいます。具体的な施設としては、鉄道駅の駅前広場や、バスターミナルなどが挙げられます。

交通弱者

移動制約者や、交通事故の被害者となりやすい子供や高齢者などの歩行者をさします。

交通手段分担率

人々が移動の際に、どの交通手段を使用したかを示す割合をいいます。

交通不便地域

公共交通が利用しにくい地域を指し、明石市では、公共交通利用圏に含まれない生活圏と定義しています。公共交通利用圏は、以下の定義に該当する範囲です。なお、市街化調整区域は、交通不便地域に含んでいません。

- ・鉄道駅勢圏：パーソントリップ調査により鉄道駅別の徒歩利用者の平均所要時間から、徒歩速度を4km/hとして算出した地域
（例）明石駅⇒徒歩速度4km/h×平均所要時間9.8分＝半径650mの範囲
- ・バス停勢圏：運行本数が1日10本を超えるバス停から半径300mに含まれている地域

次世代モビリティ

人口減少や高齢化などの社会変化への対応や、電気自動車や自動走行車などの技術革新に対応した、生活やインフラそのものに革新をもたらす次世代の乗り物（例）超小型モビリティ、グリーンスローモビリティ

収支率

運行経費に対する運行収入の割合をいいます。

渋滞交差点

兵庫県が策定した令和元年度から5ヶ年の「渋滞交差点解消プログラム（令和元～5年度）」に選定されている渋滞が著しい交差点をいいます。県が管理する道路交差点の中から、最新の渋滞実態調査を踏まえ、以下の定義に該当する箇所を渋滞交差点として選定しています。

1. 信号がある交差点で、交差点を通過するのに信号待ちを3回以上要する箇所
2. 信号がない交差点で、交差点を通過するのに2分以上要する箇所
3. 1、2に該当するほどの渋滞はないが、地元、交通事業者および公安委員会等から渋滞に関する改善要望が強く寄せられている箇所

スケアード・ストレイト

スタントマンが受講者の目の前で交通事故を再現することにより、交通事故の衝撃や怖さを実感させ、交通ルールの必要性について受講者自身に考える機会を与えるという教育技法のことをいいます。

スマートIC（インターチェンジ）

高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから一般道へ乗り降りができるように設置されるインターチェンジであり、通行可能な車両（料金の支払い方法）を、ETCを搭載した車両に限定しているインターチェンジです。

スマートシティ

都市の抱える諸課題に対して、ICT等の新技術を活用しつつ、マネジメント（計画、整備、管理・運営等）が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市または地区のことをいいます。

スムーズ横断歩道

速度抑制効果の高い「ハンプ（凸部）」と横断歩道を組み合わせたもので、横断歩行者の通行が円滑になるバリアフリー化や車両の進入速度を抑制し歩行者を守る効果などのメリットがあります。

代表交通手段

移動の際に利用する交通手段には、鉄道、バス、自動車、二輪車（自動二輪・原付、自転車）、徒歩、その他（飛行機、船舶など）があり、1つのトリップ（人が通勤や買い物など、ある目的をもってある地点からある地点まで移動すること）の中でいくつかの交通手段を利用している場合、そのトリップの中で利用した主な交通手段を代表交通手段としています。代表交通手段を決める優先順位は、鉄道→バス→自動車→二輪（自転車、原付・自動二輪車）→徒歩の順となっています。

地域間幹線系統

複数市町をまたがる広域的なバス路線の中で、平日1日あたりの計画運行便数が3回以上、輸送量が1日15人～150人、経常赤字、生活交通ネットワーク計画に記載されているなどの一定の条件を満たす路線バスなどをいいます。

超高齢社会

人口に占める高齢者（65歳以上）の割合が21%を超える社会をいいます。

特殊街路

自動車交通以外の、歩行者や自転車の専用道や、モノレール、路面電車の交通の用に供する道路のことをいいます。

都市機能誘導区域

都市再生を図るため、医療施設、福祉施設、商業施設などの都市機能増進施設の立地を誘導すべき区域として立地適正化計画で定められる区域のことをいいます。

都市計画マスタープラン

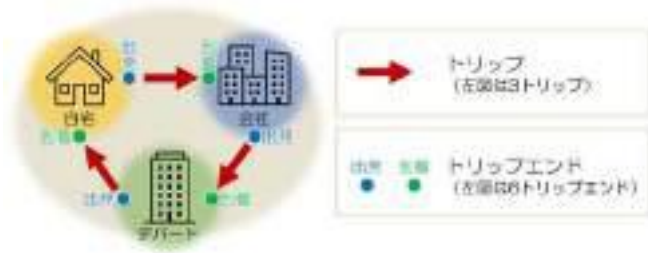
住民に最も近い立場にある地方自治体が、その創意工夫のもとに住民の意見を反映し、まちづくりの具体性ある将来ビジョンを確立し、地区別のあるべき「まち」の姿を定める計画をいいます。都市計画法に定められた「市町村の都市計画に関する基本的な方針」を指します。

トリップ

人が通勤や買い物など、ある目的をもってある地点からある地点まで移動することを総称して「トリップ」と呼びます。1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えた場合も1つのトリップと数えます。

トリップエンド

トリップの数を表す単位として「トリップ」と「トリップエンド」があります。トリップエンドとは出発地と目的地のことを指し、右図のように移動を矢印で表現すると矢印の線の数がトリップ（右図は3トリップ）、矢印の両端（●と●の数）がトリップエンド（右図では6トリップエンド）に相当します。



発生量・集中量

ある地域から出発したトリップのトリップエンド数を発生量、ある地域に到着したトリップのトリップエンド数を集中量と呼び、その合計をその地域の発生集中量（単位：トリップエンド）と呼びます。

PTPS（公共車両優先システム）

バスなどの公共車両が、優先的に通行できるように支援するシステムで、バス専用・優先レーンの設置や、違法走行車両への警告、優先信号制御などを行います。

ホームドア

ホームと線路を仕切るスクリーン（衝立）状の設備で、ホームの端に設けられ、線路側に身体を出ることができない構造のものをいいます。明石市内で設置されているのは、ロープで仕切っている「昇降式ホーム柵」ですが、広い意味でホームドアと呼んでいます。

MaaS

MaaS（マース：Mobility as a Service の頭文字）とは、地域住民や旅行者等の移動ニーズに対して、ICT を活用してマイカー以外の複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを1つのサービスととらえ、最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスのことをいいます。

モビリティ・マネジメント

環境や健康などに配慮した交通行動を、大規模かつ個別的に呼びかけていくコミュニケーション施策を中心として、ひとり一人の住民や、一つ一つの職場組織等に働きかけ、自発的な行動の転換を促していく取組みをいいます。

最終的に、その地域や都市において「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」を目指すものです。

立地適正化計画

都市再生を図るために、都市機能の立地を誘導するべく作成されるマスタープランのことであり、「都市再生特別措置法」に基づき、市町村が作成する計画です。

ユニバーサルツーリズム

年齢や障害の有無などに関わらず、すべての人が楽しめるようにデザインされた旅行のことをいいます。

ユニバーサルデザイン

文化・言語・国籍の違いや、年齢や障害の有無などに関わらず、すべての人が利用することができるように施設・製品・空間などをデザインすることをいいます。

明石市総合交通計画

平成19年(2007年)5月策定

平成25年(2013年)3月改定

令和 5年(2023年)3月改定

発行/明石市都市局都市整備室都市総務課

