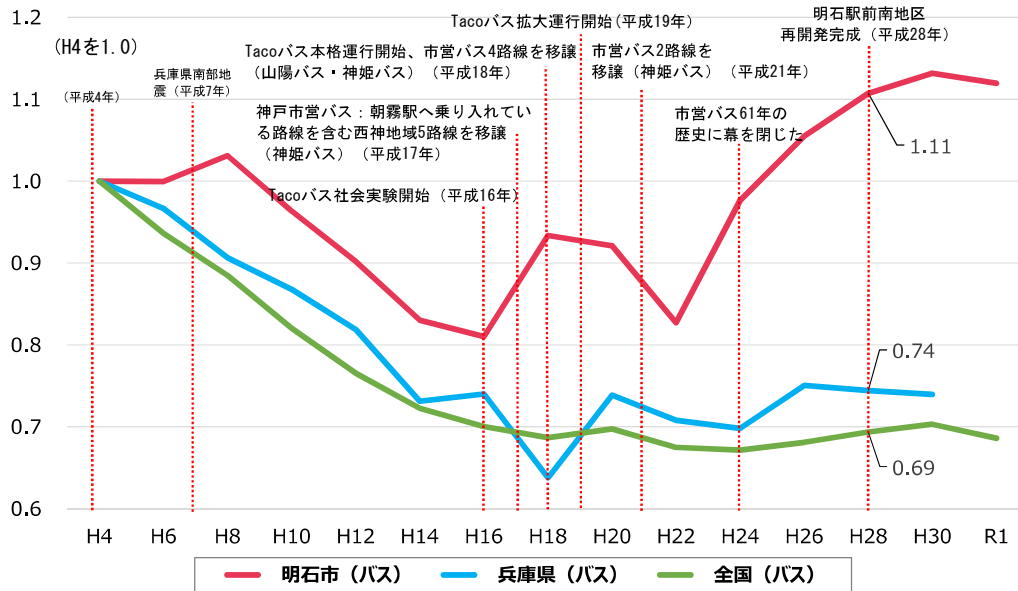


## (11) バス利用者数の比較

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)

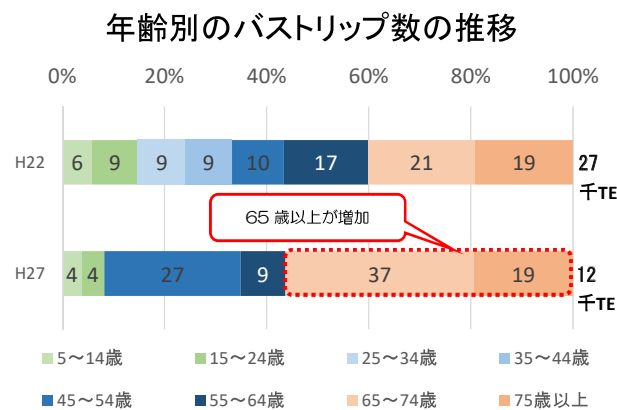
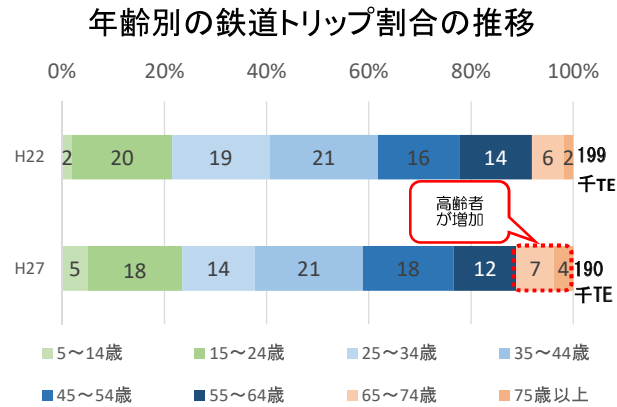


出典：明石市統計書、兵庫県統計書、自動車輸送統計年報（国土交通省）

## (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」に基づき、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	×
◇： エスカレーターのみ設置	×	×： 未設置
×	—： 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/日以上のある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



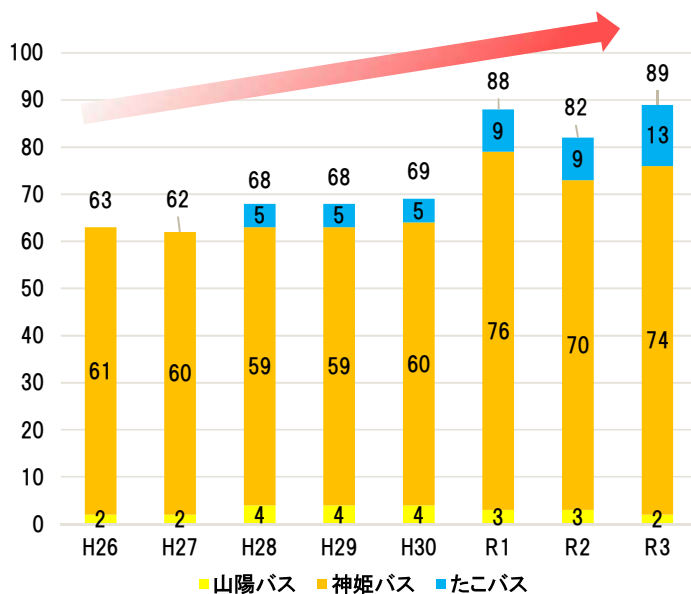
JR 明石駅4番線ホームドア



### (3) ノンステップバスの導入状況

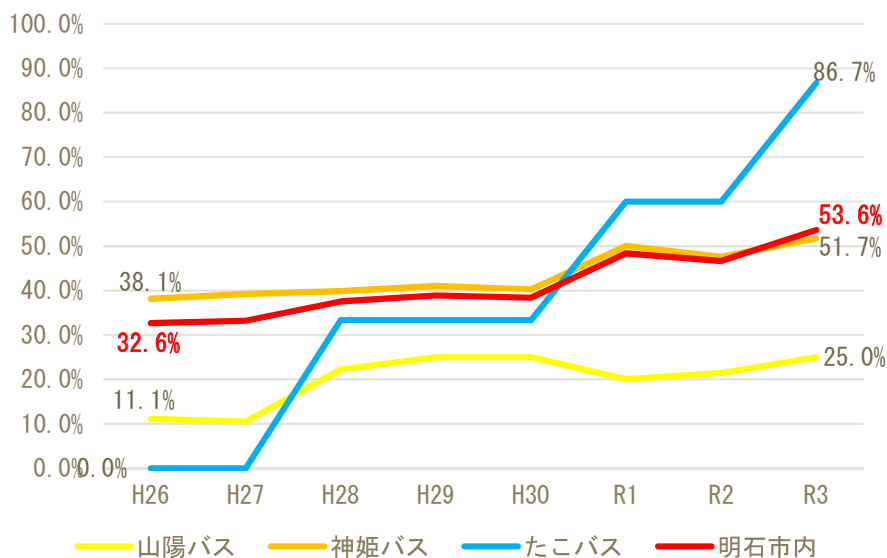
ノンステップバスの台数および導入率は増加傾向であり、明石市内を運行する車両のノンステップバスの台数は89台で導入率は53.6%です。

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。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

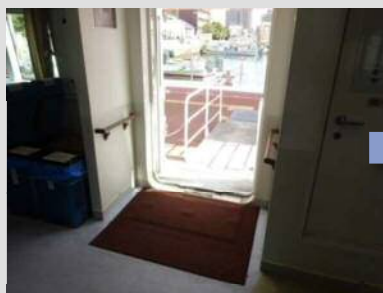
ユニバーサルデザイン（UD）タクシーとは、健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい“みんなにやさしい新しいタクシー車両”であり、街中で呼び止めてもよし、予約してもよし、誰もが普通に使える一般のタクシーです。

※運賃料金は一般のタクシーと同じ

出典：国土交通省



##### 船内のバリアフリー状況

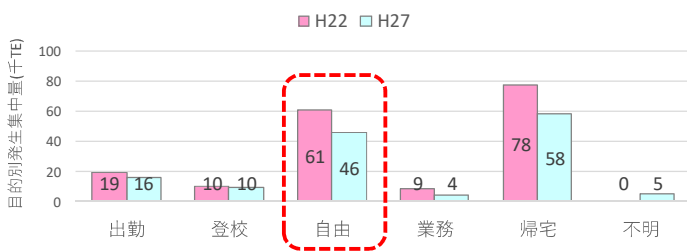


## 2.5 自転車の現状

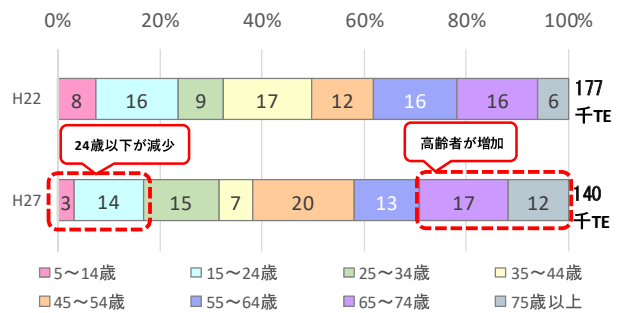
自転車の利用目的は帰宅を除き自由目的が多いですが、平成22年と平成27年を比較するとトリップ数は全体的に減少傾向です。年齢別では、高齢者の利用が増加しており、24歳以下の利用が減少傾向です。

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。

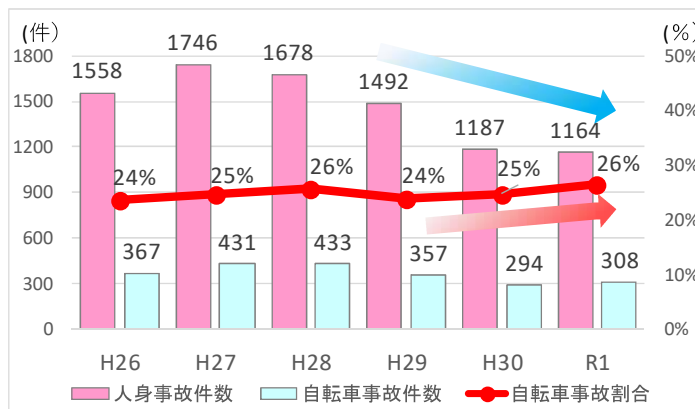
### 移動目的別トリップ数の推移



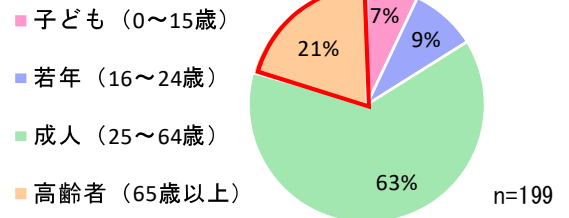
### 年齢別自転車トリップ割合の推移



### 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)

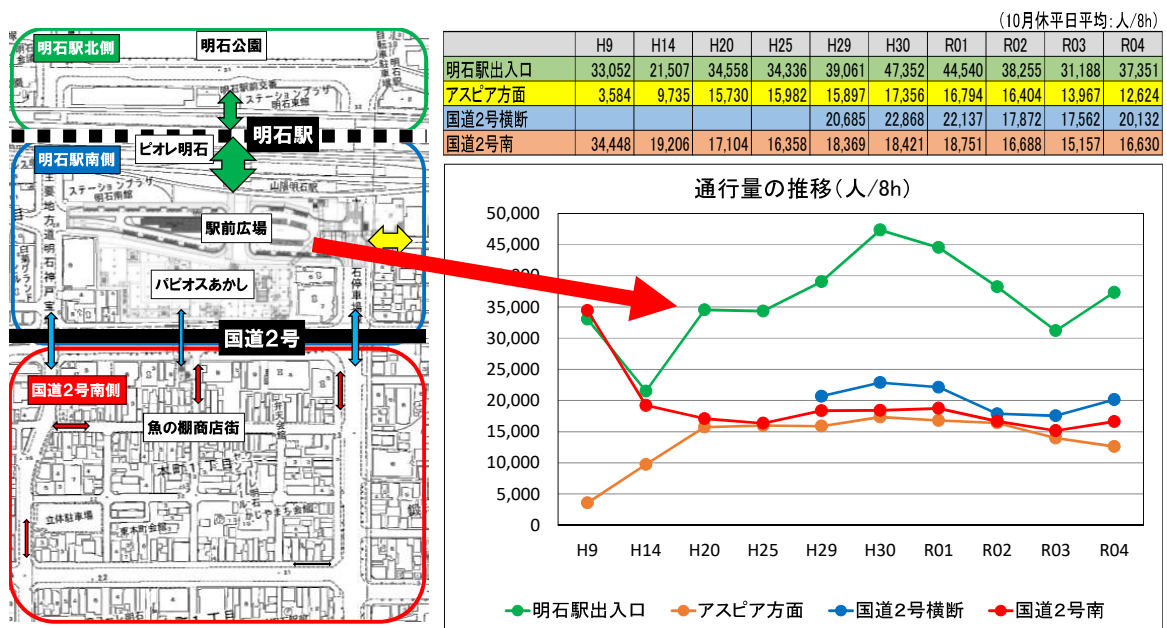


## 2.6 徒歩の現状

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。

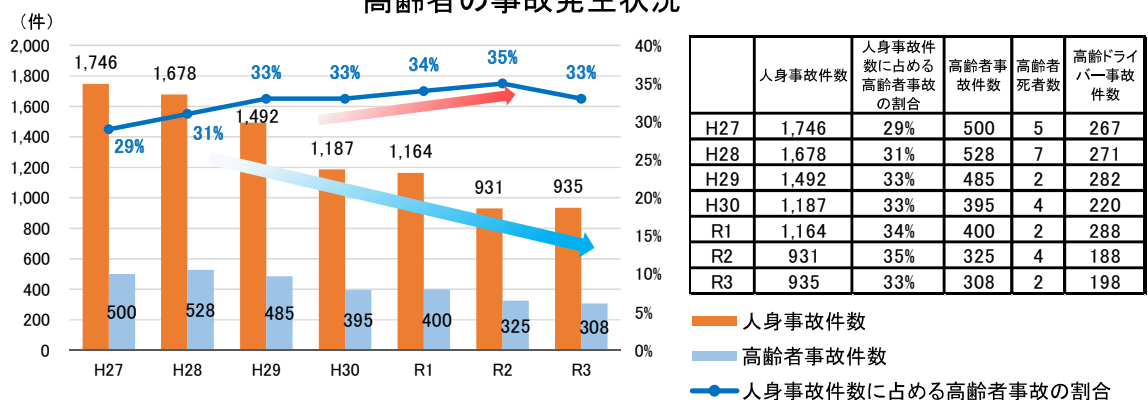
しかし、令和2年度以降はコロナ禍により通行量が大幅に減少しています。人身事故件数は減少傾向にある一方で、高齢者の事故件数が占める割合が増加傾向にあり、交通安全対策とバリアフリー化を進めています。

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：中心市街地活性化基本計画（新計画）（平成30年11月29日変更）  
令和4年度歩行者・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））



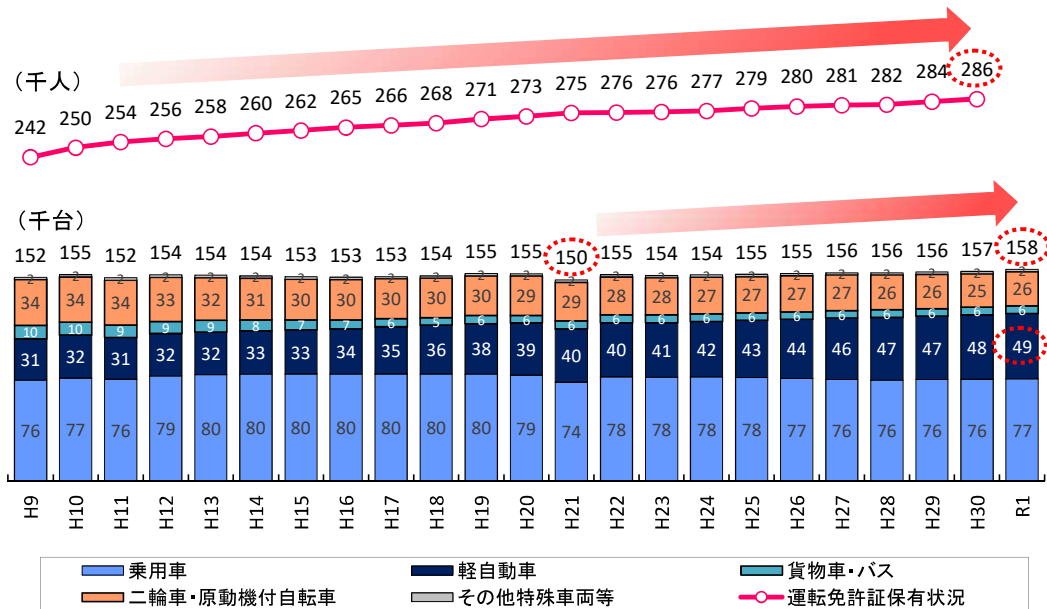
## 2.7 自動車交通の現状

### (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及び、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。

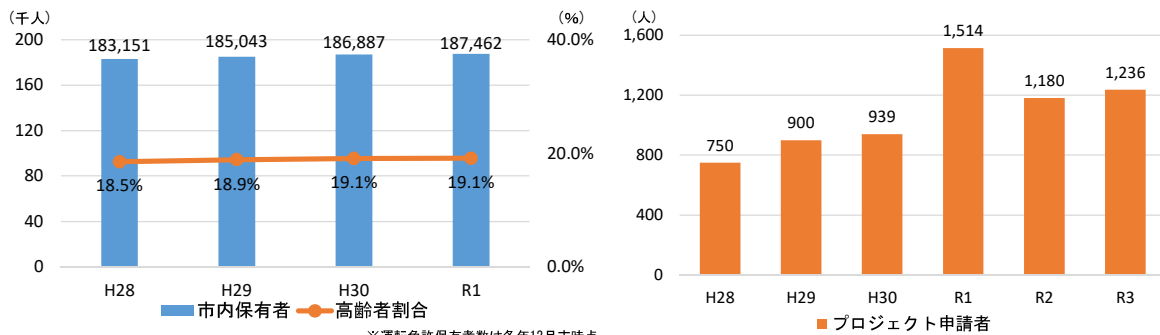
自動車登録台数の推移



※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※

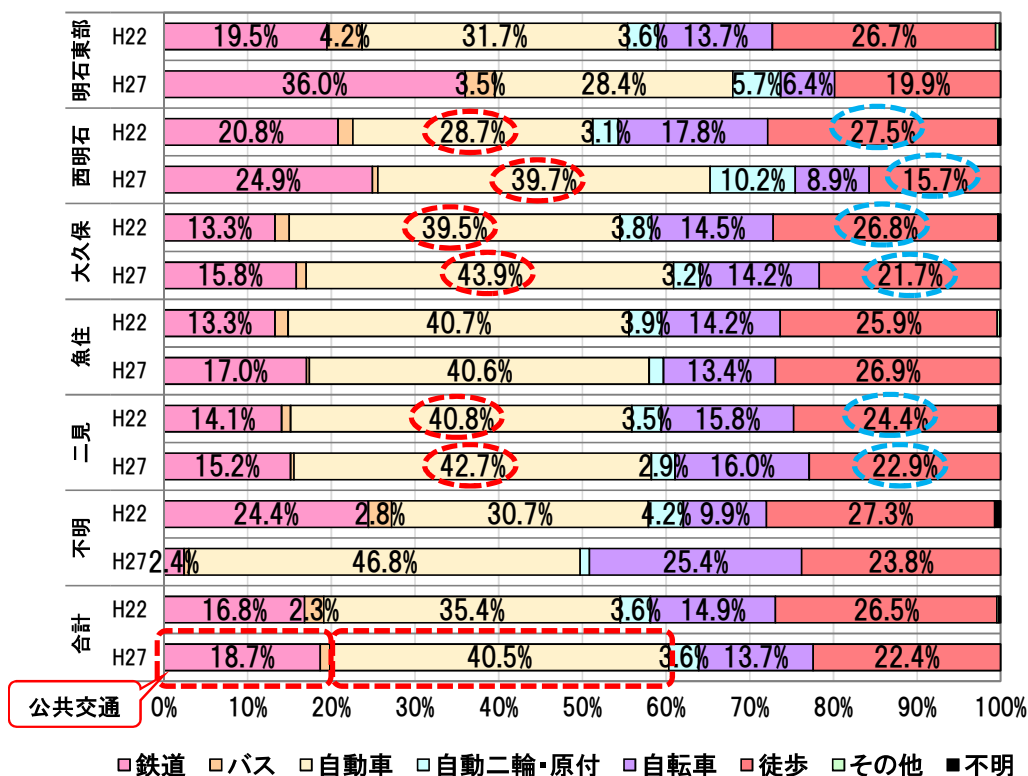


※「運転免許、返して安心プロジェクト」。  
 65 歳以上で運転免許証を返納した方が申請可能であり、申請者は特典がもらえるプロジェクト。

## (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）

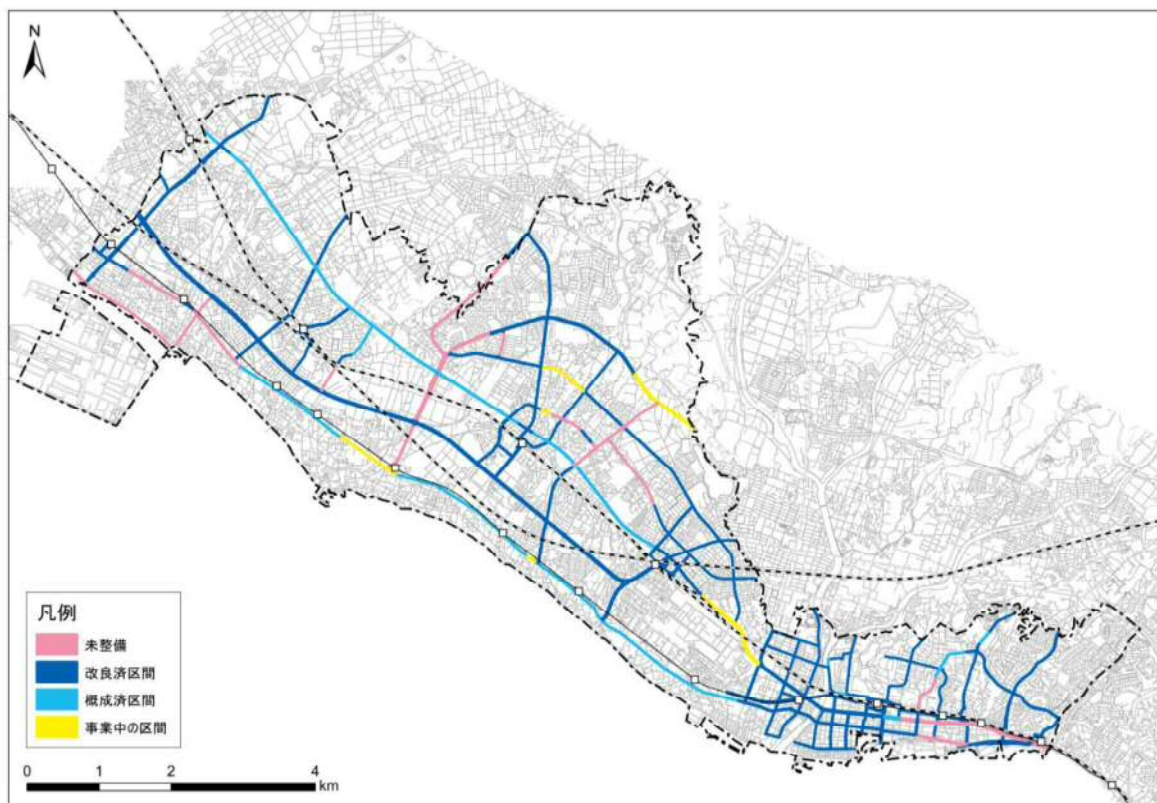
### (3) 都市計画道路の整備状況

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%、区画街路及び特殊街路で 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）



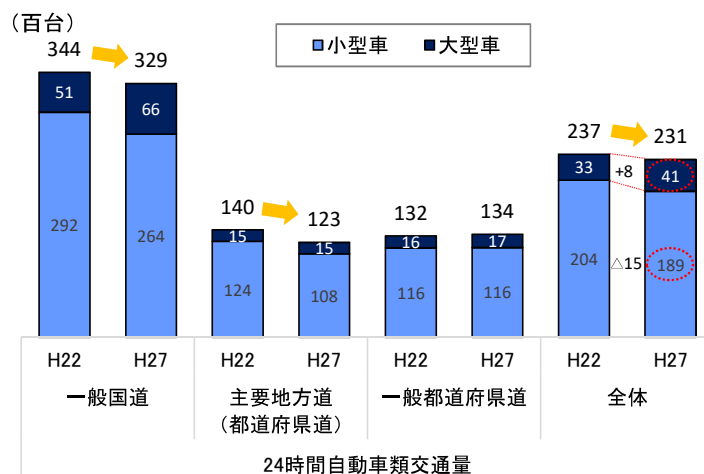
令和 4 年（2022 年）4 月 1 日現在

#### (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)

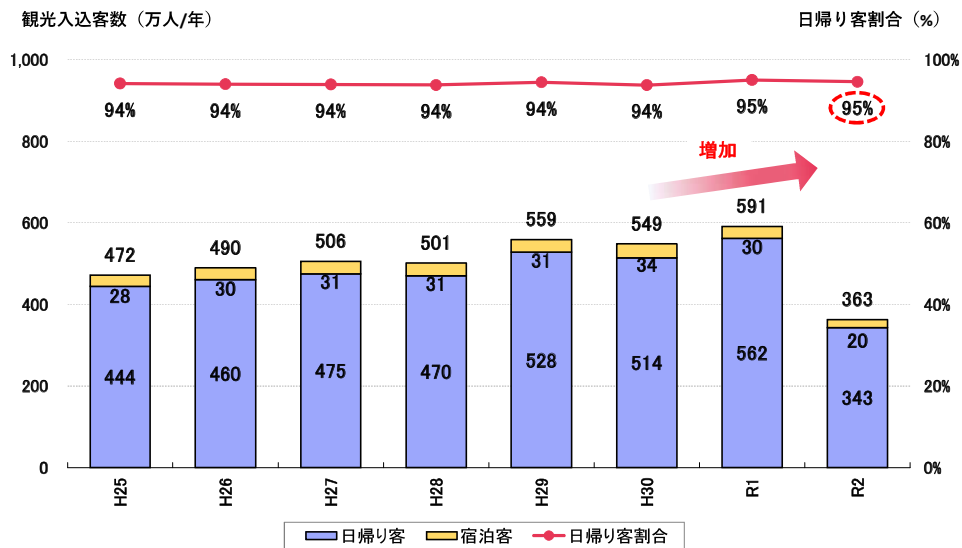
## 2.8 観光の現状

### (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。

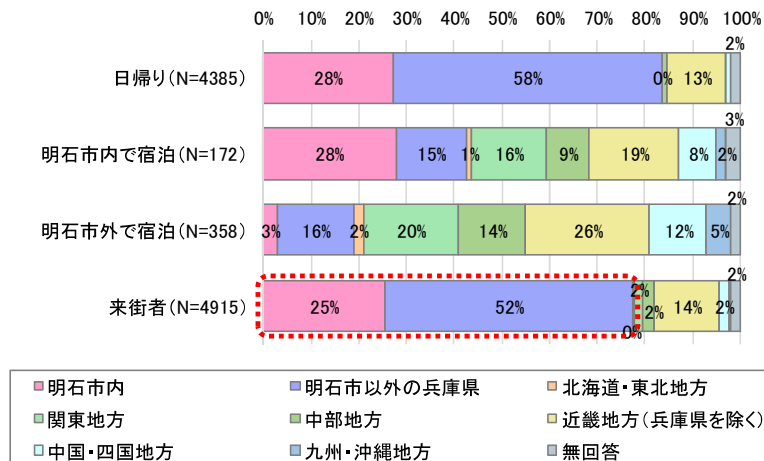
本市への来街者をみると、県内客が 77%、県外客が 23% の比となっています。日帰り客は「明石市以外の兵庫県」からの訪問が過半数あり、近畿からの訪問が多数を占めています。宿泊客は「兵庫県以外の近畿地方」「関東地方」の順に多くなっています。

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

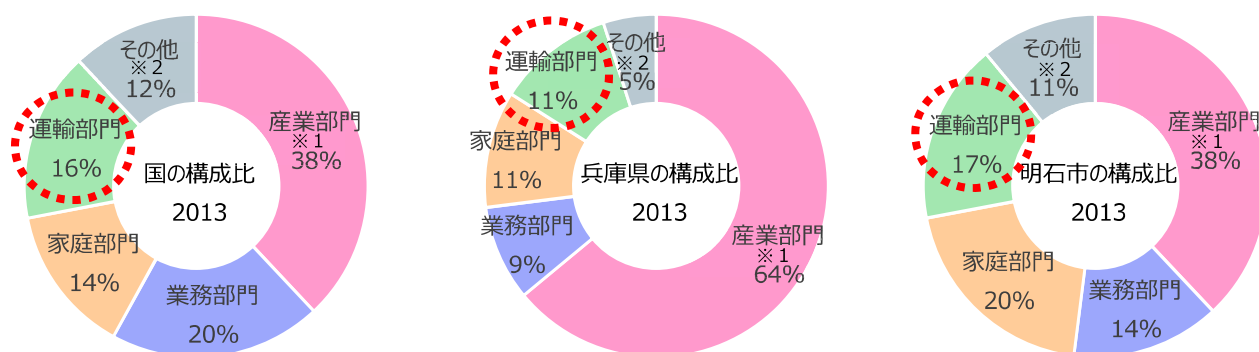


出典：明石市観光振興基本構想（平成 23 年）から作成

## 2.9 地球環境問題

本市における二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）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。

全国及び明石市の二酸化炭素排出量の部門別割合（平成 25 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

※全国値は、「日本の温室効果ガス排出量データ（1990～2007年度）」

（温室効果ガスインベントリオフィス（GIO）,H21.4.30）

出典：ストップ温暖化！低炭素社会のまちあかしプラン明石市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）改定版  
（明石市 平成 30 年 6 月）

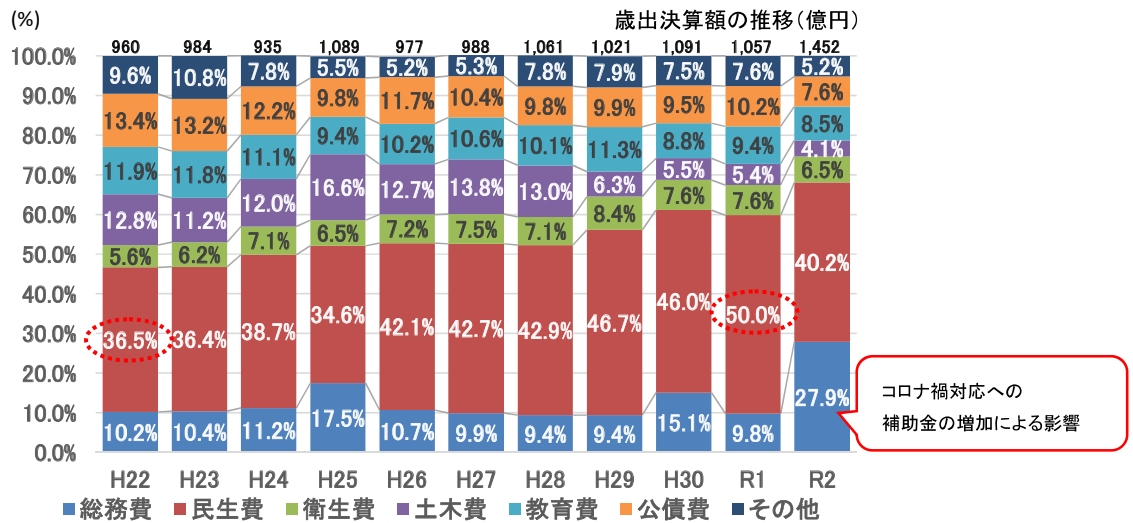


## 2.10 その他

### (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。

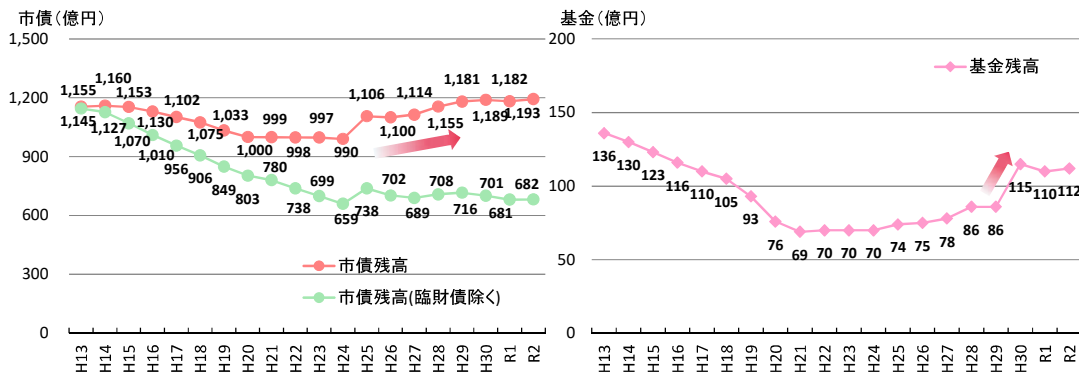
歳出目的別割合の推移



- 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）

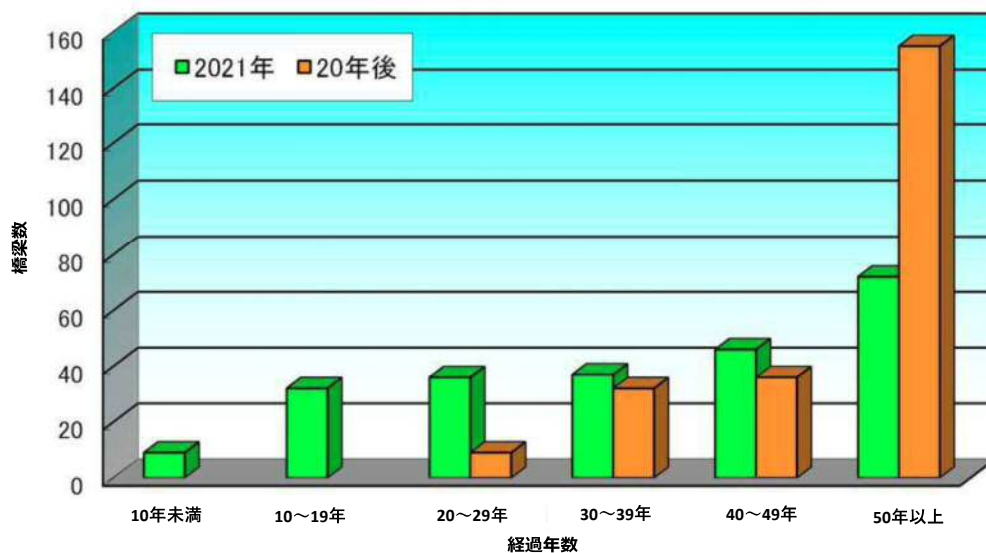
## (2) 都市施設の老朽化

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



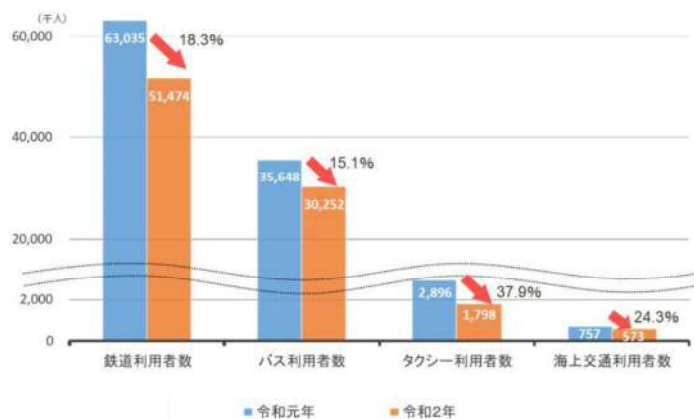
出典：明石市橋梁長寿命化修繕計画（令和3年11月）

### (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)

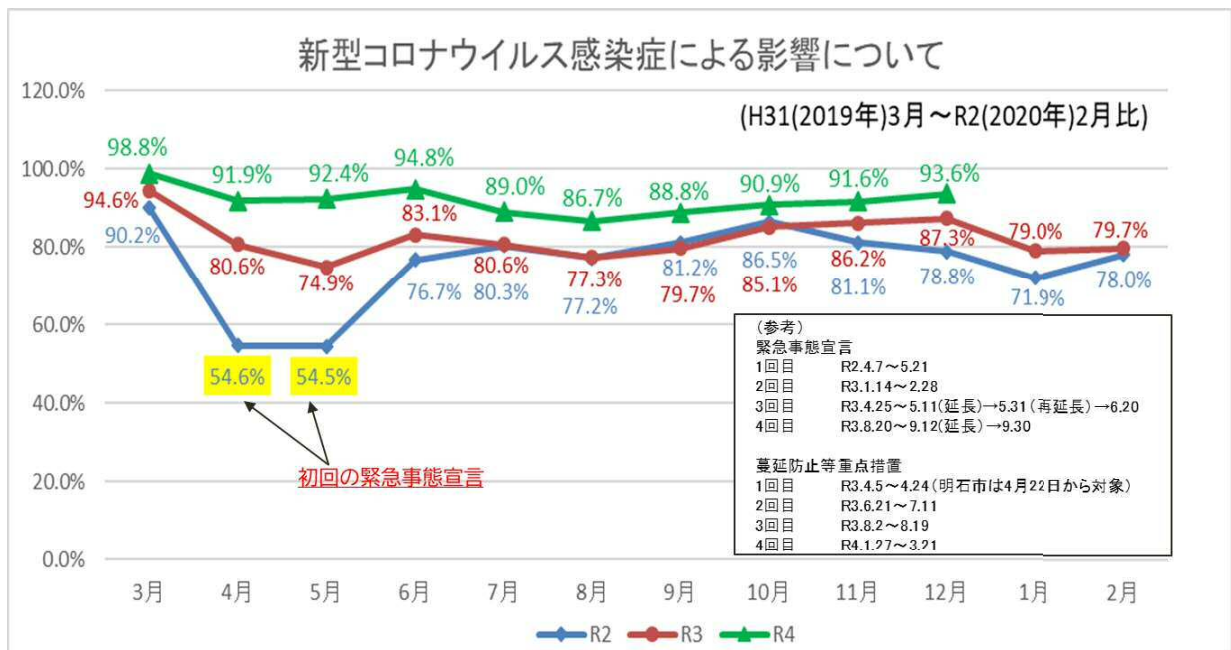
新型コロナウイルス感染症拡大により、本市においても公共交通利用者が大幅に減少しています。令和元年と令和2年を比較した場合、鉄道で18.3%、バスで15.1%、タクシーで37.9%、海上交通で24.3%減少しています。

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



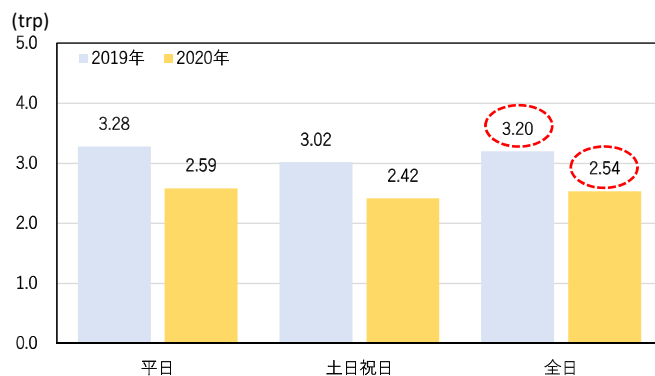
注1) R1年度を100%とする。

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。

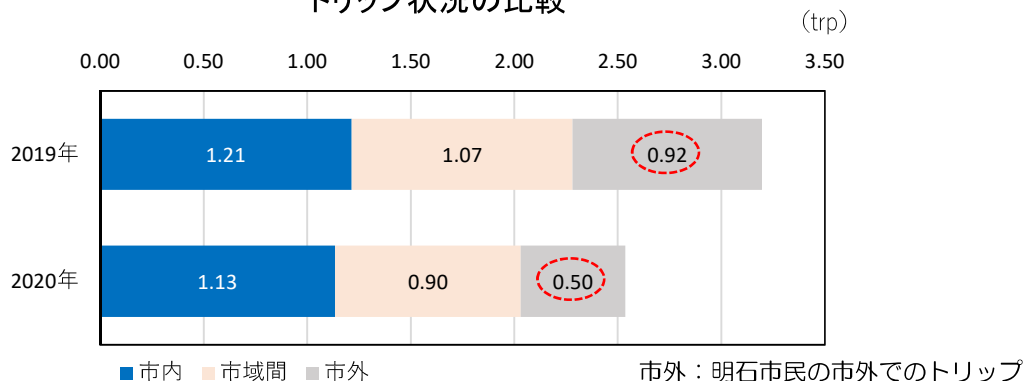
出典：明石市資料

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。

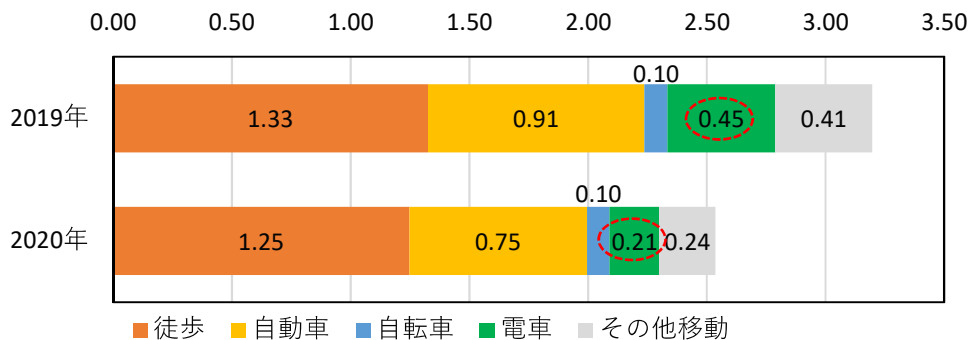
### たこバスのコロナ前後の利用者数



### 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

高齢者の自動車及び自転車的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CO<sub>2</sub>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：明石市第6次長期総合計画（令和4年3月策定）



## 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

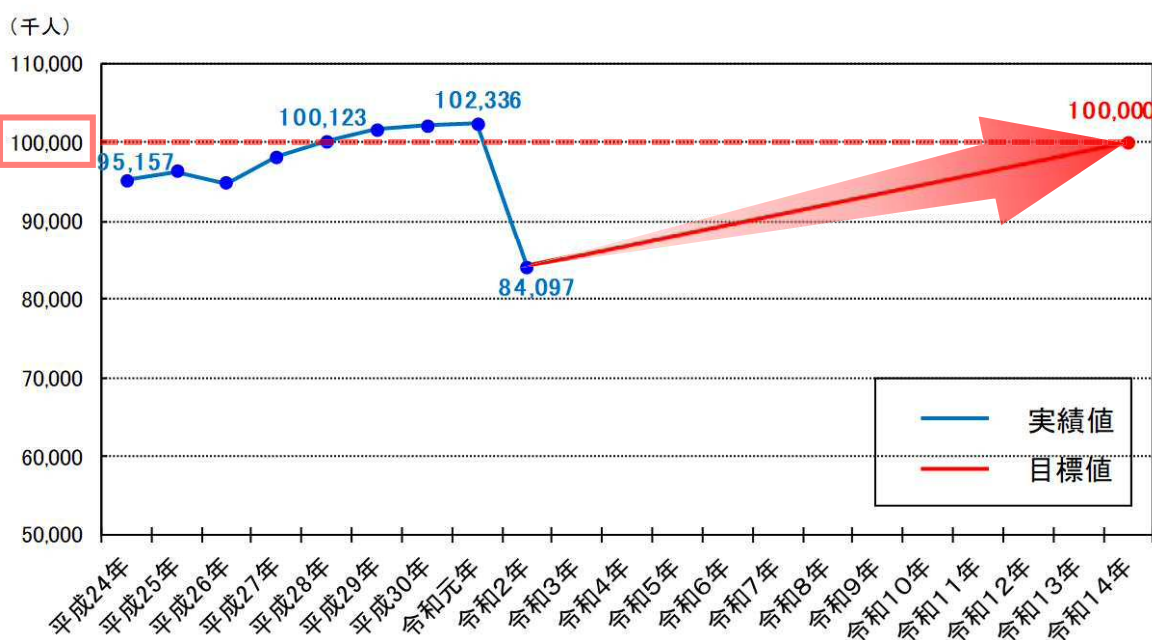
コミュニティバスの収支率

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

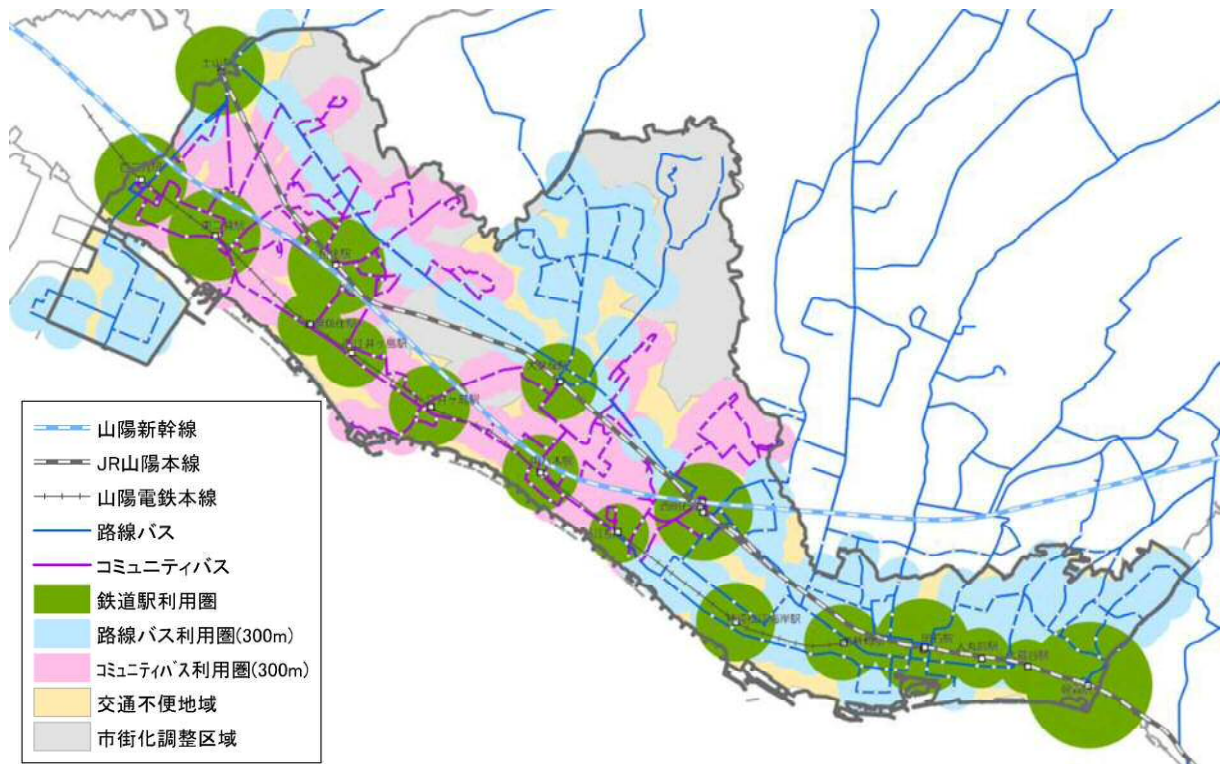


※公共交通利用者数：明石市内を運行(運航)する鉄道、バス、タクシー、海上交通の合計利用者数  
 ※タクシーの乗車人員は平成27年度からデータの収集方法を変更している

## (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（鉄道駅勢圏及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

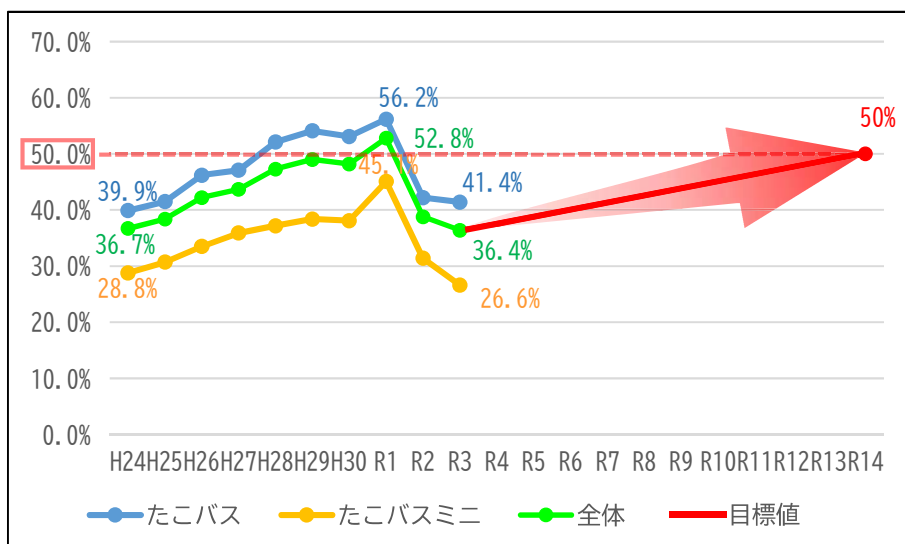
- ▶ 鉄道駅勢圏域は H22PT 調査結果をもとに鉄道駅別の徒歩利用者の平均所要時間から、徒歩速度を 4km/h として算出（例）明石駅⇒徒歩速度 4km/h×平均所要時間 9.8 分＝半径 650m の範囲
  - ▶ バス停勢圏域は一日の運行本数が 10 本以上のバス停のみ圏域を一定 300m に設定<sup>(※1)</sup>
- (※1) 立地適正化計画の指標例参考

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

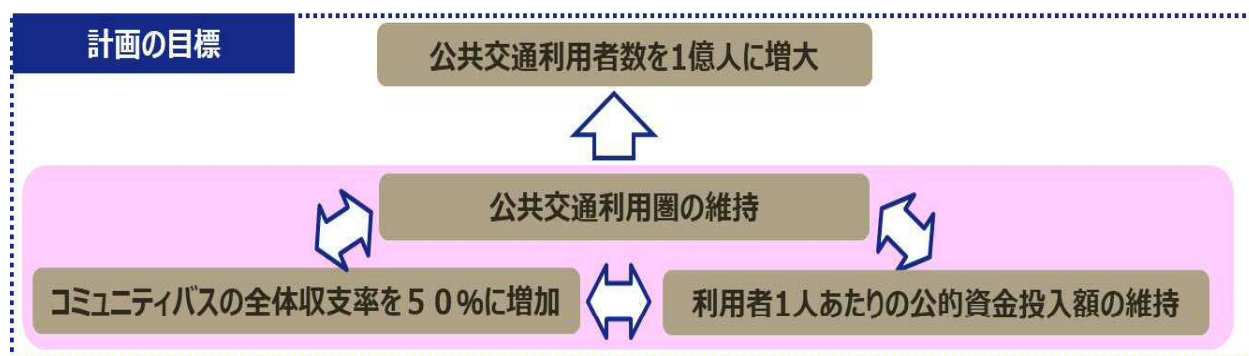
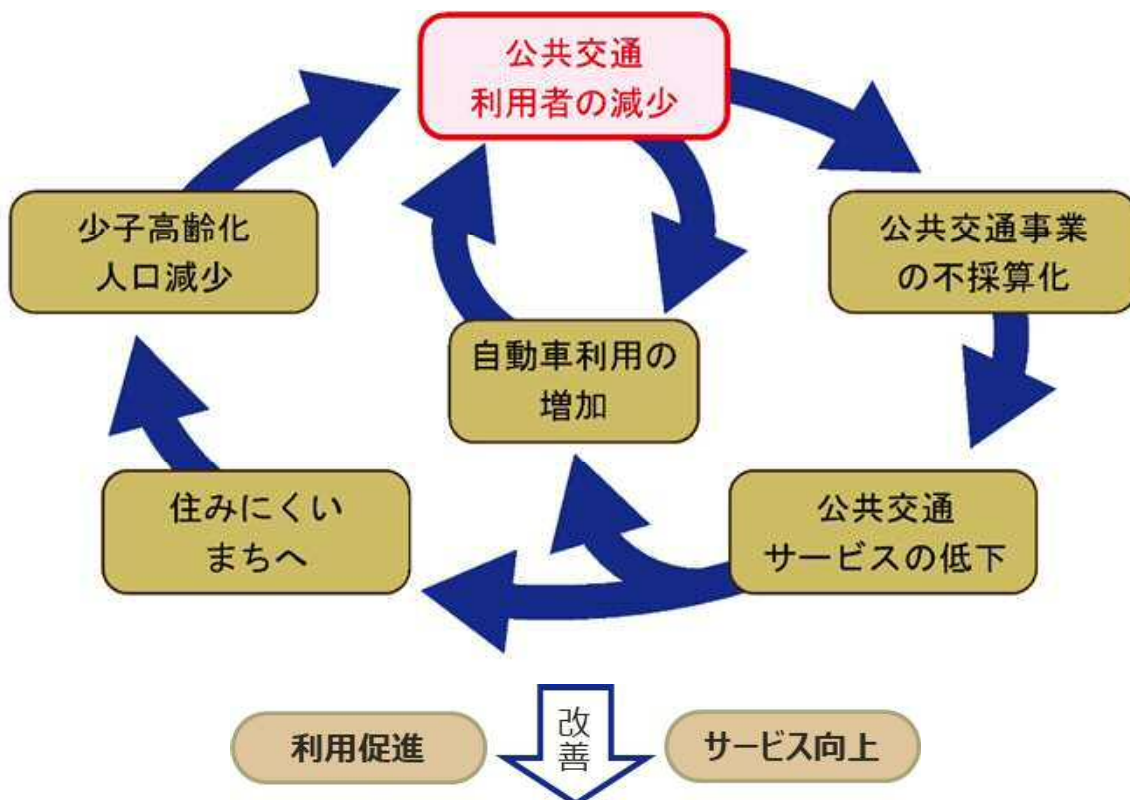
※2 公的資金投入額 = 路線バス（幹線系統・準幹線系統）運行補助金（沿線市町含む） + コミュニティバス運行補助金

※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

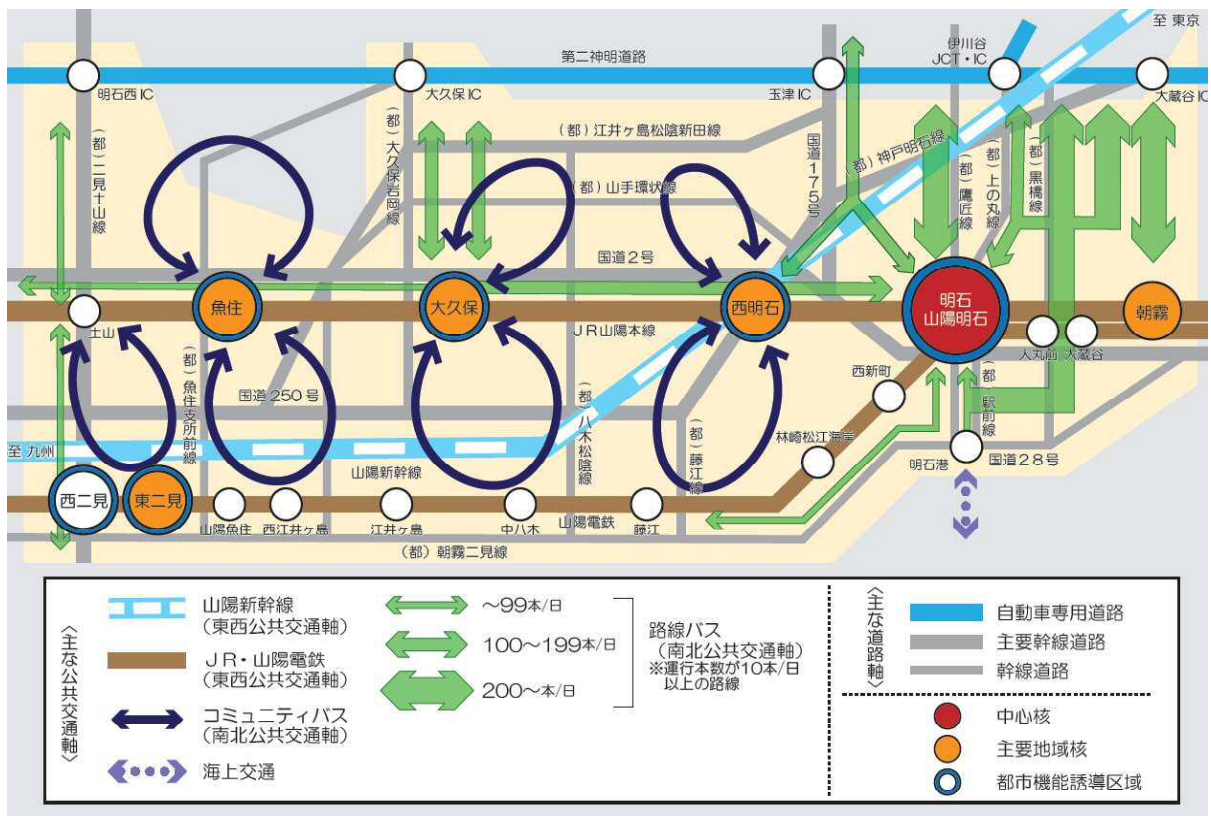
## 4.1 交通ネットワークの考え方(市内)

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)



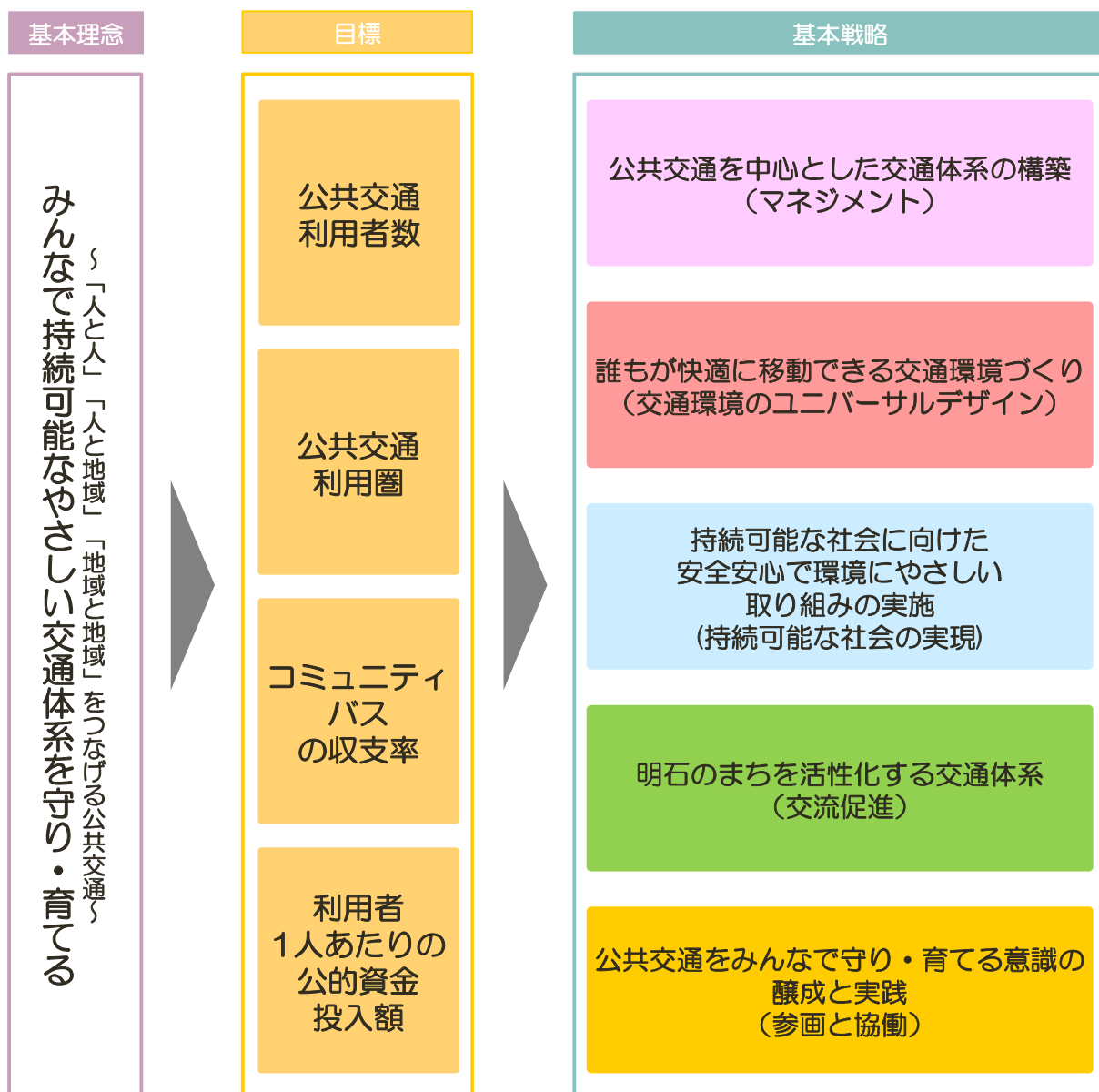
### 公共交通（バス・海上交通等）の方針（明石市都市計画マスタープラン（令和4年度改定））

- 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

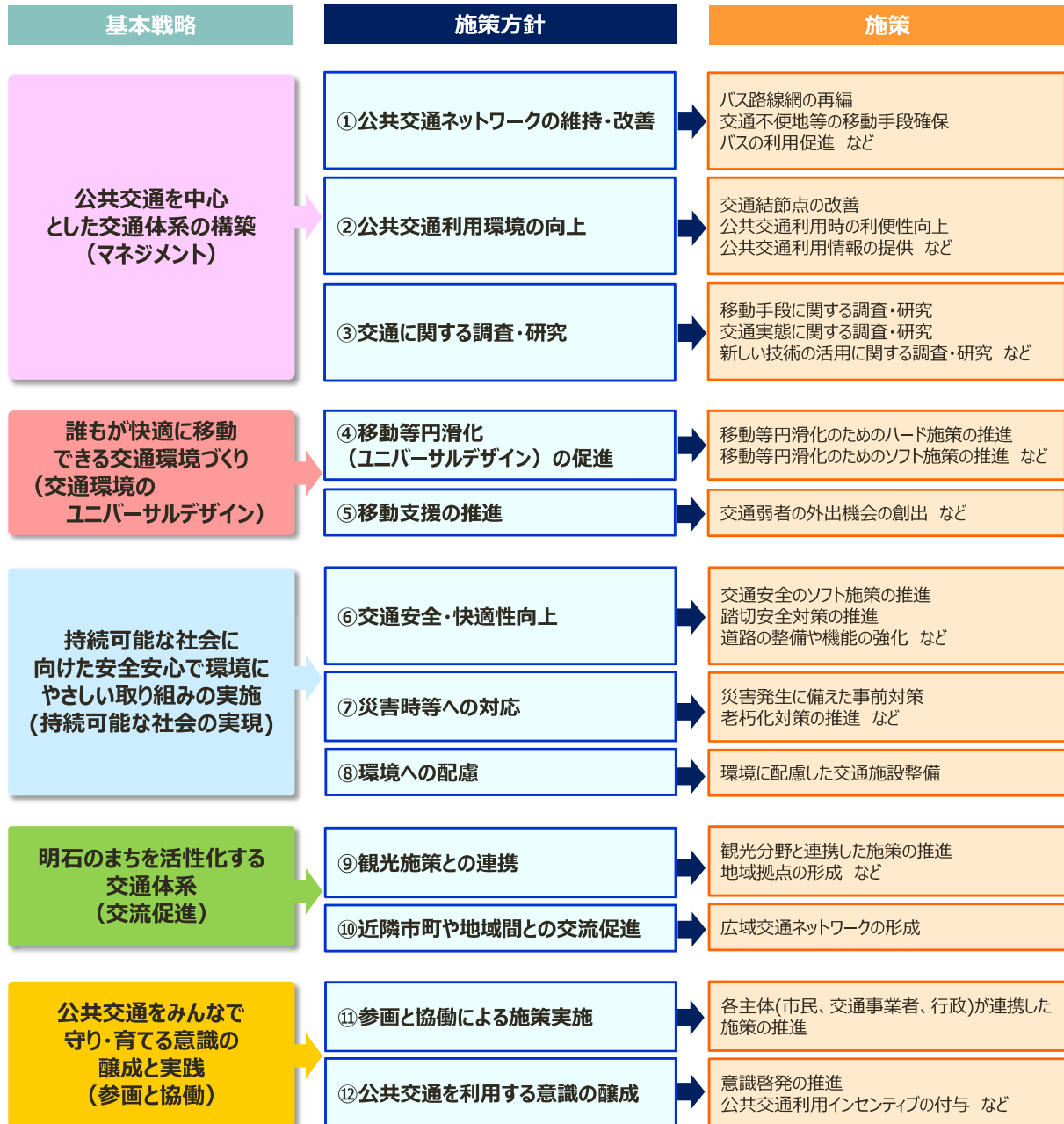
目標達成に向けて、以下の基本戦略に基づき施策を実施します。





## 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、免許返納者を対象に配布

## 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

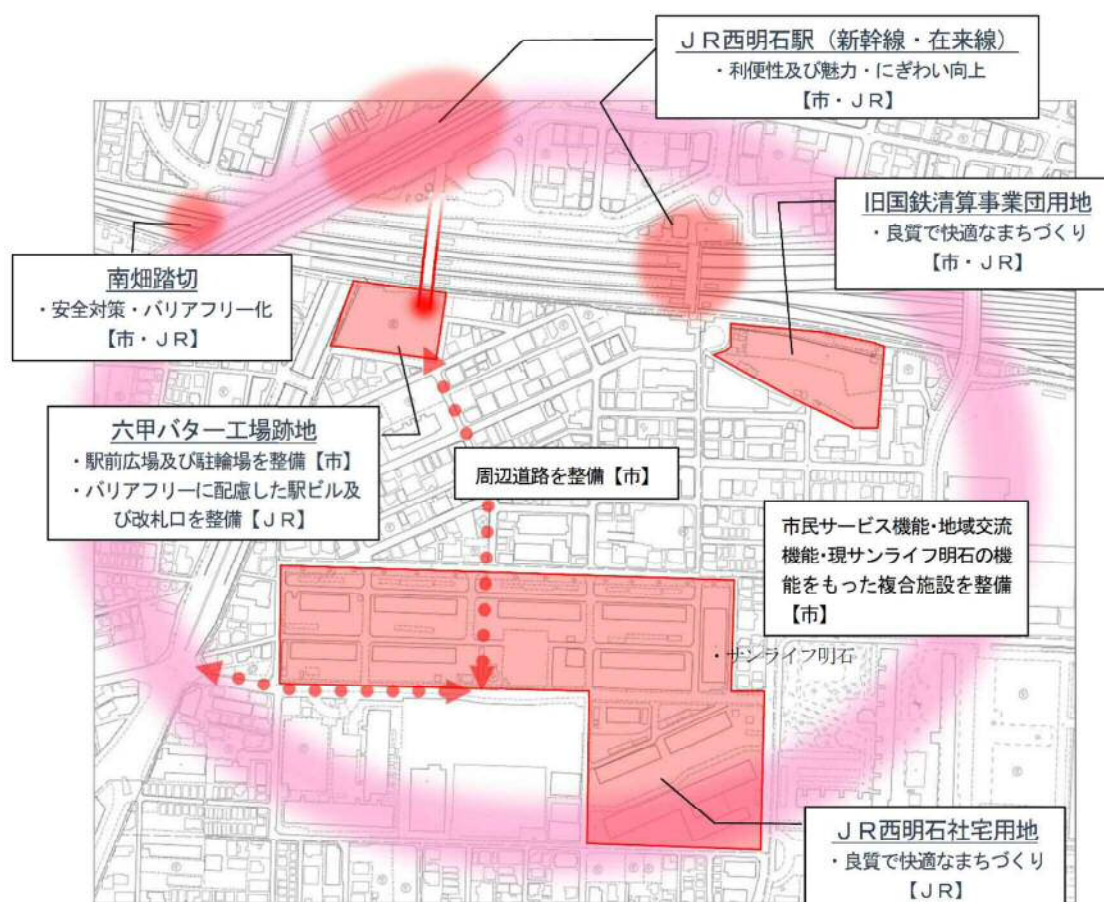
各地域における駅を中心とした集約型まちづくりに向けて、駅周辺のまちづくりと連携しながら、交通結節機能の強化などにより利便性向上を図ります。

### ■主な取り組み

- ・西明石駅南側の開発（駅前広場、アクセス道路、住宅開発）、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

### 【西明石駅周辺地区再整備事業】

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解決に向け、「JR西明石駅及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

