

明石市の現状と課題

1. 明石市の現状
2. 事業プログラムの進捗状況
3. 前回計画の目標達成状況
4. 明石市における課題

1. 明石市の現状

1.1. 明石市の概況

(1) 明石市の地勢

- 市域は、南北9.4km、東西15.6km と東西に細長く、面積は49.42km²。
- 東西方向を自動車専用道路等が結んでおり、南北方向に主要幹線道路等が神戸市西区等と結んでいます。
- 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線が通っています。

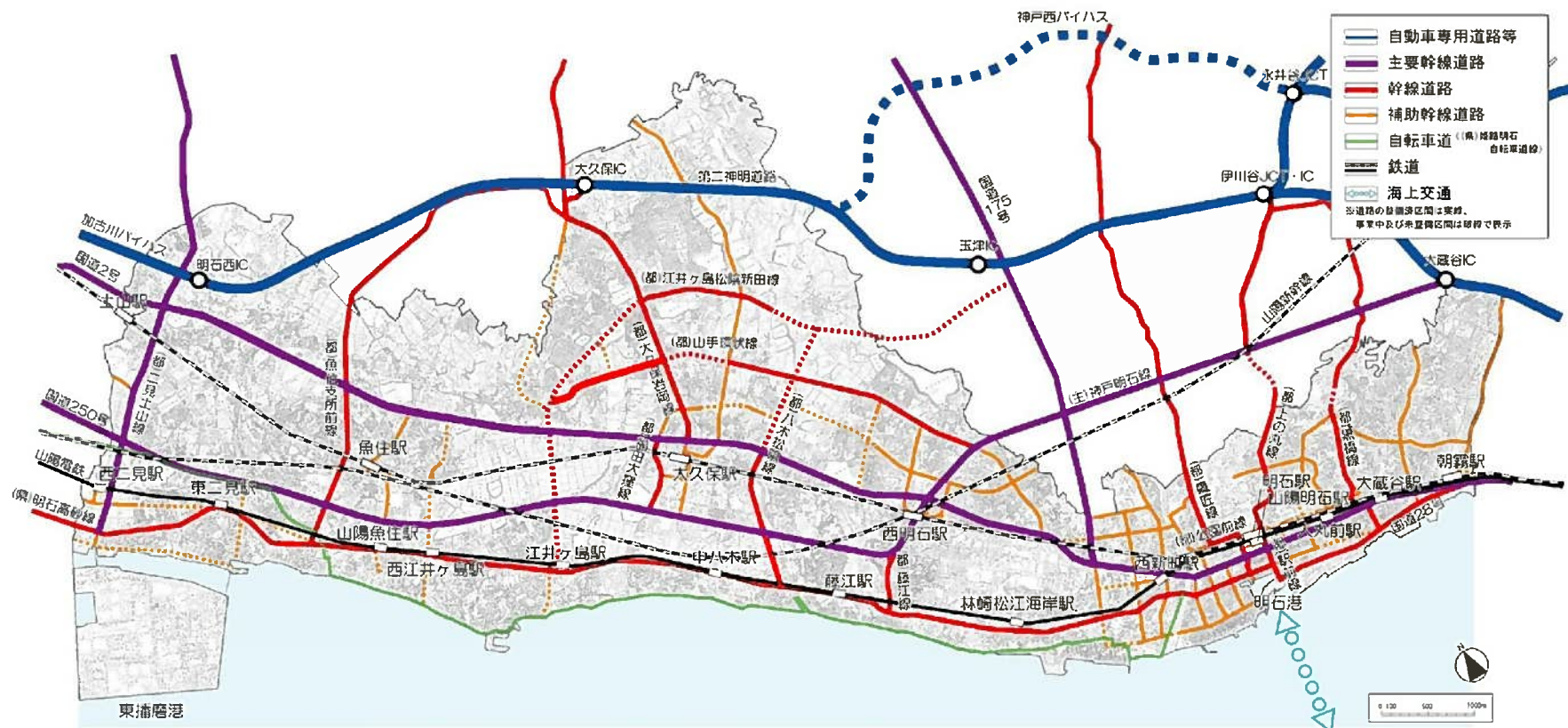


図 現在の明石市の姿

出典：明石市都市計画マスタープラン(H23)

1.1. 明石市の概況

(2) 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。

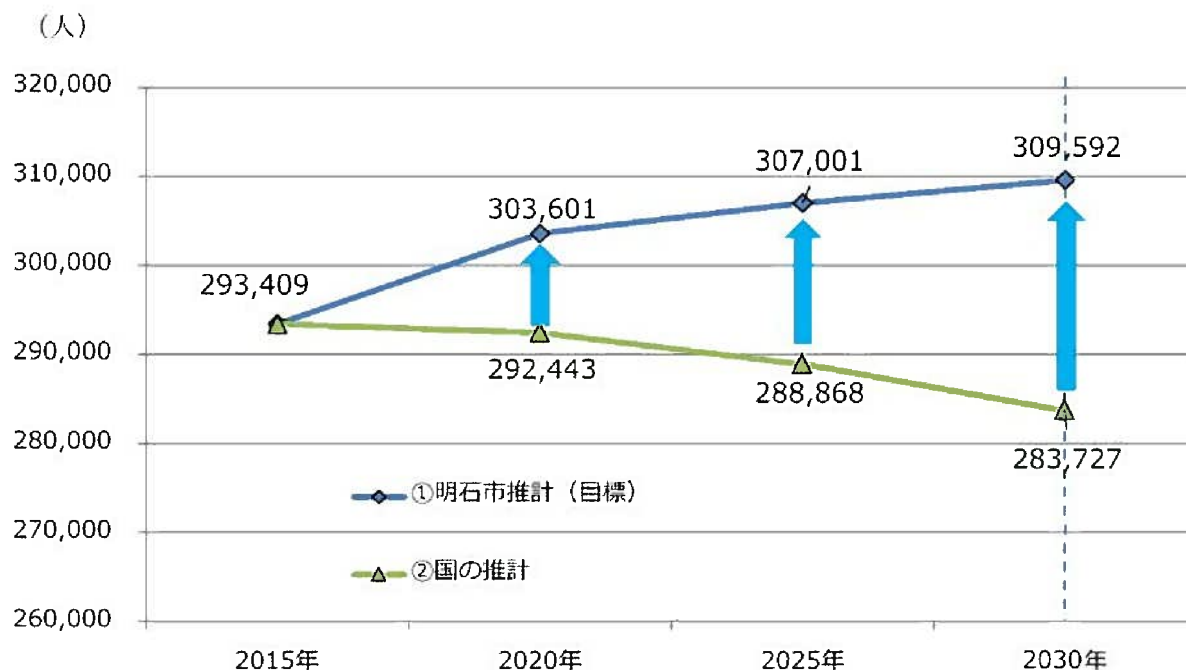


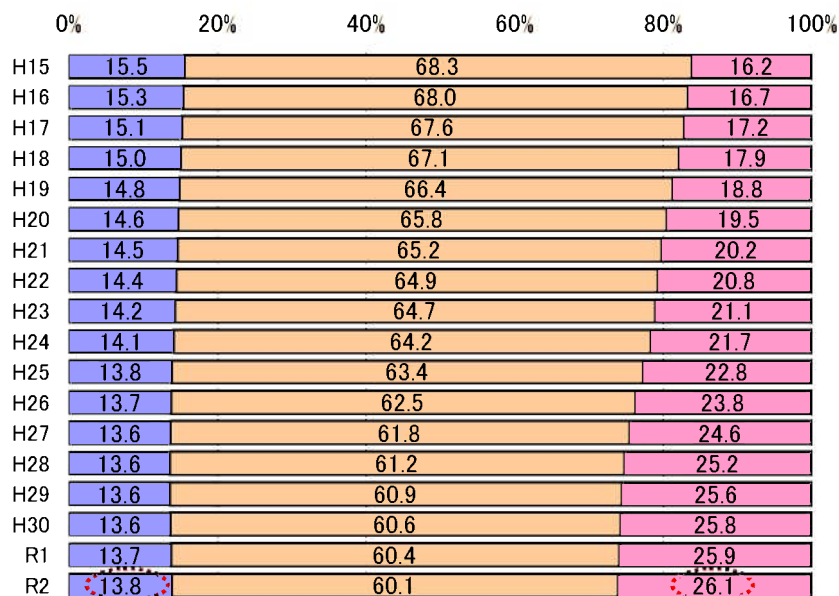
図 明石市の総人口の推移

出典:あかしSDGs推進計画(明石市第6次長期総合計画)

1.1. 明石市の概況

(2) 明石市の人口

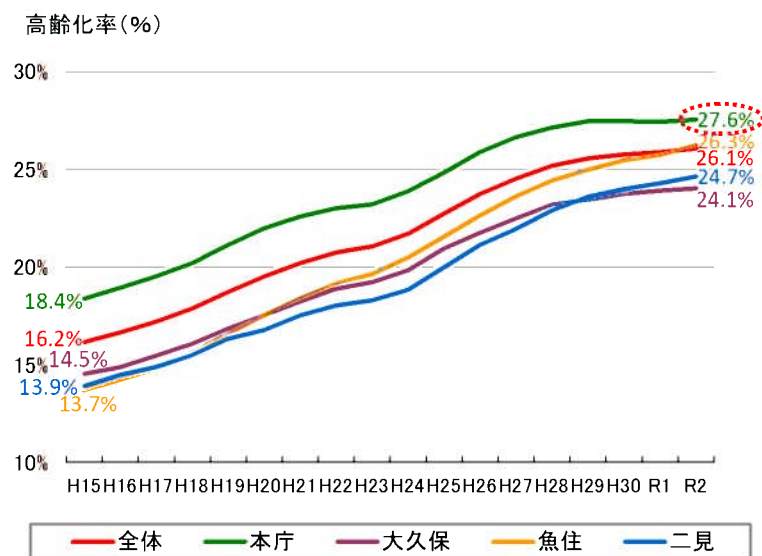
- 高齢化率（65歳以上人口割合）は、平成23年に超高齢社会（高齢化率が21%以上）に突入して以降も増加し、令和2年時点では26.1%となっています。
- 年少人口は、令和2年時点で13.8%です。
- 地区別で高齢者人口割合を見ると、本庁地区の高齢化率が27.6%で高くなっています。



■ 年少人口(0～14歳) ■ 生産年齢人口(15～64歳) ■ 高齢人口(65歳以上)

※ 各年4月1日現在
 出典: ※ 令和4年は、将来推計人口(日本の市区町村別将来推計人口(平成20年12月推計))をもとに算出

図 年齢別人口の推移と将来推計



※各年4月1日現在
 出典: 住民基本台帳(平成15年(2003年)～令和2年(2020年))

図 地区別高齢化率の推移

1.2. 移動の現状

(1) 明石市の地域間交通流動

○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。

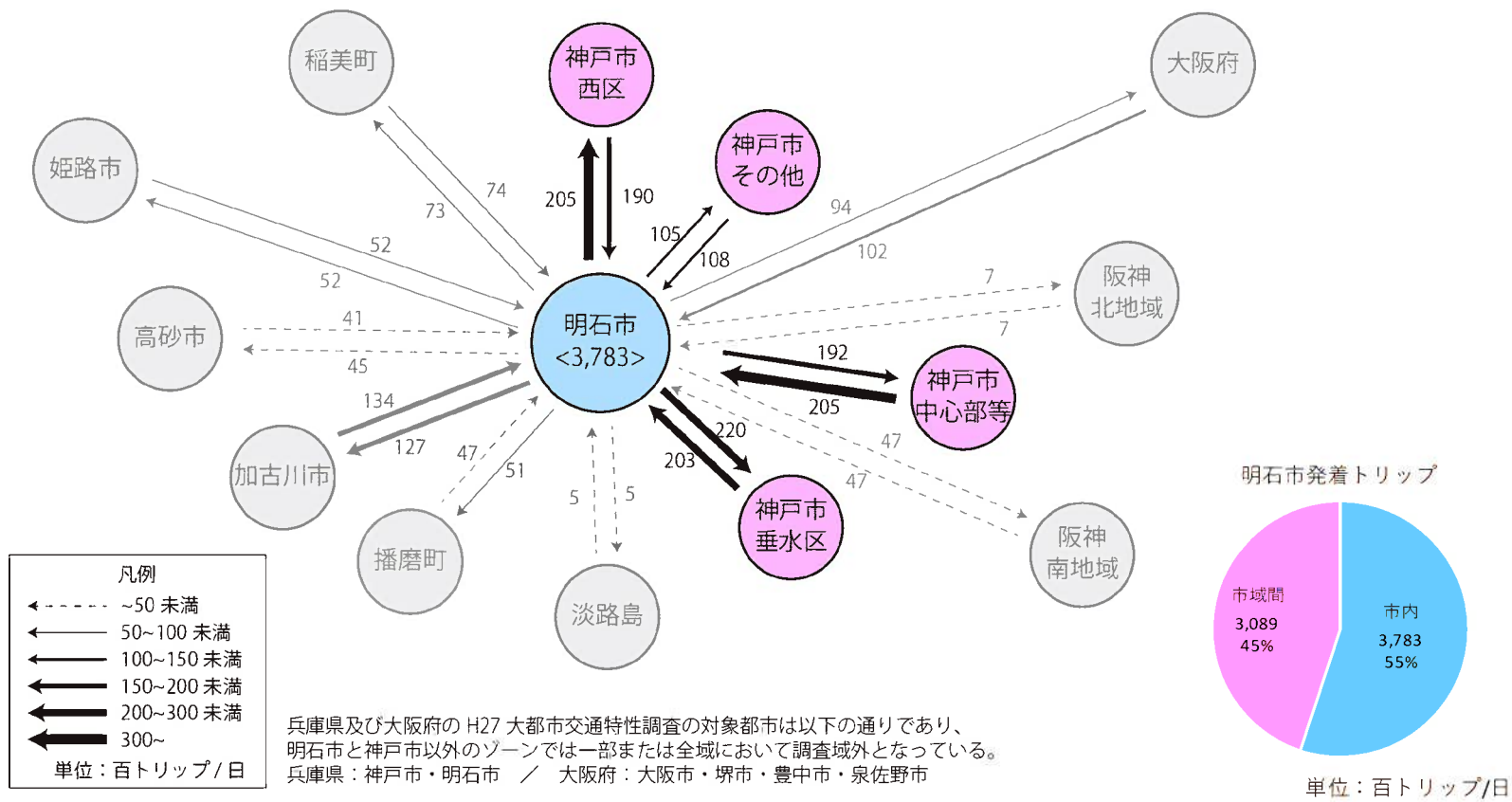


図 明石市の市域間交通流動

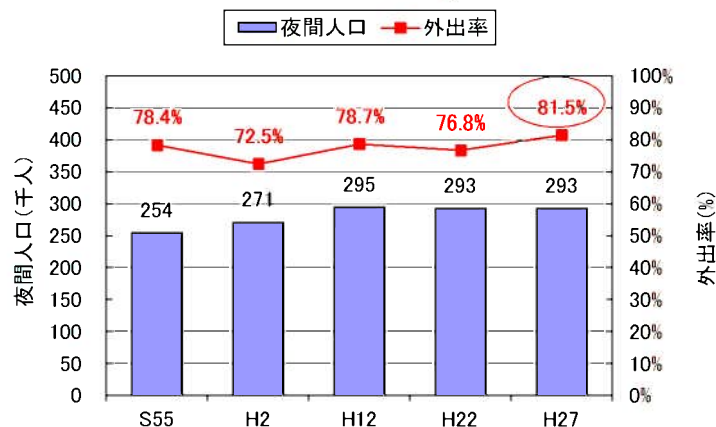
出典：H27大都市交通特性調査

1.2. 移動の現状

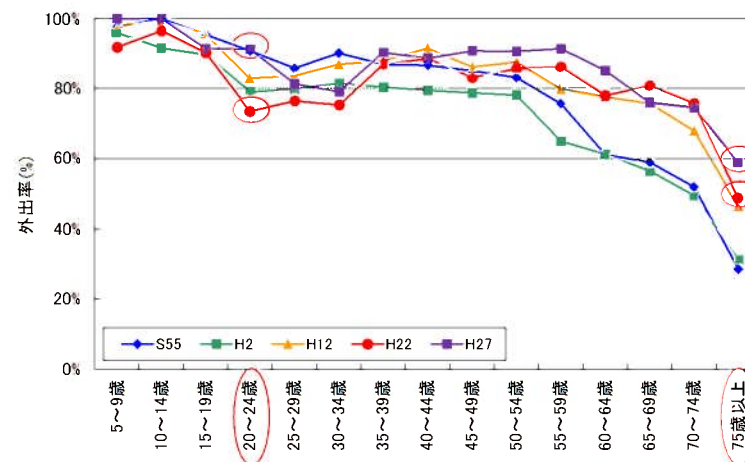
(2) 外出割合の動向

- 平成27年度の外出割合は81.5%であり、H22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。

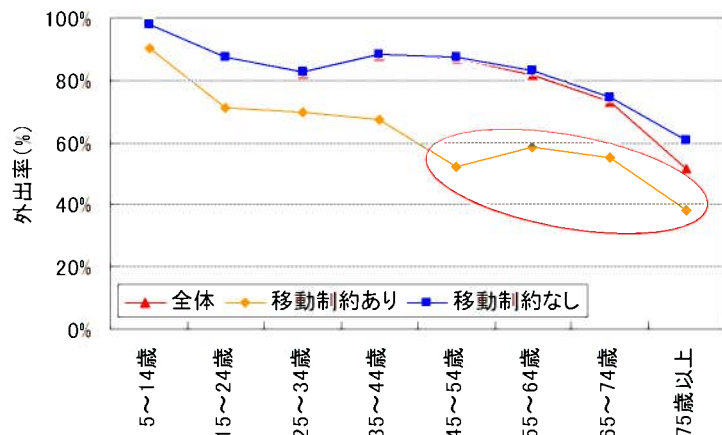
明石市の外出率(外出人口/PT集計人口)



明石市の年齢層別の外出割合(外出者数/夜間人口*)



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)



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)

1.2. 移動の現状

(3) 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。

○明石市内の移動目的と代表交通手段

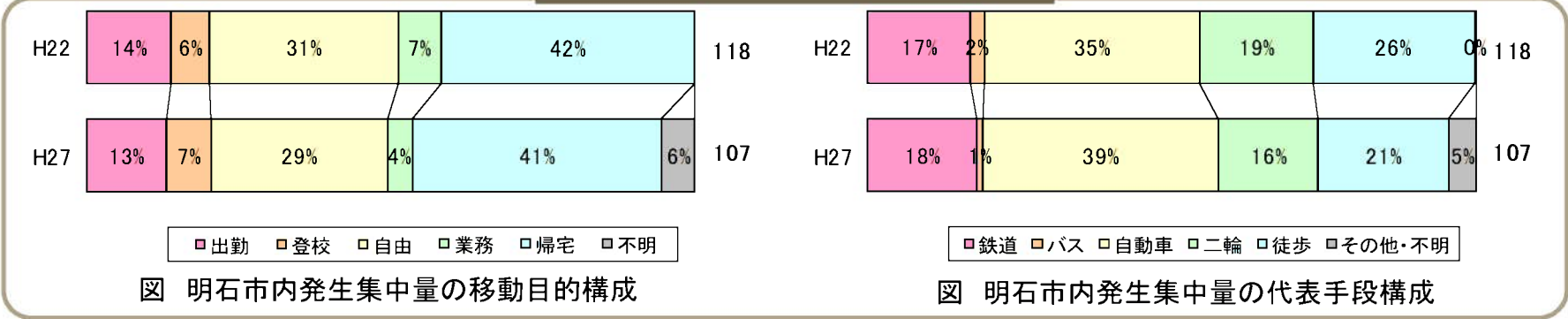


図 明石市内発生集中量の移動目的構成

図 明石市内発生集中量の代表手段構成

○兵庫県内の移動目的と代表交通手段(参考)

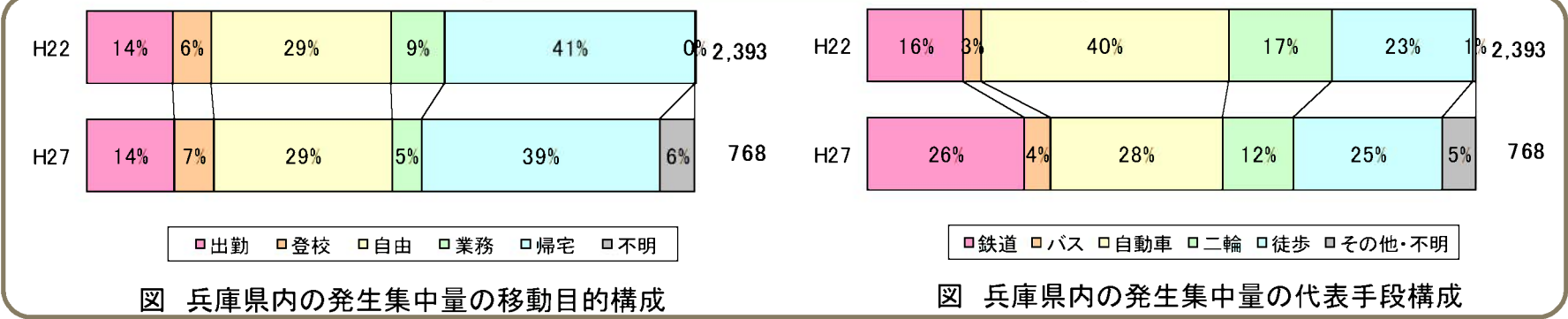


図 兵庫県内の発生集中量の移動目的構成

図 兵庫県内の発生集中量の代表手段構成

【自由目的の内訳】
 ・買い物、通院、社交等を指す。

グラフ右側の数値は合計値
 (単位: 万トリップエンド/日)

出典: 第5回近畿圏PT調査(H22)、H27大都市交通特性調査
 ※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。

1.2. 移動の現状

(4) ①目的別の現状（通勤）

■現状

- 総量はH12以降減少しています。
- 男性：トリップ減少・女性：トリップ増加
- 代表交通手段は鉄道や自動車が多くなっています。
- 公共交通（鉄道・バス）の分担率が減少し、自動車が増加しています。
- 明石東部・西明石地域は鉄道、大久保・魚住・二見地域は自動車が多くなっています。

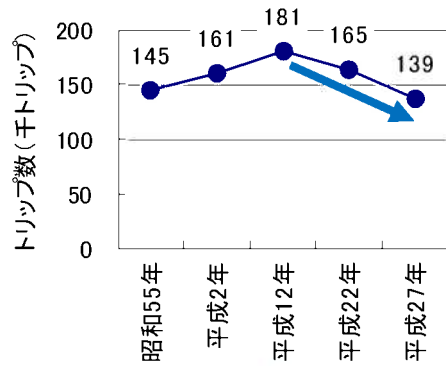


図 通勤目的トリップ(発生集中)の推移

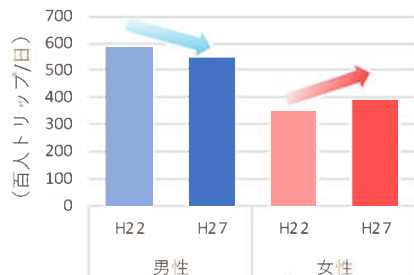
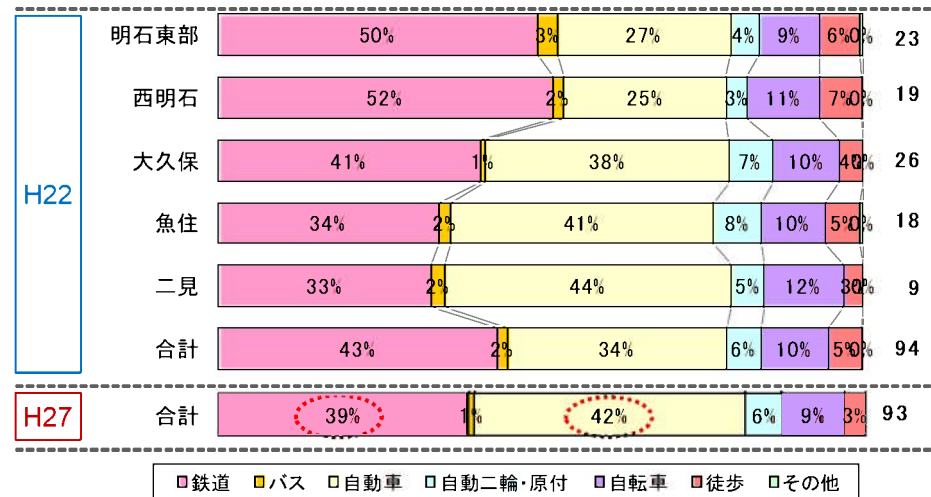


図 性別通勤目的トリップ(発生集中)の推移



グラフ右側の数値は合計値(単位:千トリップ/日)

図 通勤目的トリップ(発生)の地域別代表交通手段

出典：第5回近畿圏PT調査 (H22)※兵庫県独自の集計、H27大都市交通特性調査

1.2. 移動の現状

(4) ②目的別の現状（通学）

■現状

- トリップ数は減少傾向だったが、増加に転じています。
- 代表交通手段は徒歩が多くなっています。
- 地域内の通学では徒歩が最も多いです。
- 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、H27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いです。
- H27ではバス利用が減少し自動車利用が増加しています。

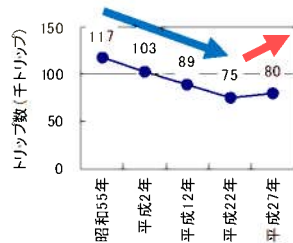
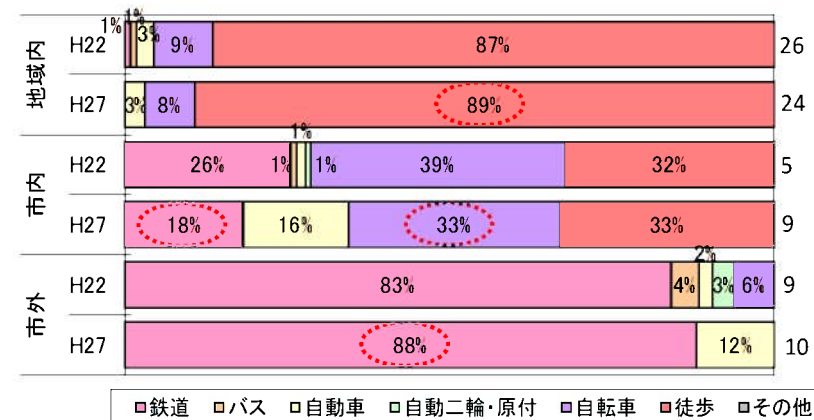
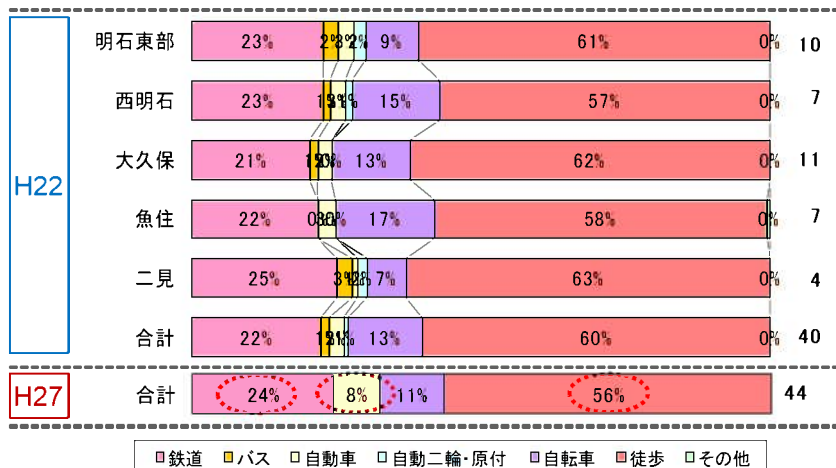


図 登校目的トリップ(発生集中)の推移



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。

図 登校目的トリップ(発生)の登校先別代表交通手段推移

出典：第5回近畿圏PT調査(H22)
※兵庫県の独自集計、H27大都市交通特性調査

1.2. 移動の現状

(4) ③目的別の現状（自由（買い物等））

■ 現状

- 自由目的のトリップ数は減少しています。
- 5～14歳、75歳以上のトリップ数が増加しています。
- 所要時間は5～14歳以外は同等または増加しています。
- 自動車の割合が増加し、全体の約50%を占めています。

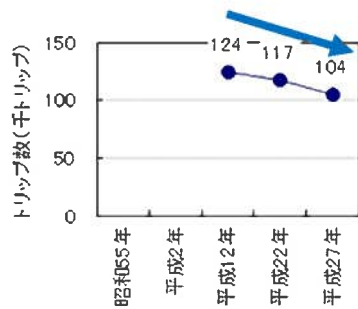


図 自由目的の発生集中度

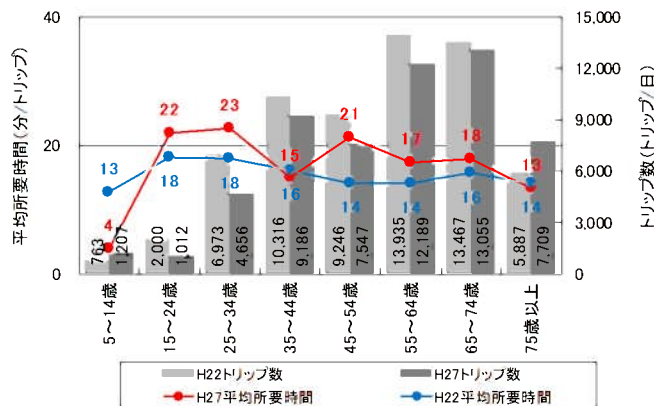
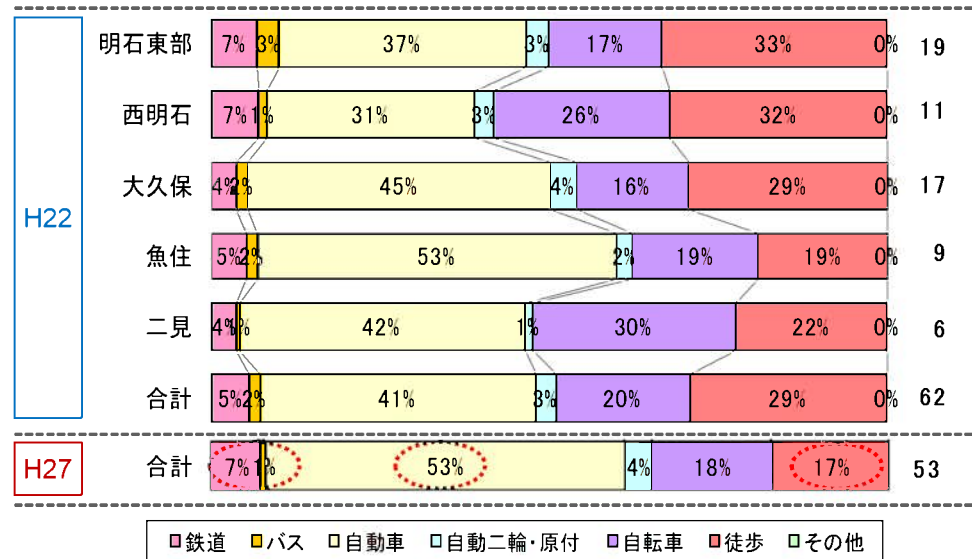


図 買い物目的・年齢別の平均所要時間



グラフ右側の数値は合計値(単位: 千トリップ/日)

図 買い物目的トリップ(発生)の地域別代表交通手段

参考: パーソントリップ調査(H22・H27)

1.2. 移動の現状

(4) ④目的別の現状（通院）

■現状

- 通院トリップ数はH22と比較し増加しています。
- 45～64歳人口を除く年齢層の通院目的トリップが増加しています。
- 15～24歳、35～44歳、65～74歳は、所要時間は増加傾向です。
- 自動車の割合が高く、H27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。
- バスの利用がみられません。

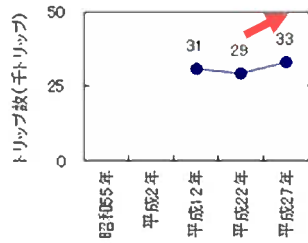


図 通院の発生集中度

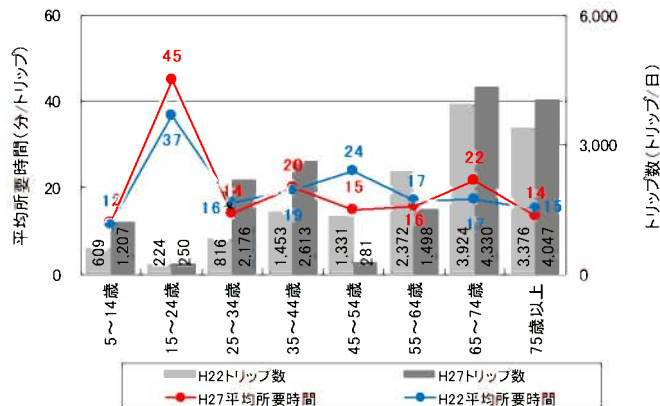


図 通院目的・年齢別の平均所要時間

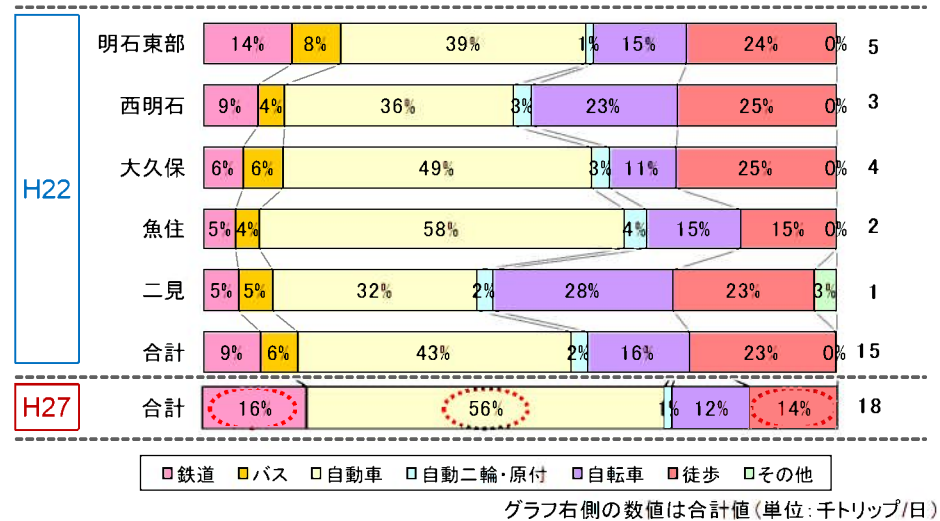


図 通院目的トリップ(発生)の地域別代表交通手段

出典: 第5回近畿圏PT調査(H22)※兵庫県の独自集計、H27大都市交通特性調査

1.2. 移動の現状

(5) 移動制約者

■ 現状

- 発生集中量は増加しています。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。
- 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「自由」が多くなっています。

■ 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。）



図 発生集中量

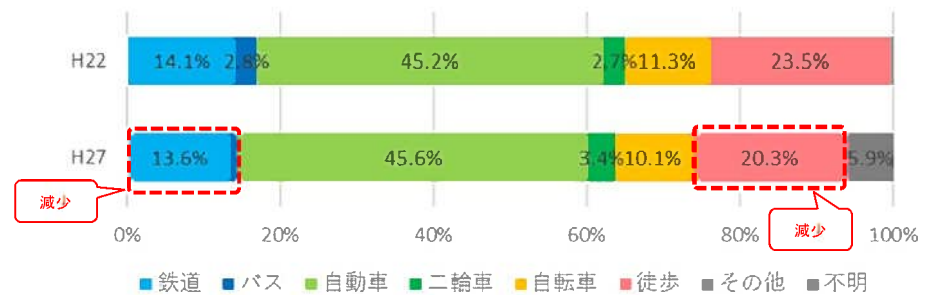


図 移動手段分担率

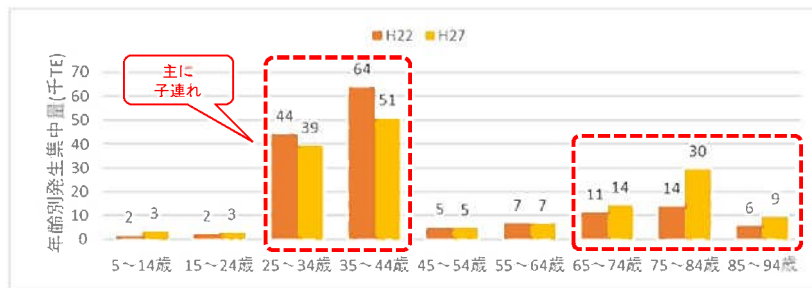


図 年齢別のトリップ数

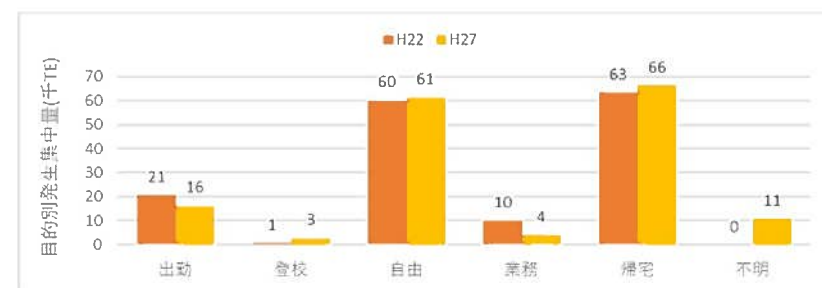


図 移動目的別のトリップ数

参考：パーソントリップ調査 (H22・H27)

1.3. 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。

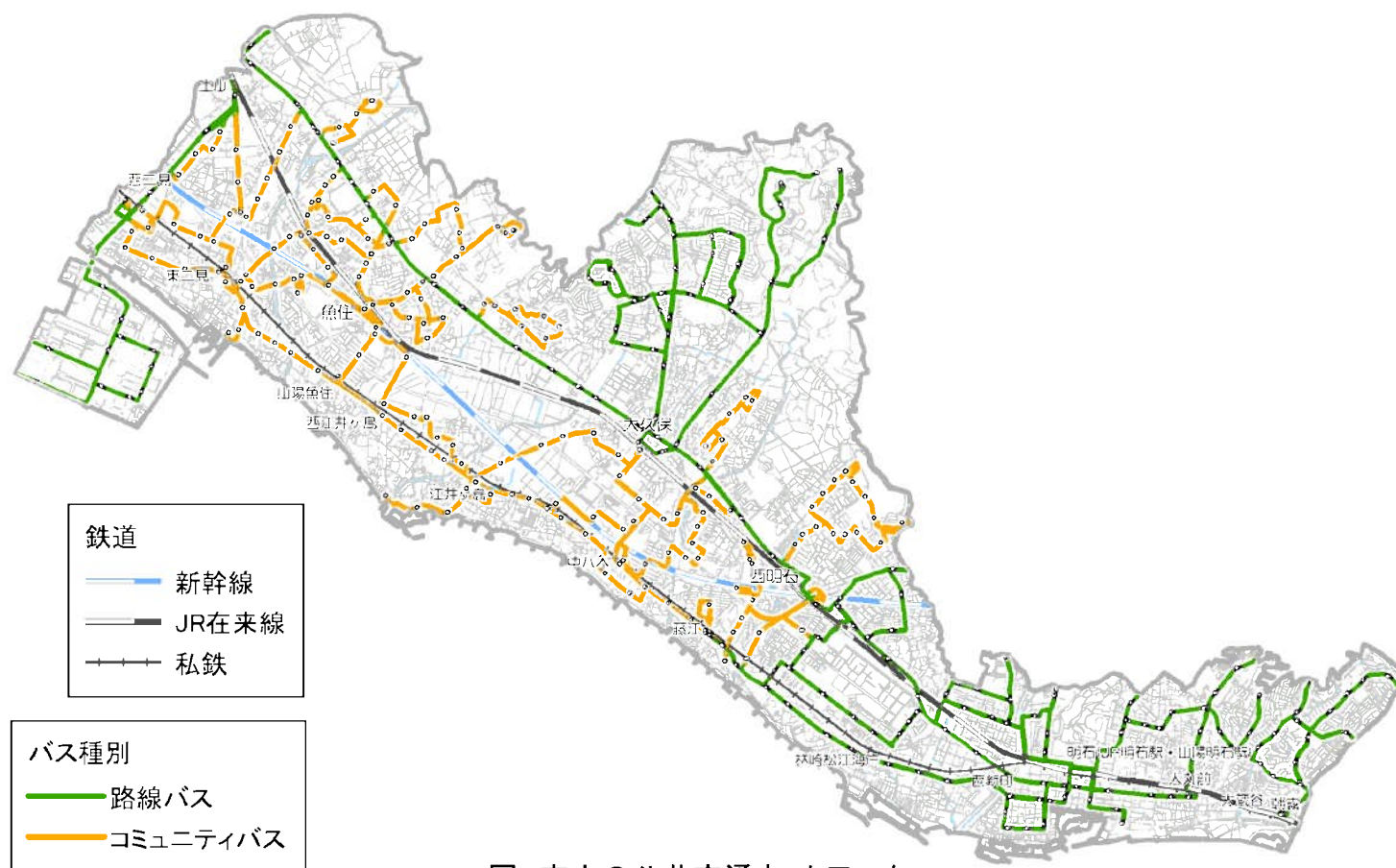
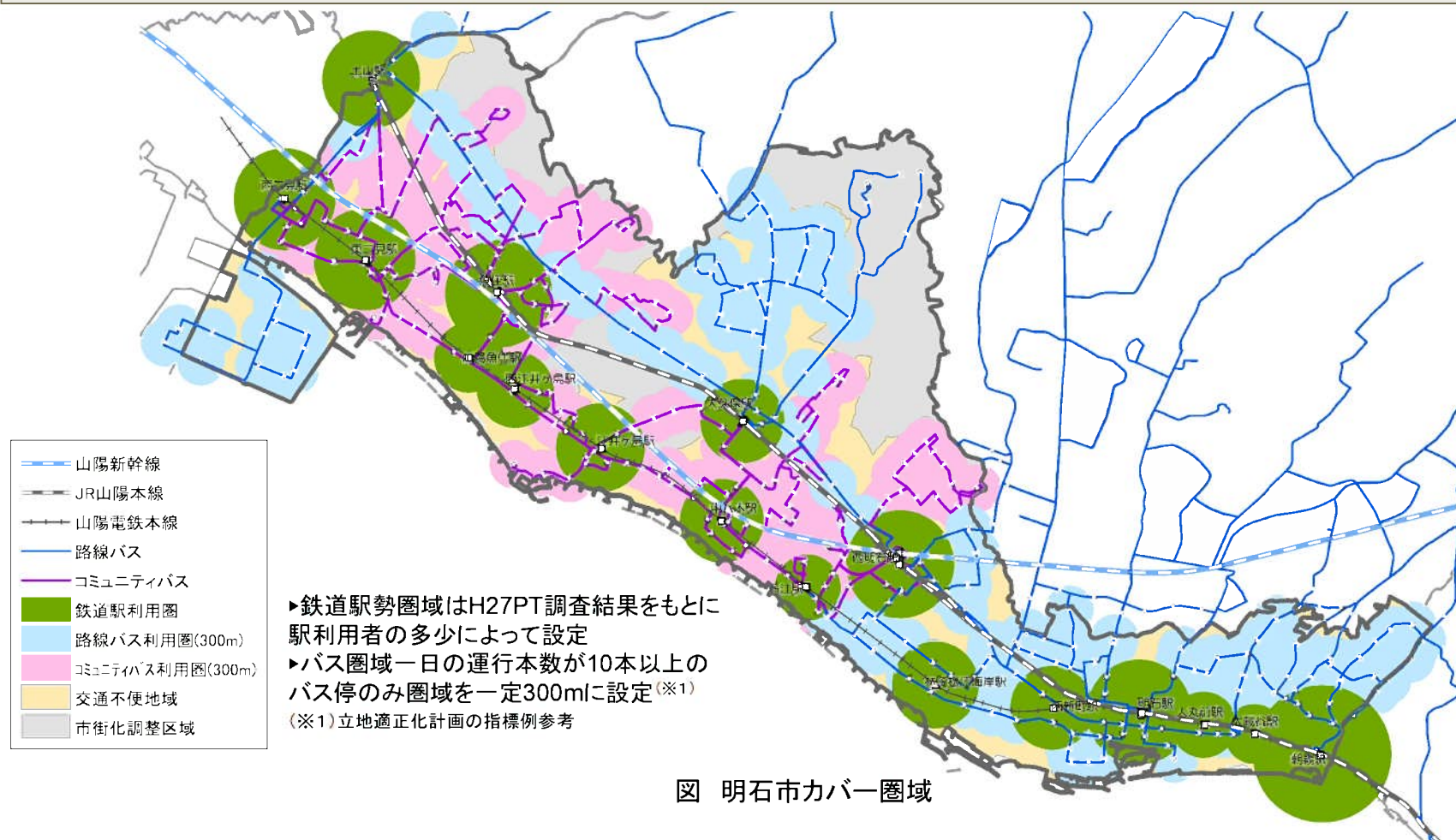


図 市内の公共交通ネットワーク

1.3. 公共交通の現状

(2) 公共交通のカバー圏域

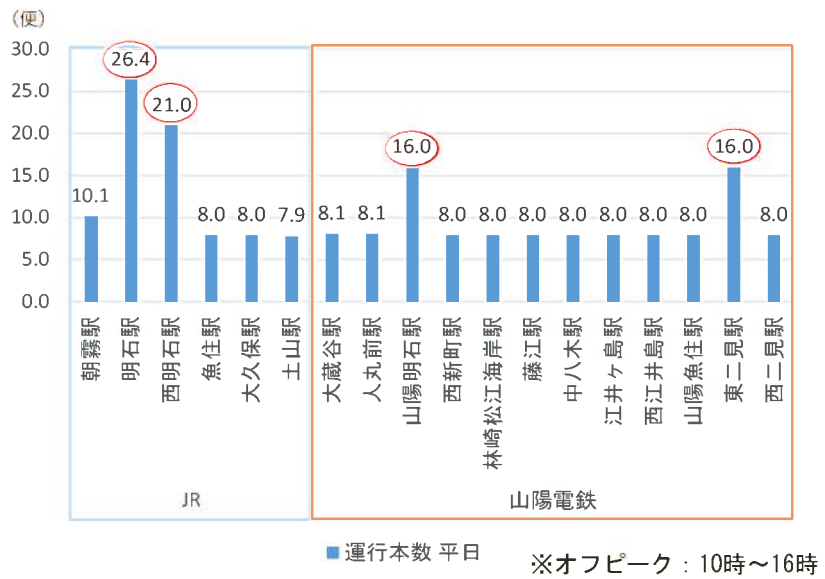
- 市街化区域内では、鉄道駅勢圏及びバス停勢圏の区域が91.6%であり利便性の高い公共交通網を形成しています。
- 一方で、高低差があり最寄りのバス停にアクセスすることが困難な地域が局所的に存在しています。



1.3. 公共交通の現状

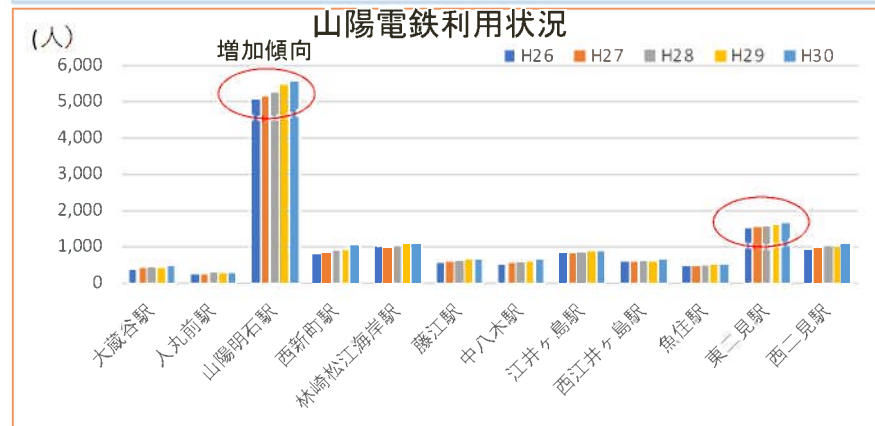
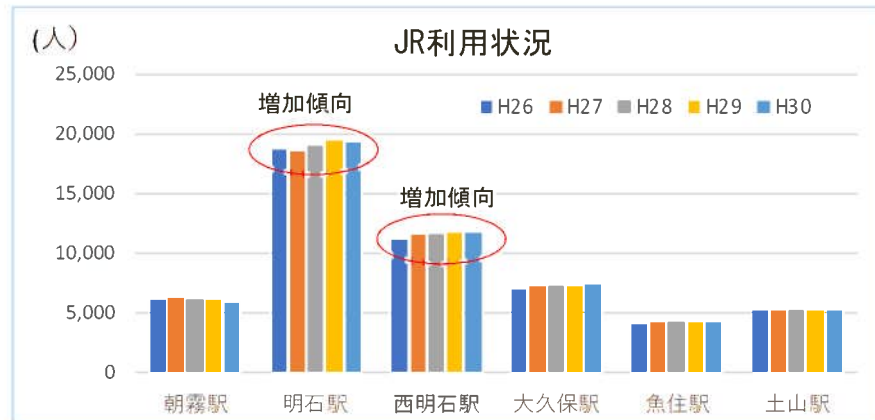
(3) 鉄道のサービス水準と利用状況（コロナ禍以前）

- 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。
- 山陽電車は、直通特急や山陽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、これらの駅の利用者も多く、増加傾向です。



※平日のオフピークにおける、普通・快速・新快速の本数合計し、7時間で除して単位時間当たりの本数を算出している。

図 オフピークにおける一時間当たりの運行本数



※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

1.3. 公共交通の現状

(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は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バスは増加傾向です。

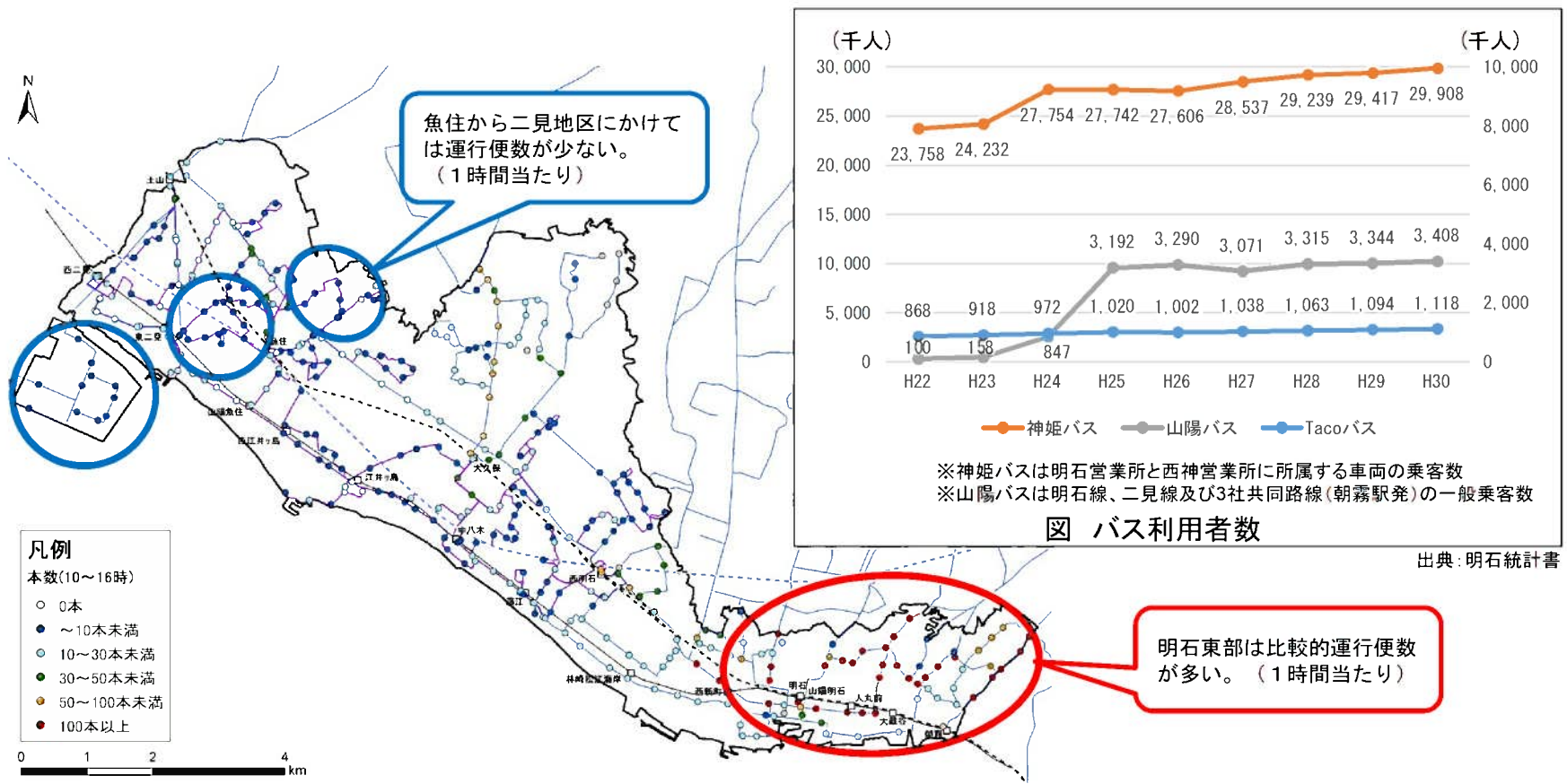


図 明石市内のバスの運行本数(10~16時の1時間当たり)

1.3. 公共交通の現状

(5) ①Taco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）です。
- 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。
- 利用者は、女性、高齢者（65歳以上）の利用者が多くなっています。
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。

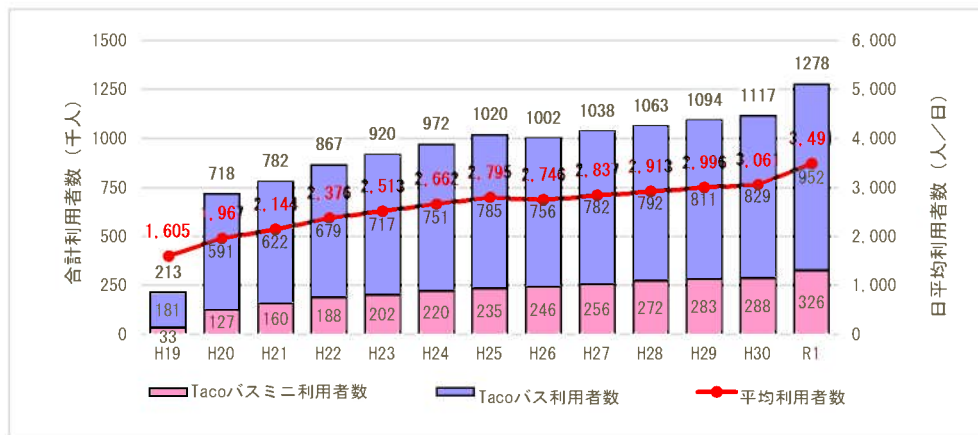
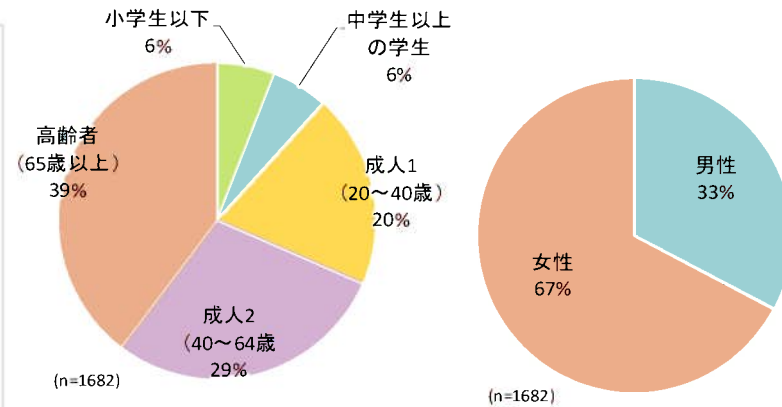


図 コミュニティバスの年度別利用者数の推移
(平成19年4月～平成31年3月)



出典:平成26年度 明石市公共交通に関する利用実態調査

図 コミュニティバスの利用者属性

1.3. 公共交通の現状

(6) タクシーの輸送状況（コロナ禍以前）

- H28よりタクシー登録車両台数は減少傾向です。
- 乗車人員はH30年に減少したもののR1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。

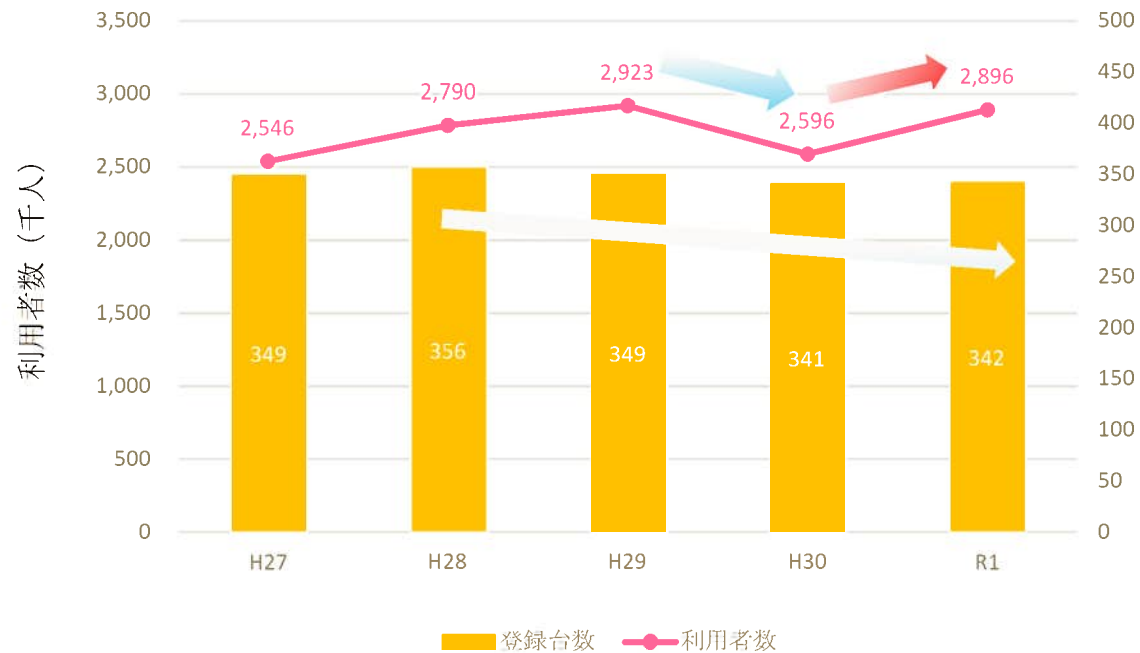


表 タクシー乗降場整備状況

駅名	タクシー乗降場の有無
JR朝霧駅	○
JR明石駅	○
JR西明石駅	○
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%

図 市内営業用乗用自動車(法人タクシー)輸送状況

出典：明石市統計書

1.3. 公共交通の現状

(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、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。



図 淡路ジェノバラインの航路

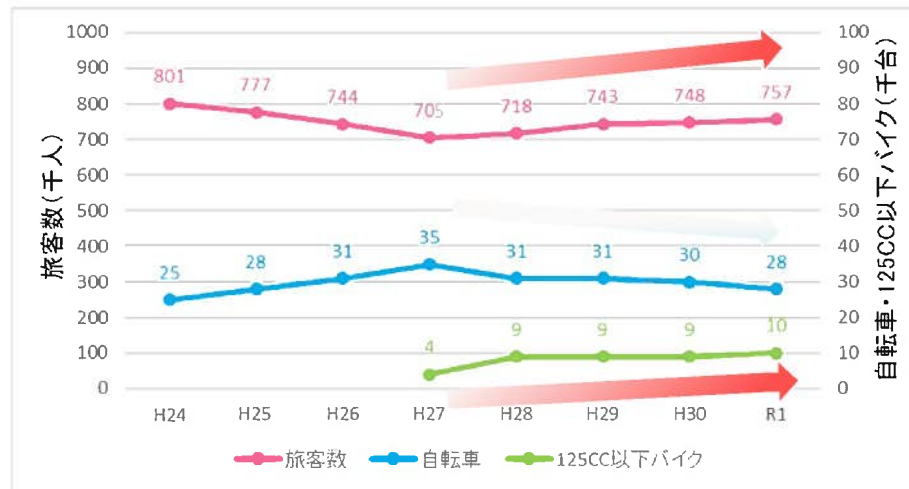


図 明石港船舶乗降客数

出典：明石市統計書

表 明石港 1日あたり平均乗降者数

令和1年(2019年)
2,075人/日

出典：明石市年間乗船実績調査

1.3. 公共交通の現状

(8) 福祉輸送の現状

- 明石市内の運送を行う団体は以下の5箇所があります。
- 保有台数は令和元年度で最も多い13台を導入しています。
- 明石市在住の会員数は、平成30年度年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。

表 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
NPO法人 おりーむ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)

表 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

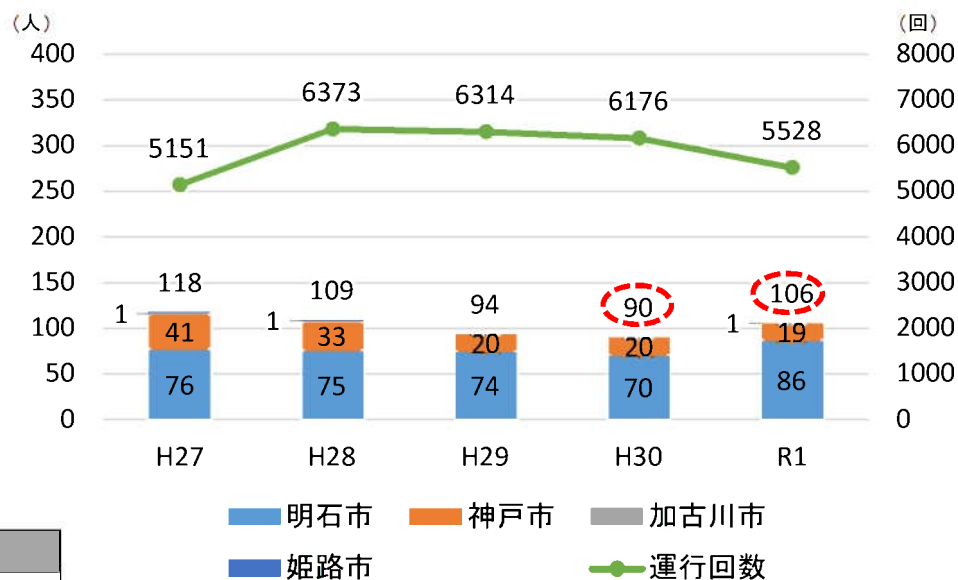


図 会員数及び運行回数の推移
(おりーむ21、うさぎ、ピコタンの実績)

データ提供: 明石市

1.3. 公共交通の現状

(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、平成29年は平成7年と比較し26%増加しています。

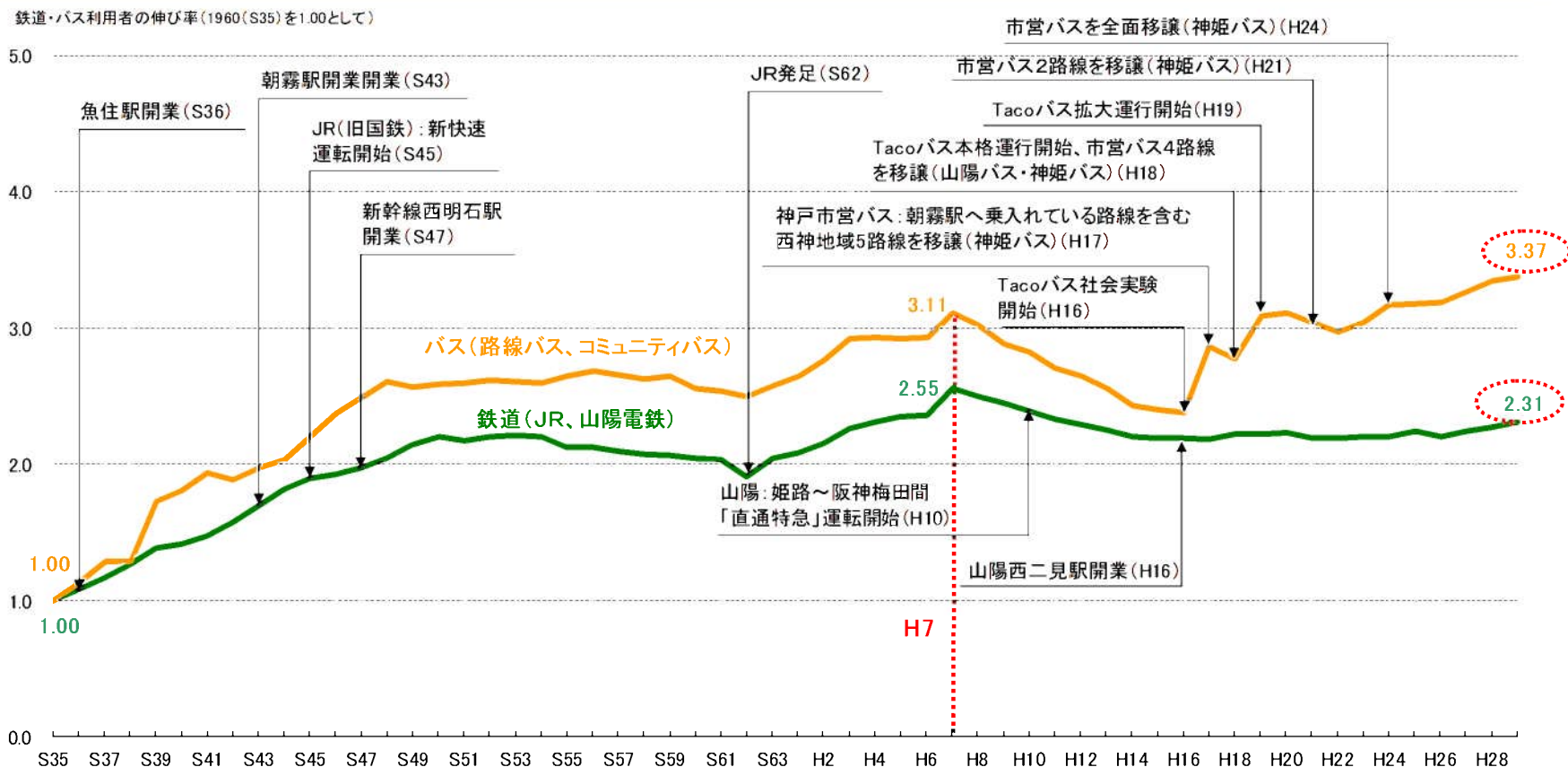


図 鉄道・バス利用者の推移

1.3. 公共交通の現状

(10) 鉄道利用者数の比較

○兵庫県の鉄道利用者数は増加傾向でしたが、近年は減少傾向にある一方で、明石市の鉄道利用者数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。

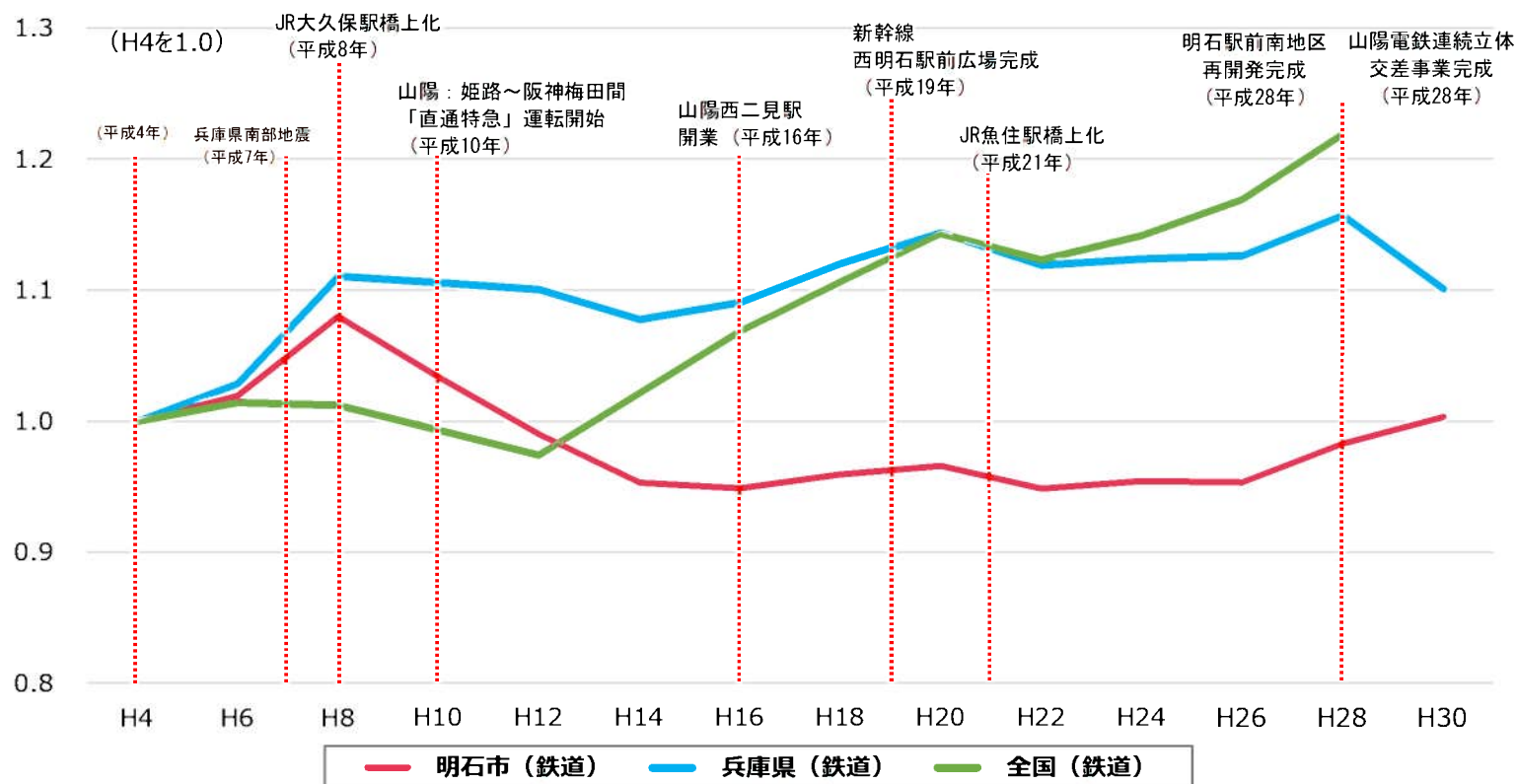


図 公共交通利用者の比較(鉄道)

1.3. 公共交通の現状

(11) バス利用者数の比較

○全国・兵庫県を見てもバス利用者が減少傾向である一方で、明石市のバス利用者は増加傾向に転じています。

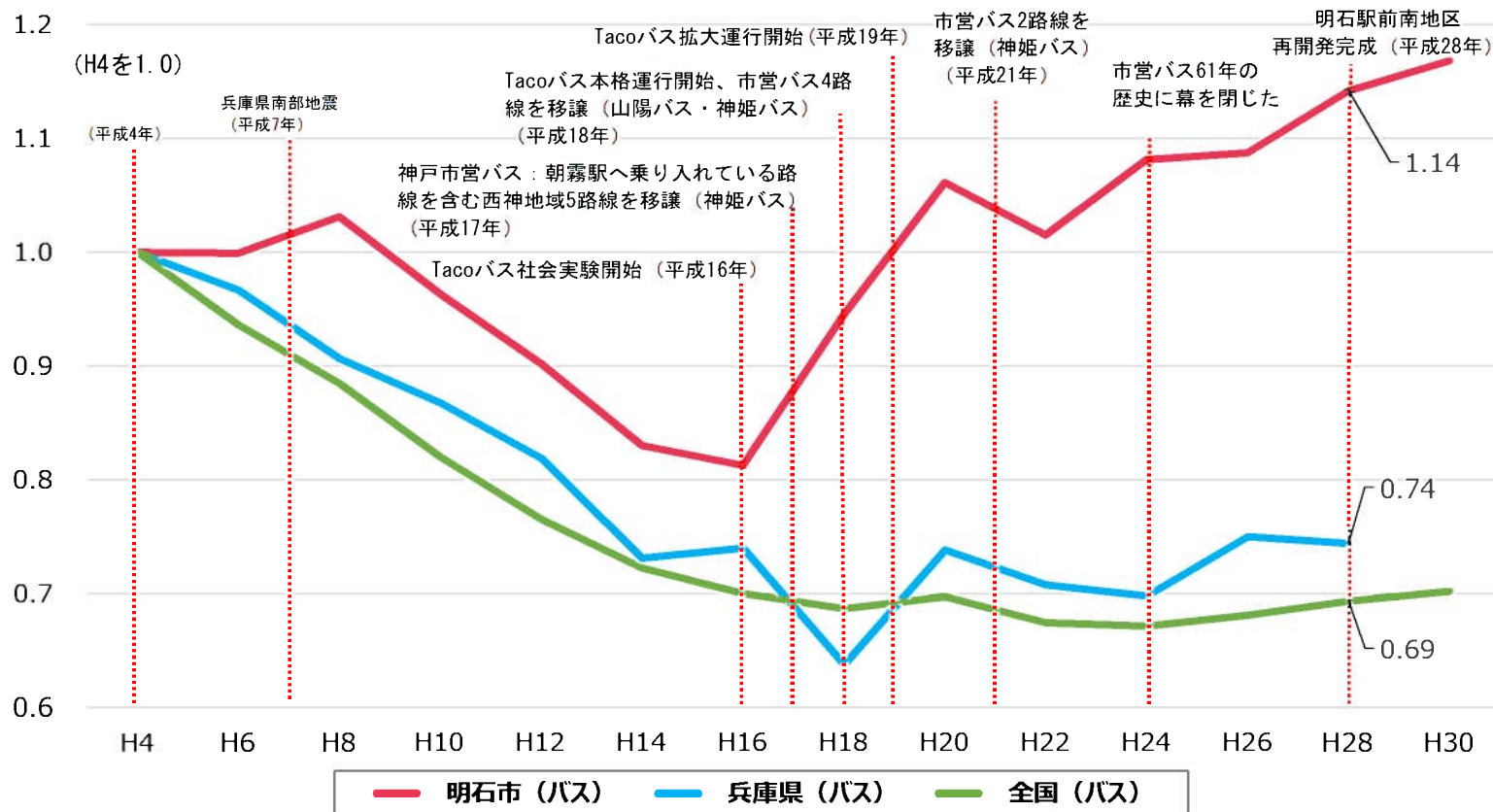


図 公共交通利用者の比較(バス)

出典：明石市統計書、兵庫県統計書、鉄道統計年報

1.3. 公共交通の現状

(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。

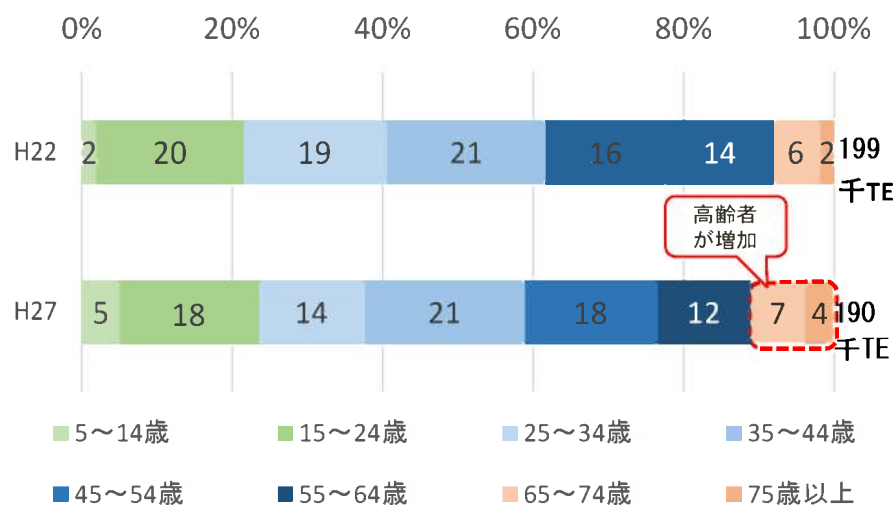


図 年齢別の鉄道トリップ割合の推移

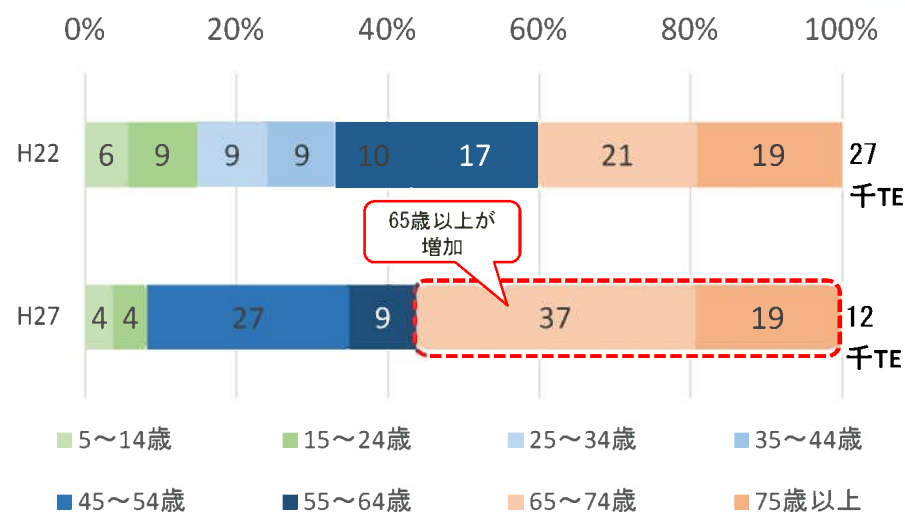


図 年齢別のバstriップ数の推移

出典：第5回近畿圏PT調査(H22)、H27大都市交通特性調査

1.4. 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

○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。

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	備考	駅員の 状況	計画 [※] での 位置付け
			駅郊外 ① コンコース	コンコース ① ホーム						
JR	朝霧駅	32,137	—	◎	—	◎	◎	下りエスカレーターなし	常駐	JR 朝霧駅周辺地区
	明石駅	106,367	—	◎	—	◎	◎ (2箇所)	下りエスカレーターなし	常駐	JR 明石駅・山陽電鉄 山陽明石駅周辺地区
	西明石駅	64,126	西口：◎ 東口：○	西口：○ 東口：×	○ (構内)	西口：◎ 東口：◎	改札外：◎ (東口) 改札内：◎ (西口) *大型ベッド有	下りエスカレーターなし	常駐	JR 西明石駅周辺地区
	大久保駅	39,940	◎	◎	—	◎	◎	下りエスカレーターなし	常駐	JR 大久保駅周辺地区
	魚住駅	23,079	◎	◎	—	◎	◎	下りエスカレーターなし	常駐	JR 魚住駅周辺地区
	土山駅	28,658	◎	◎	—	◎	◎	下りエスカレーターなし	常駐	JR 土山駅周辺地区
山陽電鉄	大蔵谷駅	1,973	—	×	×	×	△	各ホームへの移動は階段のみ	—	JR 朝霧駅周辺地区
	人丸前駅	1,298	—	◇	○ (構内)	×	○		—	JR 明石駅・山陽電鉄 山陽明石駅周辺地区
	山陽明石駅	26,058	◎	◎	—	◎*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	4,554	◎	◎	—	◎*音声	◎		—	山陽電鉄 西新町駅周辺地区
	林崎松江海岸駅	4,534	—	○	—	◎*音声	◎		—	山陽電鉄 林崎松江海岸駅周辺地区
	藤江駅	2,794	—	×	△		△	上りホームへの移動は階段のみ	—	
	中八木駅	2,728	—	×	△		◎	上りホームへの移動は階段のみ	—	山陽電鉄 中八木駅周辺地区
	江井ヶ島駅	3,758	—	○	—	◎*音声	◎		—	
	西江井ヶ島駅	2,795	—	×	△		◎	上りホームへの移動は階段のみ	—	
	山陽魚住駅	2,026	—	×	×		△	各ホームへの移動は階段のみ	—	
東二見駅	7,080		○	—	◎*音声	◎		常駐	山陽電鉄 東二見駅周辺地区	
西二見駅	4,384		○	○ (郊外)	◎	◎		—	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。

※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

乗降客数3,000 (人/日) 以上の鉄道駅

【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>	<トイレ>
◎：両方設置済み	○：設置済み	◎：設置済み	◎：多目的トイレ（車いす・オストメイト対応）設置
○：エレベーターのみ設置	△：一部未設置	×：未設置	○：多目的トイレ（車いす対応のみ）設置
◇：エスカレーターの未設置	×		△：多目的トイレが未設置
×	—：設置不要		×：未設置
—：設置不要			

山陽電鉄中八木駅は令和4年3月18日に北側改札供用開始

出典：平成30年度明石市乗車人員調査

1.4. 公共交通のユニバーサルデザイン化の現状

(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	R7年度供用開始予定
	2	R7年度供用開始予定
	3	R2年2月1日供用開始
	4	R2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	R5年度中供用開始予定
	6	R5年度中供用開始予定



JR明石駅3番線ホームドア



JR明石駅4番線ホームドア

1.4. 公共交通のユニバーサルデザイン化の現状

(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。

表 明石市内のノンステップバス台数

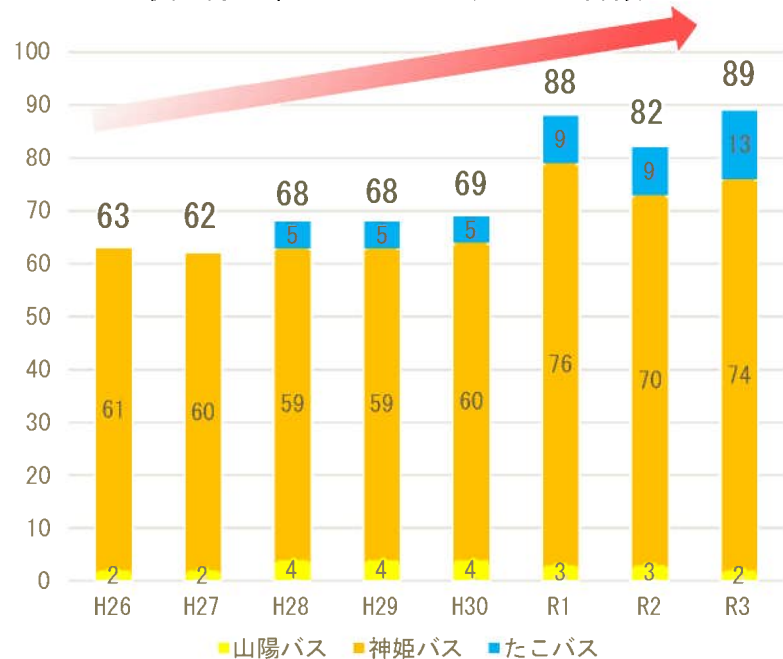
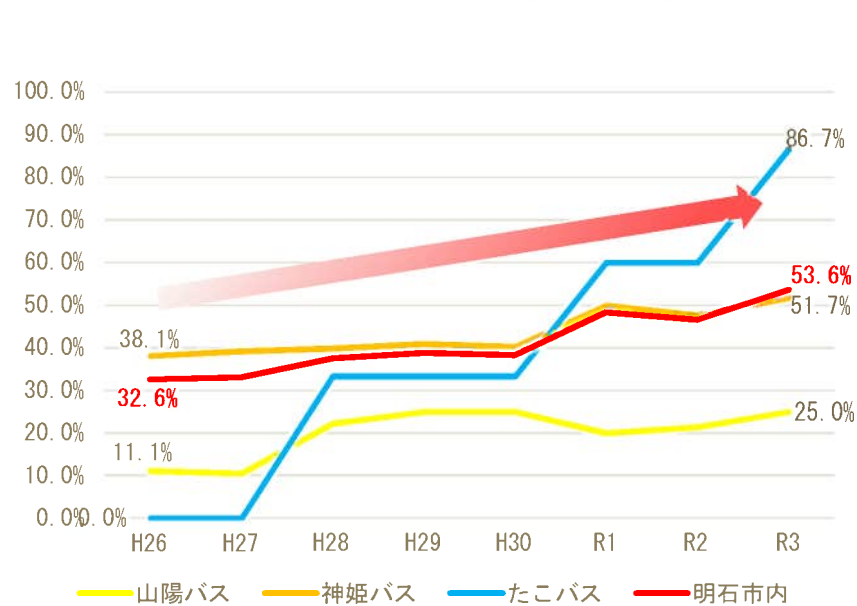


表 明石市内のノンステップバス導入率(高速バスを除く)



出典: 明石市ノンステップバス導入率調査
(令和3年3月末現在)

1.4. 公共交通のユニバーサルデザイン化の現状

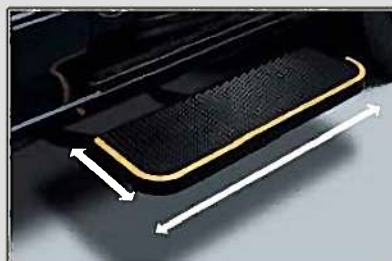
(4) タクシーおよび海上交通の状況

- 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台です。
- 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。

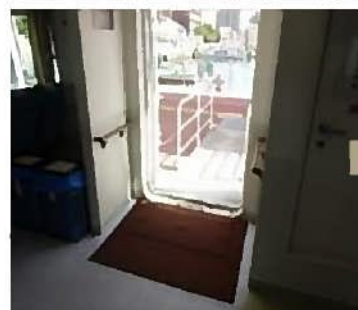
UDタクシーとは

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



1.5. 自転車の現状

(1) 自転車の利用状況

- 自転車の利用目的は帰宅を除き、自由目的が多いですが、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。
- 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。

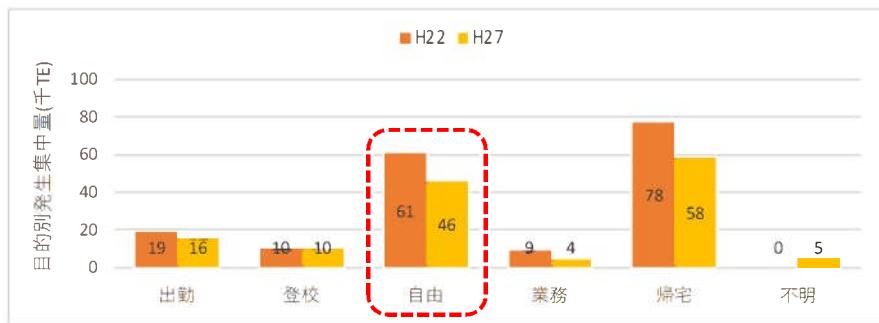


図 移動目的別のトリップ数の推移

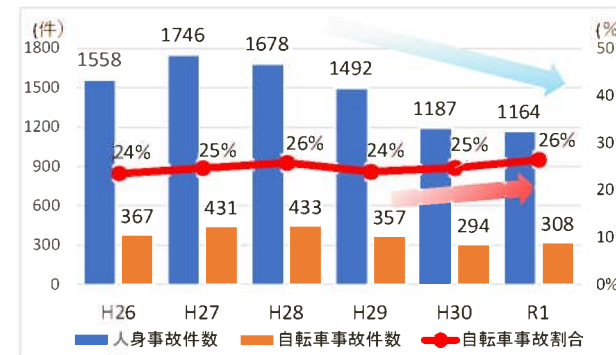


図 自転車交通事故発生件数の推移

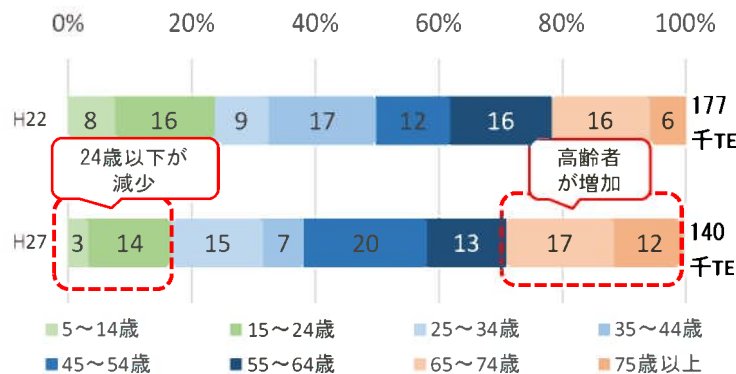


図 年齢別の自転車トリップ割合の推移

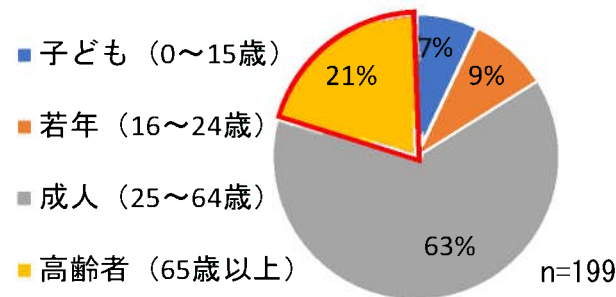


図 年代別事故発生率

出典：第5回近畿圏PT調査(H22)、H27大都市交通特性調査
明石市HP(令和2年2月時点)

1.6. 徒歩の現状

(1) 徒歩の利用状況

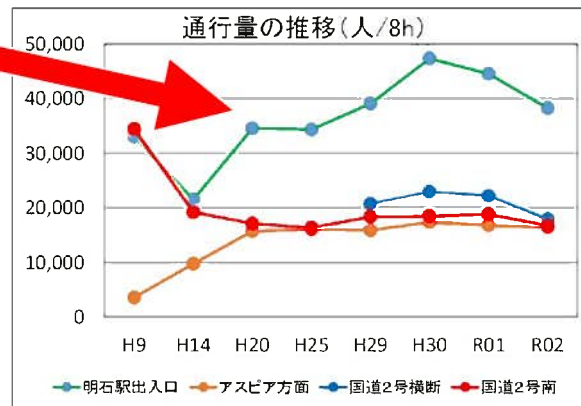
- 中心市街地では、駅周辺の通行量が多い一方で、国道2号を境目に中心市街地の南側ほど減少する傾向にありましたが、駅前再開発の効果により徐々に回復し、賑わいを取り戻しつつあります。
- 人身事故件数は減少傾向にある一方で、高齢者の事故件数が占める割合が年々増加傾向にあり、交通安全対策とバリアフリー化を進めています。

中心市街地の主要な道路の歩行者交通量(休日・平日平均)



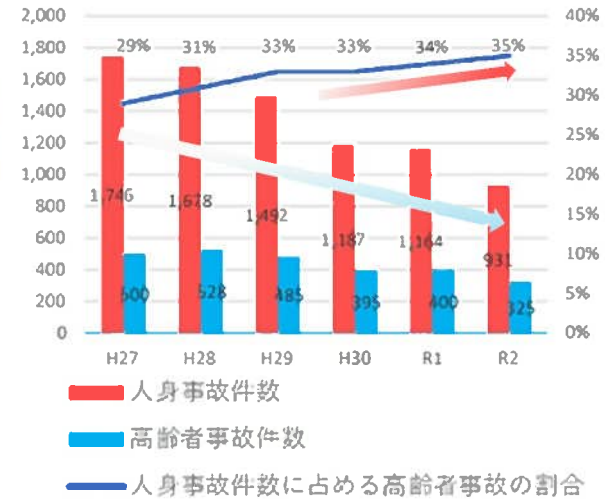
(10月休平日平均: 人/8h)

	H9	H14	H20	H25	H29	H30	R01	R02
明石駅出入口	33,052	21,507	34,558	34,336	39,061	47,352	44,540	38,255
アジア方面	3,584	9,735	15,730	15,982	15,897	17,356	16,794	16,404
国道2号横断					20,685	22,868	22,137	17,872
国道2号南	34,448	19,206	17,104	16,358	18,369	18,421	18,751	16,688



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)

高齢者の事故発生状況



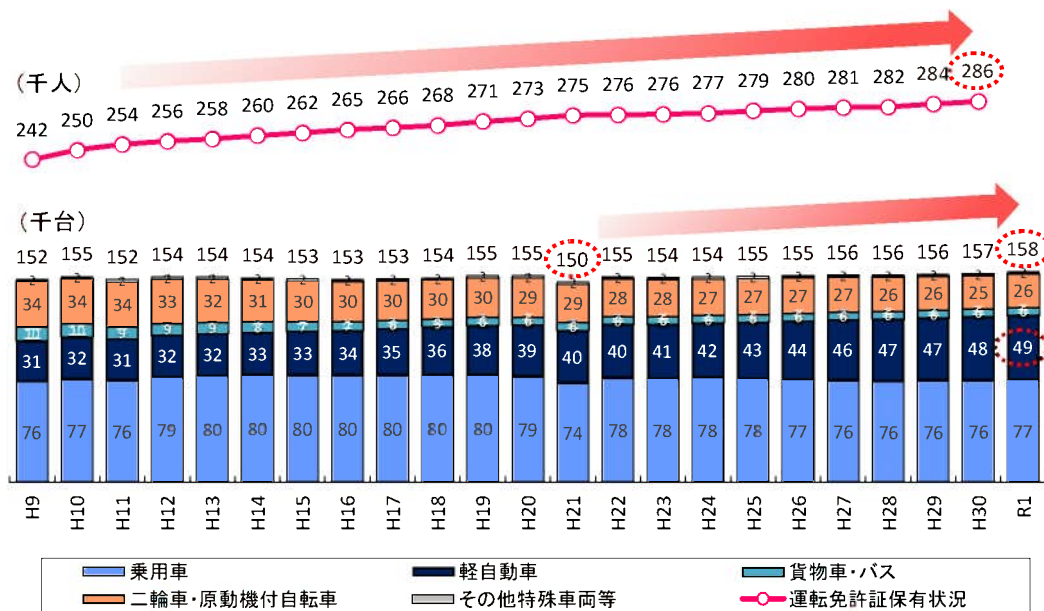
	人身事故件数	人身事故件数に占める高齢者事故の割合	高齢者数	高齢者の割合	高齢ドライバー事故件数
H27	1,746	29%	500	5	267
H28	1,678	31%	528	7	271
H29	1,492	33%	485	2	282
H30	1,187	33%	395	4	220
R1	1,164	34%	400	2	288
R2	931	35%	325	4	188

出典: 明石市HP(明石市の交通事故発生状況(H27~R2))

1.7. 自動車交通の現状

(1) 自動車依存の進展

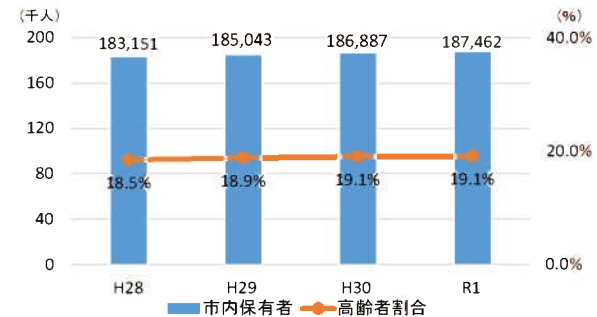
- 自動車登録台数は、平成21年に一度減少したが、その後増加に転じており、平成31年で約16万台です。軽自動車の台数は増加傾向にあり、平成9年の3万台から令和元年には約5万台に増加しています。
- 運転免許保有状況も増加傾向にあり、平成30年で約29万人です。
- 市内の免許保有者数及び、高齢者割合は横ばいで推移しています。
- 明石市交通安全推進協議会では、「運転免許返して安心プロジェクト」を実施しており、平成28年度より申請者は増加傾向で令和元年度は1,514人です。



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

図 自動車登録台数の推移

出典：明石市統計書



※運転免許保有者数は各年12月末時点

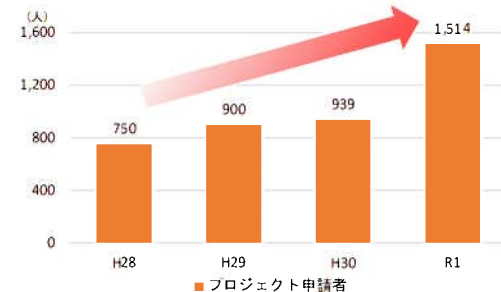


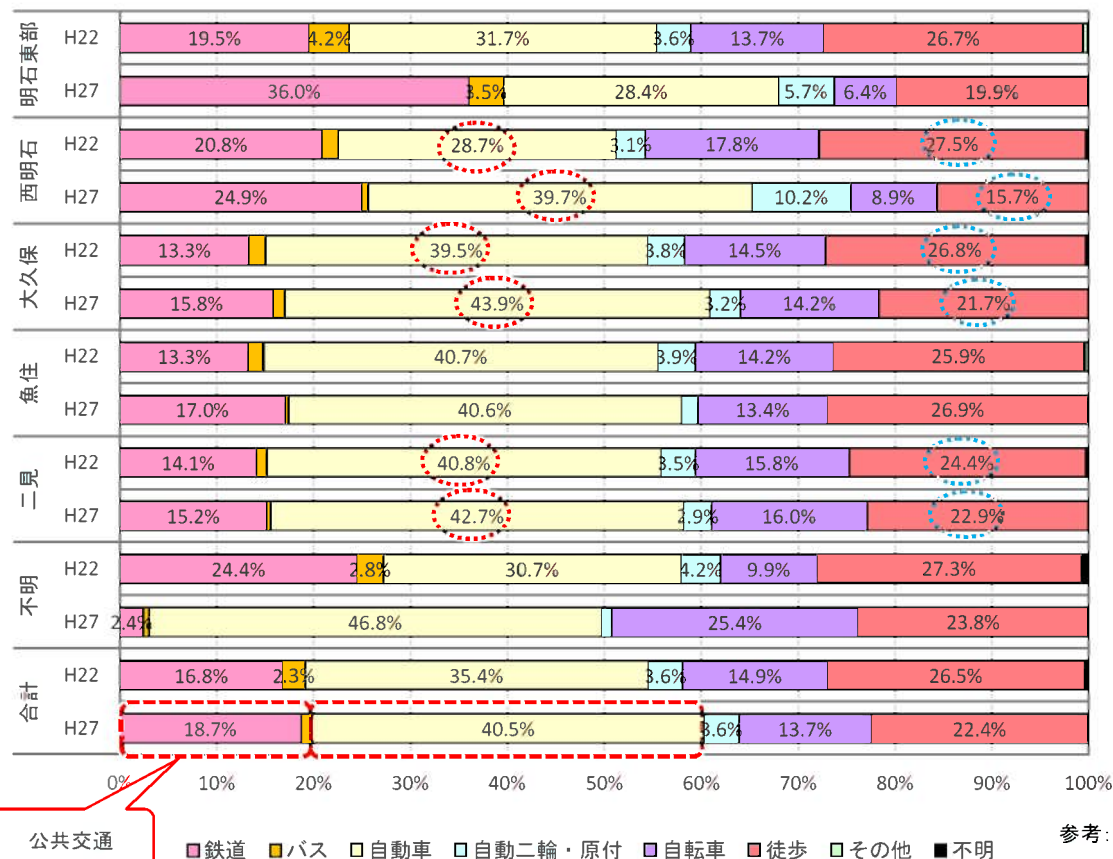
図 プロジェクト申請者※

※「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。 出典：明石市

1.7. 自動車交通の現状

(2) 地域別の自動車依存度

- 「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、西明石以西地域の「自動車」の分担率が高くなっています。
- 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。



参考：パーソントリップ調査(H22・H27)

図 地域別発生量の交通手段分担率

1.7. 自動車交通の現状

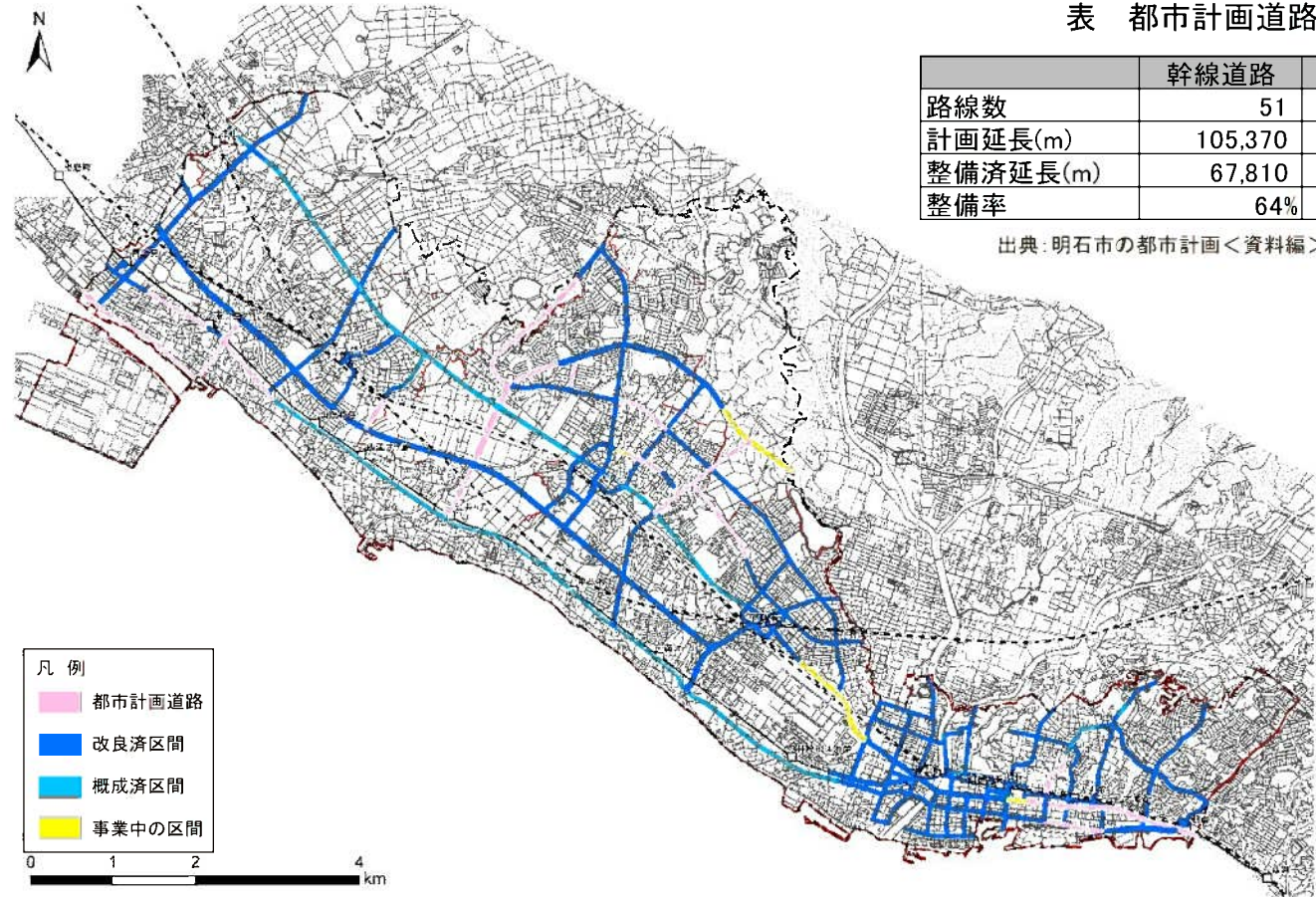
(3) 都市計画道路の整備状況

○都市計画決定されている幹線道路（51路線）、区画街路（10路線）、特殊道路（3路線）における整備率は、幹線道路で64%で、区画街路及び特殊道路で100%です。
(令和2年5月時点)

表 都市計画道路の整備状況

	幹線道路	区画街路	特殊街路
路線数	51	10	3
計画延長(m)	105,370	3,300	290
整備済延長(m)	67,810	3,300	290
整備率	64%	100%	100%

出典：明石市の都市計画<資料編>（令和2年（2020年）4月1日現在）



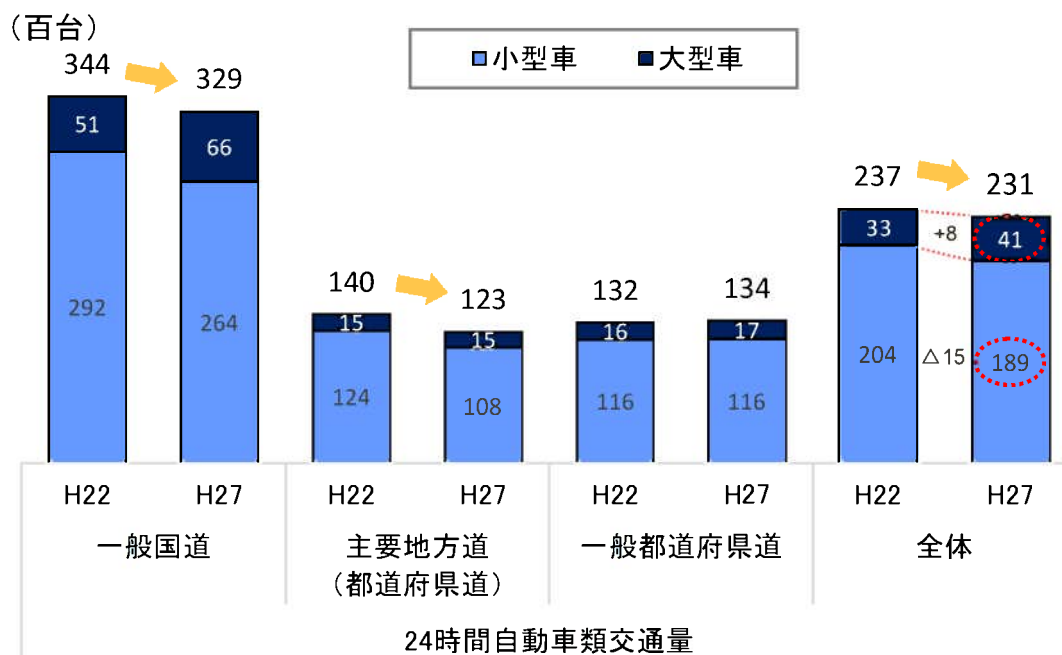
出典：市資料H31.3.31現在

図 都市計画道路の整備状況

1.7. 自動車交通の現状

(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年に比べ平成27年は600台程度減少傾向にあり、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。



出典：平成22・27年度道路交通センサス

図 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