

明石市総合交通計画の 見直しについて

内 容

1. 計画の策定目的
2. 計画の位置付け
3. 計画の対象区域と目標年次
4. 明石市の課題
5. 基本理念と目標
6. 基本戦略・施策方針
7. 主要プロジェクト
8. 交通ネットワーク
9. たこバスの展開方針
10. 事業プログラム
11. 計画の推進体制
12. スケジュール



図 表紙イメージ

1. 計画の策定目的

(1) 策定目的

「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、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等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、交通を取り巻く環境は非常に厳しいものとなっています。

明石市においては、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。

「明石市総合交通計画」においては、その実現を図るため、前回計画を踏まえながら、「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. 計画の策定目的

(2) 見直しの理由

①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。

②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。

③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。

④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。

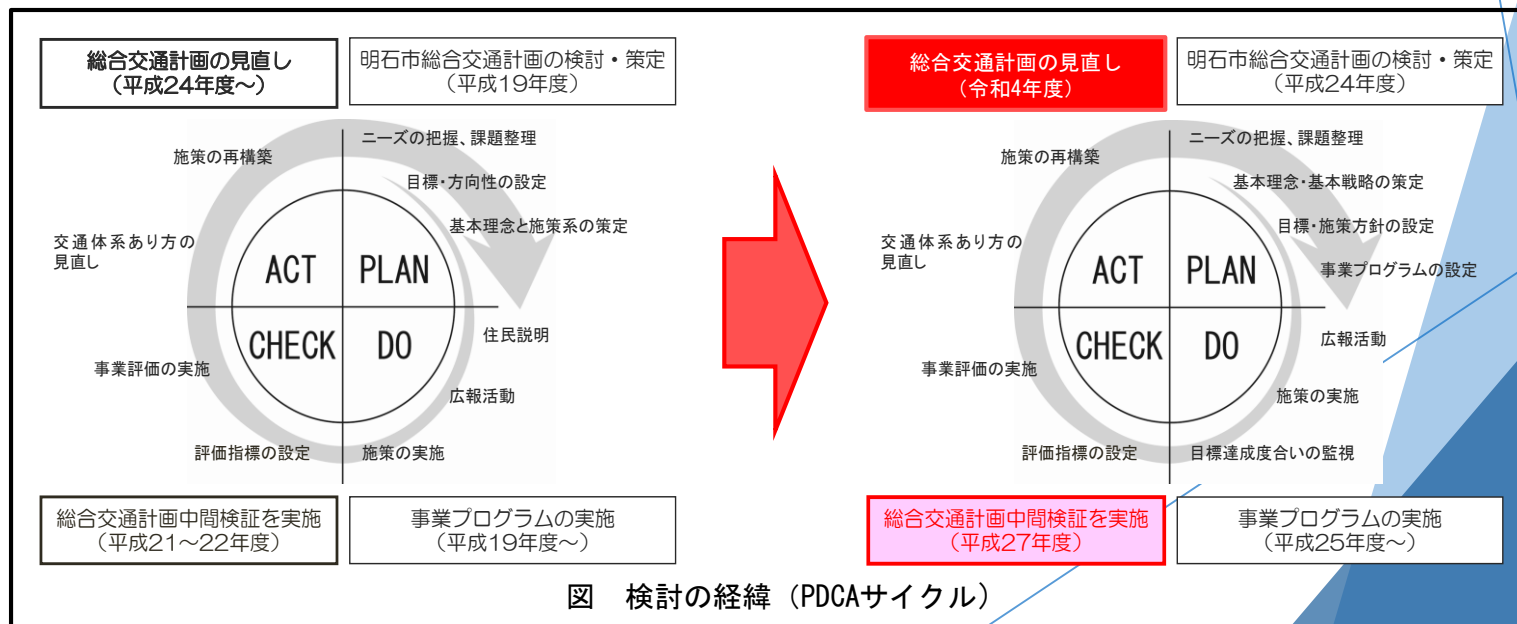
⑤法定計画等への位置づけ

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. 計画の策定目的

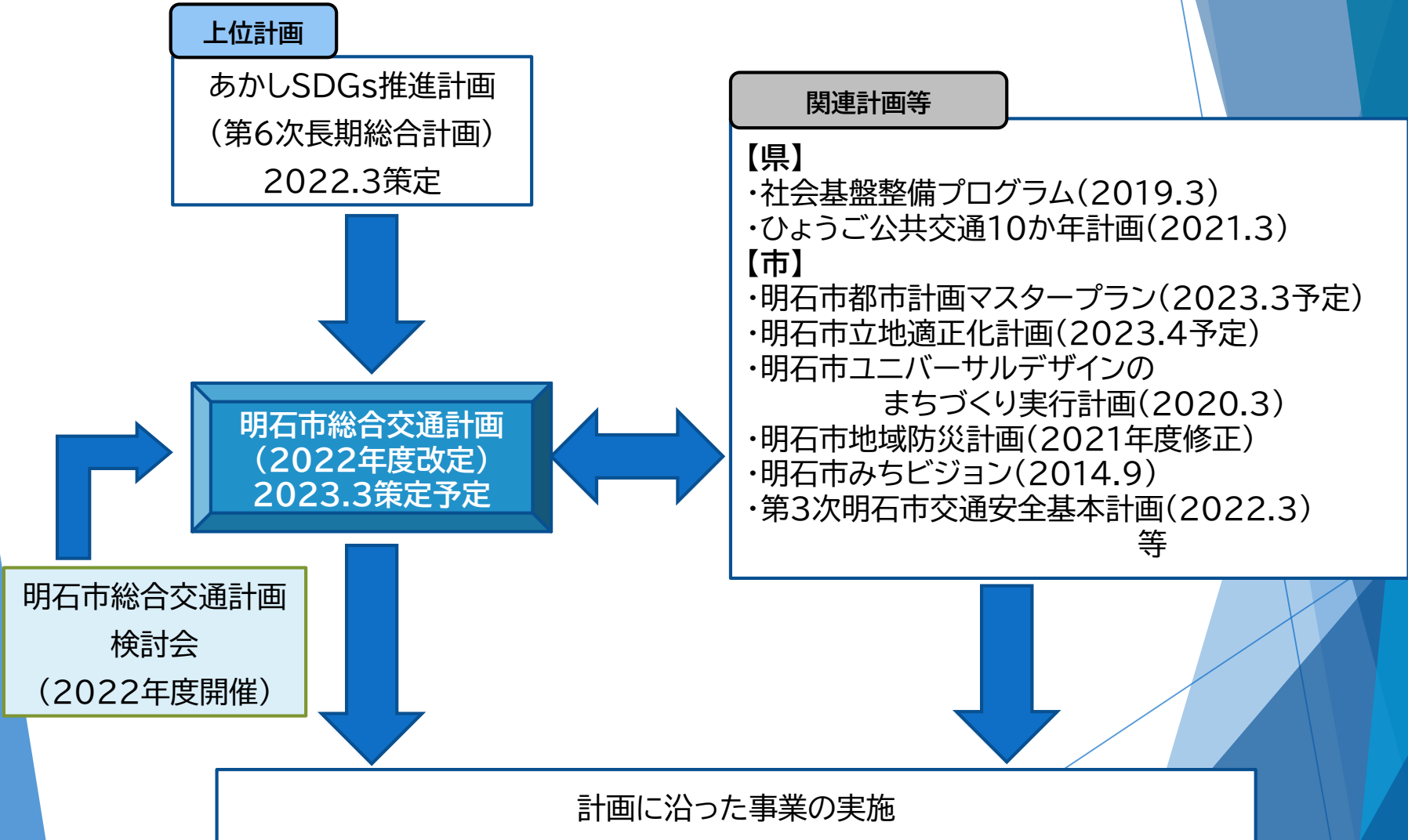
(3) 計画の経緯

平成19年5月	明石市総合交通計画策定	コミュニティバスの拡大運行等、先進的で多様な事業プログラムを実施
平成21年度～平成22年度	中間検証	「総合交通計画」の見直しに向け、事業プログラムの進捗状況を把握するとともに、これからの交通のあり方を検討
平成25年3月	明石市総合交通計画改定	前回計画に位置づけたプロジェクトを概ね達成したことから、新たなプロジェクトを位置づけるとともに、持続可能なコミュニティバスの展開方針を検討
平成27年度	中間検証	事業プログラムの進捗状況を把握するとともに、持続可能なコミュニティバスの展開方針を再検討



2. 計画の位置付け

本年度改定する総合交通計画の位置付けは、以下のとおりとします。



3. 計画の対象区域と目標年次

(1) 計画の対象区域

明石市全域。(明石市を明石東部、西明石、大久保、魚住、二見の5地域に区分する)

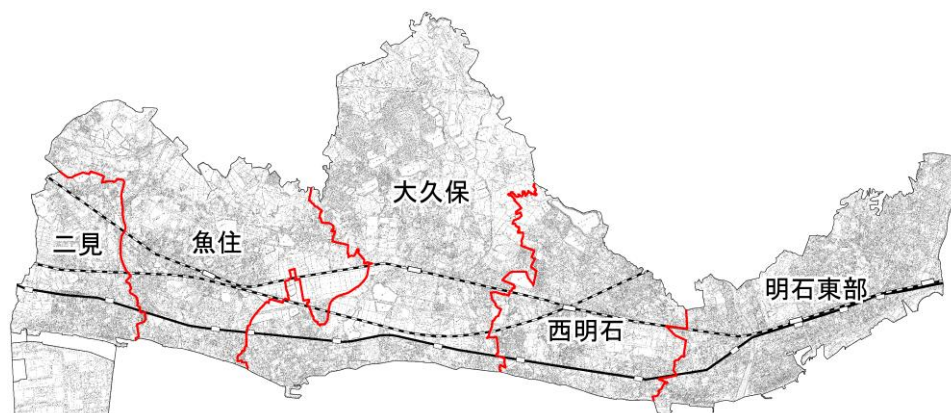
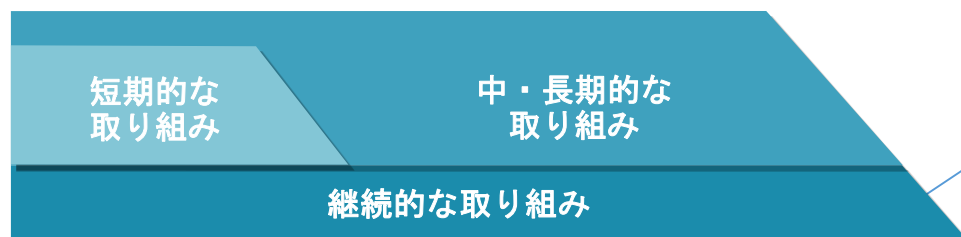


図 計画の対象区域

(2) 目標年次

2023年度(令和5年度)から10年後の2032年度(令和14年度)を目標年次とし、社会情勢の変化を考慮して必要に応じて見直しを行います。



2023年度
(令和5年度)
開始年次

2032年度
(令和14年度)
目標年次

4. 明石市の課題

- (1) **少子高齢化の進展**
高齢化率の増加、年少人口の減少
- (2) **持続可能なコンパクトなまちづくり**
人口密度の低下の抑制
- (3) **公共交通(鉄道・バス)の交通ネットワークの維持**
人件費等の高騰による運行経費の増加
- (4) **多様な移動ニーズへの対応**
交通弱者が安心・安全に利用できるユニバーサルデザインの促進
- (5) **交通安全対策**
高齢者の人身事故件数の割合の増加
- (6) **脱炭素に向けた対応**
全国、県よりも大きい運輸部門のCO²排出割合
- (7) **自動車分担率の増加**
市西部地域の自動車分担率の増加
- (8) **近隣市町との連携の強化**
近隣市町との交流の促進
- (9) **新しい生活様式への対応**
公共交通利用者が減少する中、持続可能な交通体系の確立

5. 基本理念と目標

(1) 計画の基本理念

みんなで持続可能でやさしい交通体系を守り・育てる ～「人與人」「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おり、それ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、「人與人」「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。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



5. 基本理念と目標

(2) 計画の目標

① 公共交通利用者数

●現況値(2020年度) 8,410万人/年
公共交通利用者数をコロナ禍前の1億人/年まで増加

② 公共交通利用圏

●現況値(2022年度) 91.8%
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)を、90%以上に維持

③ コミュニティバスの収支率

●現況値(2021年度) 36.4%
コミュニティバス全ルート平均収支率を50%に増加

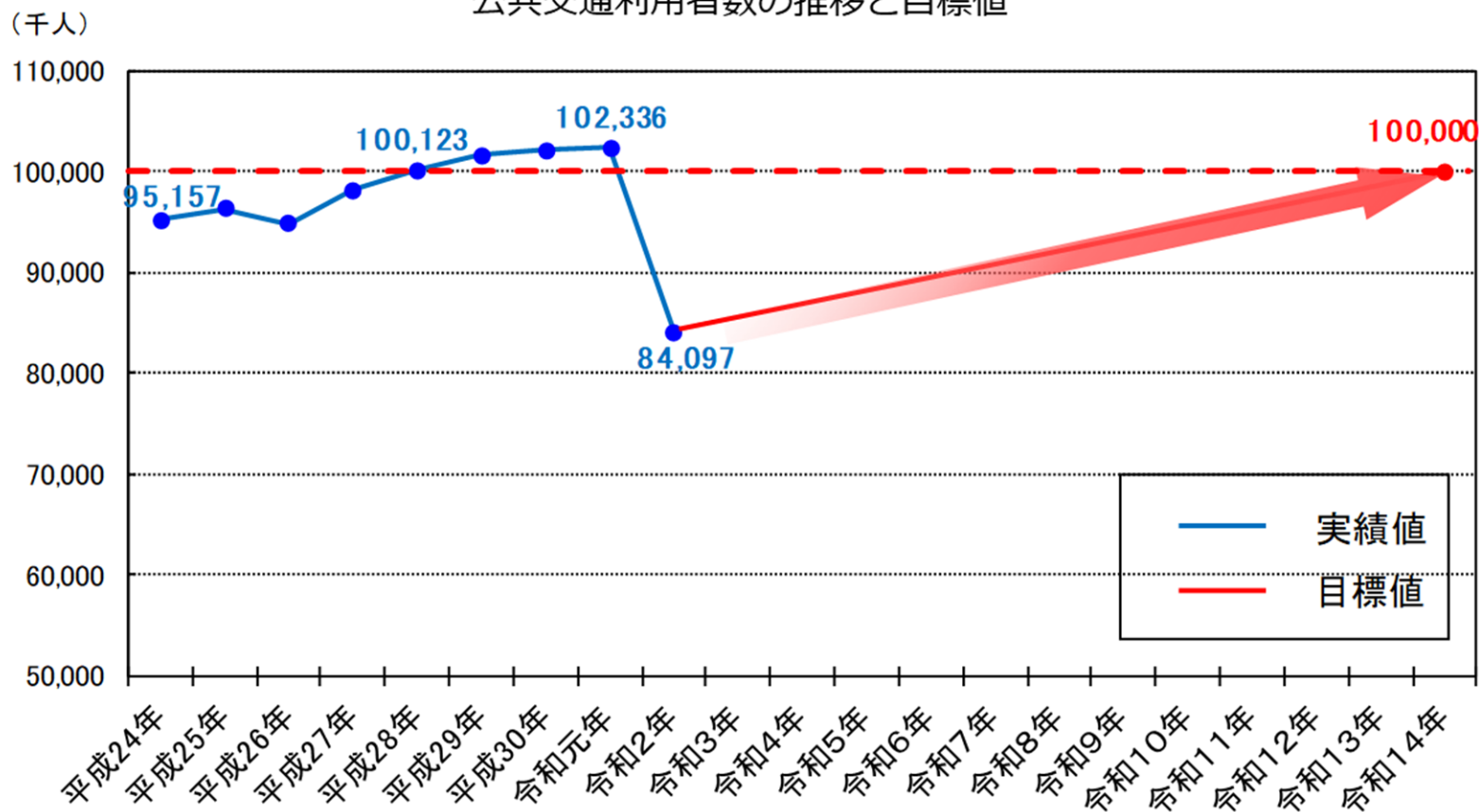
5. 基本理念と目標

(2) 計画の目標

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るため、公共交通利用者数を10年後の令和14年(2032年)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



※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

5. 基本理念と目標

(2) 計画の目標

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(2032年)においても90%以上に維持することを目標にします。

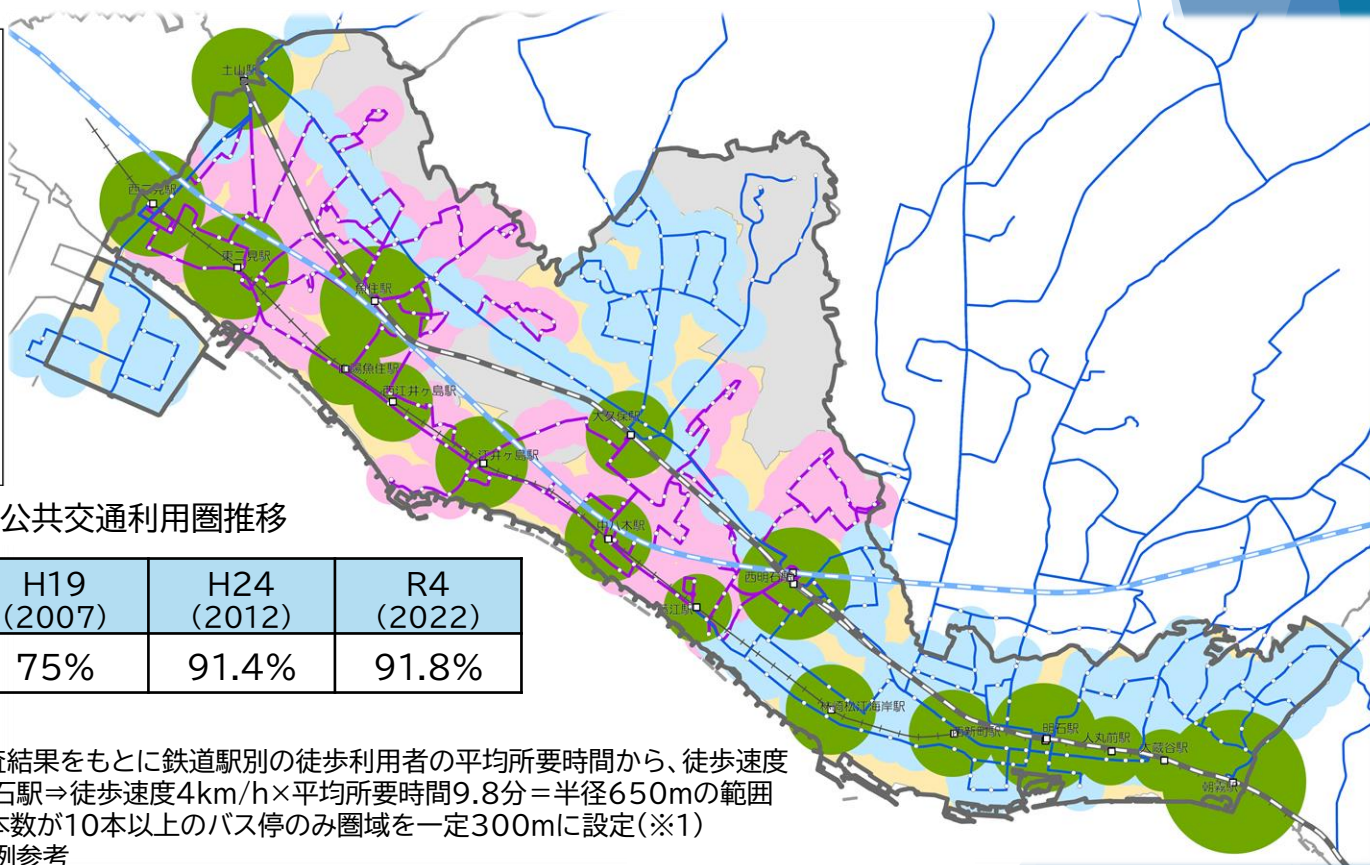
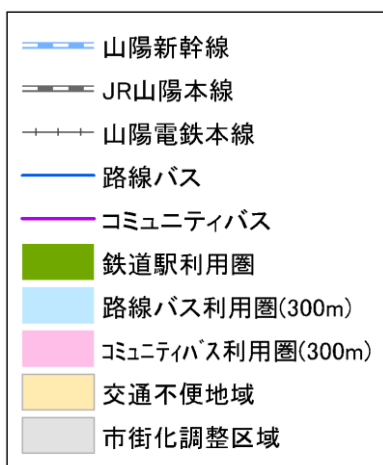


図 明石市公共交通利用圏推移

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

- ▶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)立地適正化計画の指標例参考

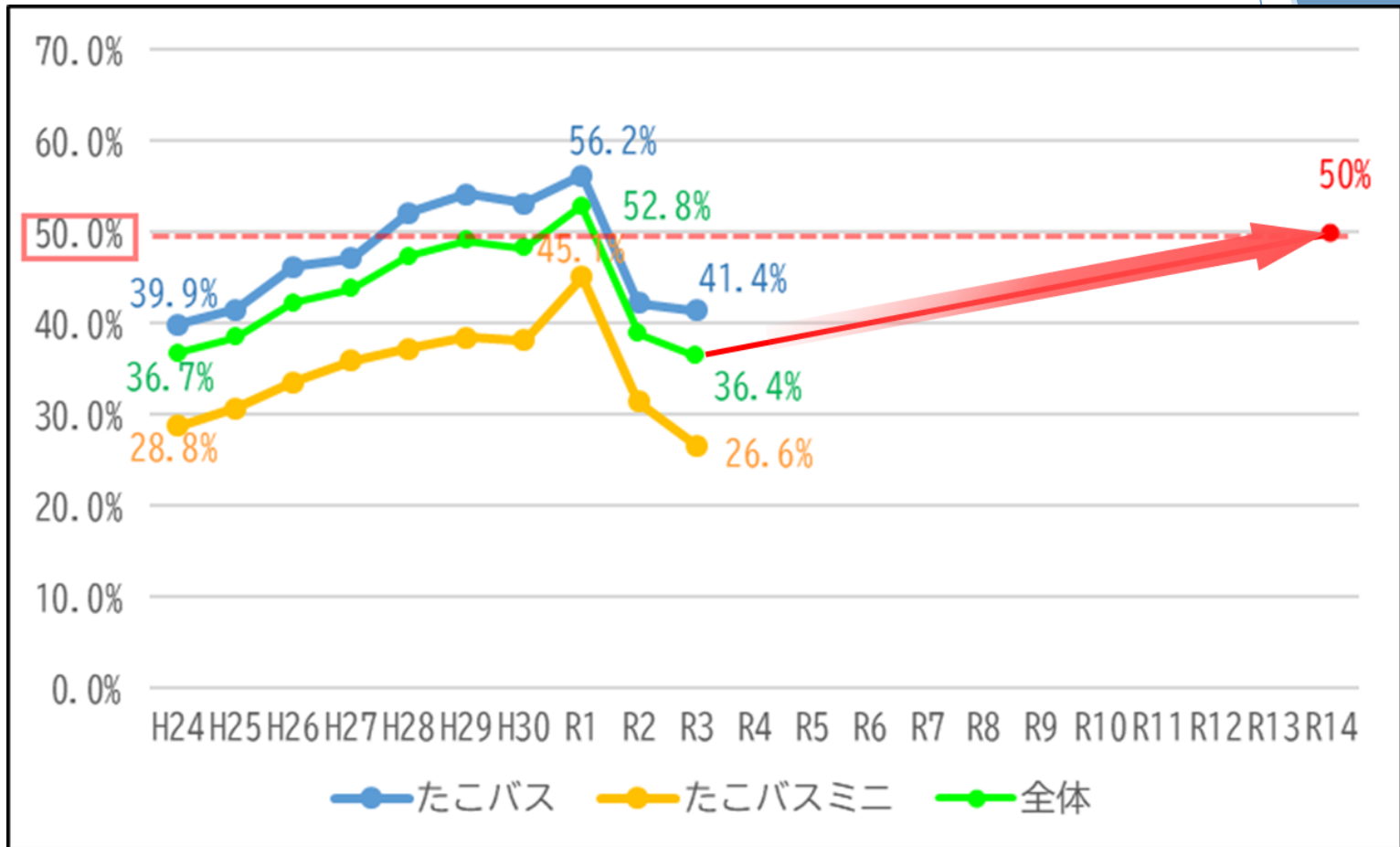
図 明石市カバー圏域

5. 基本理念と目標

(2) 計画の目標

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(2032年)においてコミュニティバス全ルート平均の収支率を50%とすることを目標とします。



6. 基本戦略・施策方針

目標達成に向けて、以下の施策方針に基づき施策を実施します。

基本戦略

公共交通を中心とした交通体系の構築
(マネジメント)

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)

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)

明石のまちを活性化する交通体系
(交流促進)

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)

施策方針

①公共交通ネットワークの維持・改善

②公共交通利用環境の向上

③交通に関する調査・研究

④移動等円滑化(ユニバーサルデザイン)の促進

⑤移動支援の推進

⑥交通安全・快適性向上

⑦災害時等への対応

⑧環境への配慮

⑨観光施策との連携

⑩近隣市町や地域間との交流促進

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

7. 主要プロジェクト

(1) 主要プロジェクト

- 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、明石市内での各種施策の取り組み状況などを踏まえ、重点事業として位置づけ推進するものです。

① 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。

ex) バス路線網の維持・改善、地域住民や通勤者など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



出前講座

② 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係なく、誰もが安心して快適に移動ができるような検討や取組を進めます。

ex) 安全、安心な歩行空間の確保、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 など



ホームドアの設置
(JR明石駅3・4番線)

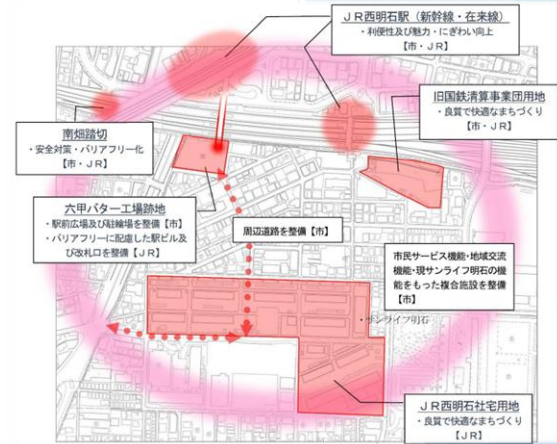


駅舎バリアフリー
(山電林崎松江海岸駅)

7. 主要プロジェクト

③ 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。
ex)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



④ 快適な道路ネットワークの構築

- 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。
ex)山手環状線(大窪工区)、江井ヶ島松陰新田線(神戸市境)の整備、自転車専用通行帯の整備 など



⑤ 交通安全対策の充実

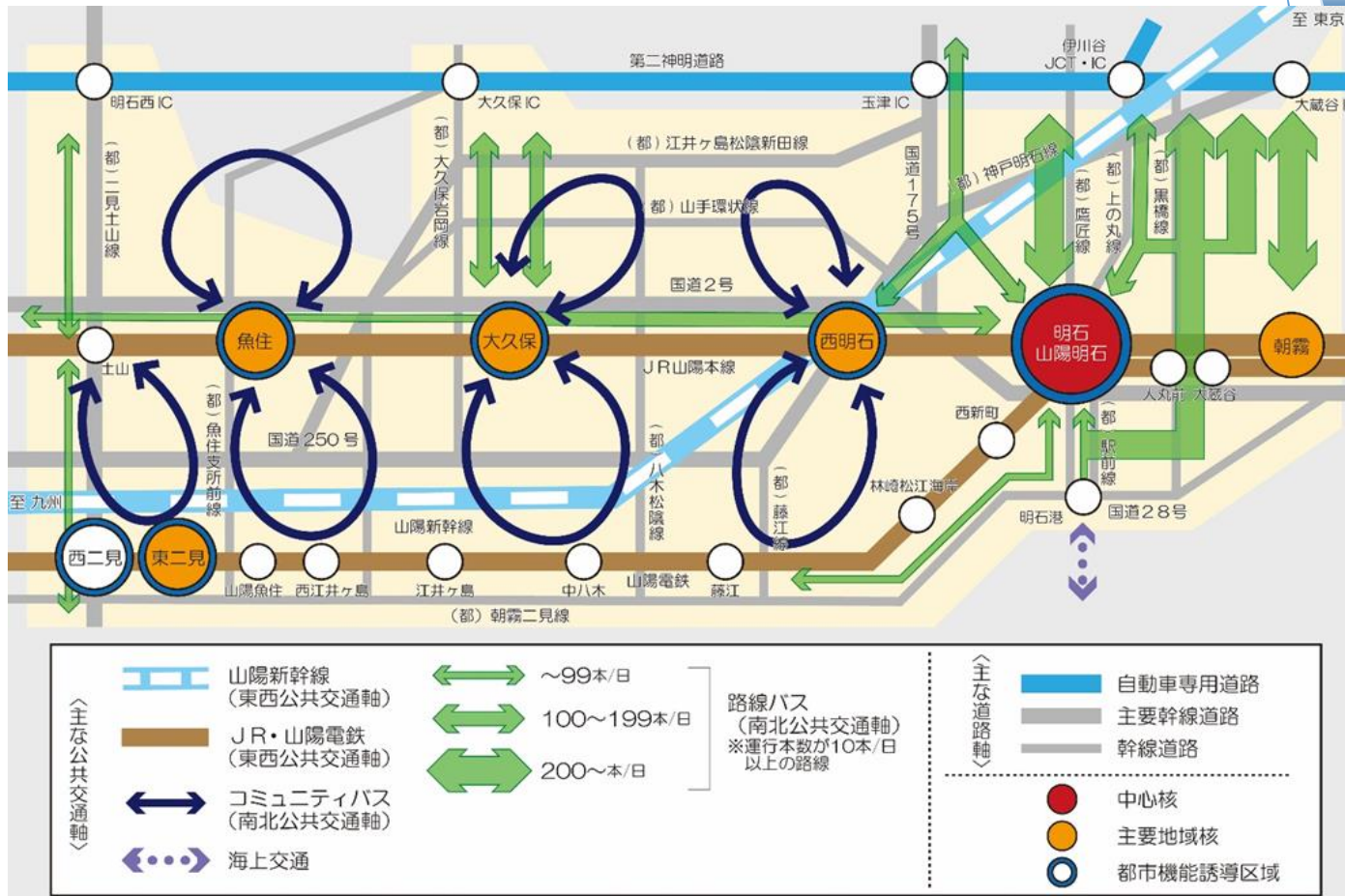
- 徒歩や自転車などでの移動における安全で円滑な交通環境を実現するため、交通安全対策を促進します。
ex)交通弱者対策の充実、自転車対策の推進、踏切道の交通環境の整備、交通安全の取り組みの普及徹底 など



8. 交通ネットワーク

(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(案)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。



新しい交通ネットワーク図(市内)

9. たこバスの展開方針

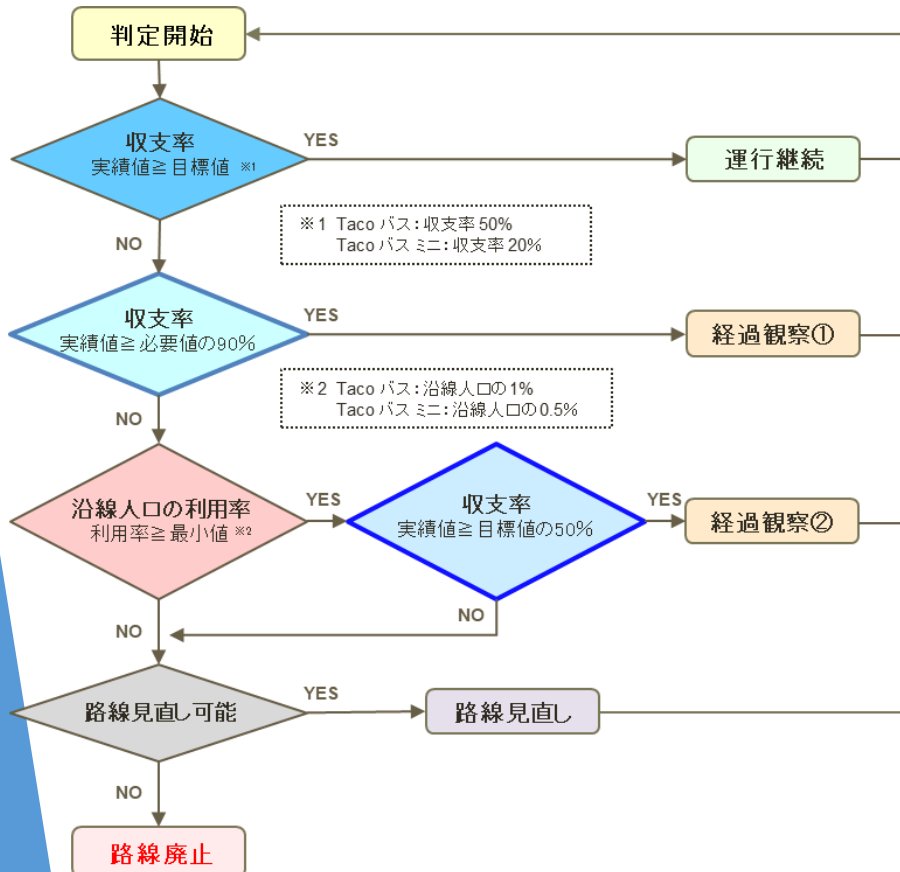
(1) コミュニティバスの見直し基準

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%**

(2) 路線改廃スキーム

路線の見直しや廃止に向けた手順を明確化し、以下の具体の手法により運用を行います。



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

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

目標値 = (年間運行経費 - 減価償却費) / 税抜き運賃 × 見直し基準 / 365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: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

9. たこバスの展開方針

(3) 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について検討します。

現行の運賃体系

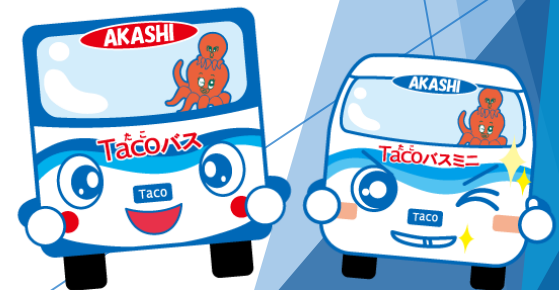
運賃:100円均一(小児・障害者手帳保持者は半額)

各種割引

優待制度	寿優待乗車証・障害者優待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)

(4) 利便性向上および利用促進の実施

- たこバスでは、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「たこバスナビ」などの利便性向上、冬のキャンペーンや、たこバス応援店などの利用促進を実施してきましたが、今後も積極的に利便性の向上及び利用促進を図り、さらなる利用者の増加を目指します。



10.事業プログラム

(2) 明石東部地域

凡 例	
— 山陽新幹線	● 官公署
— JR山陽本線	○ 市民センター、サービスコーナー
— 山陽電鉄	⊕ 救急医療機関
— 路線バス	⊕ 商業施設
— コミュニティバス	⊕ 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
	● 公共交通を中心とした交通体系の構築 （マナーランド）
	● 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）
	● 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）
	● 明石のまちを活性化する交通体系（交流促進）
	● 公共交通をみんなで守り、育てる意識の醸成と実践 （守りと実践）

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



- 2 明石駅周辺バス路線の利用促進（明石～朝霧）
- 6 昇降式ホーム柵（明石駅1・2番ホーム）の設置
- 7 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）
- 11 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）

④ ①有瀬大蔵線（東野町）歩道リニューアル

3 朝霧駅周辺バス路線の利用促進

5 バス優先レーン・PTPSの導入検討（国道175号～国道2号）

1 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

4 あかしびじょん。の情報提供の強化

8 国道28号中崎地区歩道整備

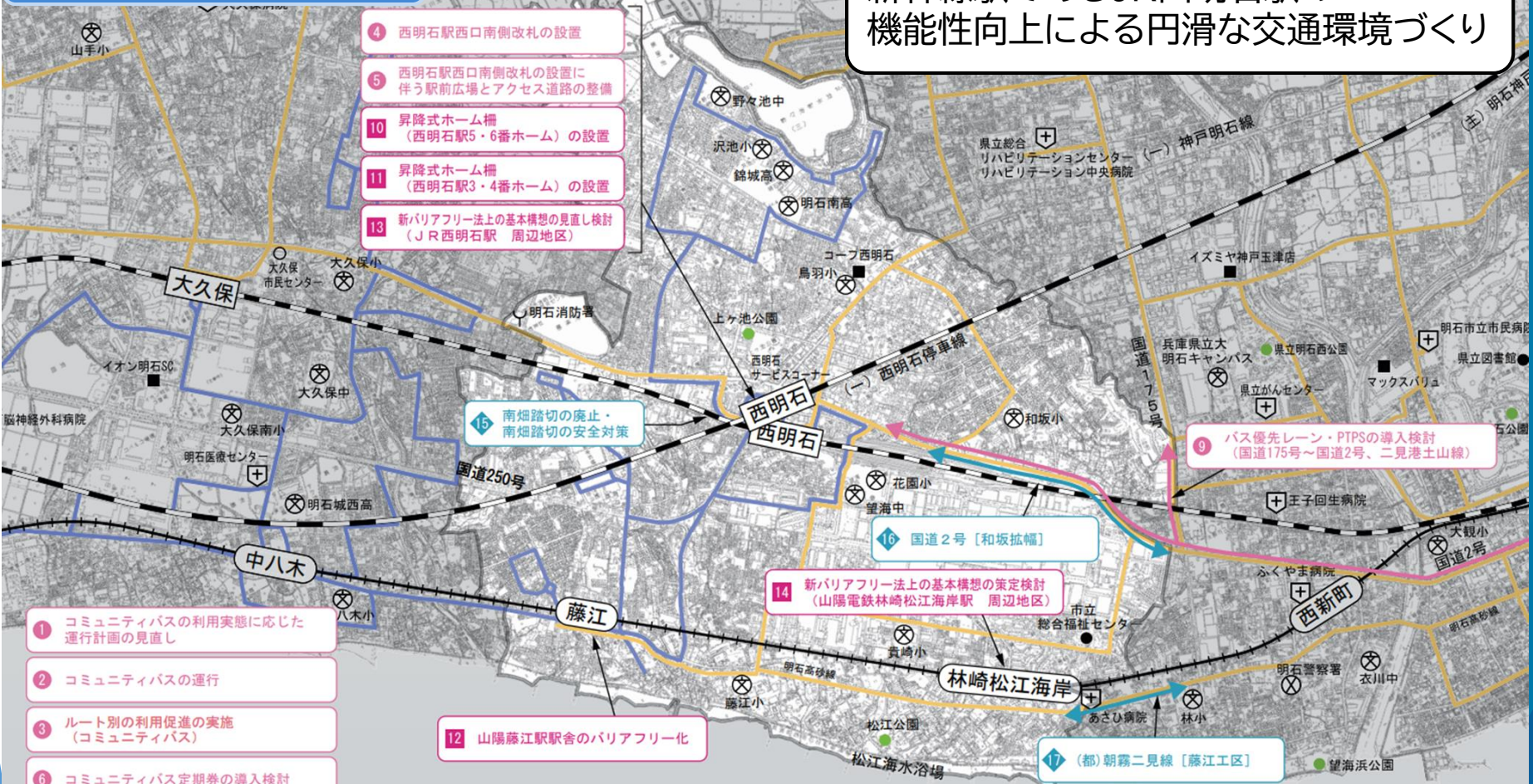
10 観光施策と連携した特典の付与の検討



10.事業プログラム

(3) 西明石地域

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



- 4 西明石駅西口南側改札の設置
- 5 西明石駅西口南側改札の設置に伴う駅前広場とアクセス道路の整備
- 10 昇降式ホーム柵（西明石駅5・6番ホーム）の設置
- 11 昇降式ホーム柵（西明石駅3・4番ホーム）の設置
- 13 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）

9 バス優先レーン・PTPSの導入検討（国道175号～国道2号、二見港土山線）

12 山陽藤江駅駅舎のバリアフリー化

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）

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

18 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 あかしエコファミリー制度の実施（コミュニティバス）

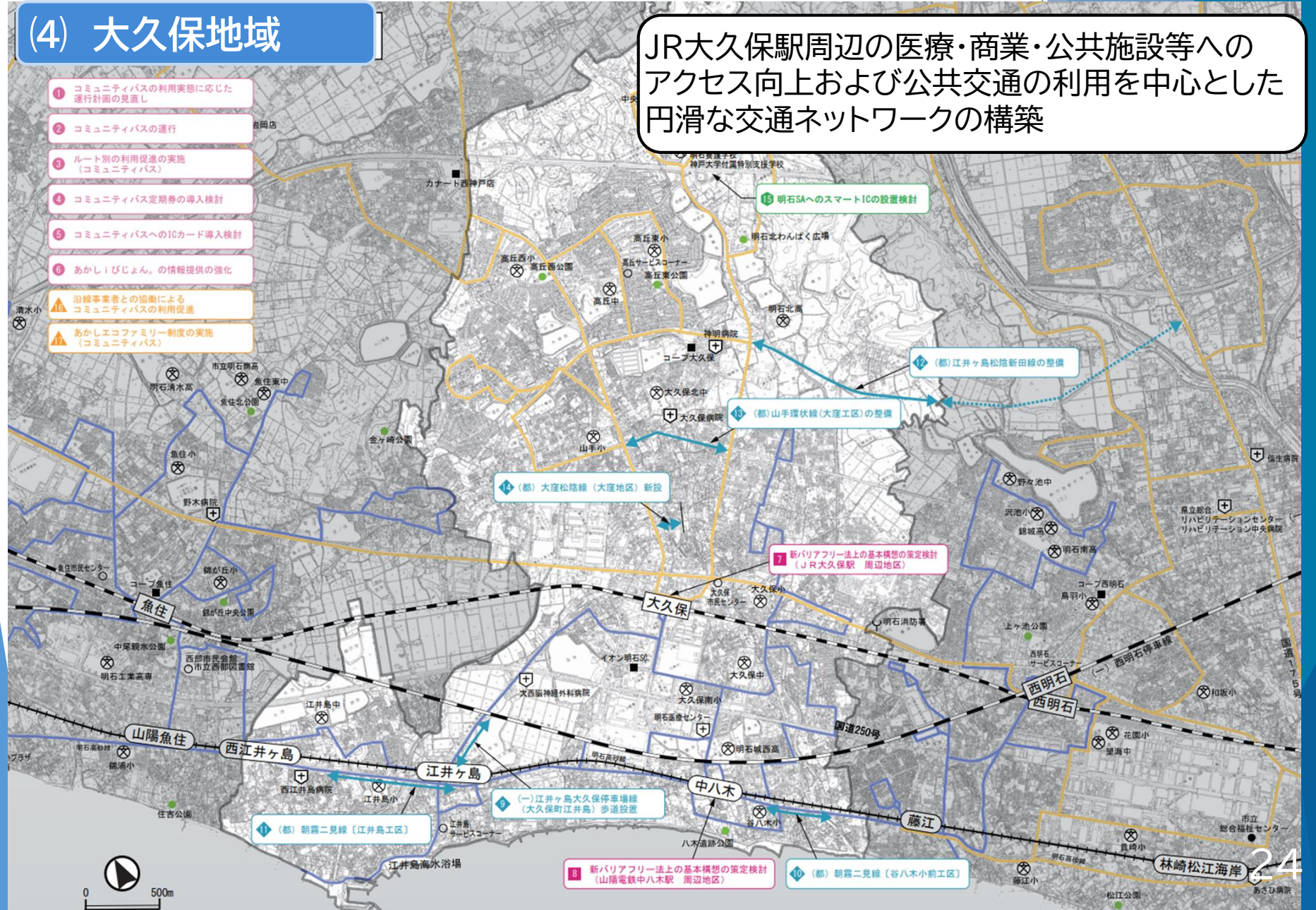
凡 例		
— 山陽新幹線	● 官公署	● 公共交通を中心とした交通体系の構築（マネジメント）
— JR山陽本線	○ 市民センター、サービスコーナー	■ 誰もが快適に移動できる交通環境づくり（交通環境のユニバーサルデザイン）
— 山陽電鉄	■ 救急医療機関	◆ 持続可能な社会に向けた安全安心で環境にやさしい取り組みの実施（持続可能な社会の実現）
— 路線バス	■ 農業施設	● 明石のまちを活性化する交通体系（交流促進）
— コミュニティバス	● 警察署	▲ 公共交通をみんなで守り・育てる意識の醸成（実践と協働）
	● 消防署	
	● 学校	
	● 都市計画公園（近隣公園以上）	
	● その他主要施設	

10. 事業プログラム

(4) 大久保地域

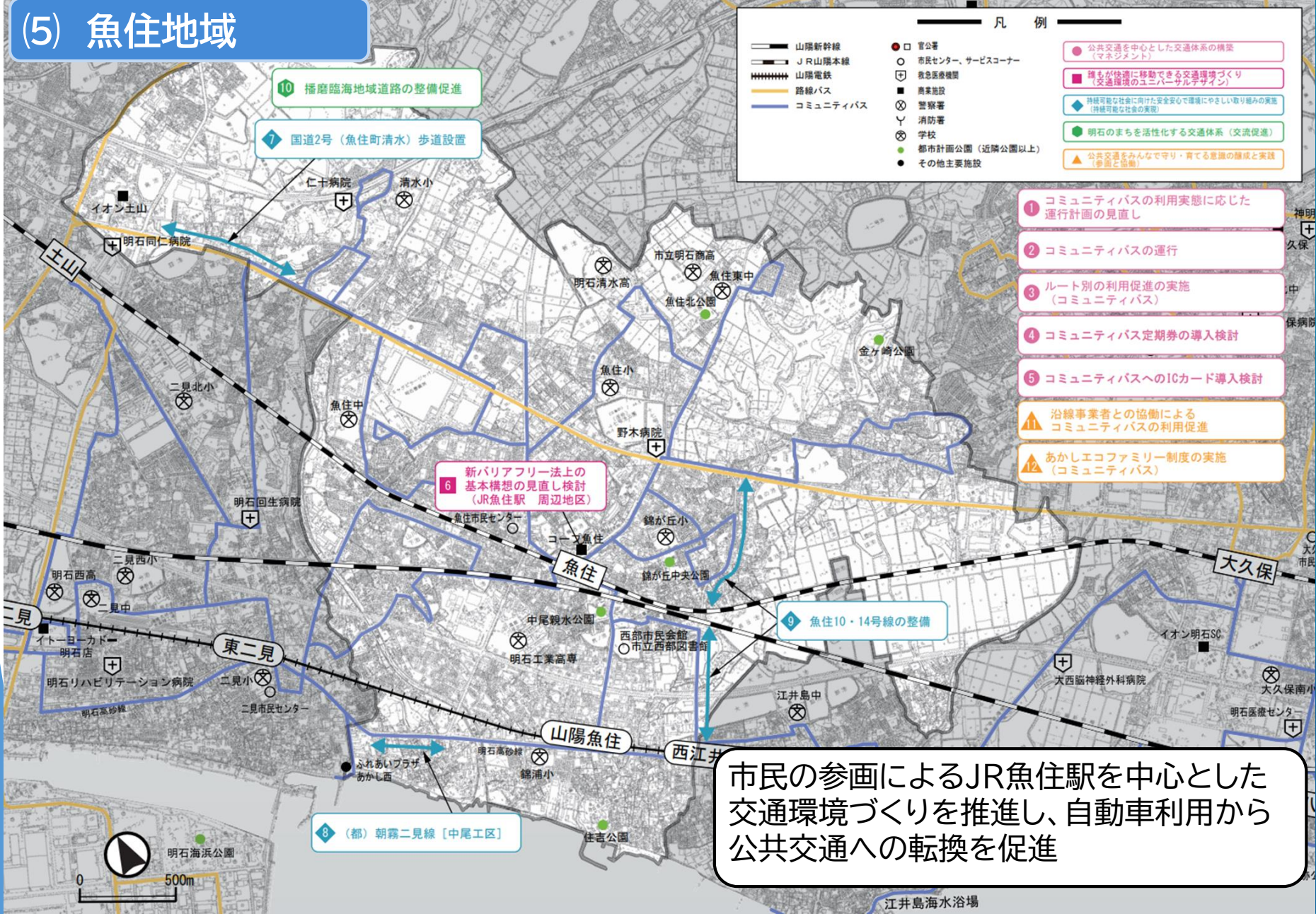
JR大久保駅周辺の医療・商業・公共施設等へのアクセス向上および公共交通の利用を中心とした円滑な交通ネットワークの構築

- 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
- 6 あかしびじょん。の情報提供の強化
- 7 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
- 8 あかしエコファミリー制度の実施 (コミュニティバス)



10.事業プログラム

(5) 魚住地域



10.事業プログラム

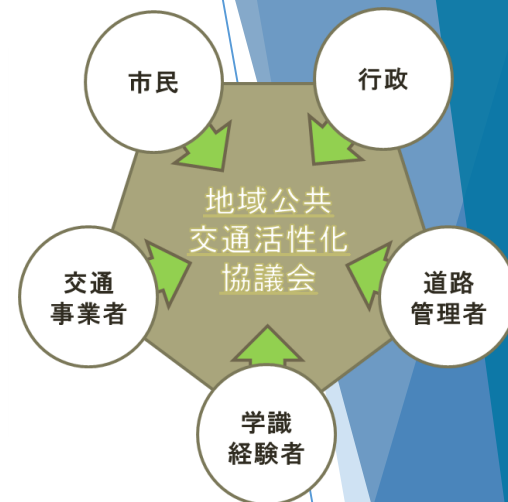
(6) 二見地域



11. 計画の推進体制

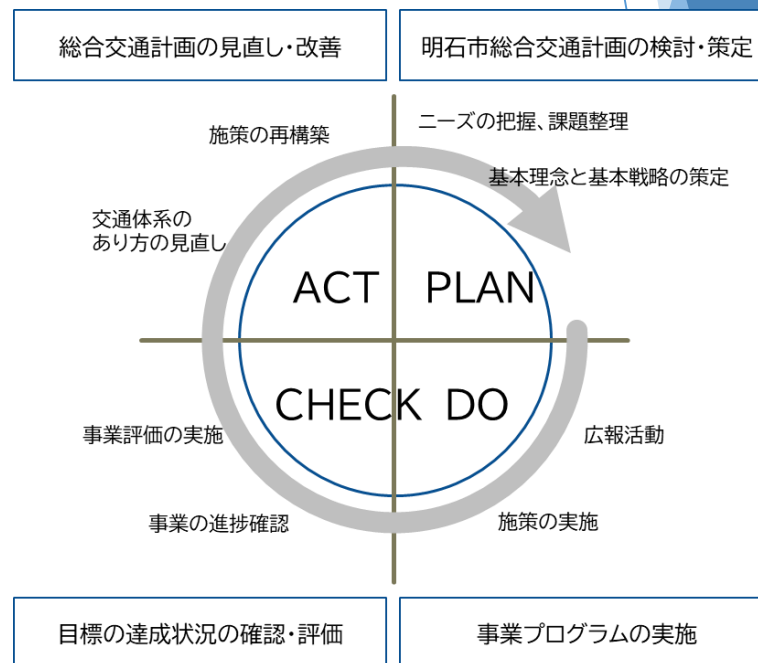
(1) 計画の推進体制

- 事業の推進に関わる主体は、市民、行政、交通事業者、道路管理者、学識者であり、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、より利用しやすい公共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」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。



(2) 計画のPDCA

- 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。



12.スケジュール

日時	内容	備考
令和4年(2022年)4月7日	第1回検討会	策定目的とスケジュールについて 現状と課題について 基本理念と目標について
令和4年(2022年)6月28日	第2回検討会	交通ネットワークの考え方について 基本戦略・施策体系、主要プロジェクトについて コミバスの展開方針の見直しについて
令和4年(2022年)9月5日	第3回検討会	地域別の交通施策について コミュニティバスの展開方針について 地域間幹線システムの確保・維持について 計画の実現に向けて
令和4年(2022年)10月	素案作成	
令和4年(2022年) 10月28日~11月30日	パブリックコメント 地域説明会	【地域説明会】 市内5地域+オンライン+YouTube配信
令和4年(2022年)12月23日	明石市地域公共交通 会議報告	
令和5年(2023年)1月31日	第4回検討会	パブリックコメント結果の報告 改定案作成
令和5年(2023年)3月	議会報告 計画改定	