



明石市 総合交通計画





公共交通の利用促進に向けて

地域の交通基盤として鉄道やバスなどは私たちの生活に欠かせないものです。しかし、近年ではこれらの公共交通の利用が減少し自動車利用が増加しており、環境負荷の増大、道路環境の悪化、公共交通事業者の経営基盤の脆弱化などが懸念されます。

明石市では、公共交通の利用促進を図るため、市内の交通の現状と課題、まちづくりの方向を踏まえ、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「市総合交通計画」を策定しました。本計画は、概ね10年後の2016年（平成28年）を目標としながら、それ以降の展望についても長期的に見据えることとし、コミュニティバスの路線拡大など公共交通の利用を基本とした施策や事業プログラムをとりまとめています。

今後、明石市では、本計画を基本として、時代のニーズに応じた地域にふさわしい公共交通環境づくりの一層の推進に努め、市民のみなさんとともに「愛着と誇りのある私のまち明石」を創ってまいります。

平成19年5月

明石市長 北口 寛人

目 次

1 . 計画の目的と構成	1
1 . 計画の目的.....	1
2 . 目標年次.....	1
3 . 計画の構成.....	2
2 . 交通の現状と課題	3
1 . 人口減少社会・高齢社会への対応.....	3
2 . 地球温暖化等の環境への対応.....	4
3 . 多様なニーズへの対応.....	5
4 . 自動車交通の増大.....	6
5 . 公共交通の利用者の減少.....	7
6 . 放置自転車への対応.....	8
7 . 近隣市町との連携強化の必要性.....	9
3 . まちづくりの目標	10
4 . 総合交通計画の方向性	11
5 . 基本理念と施策体系	13
1 . 基本理念.....	13
2 . 基本戦略.....	13
3 . 施策方針.....	14
4 . 施策体系.....	15
6 . 主要プロジェクト ～今後 10 年間に実施・検討する重点事業～	16

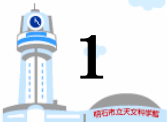
7. 地域別の交通施策 ～施策パッケージ～	26
1. 生活圏の設定.....	26
2. 生活圏別の交通施策.....	27
8. 計画の実現に向けて	45
1. 計画の効果的活用.....	45
2. 事業推進組織.....	46
3. 交通政策関連財源の効率的活用.....	46
4. 計画の定期的な見直し.....	46
5. 事業プログラムの実施に向けて.....	47

【付録】

明石市総合交通計画の策定までの流れ

明石市総合交通計画策定委員会 委員名簿

意見交換会・意見公募の実施概要



1

計画の目的と構成

1. 計画の目的

明石市では、「安全安心のまちづくり」、「市民の暮らしを中心に据えたまちづくり」、「元気で賑わいのあるまちづくり」の3つの基本方針に基づいて、市民本位のまちづくりを進めています。

明石市総合交通計画は、この3つの基本方針を踏まえつつ、成長社会の交通体系から成熟社会※¹の交通体系への再構築と共に、今後の高齢化、環境問題、情報通信の高度化、価値観の多様化、国際化への対応などを図るために、「公共交通の利用促進を基本とし、時代の変化に即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。

また、この計画は、既存の道路計画等を前程として、人の移動に関わる公共交通計画を中心に策定しています。

2. 目標年次

明石市第4次長期総合計画の目標年次である2010年（平成22年）を踏まえ、現在2006年（平成18年）から概ね10年後の2016年（平成28年）を目標としながら、以降の展望についても長期的に見据えます。

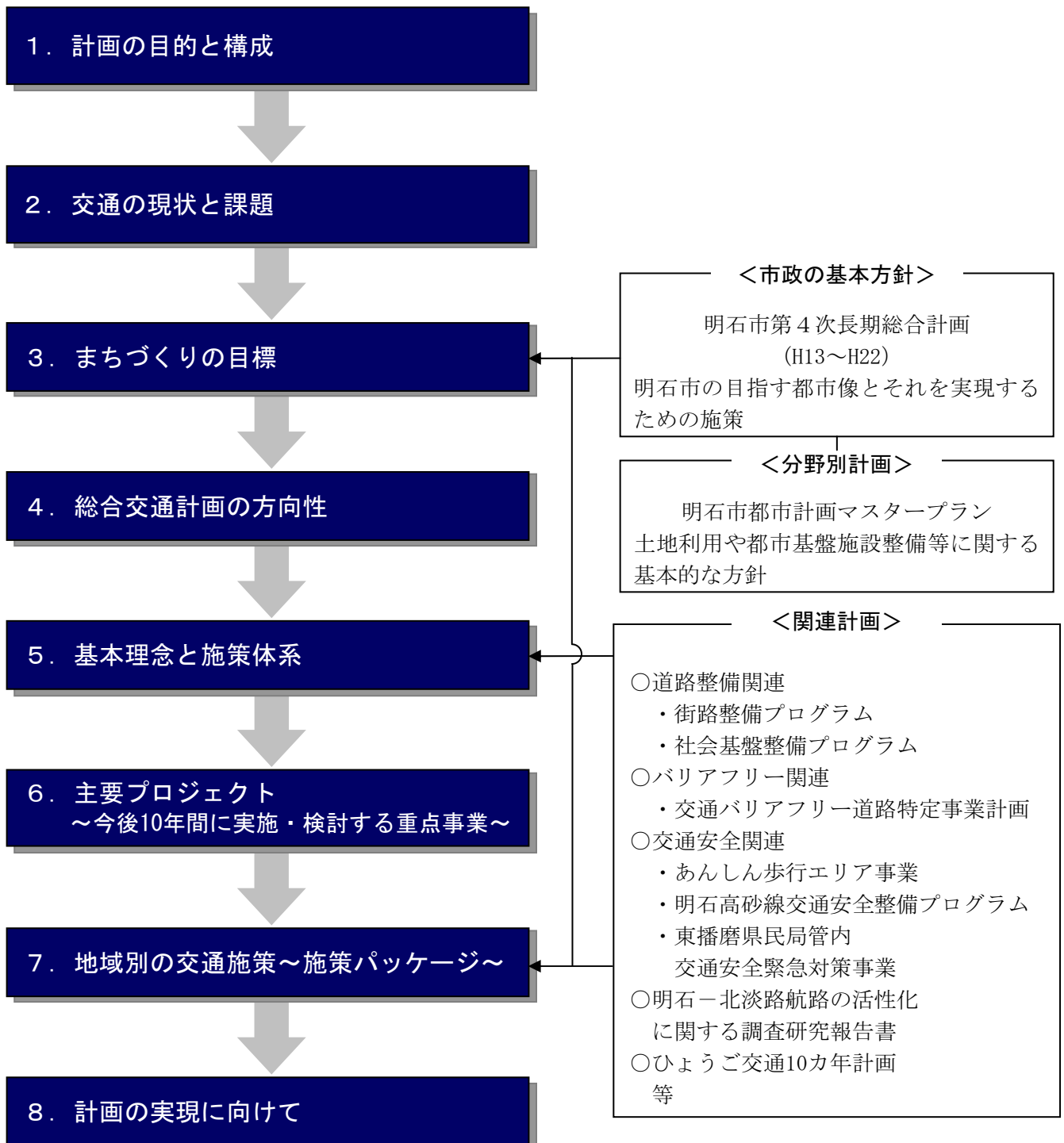
※1 成熟社会

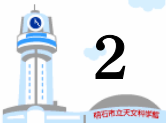
量的拡大のみを追求する経済成長が終息に向かう中で、精神的豊かさや生活の質の向上を重視する、平和で自由な社会。

3. 計画の構成

本計画の構成は以下に示すように、まず、交通の現状と課題、まちづくりの目標を踏まえ、明石市総合交通計画の方向性を明確にします。次に既存の関連計画を取り込んで、基本理念と施策体系を構築し、主要プロジェクト及び地域別の交通施策をとりまとめました。また、本計画及び事業を確実に推進するため、計画の実現に向けた考え方を整理しています。

計画の構成





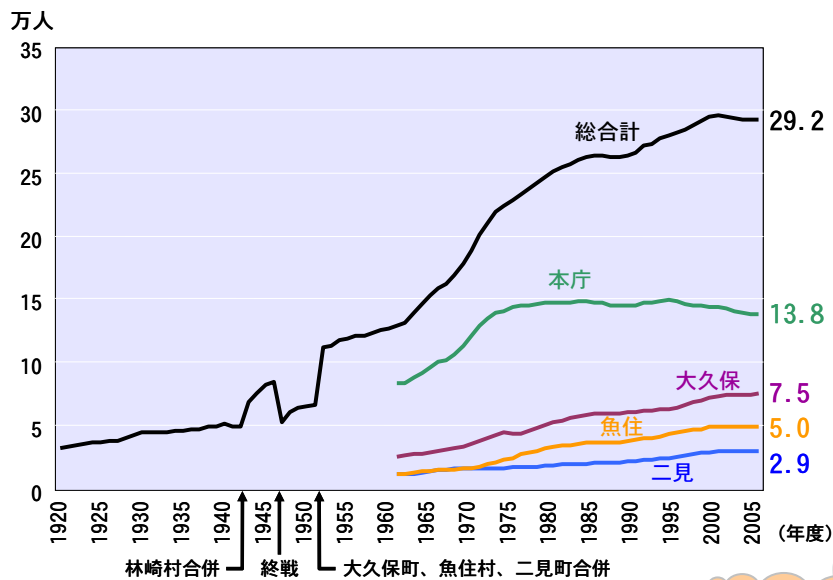
2

交通の現状と課題

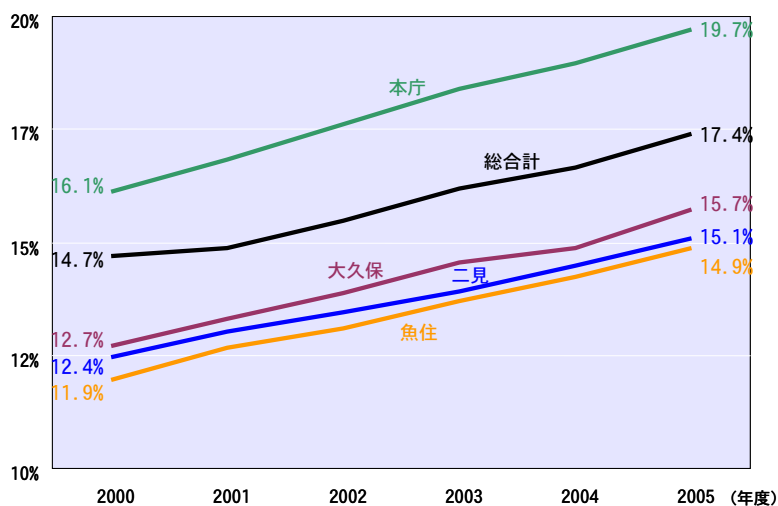
1. 人口減少社会・高齢社会への対応

- ・人口は高度経済成長時代（1960～1970年代）に大きく増加していますが、現在は横ばい傾向で、地区別にみると、大久保・魚住・二見地区は増加傾向にあります。また、特に高齢化率が高い地区は本庁地区です。
- ・やがて到来する超高齢社会を見据えると、だれもが元気に動ける環境づくりが求められ、自動車に頼らなくてもよい交通環境整備が必要です。

明石市の総人口と地区別人口の推移



明石市の地区別高齢化率の推移




人口は横ばい傾向で、高齢化は進行

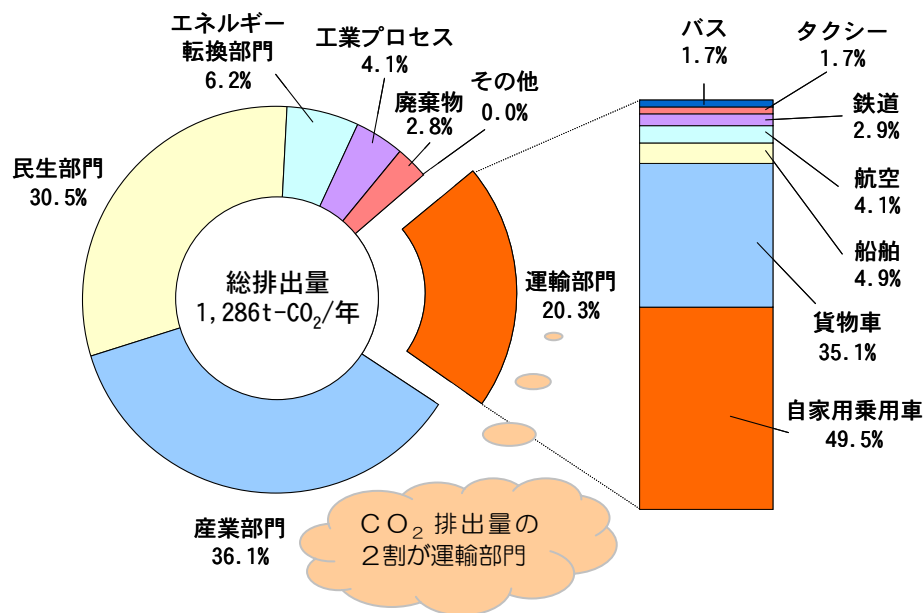
注) 本庁地区は、概ね西明石以東

出典：明石市統計書


2. 地球温暖化等の環境への対応

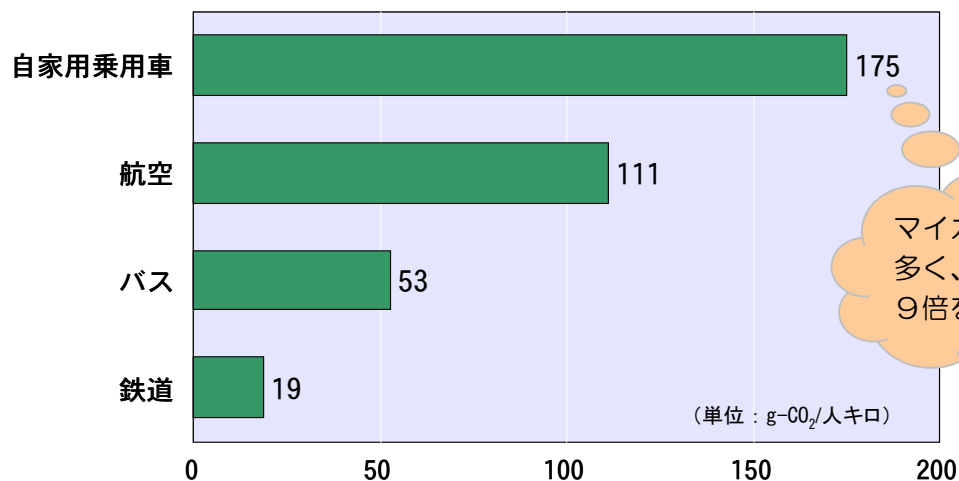
- ・地球温暖化ガスの1つである二酸化炭素の排出状況は、全部門のなかで運輸部門が約2割、そのうち自家用乗用車が約5割も占めています。また、交通機関別の「1人を1km運ぶのに排出する二酸化炭素」を比較すると、鉄道は自家用自動車の1/9です。
- ・環境にやさしい社会づくりを進める上でも、公共交通機関の活用が求められています。

 二酸化炭素の排出状況（2004年度）全国



出典：温室効果ガスインベントリオフィス(GIO)公表値(2006.8.30)より作成


 1人を1km運ぶのに排出する二酸化炭素（2004年度）全国

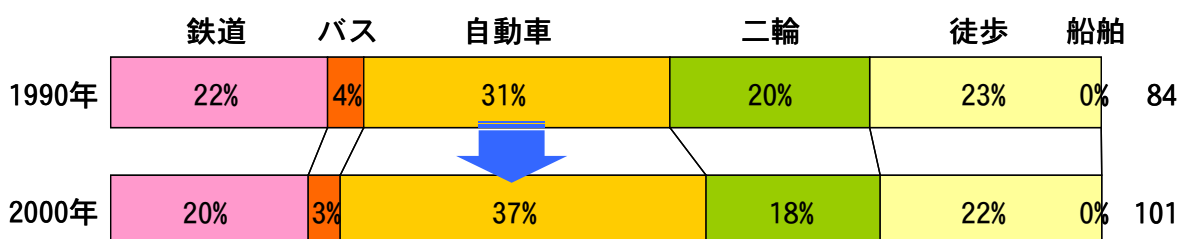


出典：国土交通省ホームページより
 アドレス <http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/kankyuu/ondanka1.htm>

3. 多様なニーズへの対応

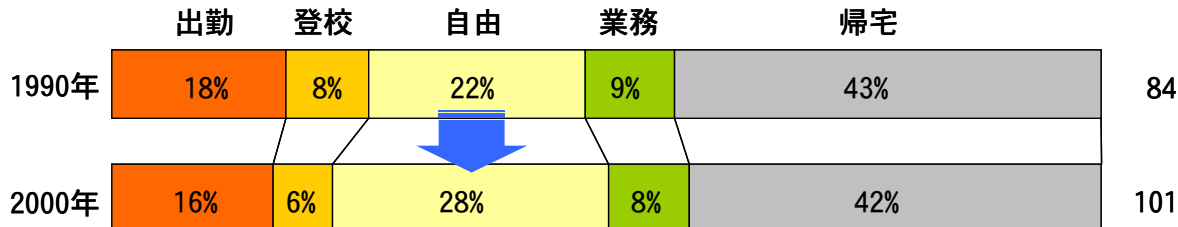
- ・1990年に比べ、自動車利用は増加していますが、鉄道とバスなどの公共交通利用が減少しています。また、1990年に比べると買い物などの自由目的が増加しています。
- ・今後は、高齢化や環境などの面から、公共交通と自動車利用の適切な役割分担を考えていくとともに、出勤・登校だけでなく、自由目的の増大に対応したきめ細かな交通サービスが求められます。

 明石市の交通手段別の人の動き



マイカーの割合が増加

 明石市の目的別の人の動き



自由の割合が増加

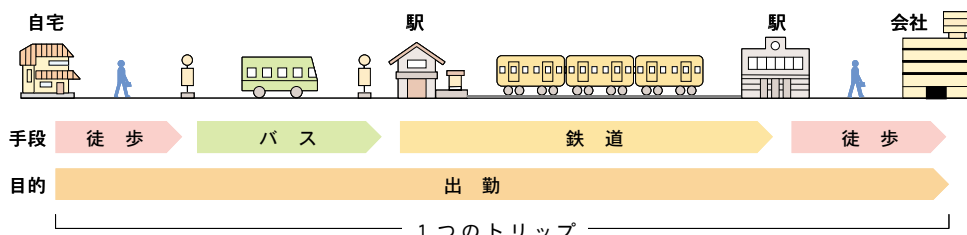
注) 自由目的は、買い物、通院、娯楽などの目的をいいます。

グラフ右側の数字は合計値を示す。(単位：万トリップ/日)
出典：第3・4回京阪神都市圏パーソントリップ調査

<パーソントリップ調査とは・・・>

「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」動いたのかについて調査し、人の1日のすべての動きをとらえる調査です。

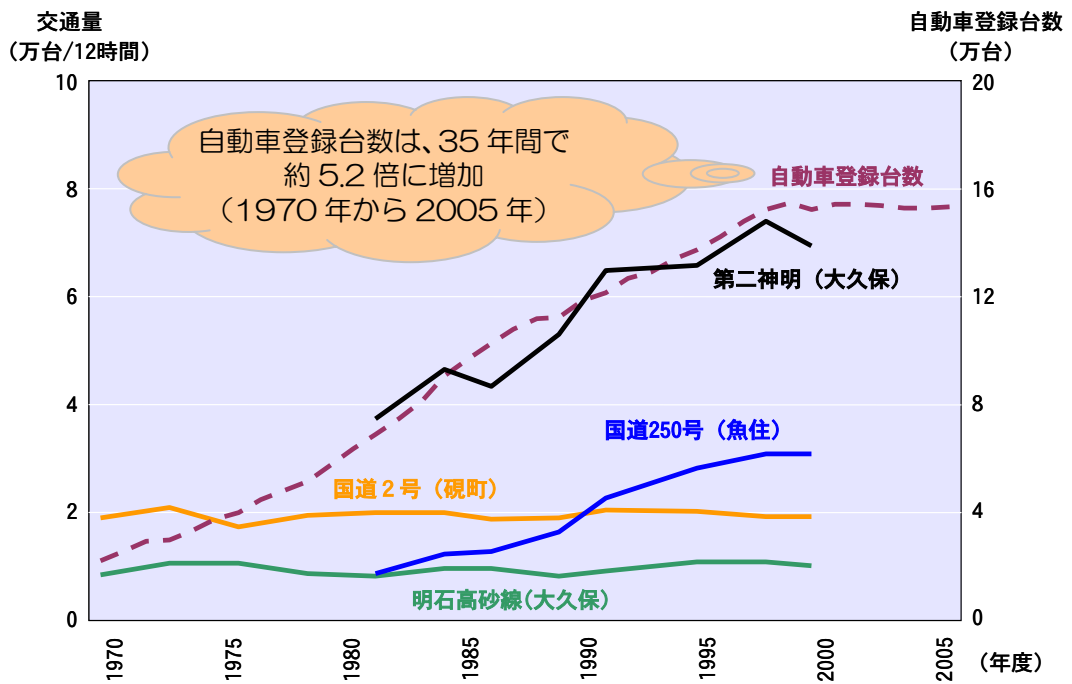
- ・目的は、大きくわけて「出勤」「登校」「自由」「業務」「帰宅」に分けられます。
- ・代表交通手段は、鉄道→バス→自動車→二輪→徒歩の順で、最も優先順位の高いものとしています。
(例) 下の図では、目的は「出勤」で、代表交通手段は「鉄道」になります。



4. 自動車交通の増大

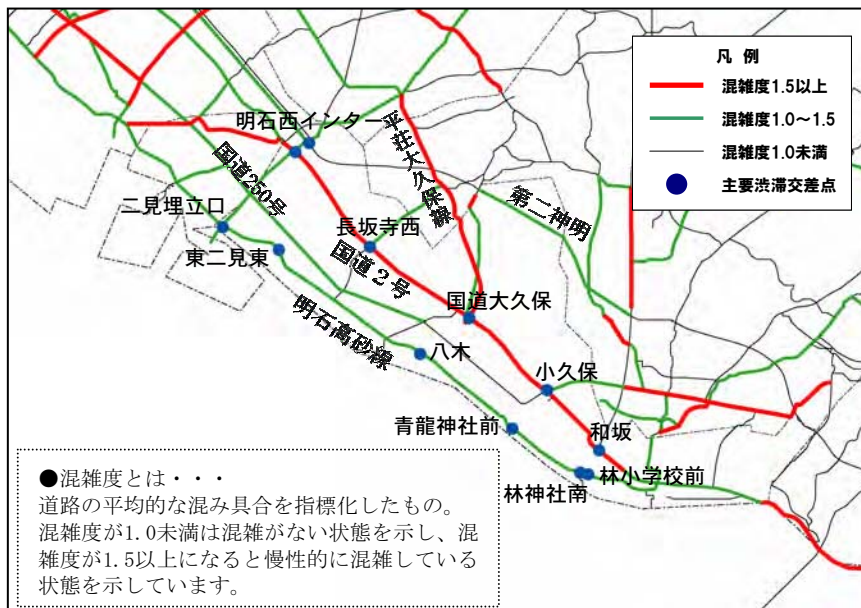
- ・第二神明、国道 250 号などの明石市の自動車交通量は年々増加傾向にあり、市内の主要な交差点などでは日常的な混雑が発生しています。
- ・自動車交通の増大に対し、道路整備による対応では、空間的あるいは財政的な限界があります。今後は自動車だけに頼らない交通環境づくりについて考えていく必要があります。

明石市の幹線道路交通量と自動車登録台数の推移



出典：各年度道路交通センサス、明石市統計書


明石市内の道路の混雑状況

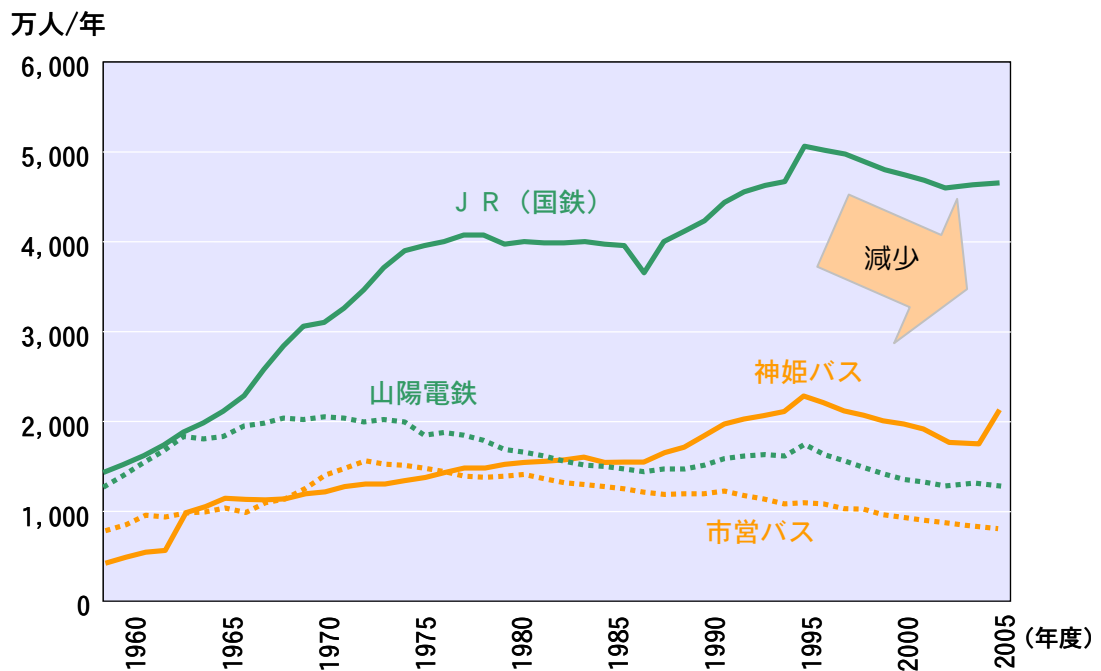


出典：平成11年度道路交通センサス、兵庫県道路計画課資料


5. 公共交通の利用者の減少

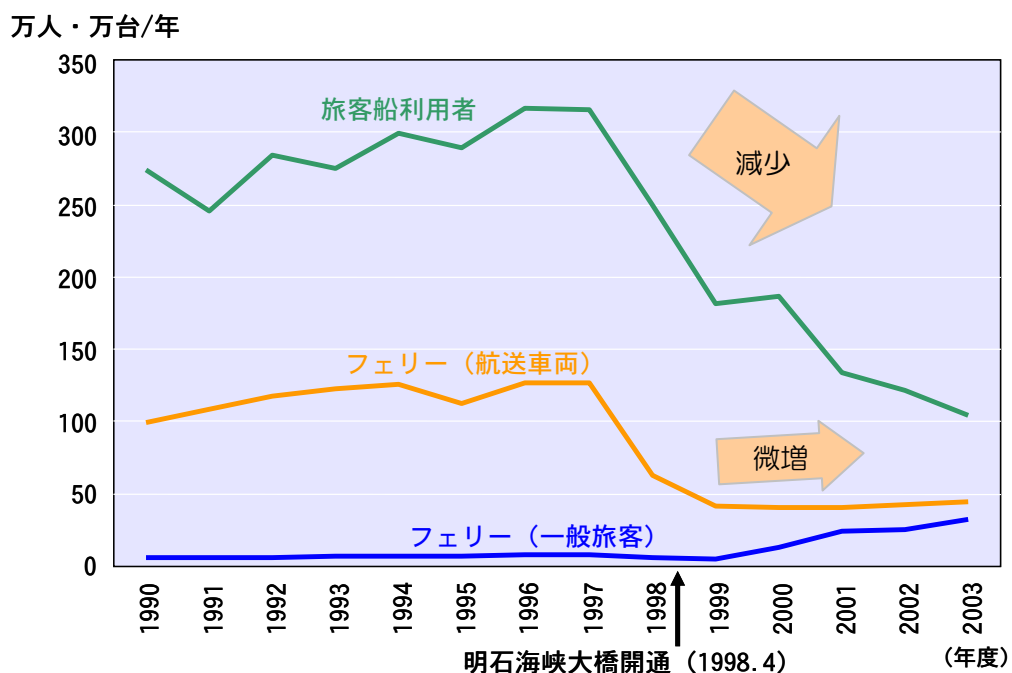
- ・ JR、山陽電鉄、市営バス、神姫バス、旅客船利用者は近年減少傾向です。また、フェリーは明石海峡大橋開通後、減少しましたが、近年微増傾向です。
- ・ 公共交通の利用を促進することは、交通渋滞の解消や、排気ガスなどの削減による地球温暖化問題への貢献にもつながることから、利用促進施策を展開する必要があります。

 明石市内の鉄道・バス利用者数の推移



出典：明石市統計書

 明石港の旅客船とフェリー利用の推移



出典：明石市統計書

6. 放置自転車への対応

- ・ 鉄道駅における、放置自転車は明石駅、JR西明石駅、JR大久保駅、JR魚住駅が比較的多くなっています。
- ・ 鉄道駅をより利用しやすくするためにも、駐輪場整備など自転車利用の利便性を高める必要があります。

自転車の駐輪状況（JR駅周辺）



出典：明石市における駐車・駐輪実態に関する調査報告書（明石市、2004年度）

放置自転車の状況



明石駅アスパア前

点字ブロック上に駐輪されており危険な状態



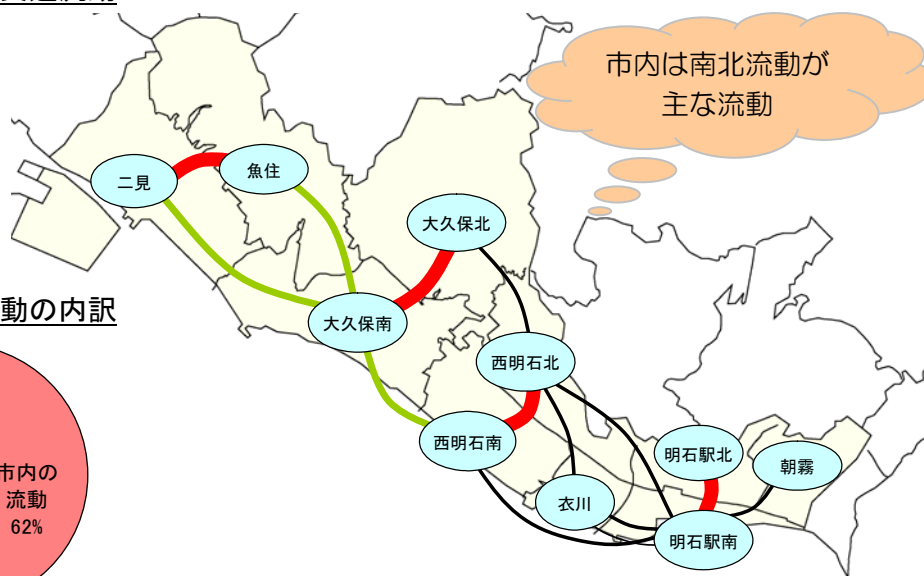
JR西明石駅

歩道に駐輪自転車が溢れ、歩行スペースが確保されていない

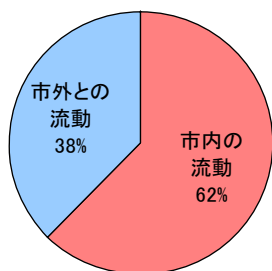
7. 近隣市町との連携強化の必要性

- ・明石市内では、明石東部地区間、西明石地区間、大久保地区間、魚住・二見地区間の南北流動が多くなっています。明石市外では、神戸市中心部等との流動が最も多く、次いで加古川市との流動が多くなっています。
- ・明石市の生活圏は、市町境界を越えて広がっていることから、近隣市町も含めた交通の連携強化が必要です。

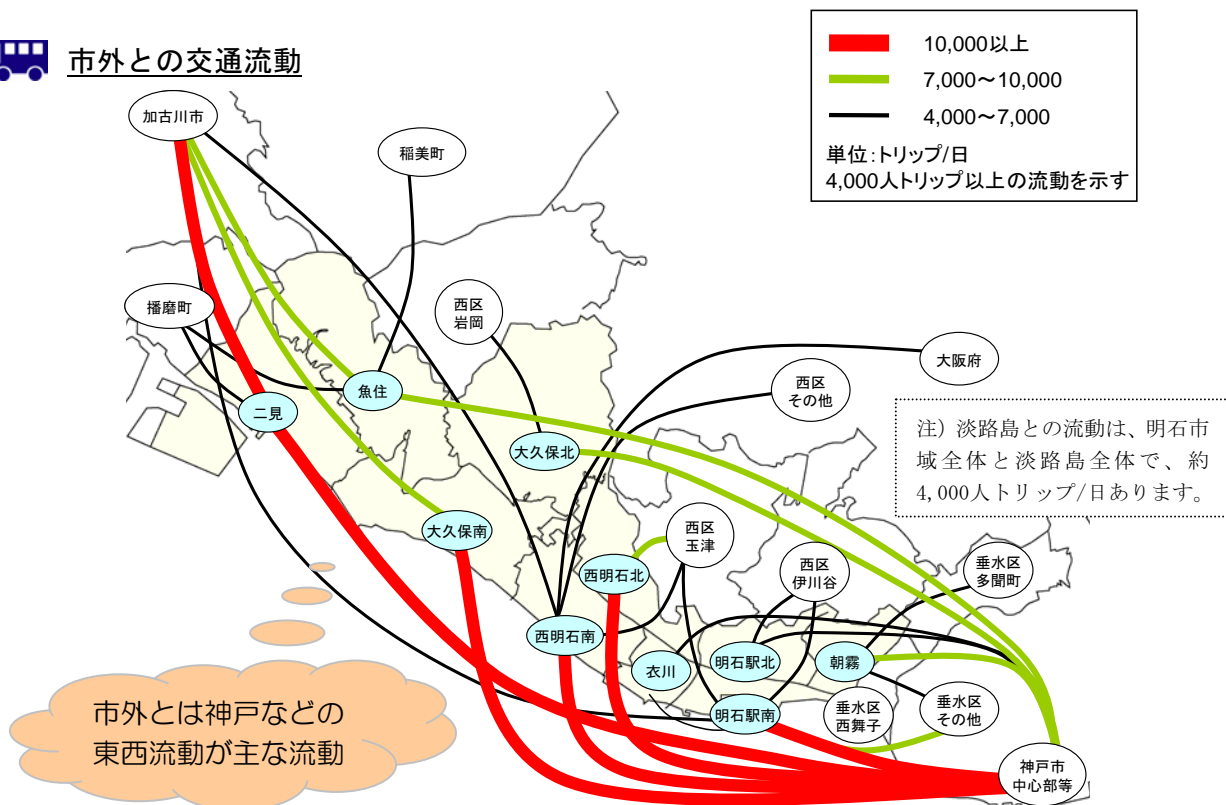
市内地区間の交通流動



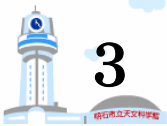
明石市の総流動の内訳



市外との交通流動



出典：第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査（2000年）



3

まちづくりの目標

明石市第4次長期総合計画の基本構想では、明石市の時代の潮流とまちづくりの方向を展望した上で、3つの基本理念とめざすべき都市像を挙げ、その都市像を実現するための6つのまちづくりの目標を示しています。

明石市総合交通計画は、安全で安心して暮らせる人にやさしいまちづくり、にぎわいと活力あふれるまちづくり、機能的でゆとりあるまちづくりなど、まちづくりの目標に対応した交通体系の構築を目指す必要があります。

明石市第4次長期総合計画（H13～H22）の概要

まちづくりの基本理念

1. 恵まれた地域特性を生かした、交流と共生を育むまちづくり
2. 夢と誇りをもつことができ、住み続けたいと思えるまちづくり
3. 新たな豊かさを実感でき、安全で安心して暮らせるまちづくり

将来都市像

人・輝き

夢・生まれ

そして、ふれあい
広がる新たな飛躍
の舞台

海峡交流都市
・明石

6つのまちづくりの目標

- I 健やかで安心して暮らせるまち
- II 快適で安全に住み続けられるまち
- III 機能的でゆとりとうるおいのあるまち
- IV にぎわいと活力あふれるまち
- V 人を育み、文化を創造するまち
- VI 人との出会いとふれあいを大切にするまち



4

総合交通計画の方向性

明石市の交通の現状と課題、まちづくりの目標を踏まえた総合交通計画の方向性は、以下のとおりです。

現 状 と 課 題

- 人口減少社会・高齢社会への対応
 - ・本庁地区の著しい高齢化の進展
 - ・超高齢化を見据えただれもが元気に動ける環境づくりが必要
- 地球温暖化等、環境への対応
 - ・多数を占める自動車のCO₂排出割合
 - ・環境にやさしい社会づくりを進める上での公共交通機関の活用
- 多様なニーズへの対応
 - ・通勤や登校の減少、買い物などの自由目的の増大
 - ・自由目的の増大に対応したきめ細かな交通サービスの構築
- 自動車交通の増大
 - ・交通渋滞の発生（和坂交差点など）
 - ・自動車だけに頼らない交通環境づくりの必要性
- 公共交通の利用者の減少
 - ・利用者の減少傾向
 - ・交通渋滞の解消や地球環境の改善を図る上での利用促進策の必要性
- 放置自転車への対応
 - ・鉄道駅での不法駐輪の増加（明石駅など）
 - ・鉄道駅の利便性の向上策の必要性
- 近隣市町との連携の強化
 - ・神戸市や加古川市などとの市町境界を越えた流動
 - ・近隣市町を含めた交通の連携強化

まちづくりの目標

- 健やかで安心して暮らせるまち
- 快適で安全に住み続けられるまち
- 機能的でゆとりとうるおいのあるまち
- にぎわいと活力あふれるまち
- 人を育み、文化を創造するまち
- 人との出会いとふれあいを大切にするまち

計画の方向性

- まちづくりの目標に合わせて、既存交通基盤を有効に活用した機能的な交通ネットワークの形成が必要です。
- 自動車交通量を抑制した環境に優しいまちづくりを推進するための公共交通転換施策の実施が必要です。
- 徒歩・自転車とそれを補完するコミュニティバス^{※2}等で安全・円滑に鉄道駅へ移動できる交通体系が必要です。
- 隣接市町との交通政策上の連携（交通ネットワーク整備等）が必要です。
- 市街地の環境改善を図るため、近隣する市町から流入する自動車交通の公共交通への転換が必要です。
- 超高齢社会を見据え、だれもが元気に動ける環境をつくるため、自動車に頼らなくてもよい交通環境整備が必要です。
- 大規模小売店舗等との連携による、公共交通利用促進が必要です。
- 地域活性化に向けて、街の魅力を高めるには、循環型バスなどの使い易い公共交通が必要です。

※2 コミュニティバス

地域住民の利便向上などのため、一定地域内を運行するバスで、車両仕様、運賃、ダイヤ、バス停位置などを工夫したバスサービス。

交通ネットワーク整備の基本方向

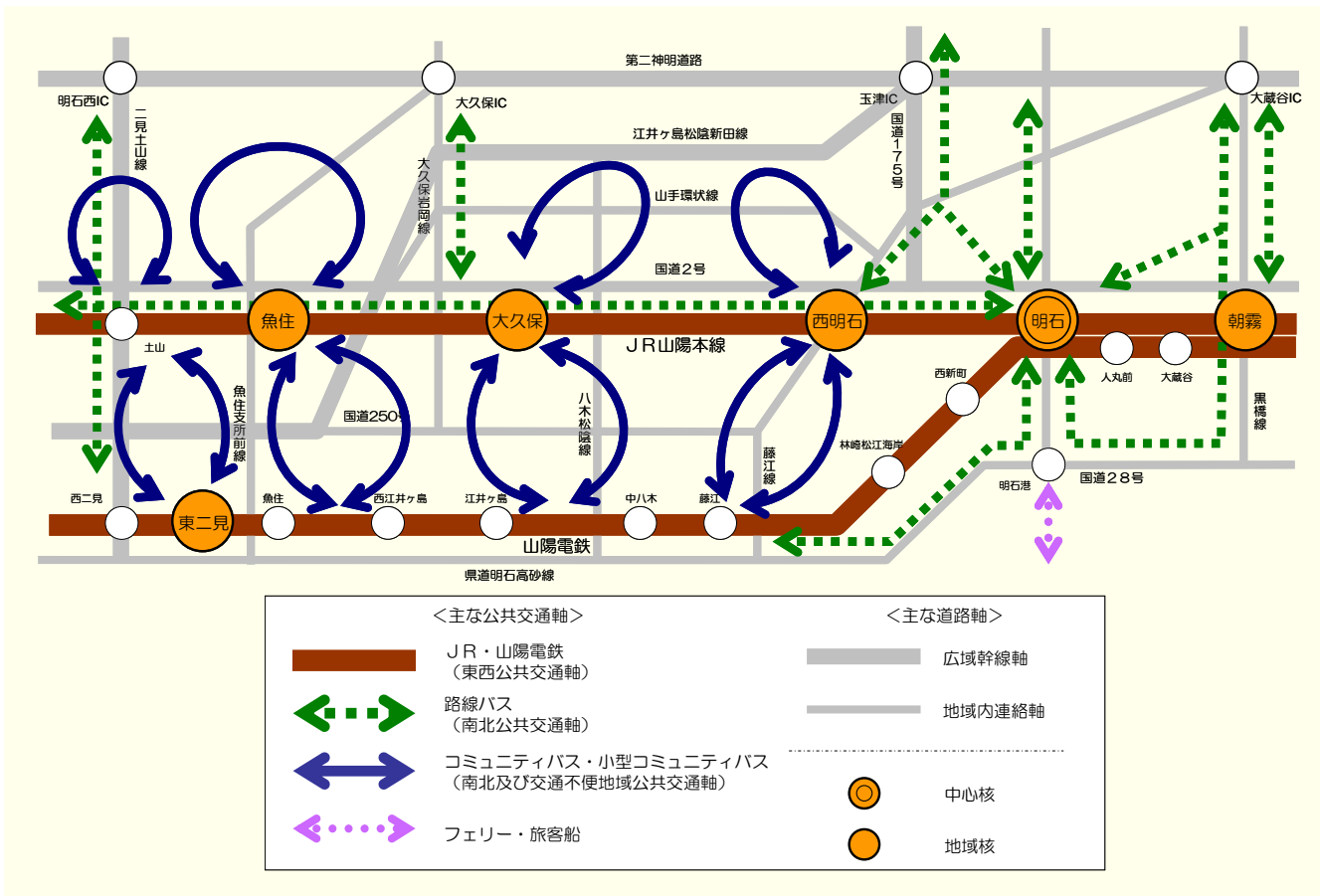
計画の方向性を受けた明石市の交通ネットワーク整備の基本的な考え方は以下のとおりです。

公共交通軸は、東西方向にJR・山陽電鉄が、南北方向に路線バスが主な役割を担います。また、南北方向及び交通不便地域にはコミュニティバス・小型コミュニティバスを設定します。

道路網は、広域幹線軸として第二神明道路、国道175号、国道250号、江井ヶ島松陰新田線、二見土山線、地域内連絡軸として国道2号、県道明石高砂線、黒橋線、八木松陰線、魚住支所前線などを設定しています。

道路網は都市計画道路整備プログラムなどにより整備を推進することとし、本計画では道路網整備を前提とした公共交通整備計画を示しています。

交通ネットワーク整備の基本方向



マイカー交通から公共交通への転換方針は以下を基本とします。

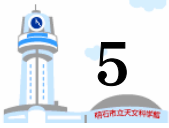
- ①通勤・通学目的については、路線バス、鉄道への転換を図ります。
- ②買い物等自由目的については、路線バス、鉄道、コミュニティバスなどへの転換を図ります。
- ③マイカーと鉄道との連携策として、パークアンドライド※3、キスアンドライド※4などを展開していきます。

※3 パークアンドライド

都心部などでの道路交通混雑を避けるために、都市の郊外部において自動車を駐車し、鉄道へ乗り換える手法。

※4 キスアンドライド

鉄道の駅などで、家族などに自家用車で送迎してもらい、公共交通機関に乗り換える手法。



5

基本理念と施策体系

1. 基本理念

明石市総合交通計画は、明石市第4次長期総合計画の将来都市像である「海峡交流都市・明石」を展望したうえ、明石市各地域の交通の現状やまちづくりの目標を踏まえ、公共交通の利用促進を基本とし、くらしの質を高め、時代の変化に即応した誰もが安全で円滑に移動できる交通体系の確立に向けて、以下を基本理念とします。

**活発な交流による、恵まれた地域特性が
活きるまちづくりの実現**

2. 基本戦略

目標達成に向け、つぎの3つの基本戦略に基づいて交通施策を展開します。

多様な選択が可能な交通ネットワークの形成

明石市域の鉄道、バス、船舶、自動車、自転車、徒歩などの様々な交通手段を有効に組み合わせて、乗り継ぎがスムーズな交通ネットワークの形成を図ります。

マイカーと公共交通を適切に利用できる交通環境づくり

超高齢社会の到来、地球環境意識の高まりを背景に、過度に自動車に依存することなく、徒歩や自転車や公共交通で便利に移動できる交通環境をつくります。

市民と共に育む公共交通

市民の日常生活や、観光などによる地域の活性化において、利用しやすい公共交通にするため、地域住民・交通事業者・行政が一体となり、より良い公共交通を育みます。

3. 施策方針

基本戦略にもとづき、以下の4つの施策方針で交通施策を展開します。

施策方針Ⅰ

既存の公共交通機関の有効活用

社会ストック^{※5}である鉄道網や路線バス網を有効活用し、地域特性に応じた利用しやすい交通ネットワークをつくるため、路線バスやコミュニティバス路線網の再編、利用者ニーズに応じた運行計画の改善などを行います。

施策方針Ⅱ

マイカーから公共交通利用への転換誘導

過度に自動車に依存しない交通環境をつくるため、交通不便地域へのコミュニティバスの導入や、地域住民や企業とのパートナーシップによるモビリティ・マネジメント^{※6}の実施、市民への意識啓発やパークアンドライド施策の推進などを行います。

施策方針Ⅲ

鉄道駅へのアクセスの充実

JRや山陽電鉄の各駅や明石港へのアクセスの充実、スムーズな乗り継ぎができる交通環境をつくるため、駅前広場の整備、駅及び駅周辺のバリアフリー化^{※7}など交通結節点整備を行います。

施策方針Ⅳ

利用しやすい交通システムの確立

だれもがわかりやすく、便利に移動できる交通環境をつくり、さらなる利用促進を図るため、交通ICカード^{※8}の導入や交通案内情報の充実、観光との連携による公共交通利用促進運動の推進などを行います。また、自転車の利用環境づくりも促進していきます。

※5 社会ストック

様々な生活関連施設や鉄道、道路などの社会基盤施設とともに様々な人的資源、自然資源、社会制度なども含む概念のこと。

※6 モビリティ・マネジメント

一人ひとりの交通行動を自動車から公共交通利用へ自発的に変化することを促すコミュニケーションを中心とした交通施策。

※7 バリアフリー化

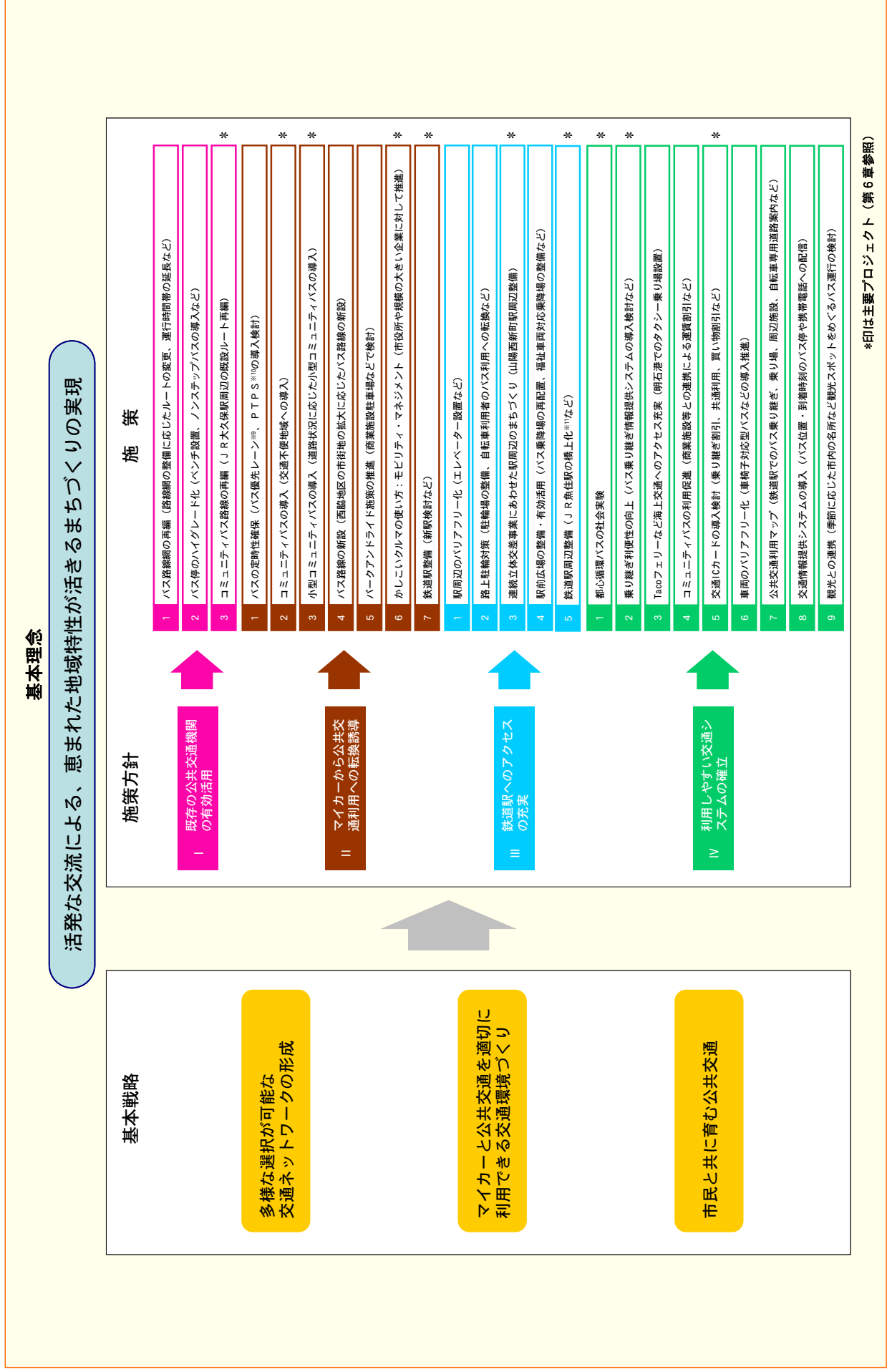
高齢者・障害者などが社会生活していく上での物理的、社会的、制度的、心理的および情報面での障害を除去するという考え方。

※8 交通ICカード

無線による非接触式のICカードなどを用いて、定期入れに入れたまま自動改札機などの案内板にかざすだけで通過でき、現金を持ち合わせていなくても鉄道やバスを利用できるカード。

4. 施策体系

まちづくりに対応した交通体系整備の基本理念と基本戦略を踏まえ、明石市総合交通計画の全体構成を以下とします。



コミュニティバス、小型コミュニティバスの導入

導入地域	西明石、大久保、魚住、二見地区	導入時期	概ね2010年度までに導入
------	-----------------	------	---------------

内 容

現在、Taco（たこ）バスは、「交通不便地域の縮減」、「移動制約者の移動手手段の確保」、「環境負荷の軽減」3つの基本コンセプトに基づき、現在、JR大久保駅～山陽魚住駅～JR魚住駅、また、JR魚住駅を起点とし、青葉台地区や清水地区方面を運行しています。

今後、西明石、大久保、魚住、二見地区の交通不便地域などに導入するため、実験運行から取り組みをはじめます。なお、道路状況などに応じて小型コミュニティバスの実験運行も進めます。

路線バスやコミュニティバスの役割分担については、以下を基本とします。

- ・路線バスは、通勤・通学者などを対象として需要が多く、ある程度広域的な路線を運行するものとします。
- ・コミュニティバスは、高齢者などを対象として買い物、通院など生活交通として公共交通が利用できない交通空白地域を運行し、各地域とJR・山陽電鉄の最寄り駅を結ぶことを基本とします。

Taco（たこ）バス
（JR大久保駅にて）



小型コミュニティバス
（かこタクシー：加古川市）

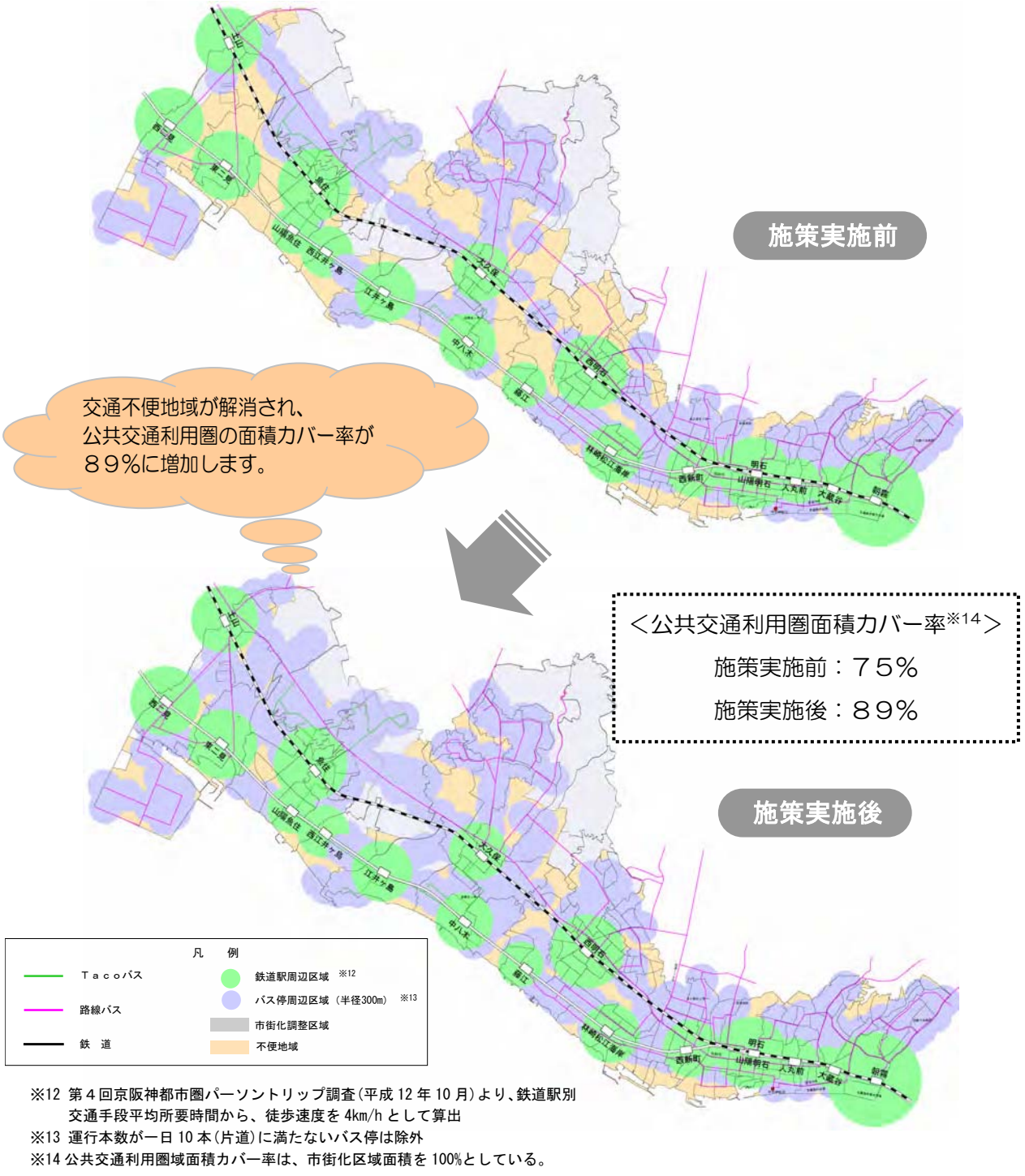


今後、道路運送法施行規則に規定される地域公共交通会議（利用者、交通事業者、行政などで構成）を設置して、コミュニティバスの導入等を協議することとしています。

整備効果

＜コミュニティバス導入などによる公共交通利用圏面積カバー率のアップ＞

路線バス網の再編やコミュニティバス、小型コミュニティバスの導入によって、市街化区域内の交通不便地域の解消が図れます。整備効果として公共交通利用圏面積カバー率を、施策実施前の75%を、施策実施後の89%へのアップを目指します。



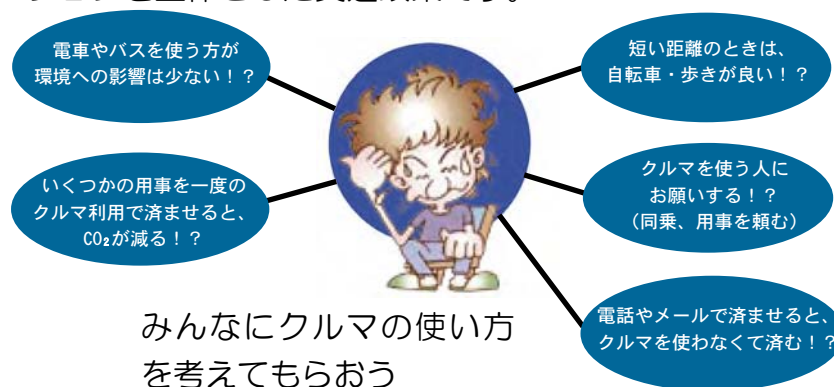
かしこいクルマの使い方（モビリティ・マネジメント）

導入地域	明石全域	実施時期	2007年度から継続的に実施
------	------	------	----------------

内 容

市役所に勤務する職員をはじめ、明石市内の規模の大きい企業を中心として、かしこいクルマの使い方（モビリティ・マネジメント※15）を積極的に推進し、公共交通への利用転換を図ります。また、学校などへの出前講座を通して、公共交通利用の必要性を示し、利用促進を進めます。

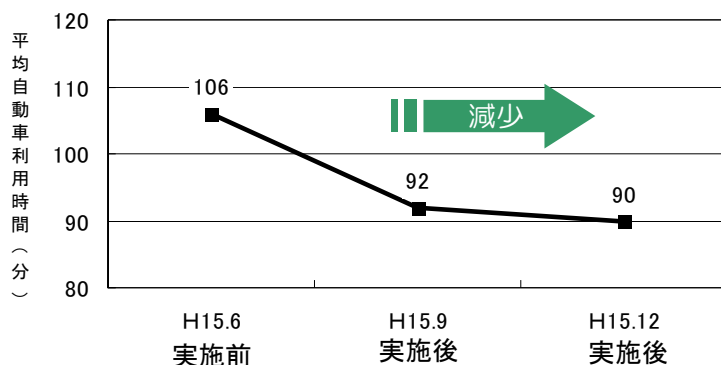
渋滞や環境、土地利用等の様々な都市・交通問題は、一人一人が「過度に自動車に依存する習慣」から「自動車や公共交通をかしこく利用する生活」へと少しずつ変容していくことで抜本的に改善することが期待できます。モビリティ・マネジメントはこの認識の下、人々の意識や行動の自発的変化を期待し、人々に大規模かつ個別的に働きかけるコミュニケーションを主体とした交通政策です。



整備効果

 川西・猪名川地域でのモビリティ・マネジメント実施効果

川西・猪名川地域の例では、モビリティ・マネジメント実施後には平均自動車利用時間の減少効果が見られます。



公共交通の利用者が増大すれば、明石市内の自動車交通量が削減され、交通渋滞の解消や、環境負荷の軽減が図れます。

※15 モビリティ・マネジメント

一人ひとりの交通行動を自動車から公共交通利用へ自発的に変化することを促すコミュニケーションを中心とした交通施策。

バス乗り継ぎ情報提供システムの導入検討

導入地域 明石東部地区など 予定時期 概ね 2016 年度までに検討

内 容

明石駅、朝霧駅など主要駅において、バスの乗降場案内、出発時刻案内、方面案内などを掲載したバス乗り継ぎ情報提供システムの導入を進めます。

鉄道、バスなどの乗り継ぎ情報は、時刻表などで事業者ごとに運行に関する情報提供がなされていますが内容は不統一で、違った公共交通を相互利用する場合などには非常に不便です。公共交通の利用促進のためには、利用者の立場に立って、鉄道からバスへの乗り継ぎなど、子供や高齢者、外国人などにとってもわかりやすい情報提供などが必要で

バス乗り継ぎ情報提供システム(大阪市営バスの例)



整備効果



複雑な鉄道駅に接続するバスの系統数と運行本数：平成18年10月現在

鉄道駅に接続するバスは、複数の系統が運行されていますが、これらを適切に案内することが利用者にとって使いやすい交通機関となります。

JR鉄道駅	バス事業者数	系統数計	運行本数計
朝霧駅	4	15	231
明石駅	2	40	980
西明石駅	2	13	111
大久保駅 ^{注)}	2	11	138

注) Taco(たこ)バスを含む

公共交通利用者の利便性向上、公共交通の利用促進が図れます。

交通 I Cカードの導入検討

導入地域	明石全域	予定時期	概ね 2010 年度までに検討
------	------	------	-----------------

内 容

交通 I Cカードの利用を推進するとともに、カードの活用方策（公共施設入場料の割引や商業施設のポイントサービスとの連携、公共交通相互の乗り継ぎ割引など）についても検討していきます。


異なる事業者間の鉄道・バスなどを1枚の交通 I Cカードで利用できることは、利用しやすい交通システムを構築する上で効果的です。

公営企業が発行する交通 I Cカードの場合、交通事業者間を乗り継いだときの初乗り運賃の補助、沿線地域の商店街などとの連携、公共施設の利用促進などの地域の活性化につなげることができます。

公共交通の利用促進と提携する沿線地域の商店街や地場産業との連携による地域の活性化及びポイントサービスによる地域顧客の育成が図られます。



整備効果

 近畿圏の交通 I Cカードの導入状況（2006年12月現在）

導入年	都道府県	事業者	名称	交通機関
2003.11	大阪	JR西日本	ICOCA	鉄道
2004.8	大阪	京阪電鉄、阪急電鉄、能勢電鉄	PiTaPa	鉄道、バス
2005.2	兵庫	KOBEカード協議会	KOBE PiTaPa	鉄道
2006.2	大阪	大阪市交通局協力会	OSAKA PiTaPa	鉄道、バス
2006.2	大阪	阪神電鉄	CoCoNet PiTaPa	鉄道
2006.7	大阪	南海電鉄	minapita	鉄道
2006.10	兵庫	神姫バス	NicoPa	バス

交通 I Cカードの導入は、近畿圏ではJR西日本をはじめ、スルッとKANSAI協議会加盟社局を中心に順次進んでいます。明石市周辺では、JR、山陽電鉄、神姫バスが利用できます。

資料：各社ホームページより

公共交通利用者の利便性向上、公共交通の利用促進が図れます。

都心循環バスの社会実験

導入地域

明石東部地区

予定時期

概ね 2010 年度までに実施

内 容

明石市中心部の人の回遊性や活性化を促進することを目的にし、中心部の市街地の利便性を向上させるため、明石中心部で明石駅、明石港、市役所、明石市文化博物館、明石公園、県立(市立)図書館などを連絡する循環バスの社会実験を実施します。その後、バスの利用者数やニーズ、採算性などを調査し、将来の実現の可能性を検討します。

主要施設を連絡する循環バスの社会実験エリア

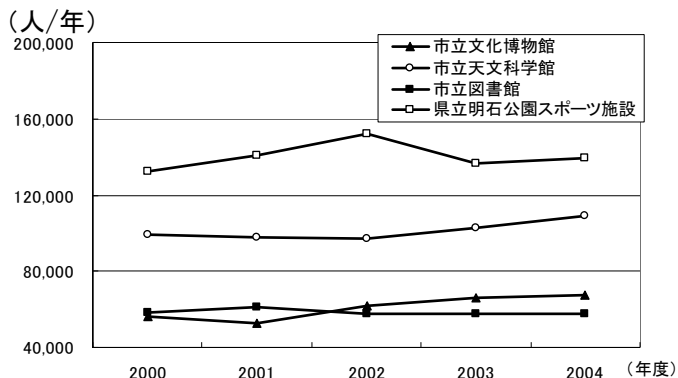


整備効果

市立文化博物館や市立天文科学館の利用者数は増加傾向です。さらなる主要施設等の活性化に向けて、都心循環バスの導入は有効と考えられます。



明石東部地区の主要施設別利用者数の推移



公共交通利用者の利便性向上、公共交通の利用促進が図れます。

JR魚住駅の橋上化

導入地域	魚住地区	整備時期	概ね 2010 年度までに整備
------	------	------	-----------------

内 容

JR 魚住駅の南北駅前広場、自由通路、アクセス道路の整備及び駅舎橋上化を図ることにより、鉄道で分断されている南北魚住地区間の連絡と駅へのアクセス機能の向上を図ります。

J R 魚住駅橋上化、駅前広場イメージ図

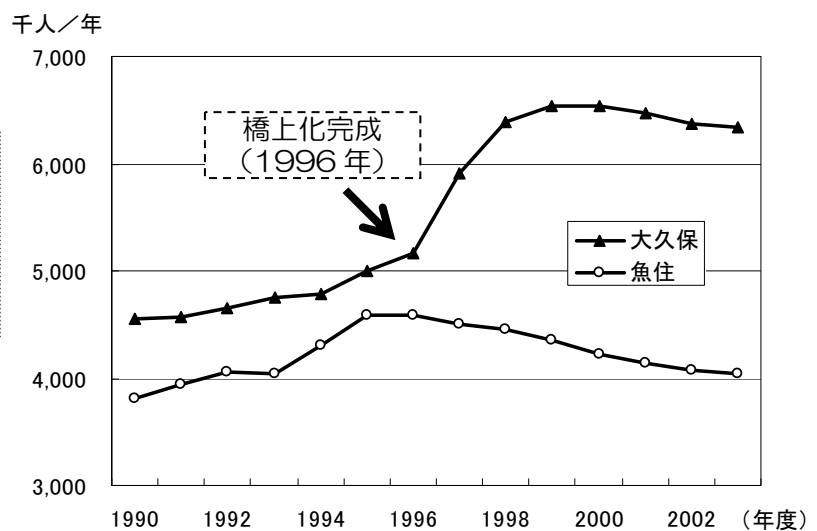


注) 本図はイメージ図であり、駅舎のデザインや色彩などは、実際と異なる場合があります。

整備効果



J R 大久保駅と魚住駅の乗車数の推移



大久保駅の橋上化と周辺まちづくりにより利用者が大幅に増加しました。魚住駅の橋上化により、駅周辺のさらなる活性化が期待できます。

鉄道へのアクセス機能が向上すると同時に、駅周辺整備による地域拠点の活性化が図れます。

山陽電鉄連続立体交差事業

導入地域

明石東部地区

整備時期

概ね 2016 年度までに整備

内 容

山陽電鉄の明石川～林崎松江海岸駅間 1.9km を高架にするるとともに、駅前広場や側道の整備などを行い、鉄道の利便性向上、駅周辺の交通の円滑化、市街地の形成及び地域の活性化を図ります。

山陽電鉄西新町駅前整備イメージ



円滑で安全な国道2号交差点完成イメージ



整備効果

高架化により、9箇所の踏切が除去され、安全性が向上するとともに、駅周辺のさらなる活性化と交通の円滑化、鉄道駅の利便性向上が期待できます。

鉄道駅整備（新駅検討など）

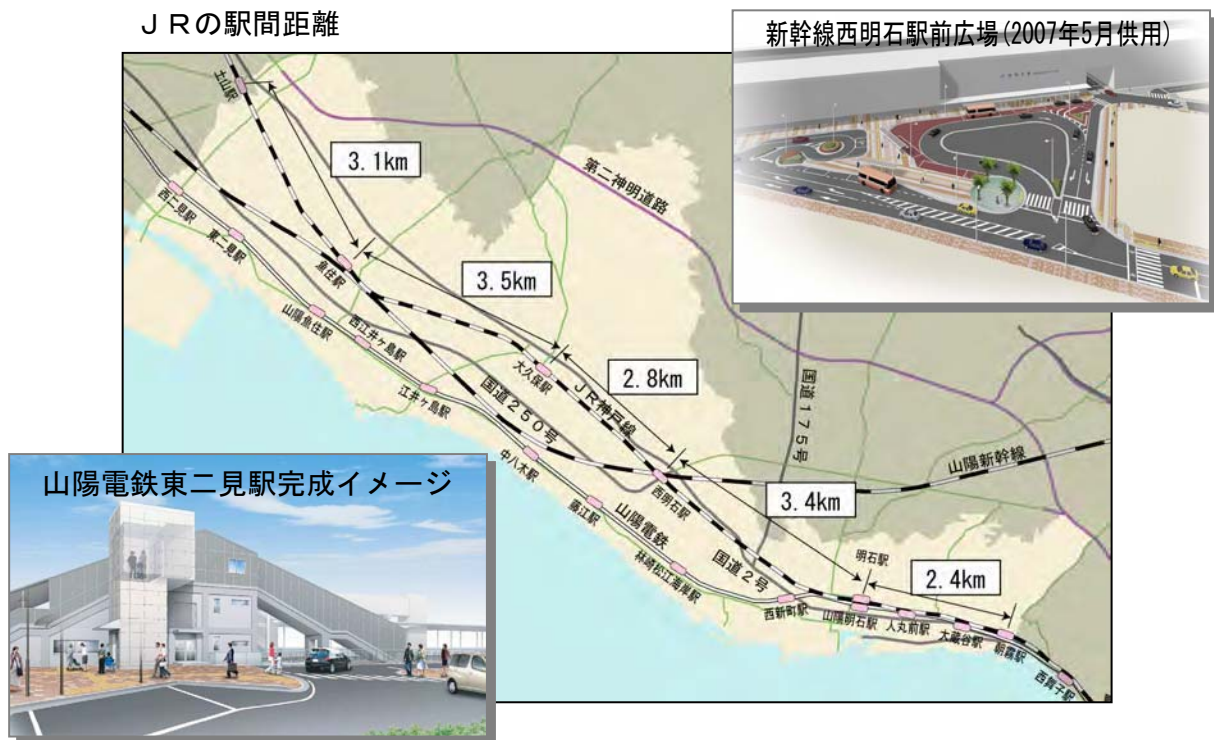
導入地域	明石全域	整備時期	未定
------	------	------	----

内 容

市内には、JR山陽本線と山陽電鉄の2つの鉄道が走っており、JR山陽本線沿線に5駅、山陽電鉄沿線に12駅が設置され、山陽電鉄は駅間距離が比較的短く利用しやすくなっています。

しかしながら、JR山陽本線は、駅間距離が長く自動車から公共交通利用への転換誘導のためには、鉄道駅の利便性向上が必要であり、JR山陽本線において、明石駅～西明石駅間や大久保駅以西の駅間距離の長い区間を、新駅設置対象区間として検討を行います。

また、JR山陽本線及び山陽電鉄本線の既存駅においては、駅周辺のバリアフリー化や駅前広場の再整備などを、駅舎のリニューアルと併せて進めていきます。



整備効果

公共交通の利便性向上に伴う環境負荷の軽減、鉄道駅を核とした新たな街の賑わいの創出、駅周辺の人口増による地域の活性化が期待できます。

公共交通施策実施の目標

【公共交通利用者数の増大】

公共交通の利用促進による総合的な効果の目標として、公共交通利用者数の増大を図ります。

＜公共交通利用者数の目標＞

公共交通施策を実施することによって、公共交通利用者数を概ね10年後の2016年までに、明石市内の2005年の利用者数約9千万人/年を、約1億人/年（1995年並）^注に増大させることを目標とします。

たとえば、次のような行動が目標の達成につながります。

月1回、ノーマイカーデーを実施し、鉄道・バスを利用しよう！

月1回のマイカー利用を公共交通に転換することで、
公共交通利用者数が約420万人/年増大します。

週1回、マイカー通勤をやめて、鉄道・バスを利用しよう！

週1回のマイカー通勤を公共交通に転換することで、
公共交通利用者数が約690万人/年増大します。

週1回、マイカーでの買い物をやめて、鉄道・バスを利用しよう！

週1回のマイカーでの買い物を公共交通に転換することで、
公共交通利用者数が約550万人/年増大します。



明石市の公共交通利用者数の推移

注) 明石市の公共交通利用者数の推移より、過去最高を記録した10年前（1995年）の利用者数 10,173 万人/年を目標値としました。

