



# 明石市総合交通計画

平成24年度改定版



## はじめに

---

明石市総合交通計画を平成19年度に策定してから、5年が経ちこのたび平成24年度改定版を発刊することとなりました。

今回の改定にあたっては、明石市総合交通計画策定委員会の皆様に熱心にご議論いただくなど、関係者の皆様には心から感謝申し上げます。

明石市では、明石市第5次長期総合計画において「ひとまち ゆたかに育つ 未来安心都市・明石」を目指すまちの姿として掲げ、明るい未来への展望を拓いていこうとしています。

経済情勢や少子高齢化など、明石市を取り巻く環境は依然として厳しく、目指すまちの姿を実現するためには、市民生活の安全を確保し、地域コミュニティを活性化するための足となる交通環境をより良いものにしていく必要があると考えています。

電車やバスなど様々な交通手段において、子どもからお年寄り、障がいをお持ちの方までだれもが安全で円滑に移動するための取り組みを、この計画の中でお示ししています。

市民や関係者の皆様と一緒に、この取り組みを進めていくことで、明石で暮らして幸せだと感じて、住み続けたいと思っただけ「市民幸福度日本一のまち」をつくり、次世代に引き継いでいきたいと考えておりますので、今後とも、多くの皆様にご理解とご協力をいただきますようお願い申し上げます。



平成25年（2013年）3月

明石市長 泉房穂

# 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.....	1
1.3 都市が目指す将来像.....	2
1.4 計画の対象区域.....	6
1.5 目標年次.....	6
1.6 計画の構成.....	7
2. 明石市の現状と課題.....	8
2.1 明石市の概況.....	8
2.2 明石市の現状.....	14
2.3 交通手段別の現状.....	30
2.4 明石市における交通の課題.....	38
3. 計画の基本理念と目標.....	39
3.1 計画の基本理念.....	39
3.2 計画の目標.....	40
3.3 目標の達成に向けて.....	43
4. 交通体系の考え方.....	44
4.1 各交通手段の役割分担.....	44
4.2 交通体系の考え方.....	45
5. 基本戦略と施策体系.....	46
5.1 基本戦略.....	46
5.2 施策体系.....	47
6. 主要プロジェクト.....	49
6.1 主要プロジェクトの概要.....	49
6.2 明石の交通ブランド戦略.....	50
6.3 中心市街地活性化の推進.....	51

6.4	交通結節点の整備	52
6.5	バス路線網の再編	53
6.6	交通安全対策の充実	54
7.	地域別の交通施策	55
7.1	地域別の交通施策	55
7.2	地域の設定	55
7.3	地域別の交通施策の実施	56
7.4	明石東部地域	57
7.5	西明石地域	60
7.6	大久保地域	63
7.7	魚住地域	66
7.8	二見地域	69
7.9	明石全域の事業プログラム	72
8.	計画の実現に向けて	74
8.1	各主体に期待する役割	74
8.2	事業推進に向けた体制構築	74
8.3	コミュニティバスの展開方針	75
8.4	計画の定期的な見直し	78
9.	計画の実現に向けて	79
9.1	明石市総合交通計画の見直しの流れ	79
9.2	明石市総合交通計画見直しの検討体制	80
9.3	明石市総合交通計画策定委員会 委員名簿	81
9.4	意見公募の実施概要	83
9.5	用語集	87



# 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、明石市第5次長期総合計画で示された目指すまちの姿である「ひと まち ゆたかに育つ 未来安心都市・明石」の実現を図る観点から、本市の交通部門における計画として、少子・高齢化社会や交通による環境問題などに対応するため、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、適切な役割分担のもと、「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」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に策定します。

## 1.2 計画見直しの主旨

本市では、平成19年5月に「明石市総合交通計画（以下、前回計画）」を策定し、コミュニティバスの拡大運行や明石市営バス路線の民間移譲など、先進的で多様な事業プログラムを実施し、より良い交通環境づくりを進めてきました。

平成21年度から平成22年度には、事業プログラムの実施とあわせて、「明石市総合交通計画中間検証検討会」を立ち上げ、前回計画の中間検証を行い、「総合交通計画」の見直しに向けて、事業プログラムの進捗状況を把握するとともに、本市のこれからの交通のあり方を検討しました。

前回計画においては、概ね5年を目途に「総合交通計画」の見直しを実施することとしており、主に以下の理由から今回、見直しを行うこととしました。

### 【計画見直しの理由】

- ・前回計画に位置付けた主要プロジェクト（コミュニティバス拡大運行やJR魚住駅の橋上化など）を概ね達成したことから、新たな主要プロジェクトを検討するため。
- ・明石市営バス路線の民間移譲により、バスネットワークに大幅な変化が生じたことや、コミュニティバスの拡大運行から5年が経過したことから、本市の交通環境を取り巻く状況の変化への対応を検討するため。
- ・前回計画策定後に、本市のまちづくりビジョンである第5次長期総合計画や都市づくりの方針である都市計画マスタープラン\*などの計画が見直されたことから、それらの計画との整合を図るため。
- ・第5回近畿圏パーソントリップ調査\*などの本市の交通に係る最新データが公表されたことから、最新データに基づく分析を行うため。

※本計画では、用語の意味が分かりにくい語句について、「9.5 用語集」に説明を記載しています。（該当語句に「\*」を記載）

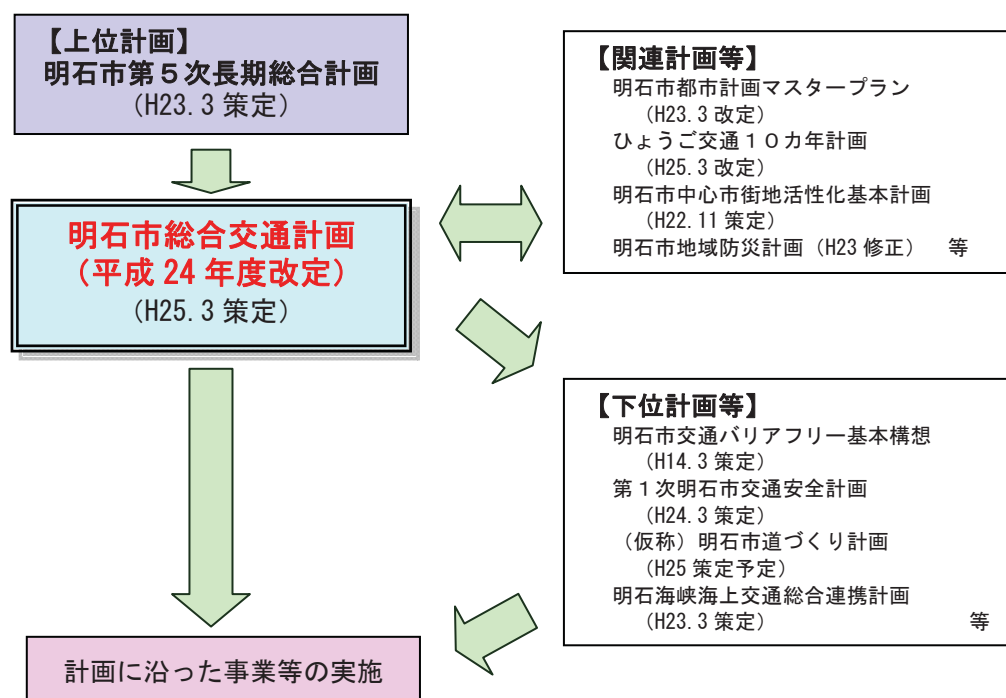
## 1.3 都市が目指す将来像

### (1) 計画の位置付け

本計画は、市政の基本方針である「明石市第5次長期総合計画（平成23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、今回の改定にあたり、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（平成23年3月改定）」や「ひょうご交通10カ年計画（平成25年3月改定）」などを位置付け、下位計画として「明石市交通バリアフリー基本構想（平成14年3月策定）」や「第1次明石市交通安全計画（平成24年3月策定）」、「（仮称）明石市道づくり計画」などを位置付けます。

計画の位置付け



### (2) 上位計画

#### a) 明石市第5次長期総合計画（平成23年3月策定）

明石市第5次長期総合計画は、平成32年（2020年）を目標年次とし、目指すまちの姿やその実現に向けた基本的な考え方を示す「基本構想」と基本構想に掲げた戦略に基づき、重点的な施策展開や計画推進の考えを示す「戦略計画」で構成しています。

目指す10年後のまちの姿を、「ひと まち ゆたかに育つ 未来安心都市・明石」と定め、「ひと」に焦点を当てたまちづくりを進めます。目指すまちの姿の実現に向け、効果が大きい取り組みに重点化する観点から、「子どもの健やかな育ちで、みんなの元気を生み出す」ことをまちづくり戦略としており、戦略の5つの柱を定めています。

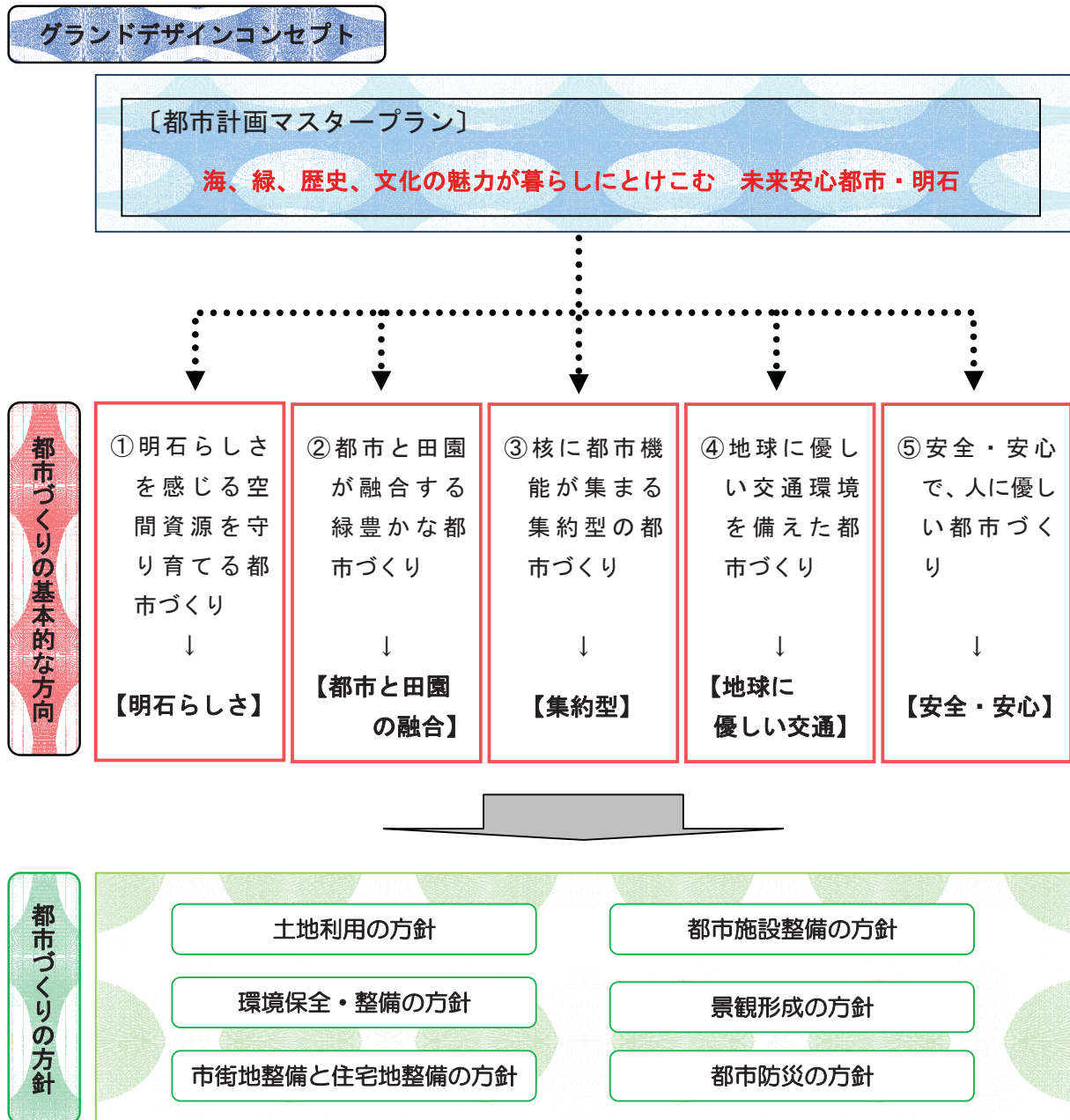


(3) 関連計画

a) 明石市都市計画マスタープラン（平成23年3月第2回改定）

グランドデザインコンセプトを『海、緑、歴史、文化の魅力が暮らしにとけこむ 未来安心都市・明石』とし、5つの基本的な方向、6つの都市づくりの方針など、目指す将来都市構造を定めています。

明石市のグランドデザインコンセプトと都市づくりの基本的な方向・方針



出典：明石市都市計画マスタープラン（平成23年）から作成

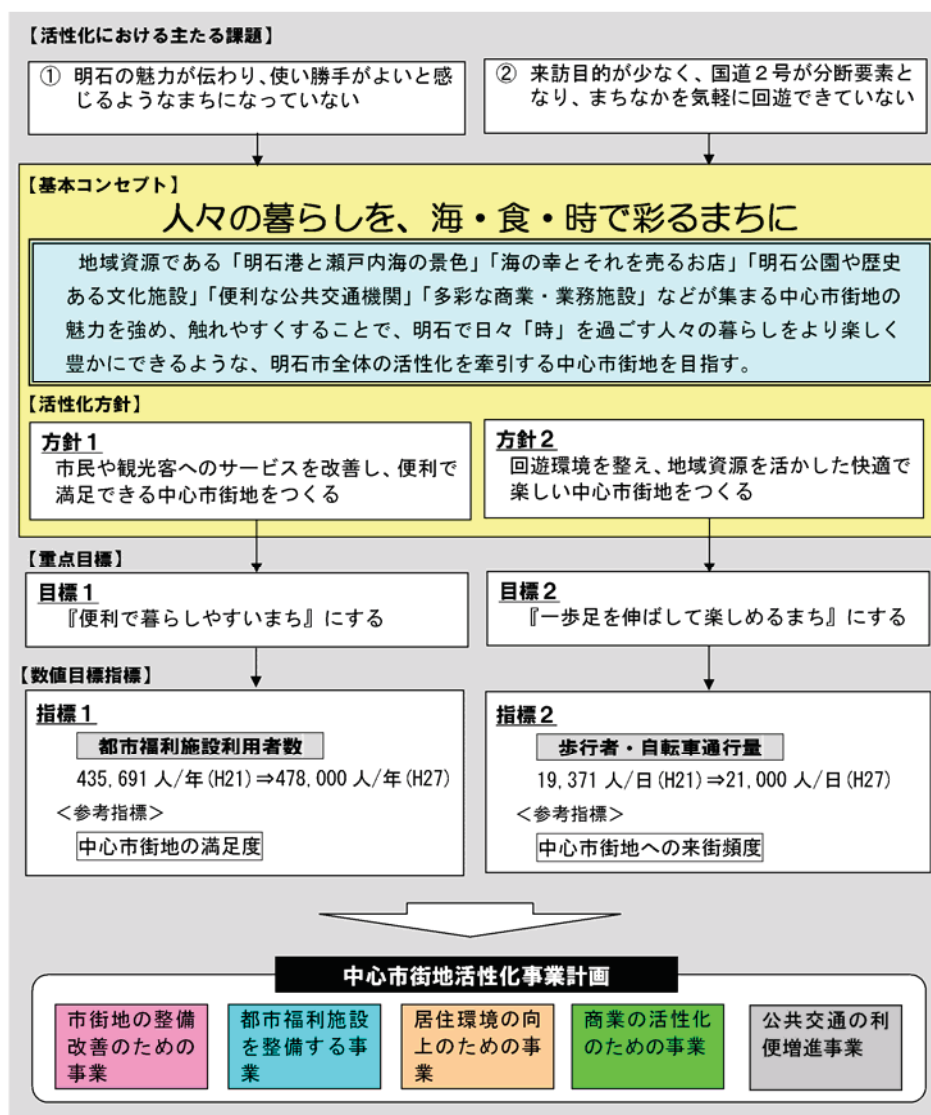
b) ひょうご交通10カ年計画（平成25年3月改定 兵庫県）

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) 明石市中心市街地活性化基本計画（平成22年11月策定）

平成18年に改正された「中心市街地の活性化に関する法律」に基づき、長期的な視野で経済活動の向上や都市機能の充実などを図るため、「人々の暮らしを、海・食・時で彩るまちに」を基本コンセプトに、中心市街地活性化に資する事業をとりまとめたものです。

明石市中心市街地活性化の流れ



出典：明石市HP「明石市中心市街地活性化基本計画」

**d) 明石市地域防災計画（平成24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、市及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。

**(4) 下位計画**

**a) 明石市交通バリアフリー基本構想（平成14年3月策定）**

市域における交通バリアフリーに関する目標や基本的方向を設定するとともに、重点整備地区や移動経路の設定など、具体的な施策を明らかにした計画を定めています。

**b) 第1次明石市交通安全計画（平成24年3月策定）**

明石市交通安全対策会議条例に基づき、平成23年度から平成27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。

**c) （仮称）明石市道づくり計画（平成25年度策定予定）**

道路を取り巻く社会情勢が大きく変化し、道づくりも「造る時代」から「ストックを活かし、使い、守る時代」へとシフトしていくなか、これからの時代にふさわしい、保全も含めた道路づくりのあり方を示す計画として策定するものです。

**d) 明石海峡海上交通総合連携計画**

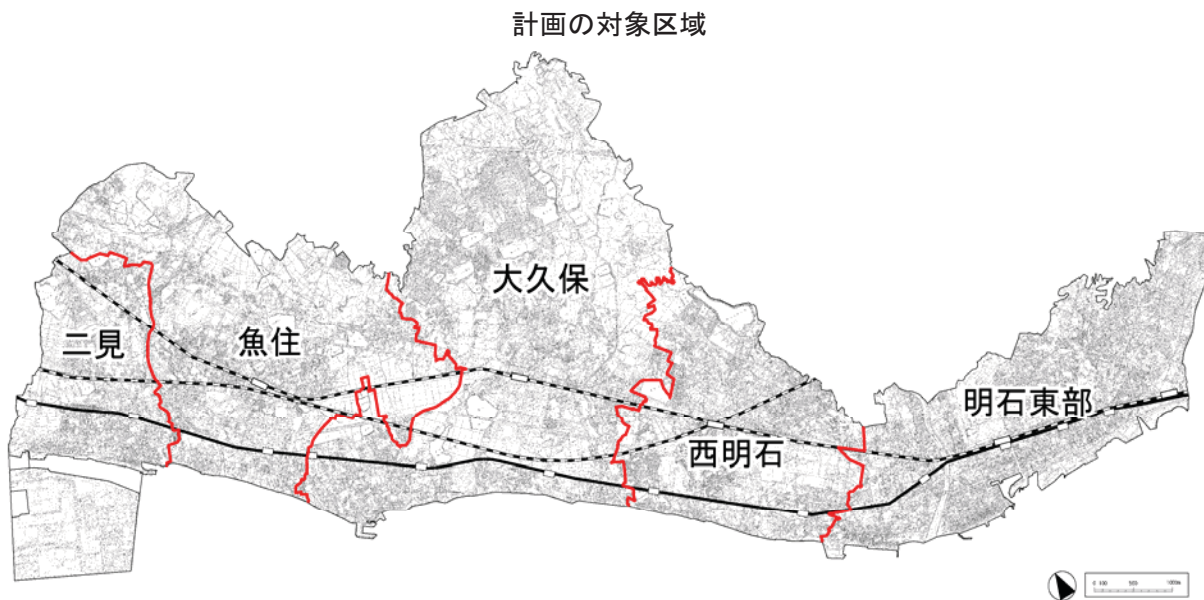
**（平成23年3月策定 明石海峡海上交通活性化・再生協議会）**

明石海峡海上交通の活性化などについて、旅客船の輸送機能強化や利用促進などの事業計画を実施することにより、個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的として定めています。

## 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。



出典：明石市都市計画マスタープラン（平成23年）

## 1.5 目標年次

本計画では、改定の次年度である平成25年度（2013年度）を開始年次とし、都市の発展・成熟を想定し10年後の「平成34年度（2022年度）」を目標年次とします。

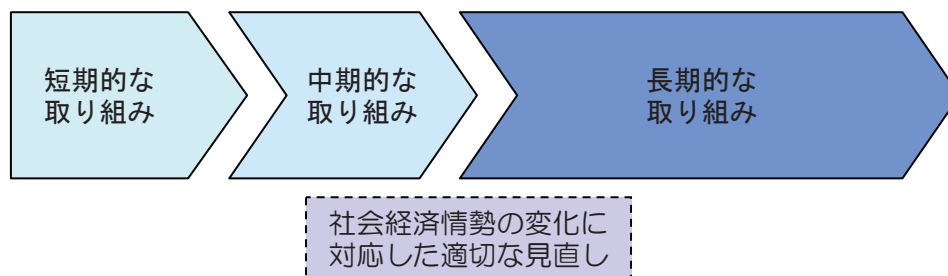
なお、社会情勢の変化への対応を考慮して、概ね5年を目途に見直しを行っていくものとします。

計画の目標年次

平成25年度  
(2013年度)  
開始年次

平成29年度  
(2017年度)  
中間年次

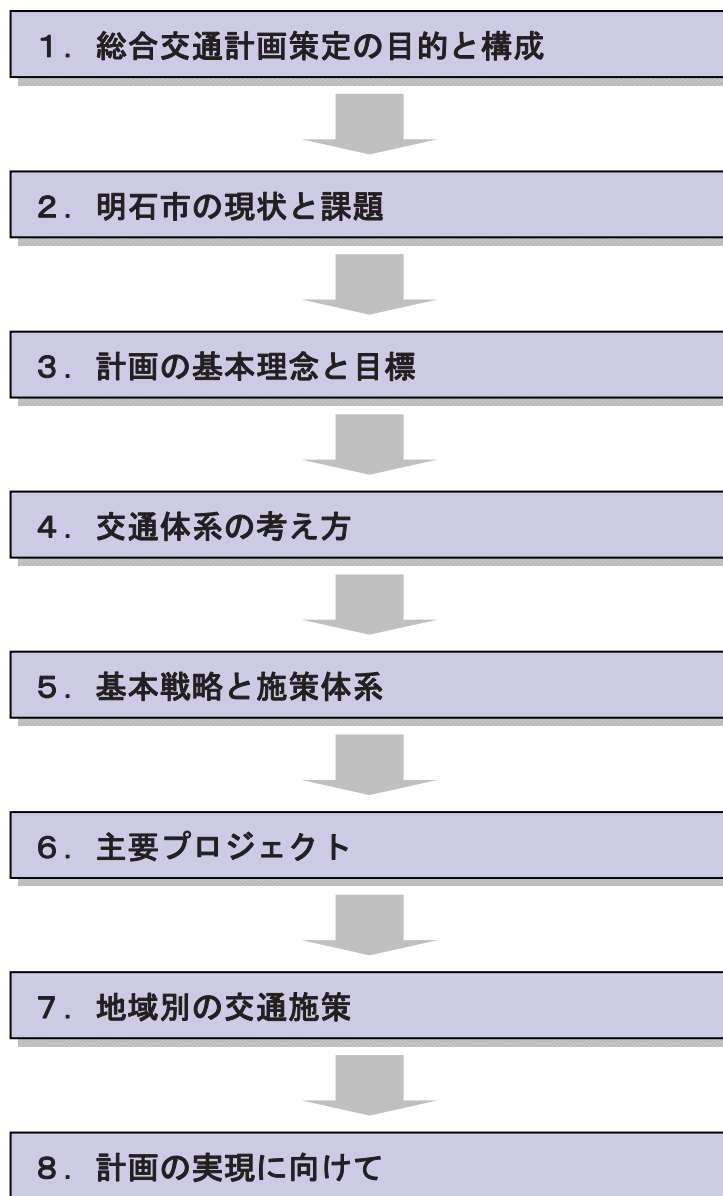
平成34年度  
(2022年度)  
目標年次



## 1.6 計画の構成

本計画の構成は、以下に示すように、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、主要プロジェクト及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。

計画の構成



# 2 明石市の現状と課題

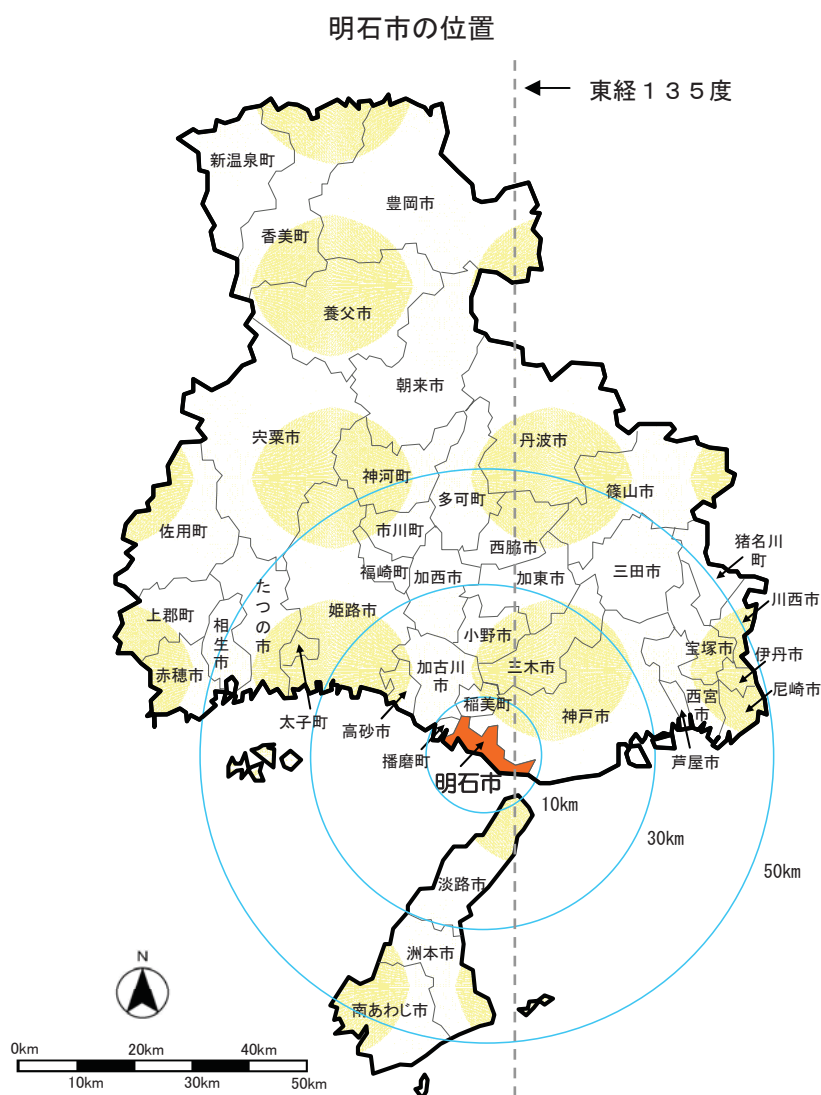
## 2.1 明石市の概況

### (1) 明石市の位置

本市は、兵庫県中南部にあり、阪神都市圏と播磨都市圏の接点に位置しており、明石海峡を隔てて淡路島を望んでいます。

また、東経135度日本標準時子午線が通る「子午線のまち」、「時のまち」として、全国に広く知られています。

市域は、市境のおよそ8割を神戸市と接しており、その他西部では加古川市、播磨町、稲美町と接しています。

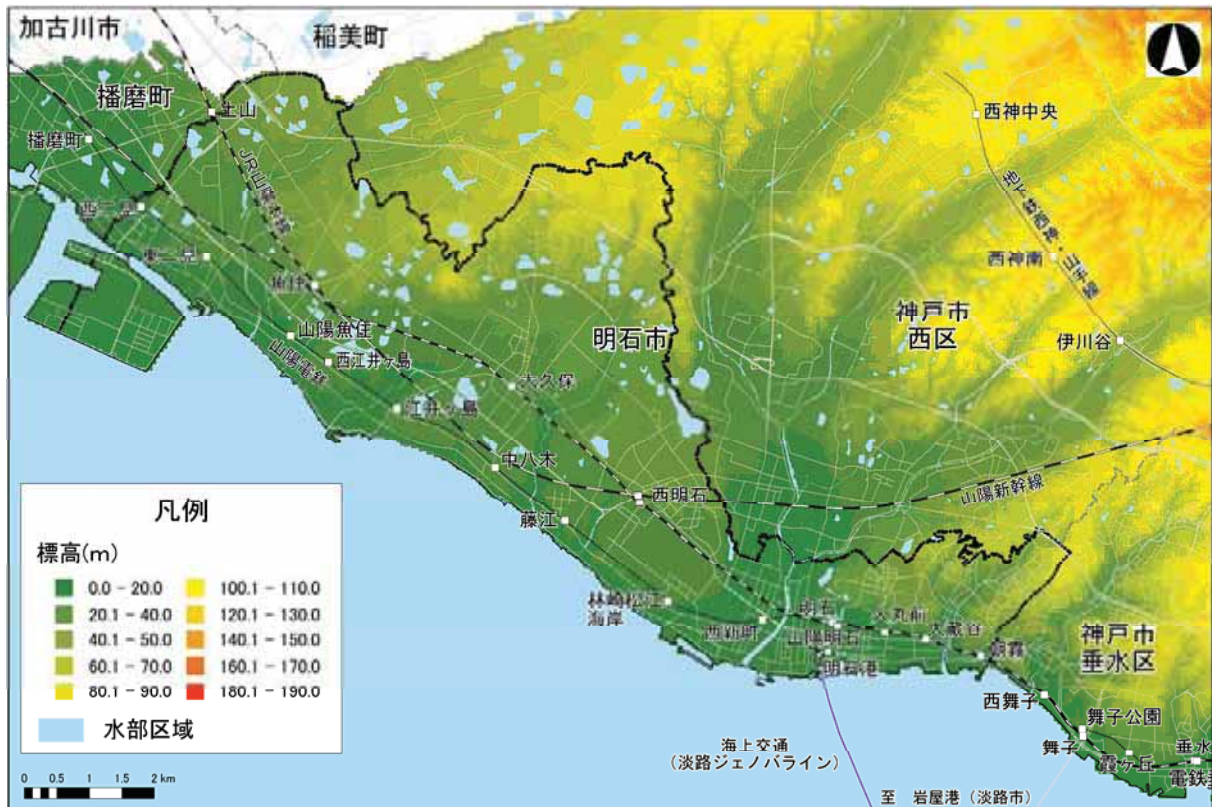


出典：明石市都市計画マスタープラン（平成23年）

## (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49.25 km<sup>2</sup>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。

現在の明石市の姿



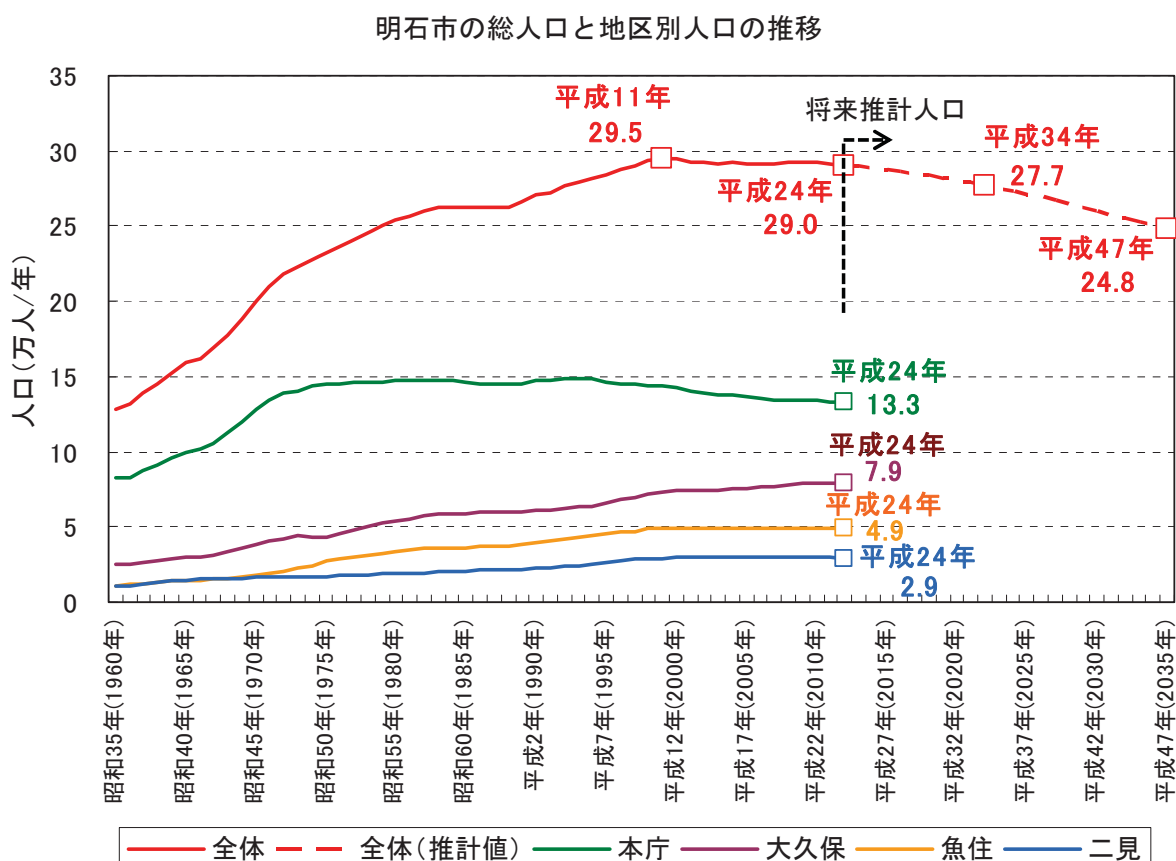
出典：国土交通省国土政策局G I S H P 国土数値情報

### (3) 明石市の人口推移

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、平成11年の約29.5万人をピークにやや減少傾向にあり、平成24年現在では約29.0万人です。

地区別にみると、大久保地区は増加傾向にあります。魚住・二見地区は横ばい傾向、本庁地区は減少傾向にあります。

将来推計人口では、今後も減少傾向は続く予測されています。



※各年4月1日現在

※将来推計人口：明石市将来人口推計（第5次長期総合計画：平成21年3月推計）による  
（平成27年、32年、37年、42年、47年が該当）

※将来推計人口の途中年は線形近似により算出

出典：明石市統計書 平成23年版（2011年）（昭和35年～平成23年）  
明石市ホームページ「統計情報（人口と統計）」（平成24年のみ）  
明石市将来人口推計（第5次長期総合計画）

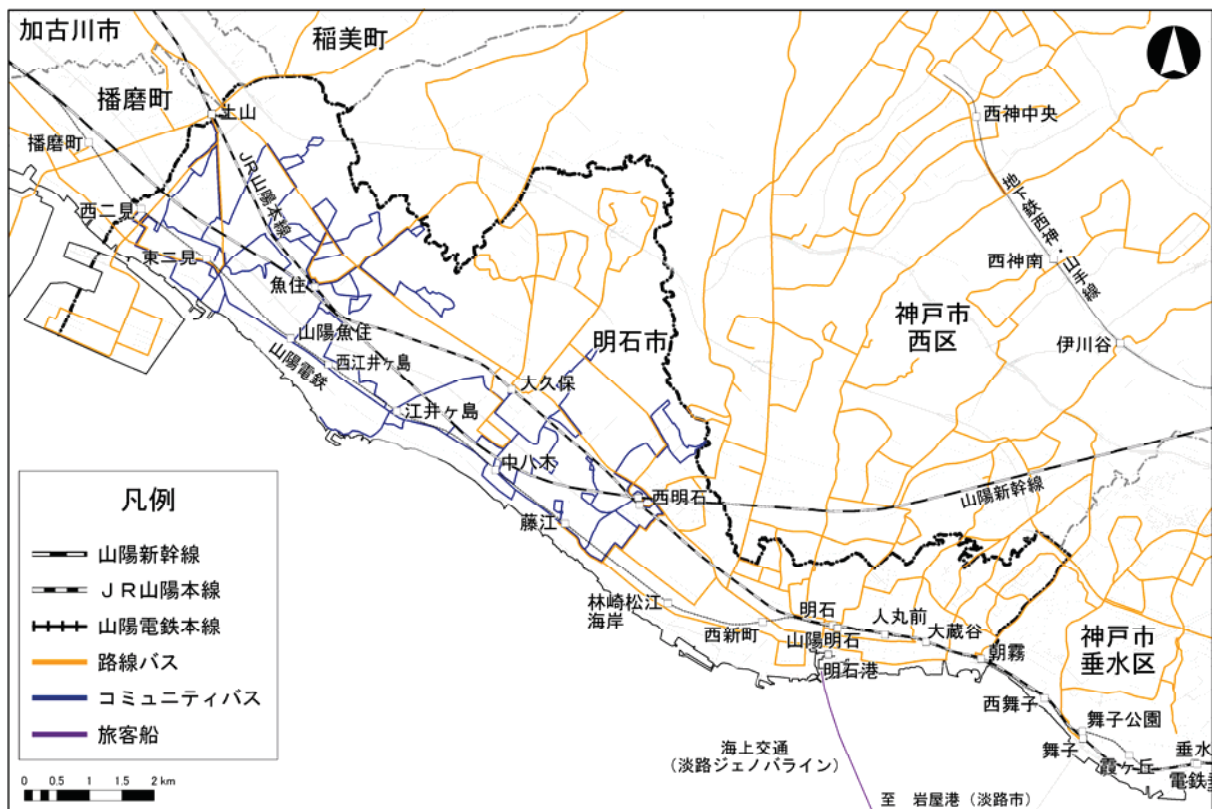


#### (4) 公共交通ネットワークの現状

##### a) 公共交通ネットワーク

公共交通ネットワークは、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 線が通っており、南北方向には路線バス（山陽バス、神姫バスなど）、コミュニティバス（T a c oバス）があります。その他に、タクシーや、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。

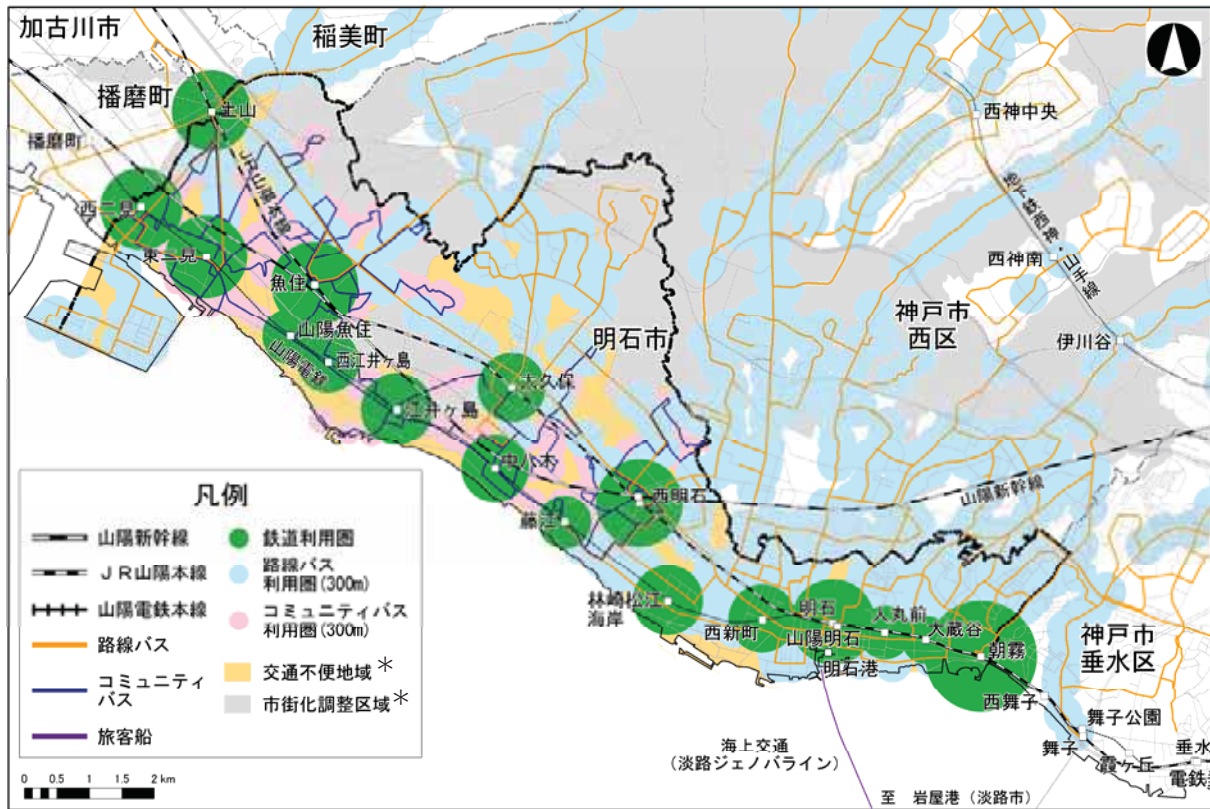
明石市の公共交通ネットワーク



## b) 公共交通利用圏

市街化区域の約9割が電車やバスなどの公共交通を利用できる圏域（公共交通利用圏：下図の鉄道・バスの利用圏の範囲）となっています。

明石市の公共交通利用圏



※鉄道利用圏は、第4回近畿圏PT調査\*より算出。

バス利用圏は、運行本数が10本/日に満たないバス停を除外（平成24年6月現在）。

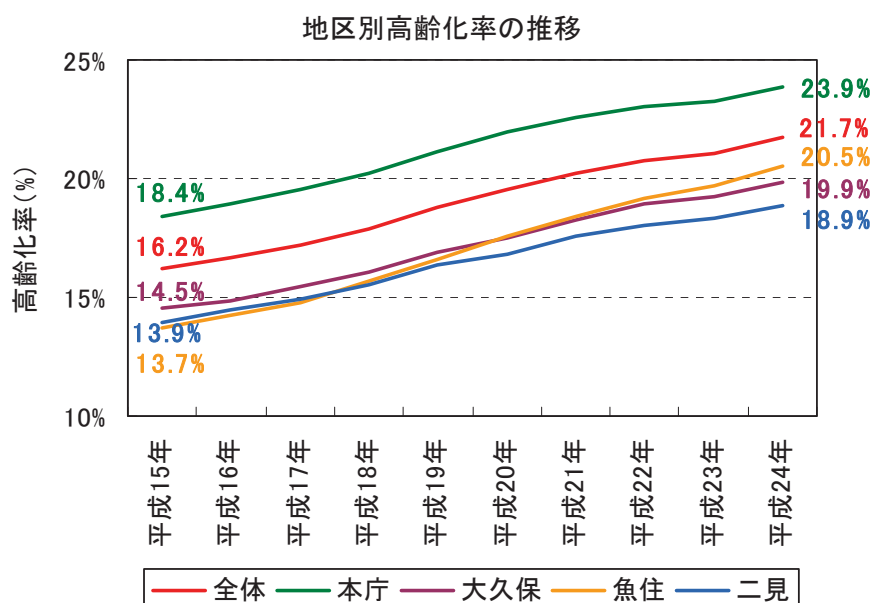
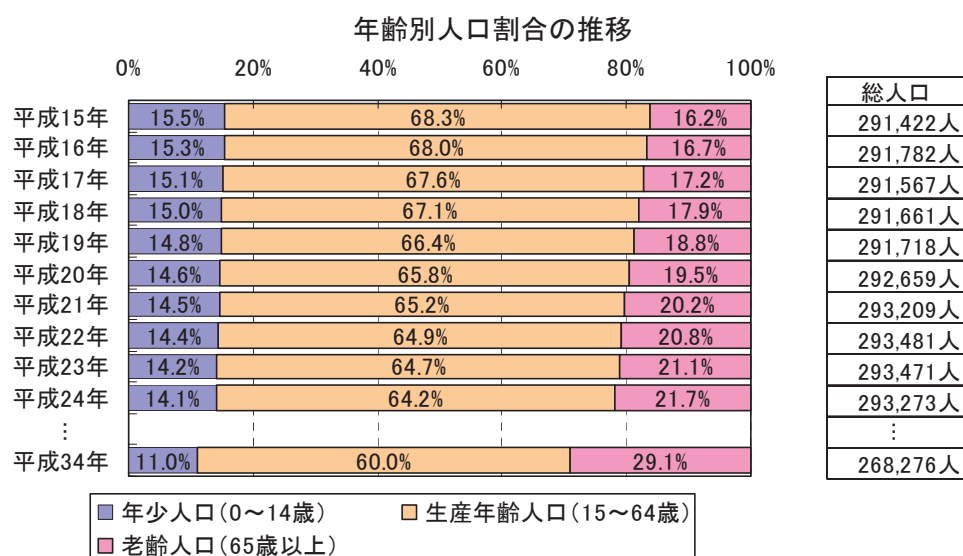


## 2.2 明石市の現状

### (1) 高齢社会の進展

本市の高齢化率（65歳以上人口割合）は増加傾向にあり、平成24年時点で21.7%と、超高齢社会\*（高齢化率が21%以上）に突入しています。その一方で、生産年齢人口と年少人口は一貫して減少を続け、平成24年時点で14.1%となっています。

地区別に見ると、特に本庁地区の高齢化率が高く、また魚住地区の高齢化の進行が近年早い状況にあります。



※各年4月1日現在

※平成34年は、明石市将来人口推計（第5次長期総合計画：平成21年3月推計）をもとに算出

出典：住民基本台帳（平成15年～平成24年）  
明石市将来人口推計（第5次長期総合計画）

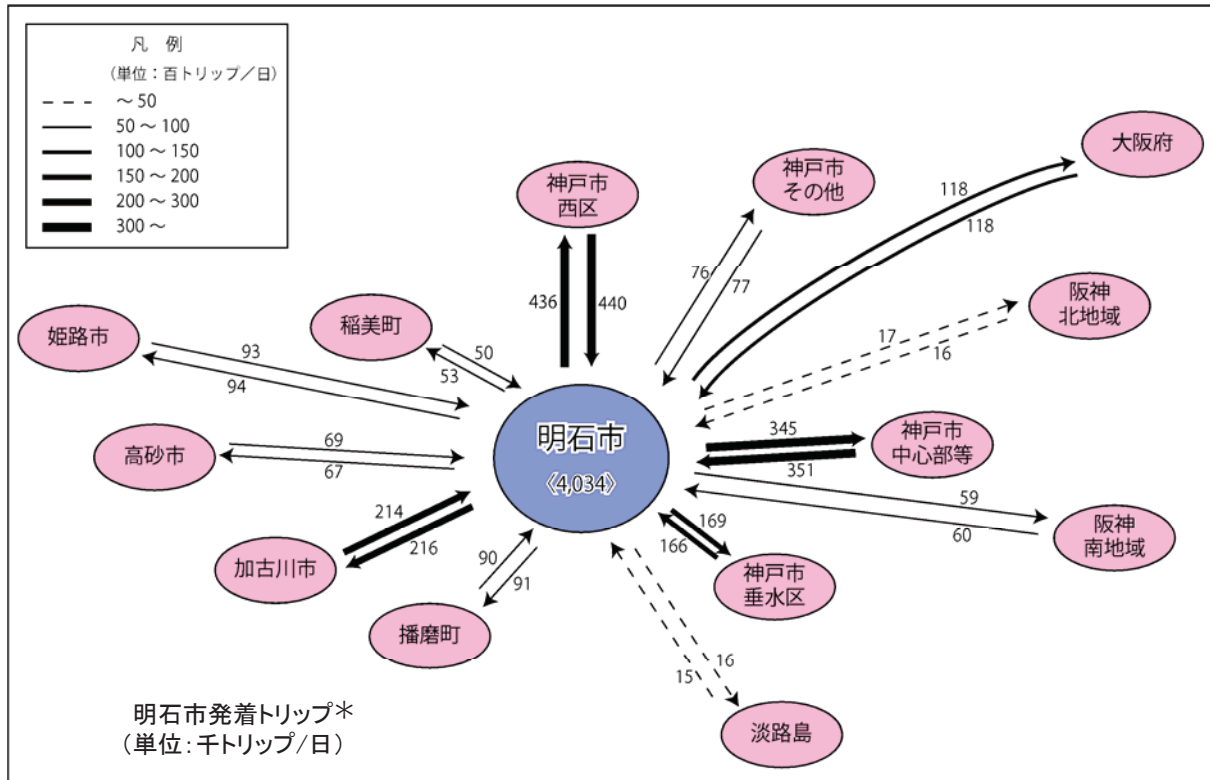
## (2) 近隣市町や地域間の流動

### a) 近隣市町との流動

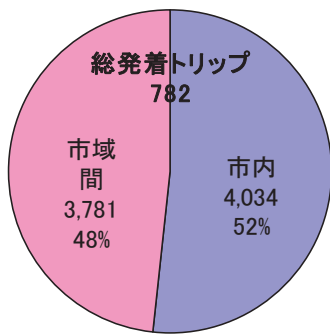
本市の交通流動は、半数が市内での移動であり、もう半数が市域間の移動となっています。

市域間の移動では、神戸市中心部等・西区、加古川市との流動が多くなっています。

明石市の交通流動



※神戸市中心部等：東灘区・灘区・兵庫区・長田区・中央区  
 神戸市その他：北区、須磨区



出典：第5回近畿圏PT調査

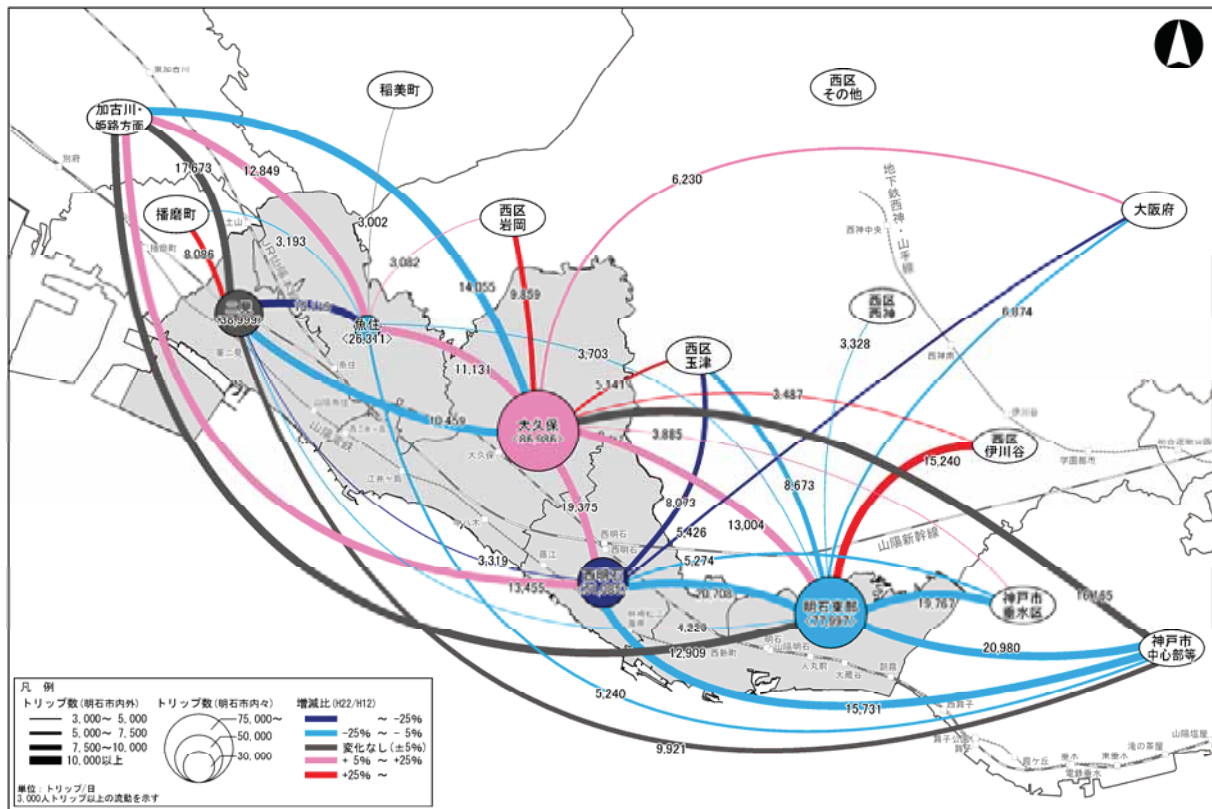
## b) 地域間の流動

明石市内5地域における流動を平成12年と比較すると、明石東部～神戸市西区伊川谷間、大久保～神戸市西区岩岡間、二見～播磨町の流動は、大幅に増加傾向にあります。また、西明石～加古川・姫路方面間、大久保～明石東部・西明石・魚住・大阪府間、魚住～加古川・姫路方面間の流動も増加傾向にあります。

反面、明石東部～西明石・神戸市、西明石～神戸市西区玉津間、明石東部内の流動は減少傾向にあります。

地域内の流動は大久保地域で増加傾向にあり、明石東部、西明石、魚住地域で減少傾向となっています。

明石市の地域間交通流動



※地域区分は第4回近畿圏PT調査の細区分のため、総合交通計画の地域区分とは異なります

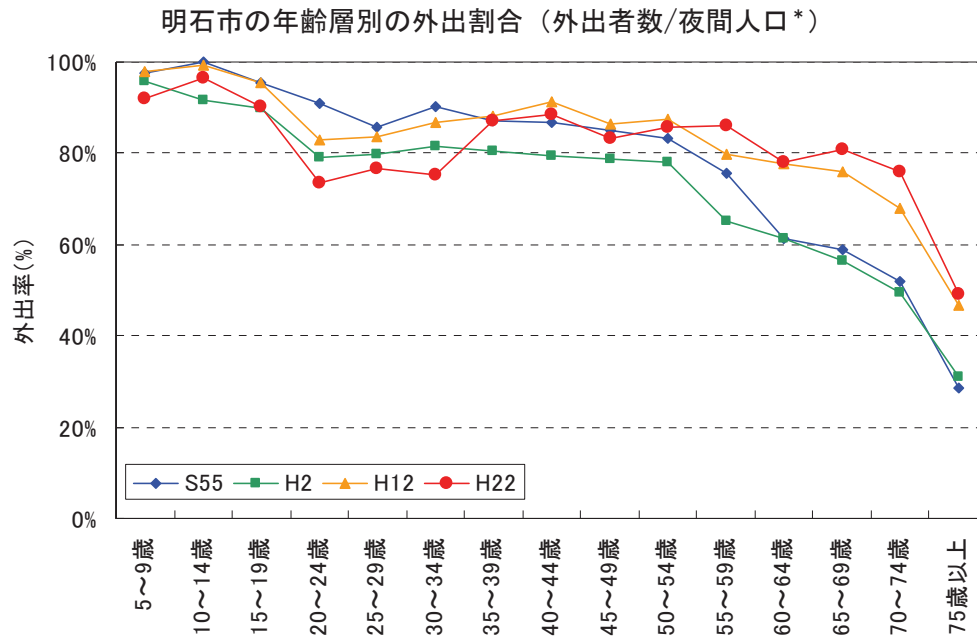
出典：第4回近畿圏PT調査、第5回近畿圏PT調査

### (3) 多様な移動ニーズ

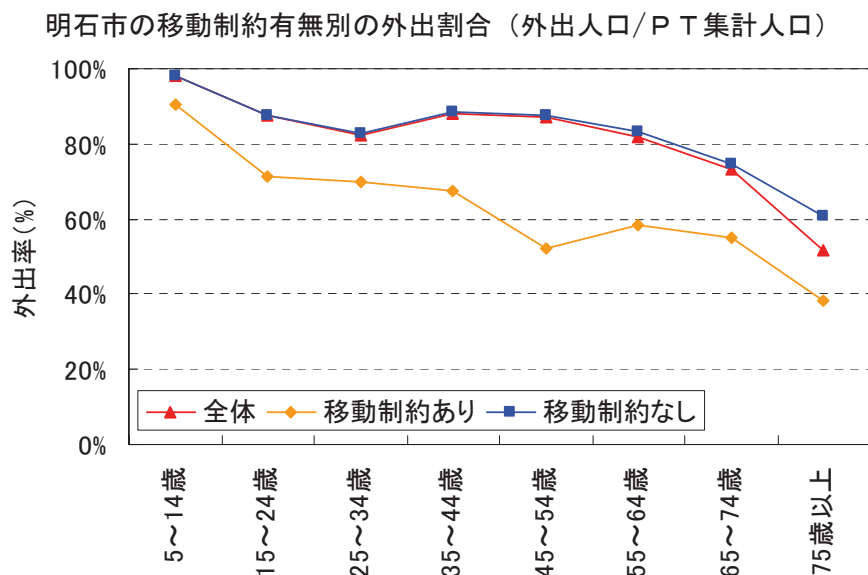
#### a) 外出割合の動向

本市における平成22年時点での外出割合は約77%であり、高齢者の外出率は年々増加傾向にあります。一方で、20～34歳の外出率が減少傾向にあります。

また、移動制約者\*は外出割合が低く、特に年齢層が高いほどその傾向が顕著になっています。



出典：第2回近畿圏PT調査、第3回近畿圏PT調査、第4回近畿圏PT調査、第5回近畿圏PT調査

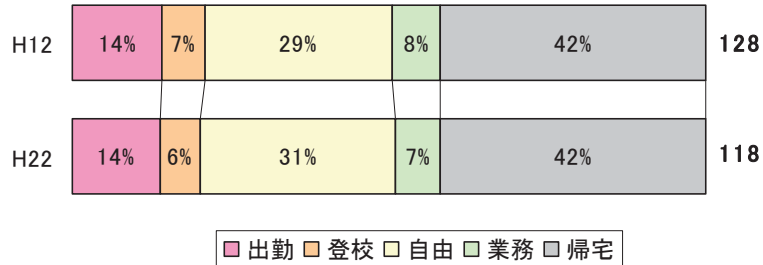


出典：第5回近畿圏PT調査

## b) 移動の目的

本市を行き来する交通の移動目的は、概ね10年前の平成12年と同様の傾向であり、変化は見られません。「帰宅」を除くと、「自由」目的が最も多く、次いで「出勤」目的が多くなっています。

明石市内発生集中量の移動目的構成



※【自由目的の内訳】買い物、通院、娯楽など

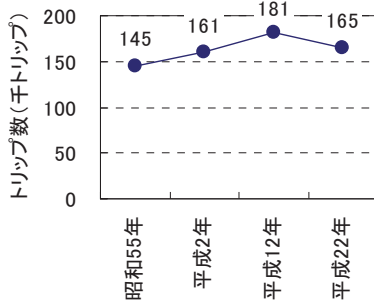
※グラフ右側の数値は合計値（単位：万トリップエンド\*/日）

出典：第4回近畿圏PT調査・第5回近畿圏PT調査

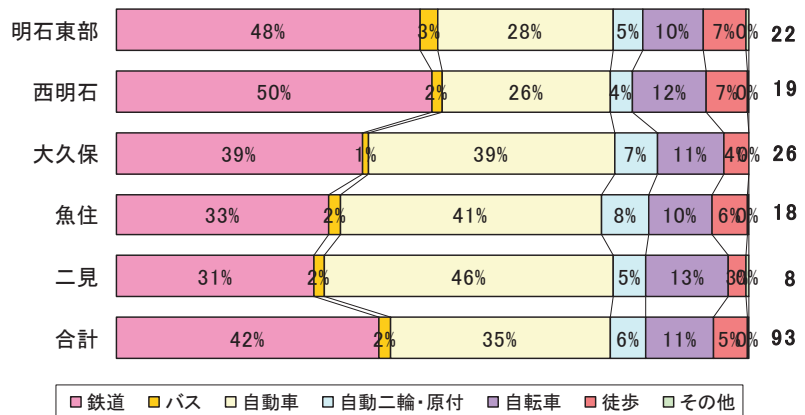
## 【「通勤」の現状】

本市では、「通勤」目的の移動量（トリップ数）は、減少傾向にあります。通勤時の代表交通手段\*は、鉄道・自動車が大半を占めています。明石東部・西明石・大久保地域では鉄道利用が多く、魚住・二見地域では自動車利用が多くなっています。

通勤目的別トリップ数の推移



通勤目的別トリップ（発生）の代表交通手段



※グラフ右側の数値は合計値（単位：千トリップ/日）

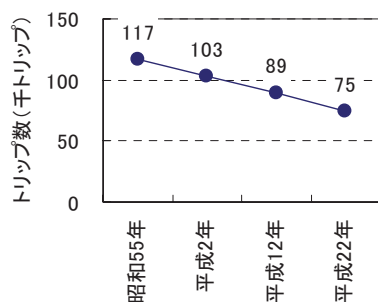
出典：第2回近畿圏PT調査、第3回近畿圏PT調査、第4回近畿圏PT調査、第5回近畿圏PT調査



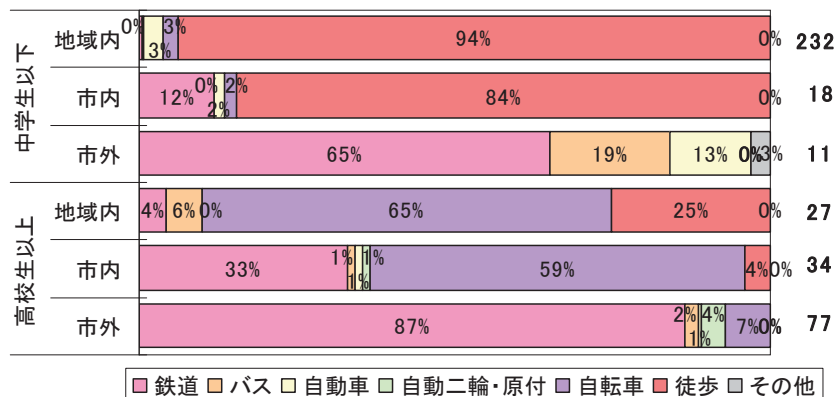
## 【「通学」の現状】

本市では、「通学」目的の移動量（トリップ数）は、減少傾向にあります。  
 中学生以下は、地域内の流動が多く、徒歩が大半を占めています。高校生以上の市内通学者は、自転車利用が最も多くなっています。

通学目的別トリップ数の推移



通学目的別トリップ（発生）の代表交通手段



※グラフ右側の数値は合計値（単位：百トリップ/日）

出典：第2回近畿圏PT調査、第3回近畿圏PT調査、  
 第4回近畿圏PT調査、第5回近畿圏PT調査

## 【「買い物」の現状】

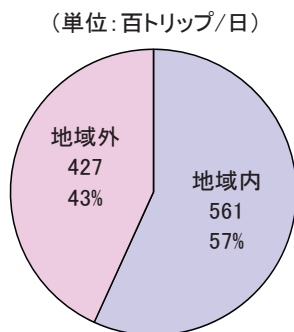
買い物は、地域内での移動が多くなっています。年齢層が低いほど、買い物目的での所要時間が長く、行動圏域が広がっています。

買い物時の代表交通手段は、自動車利用が最も多く、次いで徒歩が多くなっています。

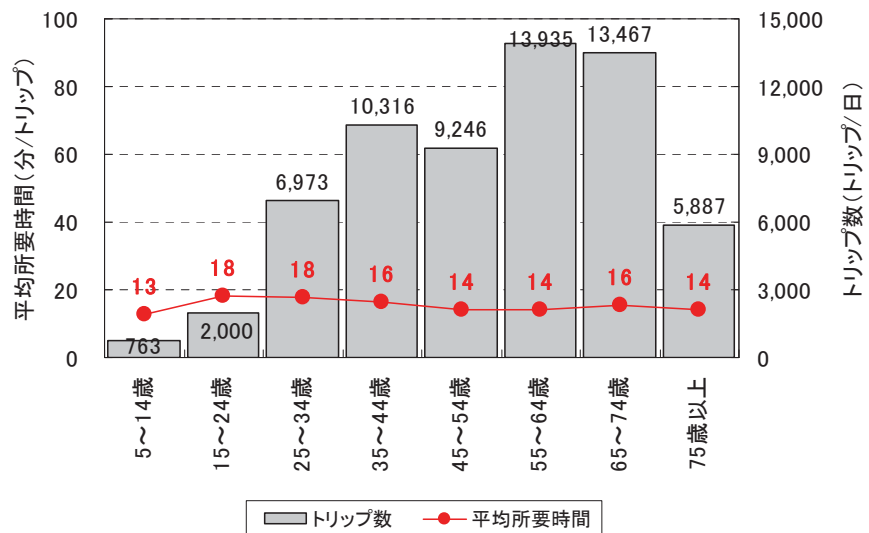
地域内へ買い物に行く場合は、徒歩・自転車が多くなっていますが、地域外・市外へ買い物に行く場合は、自動車利用が多くなっています。

特に、大久保・魚住地域では、買い物における自動車への依存度が高くなっています。西明石・二見地域では、自動車に次いで自転車利用が多くなります。

買い物目的明石市発着トリップ



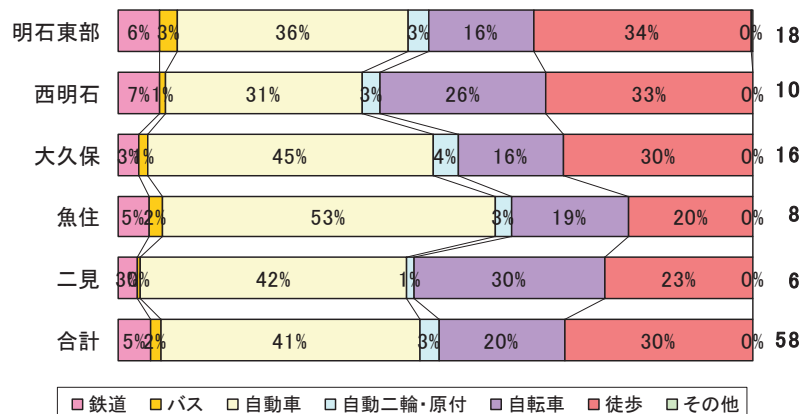
買い物目的・年齢別の平均所要時間



100トリップ/日未満は除外  
※年齢別の買い物目的での移動数と、各移動の平均所要時間を示しています。

出典：第5回近畿圏PT調査

買い物目的トリップ（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)

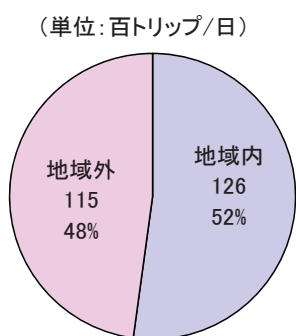
出典：第5回近畿圏PT調査

## 【「通院」の現状】

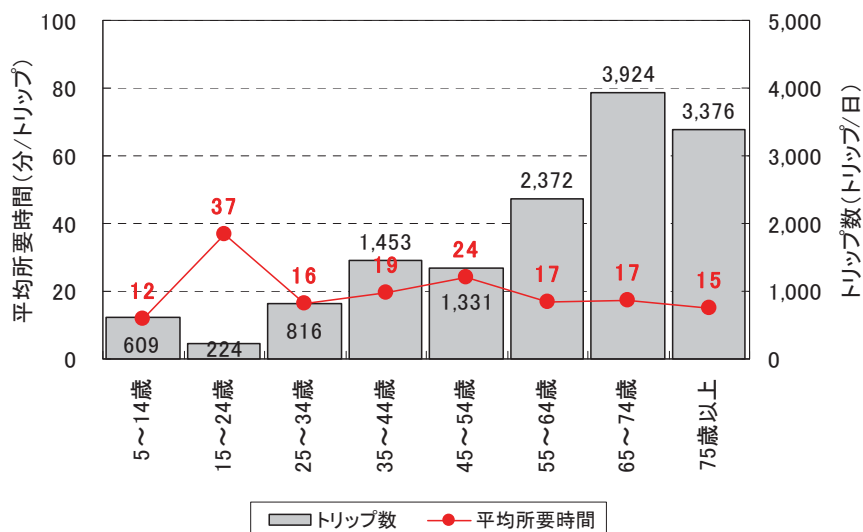
通院は、地域内での移動が多くなっています。25歳以上では、年齢層が低いほど通院目的での所要時間が長く、行動圏域が広がっています。

通院時の代表交通手段は、自動車利用が最も多く、次いで徒歩が多くなっています。大久保・魚住地域では、通院における自動車への依存度が高くなっています。西明石・二見地域では、自動車に次いで自転車利用が多くなります。

通院目的明石市発着トリップ



通院目的別・年齢別の平均所要時間

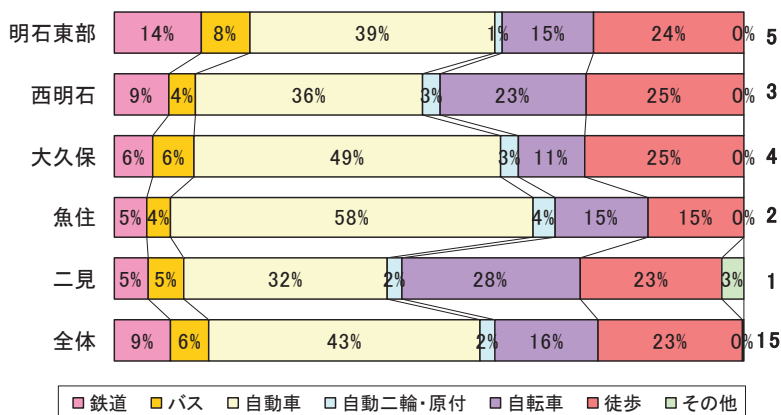


100トリップ/日未満は除外

※年齢別の通院目的での移動数と、各移動の平均所要時間を示しています。

出典：第5回近畿圏PT調査

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

### c) 鉄道駅・道路のバリアフリー化状況

本市では、平成14年3月に「明石市交通バリアフリー基本構想」を策定し、バリアフリー化を進めています。

鉄道駅に関するバリアフリー法に基づく整備は、JRでは全駅が一定のレベルに達しており、山陽電鉄では西新町駅において事業中となっています。鉄道駅については、今後もバリアフリー化を進めていきます。

重点整備地区内における道路は、JR魚住駅周辺地区においてバリアフリー化整備済み、JR明石・山陽明石駅周辺地区とJR西明石駅周辺地区では一部を残してバリアフリー化整備済みとなっています。

市内各鉄道駅における整備状況

駅名	H22乗車人員		構造	施設						バリアフリー化状況			情報提供 (あかしびじょん。)		
	千人/年	人/日		駅前広場	バス		タクシー		駐車場	駐輪場	エレベーター	エスカレーター		多目的トイレ	
					バス	プール	バス	プール							
JR	朝霧	6,204	16,997	地上駅	北側	6台	7台	1台	15台	なし	有料:2,316台	○	○	○	-
	明石	18,853	51,652	高架駅	南側	23台	-	2台	30台	あり	有料:6,165台	○	○	○	○
	西明石	11,062	30,307	橋上駅	南・北側	4台	1台	5台	51台	なし	有料:6,281台	○	○	○	○
	大久保	6,630	18,164	橋上駅	南・北側	8台	5台	3台	15台	あり	有料:2,747台	○	○	○	○
	魚住	3,997	10,951	橋上駅	南・北側	5台	1台	3台	10台	なし	有料:2,356台	○	○	○	-
山陽電鉄	大蔵谷	410	1,123	地上駅	-	-	-	-	-	なし	無料:200台	-	-	-	-
	人丸前	246	674	高架駅	-	-	-	-	-	なし	無料:90台	-	○	△	-
	山陽明石	5,230	14,329	橋上駅	南側	23台	-	2台	30台	あり	有料:6,165台	○	○	○	○
	西新町	701	1,921	橋上駅	-	-	-	-	-	なし	無料:350台	-	-	○	-
	林崎松江海岸	953	2,611	地上駅	-	-	-	-	-	なし	無料:500台	-	-	-	-
	藤江	546	1,496	地上駅	-	1台	-	-	-	なし	無料:527台	-	-	-	-
	中八木	472	1,293	地上駅	-	-	-	-	-	なし	無料:350台	-	-	-	-
	江井ヶ島	733	2,008	地上駅	-	-	-	-	-	なし	無料:300台	-	-	○	-
	西江井ヶ島	621	1,701	地上駅	-	-	-	-	-	なし	無料:282台	-	-	○	-
	山陽魚住	418	1,145	地上駅	北側	1台	-	-	-	なし	無料:90台	-	-	-	-
東二見	1,508	4,132	橋上駅	北側	3台	-	-	-	なし	有料:1,169台	○	-	○	-	
西二見	836	2,290	地上駅	南側	3台	-	2台	4台	なし	無料:400台	○	-	○	-	

バリアフリー化状況 ○:設置あり、△:車いす用、-:設置なし

出典：明石市資料、明石市統計書（平成23年）

重点整備地区における道路のバリアフリー化状況

	道路の種類	生活関連 経路延長 (km)	生活関連 経路整備 延長 (km)	生活関連 経路整備 率 (%)
JR明石・山陽明石駅 周辺地区	国道(国管理)	1.25	1.25	100.0%
	国道と県道(県管理)	1.26	0.48	38.1%
	市道	4.15	3.36	81.1%
JR西明石駅周辺地区	国道(国管理)	-	-	-
	国道と県道(県管理)	0.55	0.55	100.0%
	市道	0.95	0.67	70.0%
JR魚住駅周辺地区	国道(国管理)	-	-	-
	国道と県道(県管理)	-	-	-
	市道	1.38	1.38	100.0%

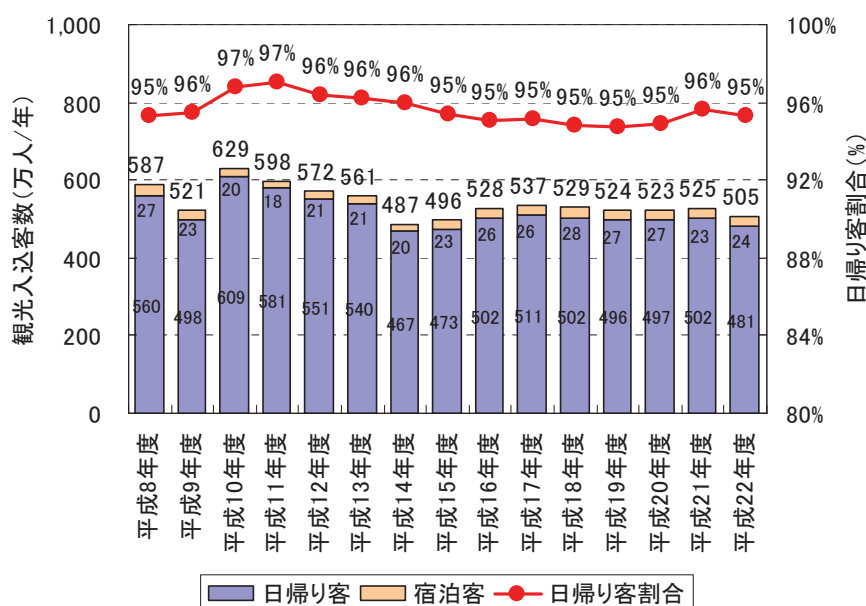
出典：明石市資料（平成24年）

#### d) 観光の現状

本市の観光入込客数は、平成11年度までの増加傾向から、平成18年度には減少に転じ、以降、総数約520万人前後で推移しています。このうち、約95%は日帰り客で、平成16年度以降、500万人強で推移しています。

明石への来街者をみると、県外客が25%、県内客が75%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。

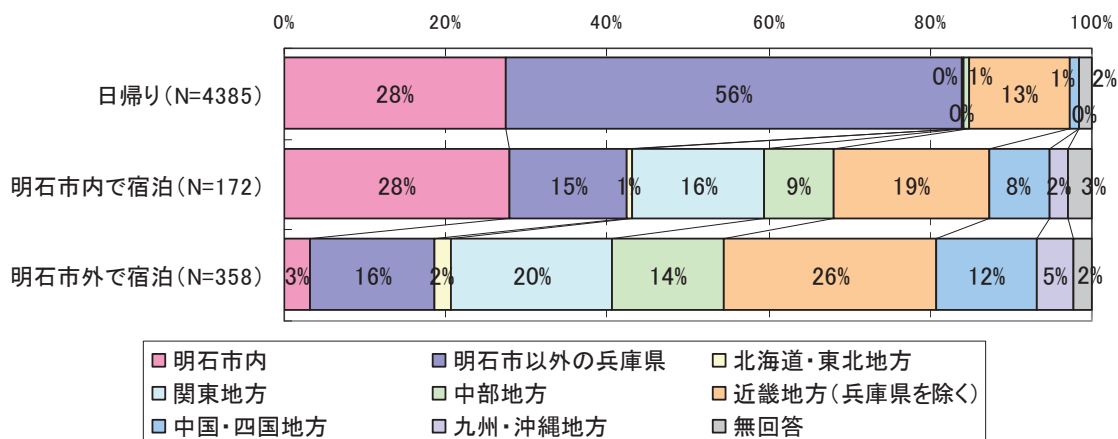
明石市の観光入込客数の推移



※平成22年度から県の調査基準が変更されています。基準変更の結果、調査対象の観光地点が減少したため、平成22年度の観光入込客数は減少していますが、変更前と同じ調査基準での数値は、平成21年度と同程度となっています。

出典：兵庫県観光動態調査報告書、明石市統計書

宿泊の有無別来街者居住地域



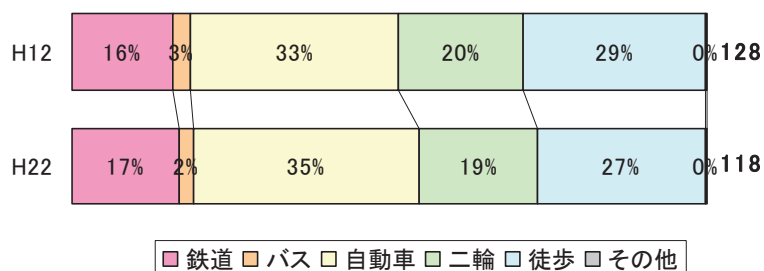
出典：明石市観光振興基本構想(平成23年)から作成

#### (4) 自動車依存の進展

##### a) 外出における代表交通手段

本市の外出における代表交通手段は、自動車が最も多く、次いで徒歩が多くなっています。概ね10年前の平成12年と比べ、鉄道・自動車が増加、バス・二輪（自動二輪・原付、自転車）・徒歩が減少傾向にあります。

明石市内の発生集中量の代表交通手段構成



※グラフ右側の数値は合計値（単位：万トリップエンド/日）  
その他には、航空機・船舶などが含まれます。

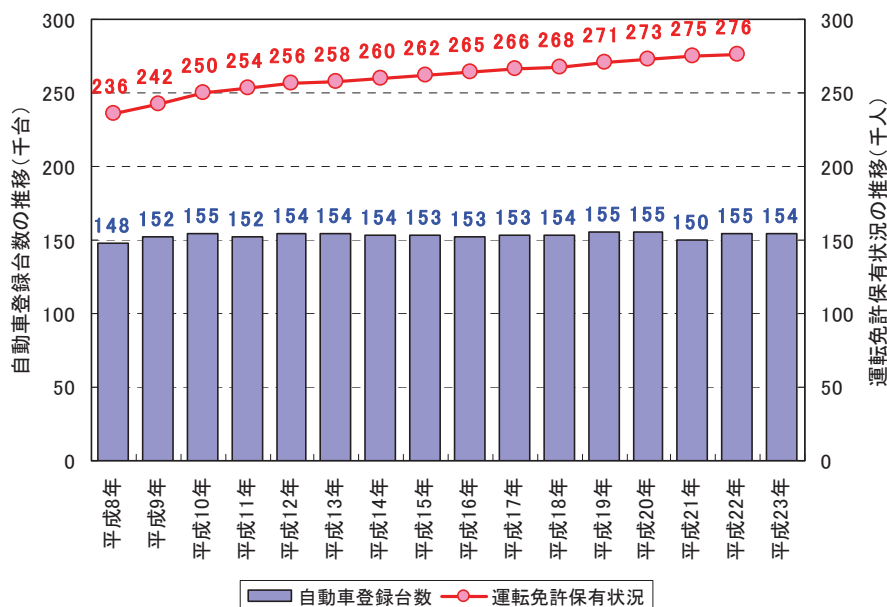
出典：第4回近畿圏PT調査・第5回近畿圏PT調査

##### b) 自動車保有台数・免許保有者

本市の自動車登録台数は、平成21年に一度減少したものの増加に転じ、近年ほぼ横ばい傾向を示しており、平成23年で約15万台となっています。

運転免許保有状況は、増加傾向を示しており、平成22年で約28万人となっています。

自動車登録台数及び運転免許保有状況の推移



※自動車登録台数は各年4月1日時点、運転免許保有台数は各年末時点

出典：明石市統計書

c) 幹線道路の交通量と渋滞交差点

明石市周辺の幹線道路における自動車交通量は、第二神明道路において約5万台以上/24H、国道250号の大久保以西区間において3万台/24H以上、明石市内のほぼ全域で1～3万台/24Hとなっています。

また、明石市内では兵庫県の渋滞交差点解消プログラム（平成21～25年度）において、7箇所が渋滞交差点\*に選定されています。

明石市周辺幹線道路の自動車交通量（24時間）と渋滞交差点（明石市内）



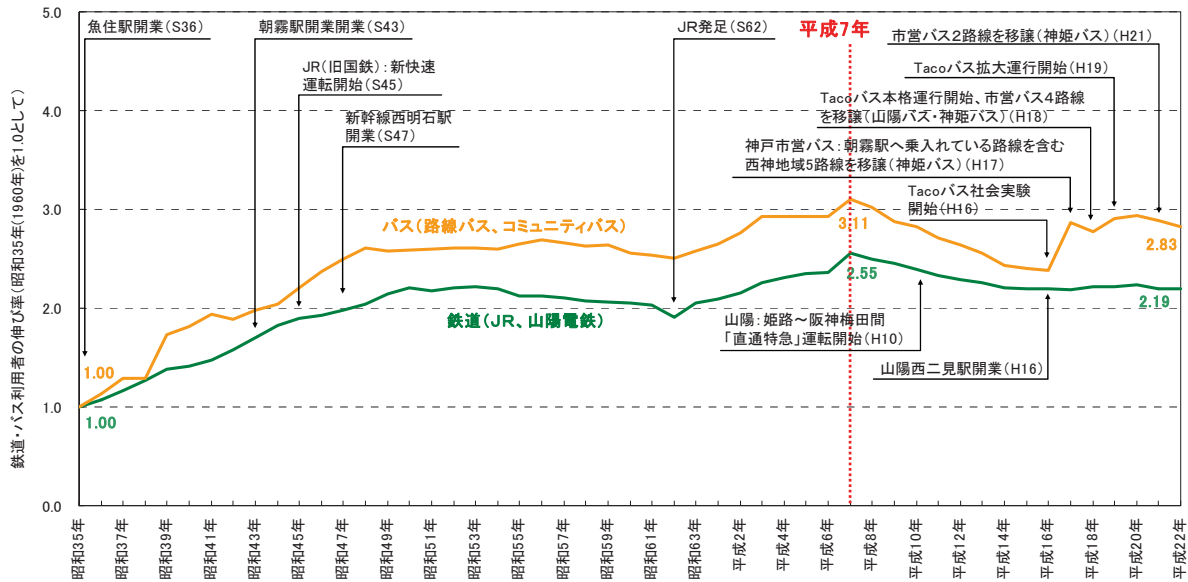
出典：平成22年度道路交通センサス、渋滞交差点解消プログラム（平成21～平成25年度）

## (5) 公共交通の利用者減少

鉄道及びバスの利用者は、平成7年をピークに減少傾向にあります。

平成22年の鉄道利用者は、平成7年に比べ約14%減少しています。バス利用者は、平成7年に比べ約12%減少しています。

明石市の鉄道・バス利用者数



※平成24年に市営バス全路線を神姫バス・山陽バスに移譲  
出典：明石市統計書

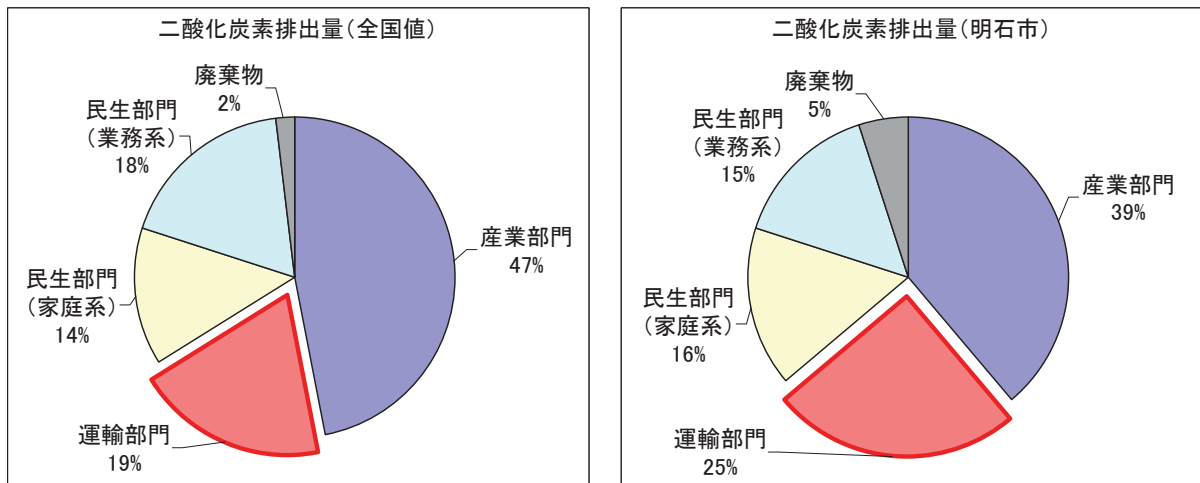


## (6) 地球環境問題

本市における二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）排出量の運輸部門割合は、全国値よりも大きくなっています。

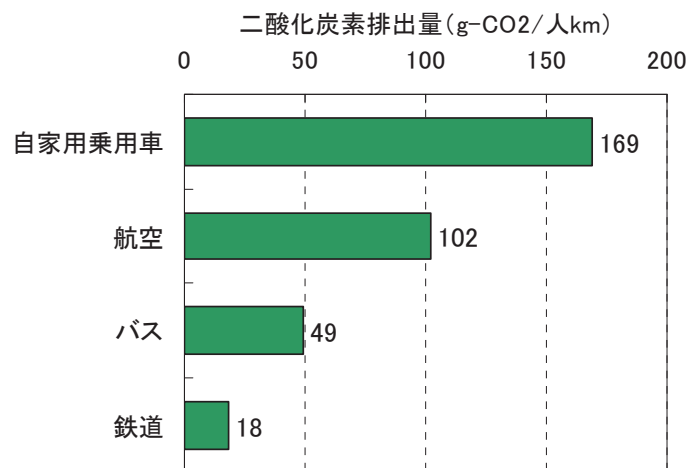
交通手段別の「1人を1km運ぶのに排出する二酸化炭素」を比較すると、自家用車は鉄道の9倍、バスの3倍となっています。

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19年度）



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（明石市 平成23年3月）

1人を1km運ぶのに排出する二酸化炭素量（全国：平成22年度）



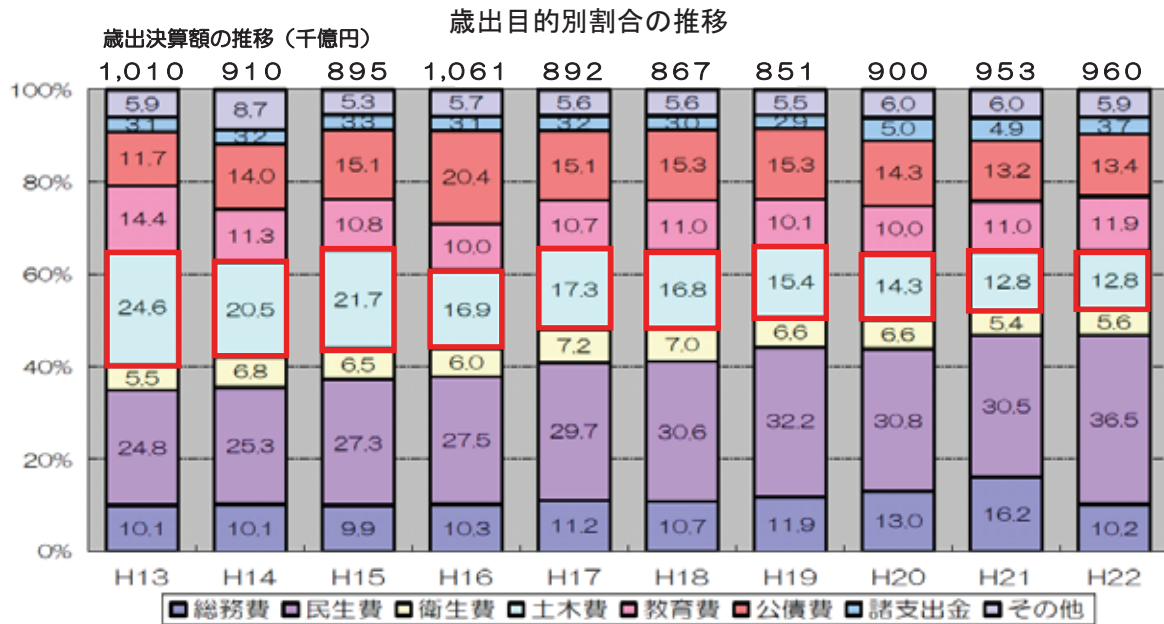
出典：国土交通省HP

## (7) 都市経営コスト

### a) 本市の財政状況

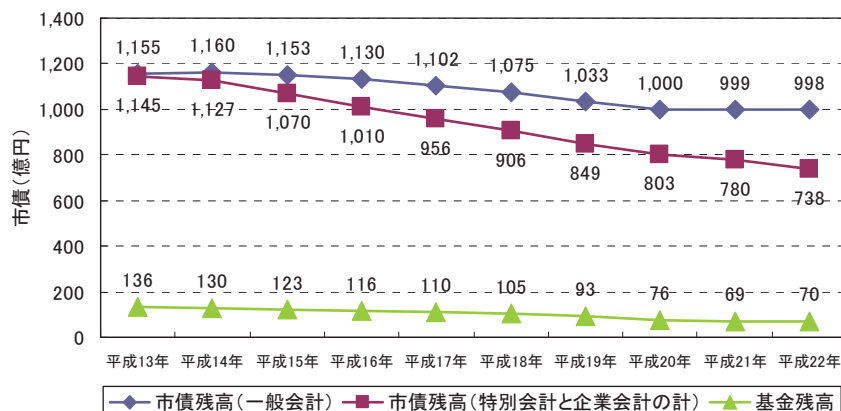
本市の公共交通施策に関する事業費を含む土木費は、民生費などの増加もあり、過去10年間の歳出決算額に占める割合が年々減少傾向にあります。なお、諸支出金には、市営バス運行に関するものが含まれ、民生費には、高齢者や障害者への外出支援が含まれています。

市の借金にあたる市債残高は減少傾向にあるものの、市の貯金にあたる基金残高も年々減少しており、厳しい財政状況にあります。



- 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
- 諸支出金・・・企業会計に対する繰出金などの経費
- その他・・・議会費、農林水産業費、商工費、消防費、災害復旧費

### 市債残高と基金残高の推移



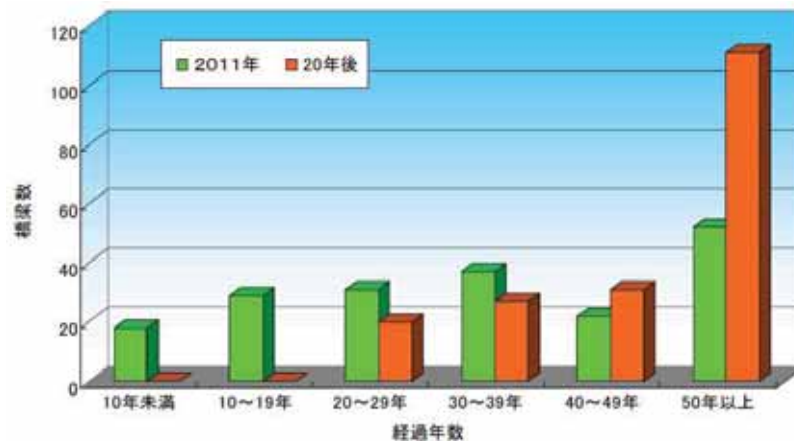
※基金残高：財政基金、減債基金および特別会計等財政健全化基金の3つの基金残高  
 出典：明石市の財政かんたんな決算の説明書平成22年度決算（平成23年10月 明石市財務部財政課）

## b) 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ごろ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。

例えば、明石市が管理する橋梁は、現在182橋あり、主な橋梁は高度経済成長期ごろから建設されています。本市が管理する橋梁のうち、建設後50年を経過する高齢化橋梁は今後急速に増大していきます。

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（平成24年3月）

## 2.3 交通手段別の現状

### (1) 鉄道

#### a) 利用状況

利用者数は、平成7年をピークに減少傾向にあり、近年では横ばい傾向です。利用目的は通勤・帰宅が多く、神戸中心部、姫路・加古川方面を結ぶ移動が多くなっています。

#### b) サービス水準

JR山陽本線は、新快速の停車駅である明石駅や西明石駅で運行本数が最も多く、次いで朝霧駅が多くなっています。

山陽電鉄は、直通特急・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最も多くなっています。また、S特急が、山陽明石駅、藤江駅、東二見駅、西二見駅に停車し、他駅は普通電車停車駅となっています。

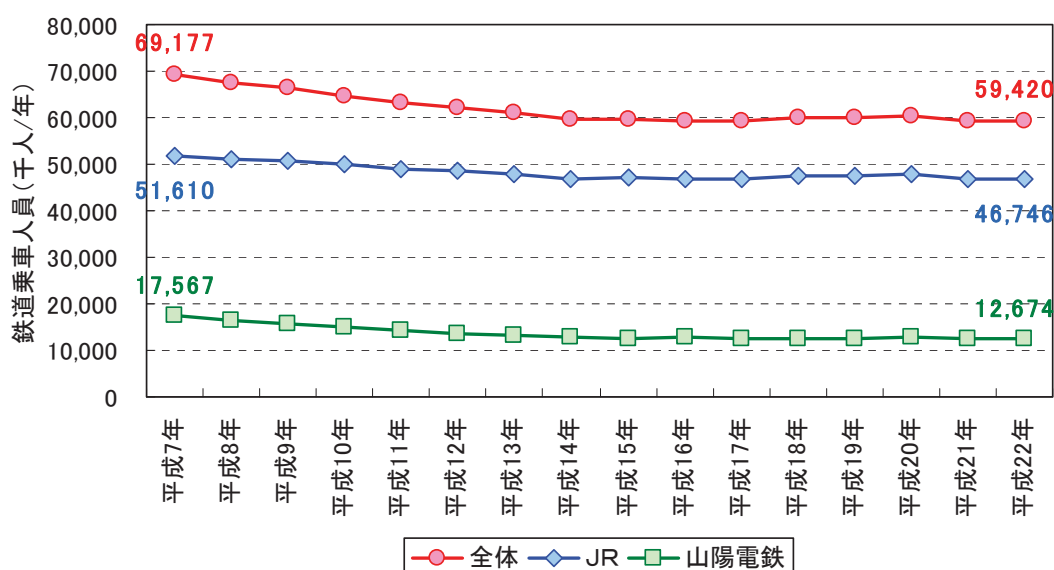
#### c) 利用環境

駅端末交通手段は、徒歩をはじめ、バスやタクシー、自転車など、多様な交通手段があります。

その一方で、バリアフリー化が、いまだなされていない駅が存在します。また、「あかしiびじょん。」の設置などにより利便性は向上していますが、明石駅などターミナル内（改札内外）における乗継案内誘導には、情報提供が十分ではありません。

これまでに、JR魚住駅の橋上化、JR西明石駅・山陽明石駅・東二見駅へのエレベーターの設置がなされ、西新町駅周辺では、山陽電鉄連続立体交差事業を進め、利用者の利便性向上に努めています。

鉄道乗車人員の推移



出典：明石市統計書

## (2) 路線バス

### a) 利用状況

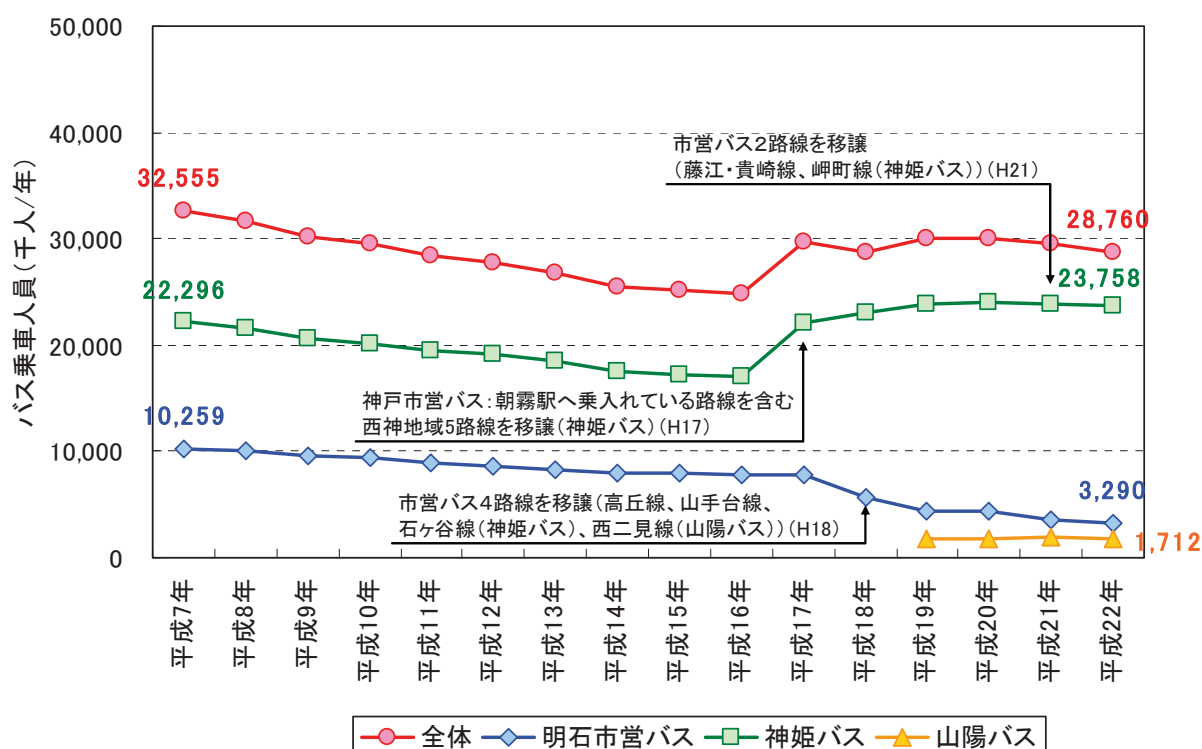
利用者数は、平成7年をピークに減少傾向にあります。

東部地域では、市営バスの民間移譲におけるサービス水準の向上により利用者の増加が見込まれます。また、二見臨海工業団地と最寄駅を結ぶ路線は、エコ通勤と増便社会実験により、利用者が増加傾向にあります。

利用目的は通勤が最も多く、明石東部と隣接市（神戸市西区・垂水区）間の移動が多くなっています。

### 路線バス乗車人員の推移

※平成24年に市営バス全路線を神姫バス・山陽バスに移譲



出典：明石市統計書、平成23年度版明石市自動車運送事業概要、神戸市交通局ホームページ

## b) サービス水準

バス路線網は、鉄道駅と住宅地を結ぶ明石東部地域や大久保地域北部の路線でサービス水準が高くなっています。一方で、魚住地域や二見地域は、サービス水準が低くなっています。また、明石市営バスの路線移譲に伴い、明舞方面の路線などは、増便や運行時間帯の延長、新設路線の導入などにより利便性の向上を図っています。

地域間や主要施設を結ぶ路線の運行時間は、概ね6時から23時となっており、市内では概ね10便/日の運行本数を確保しています。

運賃は、市内で概ね200円均一料金となっています。

## c) 利用環境

明石市営バスの路線移譲により、市内の路線バスは全てICカードの使用が可能となっています。

市内路線のノンステップバス導入率は、約30%となっています。

兵庫県によるネット経路検索システムへのデータ提供の推進、「あかしiびじょん。」の整備などにより利便性は向上していますが、まだ初めて使う人に分かりやすい情報提供が十分ではありません。

利用が多いバス停でも、上屋やベンチの整備がされていない箇所が存在しています。

国道2号などでは渋滞により、定時性の確保が難しい路線もあります。

転入者には、おでかけマップを配布するなど、利便性の向上に努めています。

### (3) コミュニティバス

コミュニティバスは、Tacoバス、Tacoバスミニの愛称で親しまれています。

#### a) 利用状況

利用者数は、年々増加傾向にあり、平成23年度は約92万人が利用しています。

平成16年から社会実験運行を開始し、平成18年から本格運行を開始したコミュニティバスは、路線バスネットワークが脆弱で、自動車依存の高い西明石以西において、公共交通の核である鉄道駅と地域とを結ぶ交通手段としての役割を前回計画に位置づけ、平成19年に路線拡大を実施しています。

コミュニティバスの導入により、市西部地域の交通不便地域の縮減、移動制約者の移動手段の確保などを図っています。

社会実験運行時、平成18年度の本格運行時は、バス運賃を距離料金制とじていましたが、平成19年度の拡大運行時において、均一料金「100円」と設定しています。

コミュニティバス全体では、収支率\*目標が未達成（小型コミュニティバスは達成）となっています。利用者の増加に伴い、市の負担額は減少傾向にありますが、年間約1億8千万円（平成23年実績）の財政負担が必要となっています。

利用目的は、通勤・通院・買い物が多く、生活の足として定着しています。

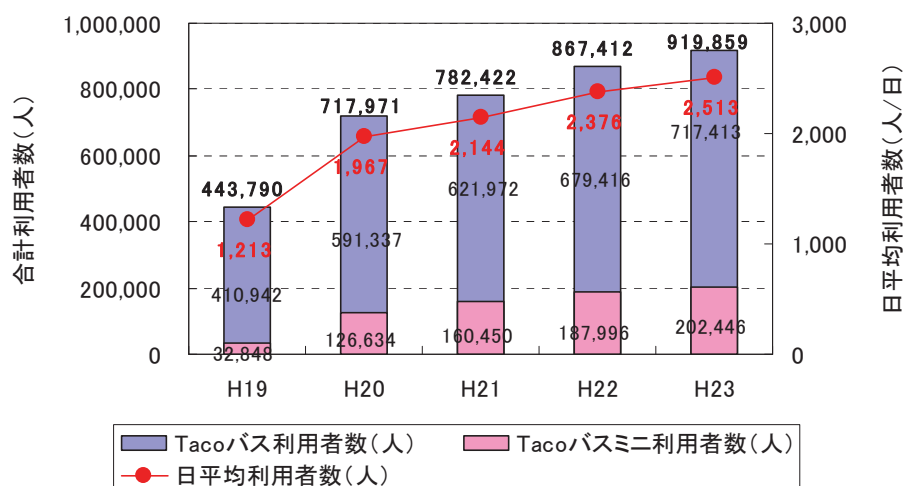
#### b) サービス水準

平成24年度現在、16路線が運行しており、運行時間は概ね7時から21時まで、運行本数は約1便/時間となっています。

#### c) 利用環境

Tacoバス時刻表検索システムの設置、バスシェルターの整備、あかしエコファミリー制度の導入などを進め、利用環境や利便性向上に努めています。

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24年3月）



#### (4) タクシー

##### a) 利用状況

利用者数は、近年、大幅な減少傾向にあります。

近距離・地域内での利用が多く、生活の足として重要な役割を果たしています。また、自動車利用全体に比べて、タクシー利用者は高齢者が多く、高齢化に伴い今後の利用率増加が予想されます。

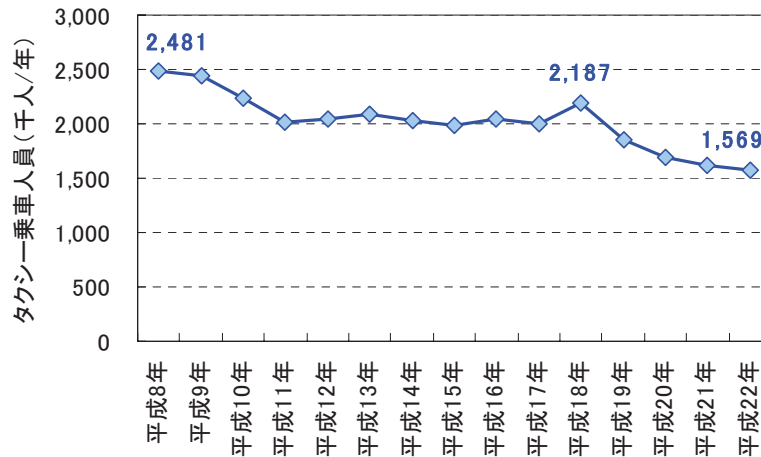
##### b) サービス水準

24時間営業のため、市民の夜間移動を支えるセーフティネットとなっています。平成23年度現在、市内では180台のタクシーが登録されています。

##### c) 利用環境

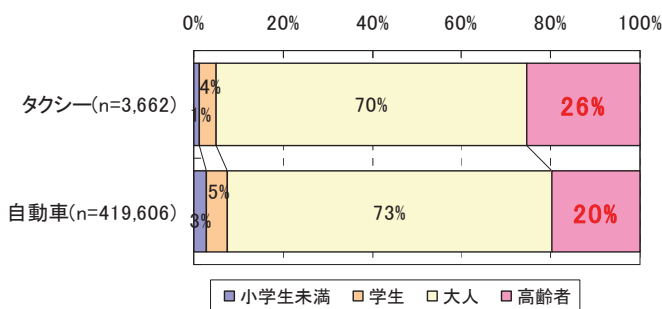
市内には、タクシーの乗降場が整備されていない駅前広場があります。

タクシーの乗車人員の推移

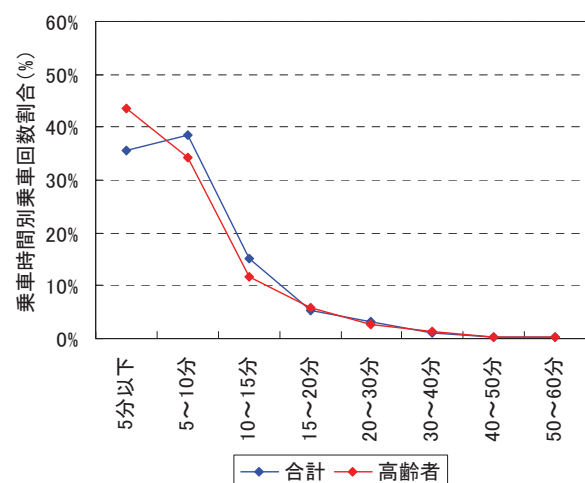


出典：明石市統計書

手段別年齢割合（平休計）



乗車時間別乗車回数割合（平休計）



※タクシーは利用実態調査、自動車はPT調査  
 ※自動車にはタクシー利用も含む

出典：タクシー利用実態調査（平成24年）、第5回近畿圏PT調査



## (5) 海上交通

### a) 利用状況

現在は、旅客船（淡路ジェノバライン）のみが運航しています。

利用者数は、明石海峡大橋が開通した平成10年度に大きく減少し、平成12年度から平成19年度まで微増傾向を示しましたが、平成19年以降の高速道路料金の段階的な割引によるフェリー航路の旅客数の減少に伴い、減少しています。

フェリー航路の休止以降、旅客船（淡路ジェノバライン）の旅客数は増加しています。

### b) サービス水準

旅客船は、明石港と岩屋港を約13分で結んでいます。

運航時間は、概ね5時から24時までとなっており、運航便数は約40便/日となっています。

### c) 利用環境

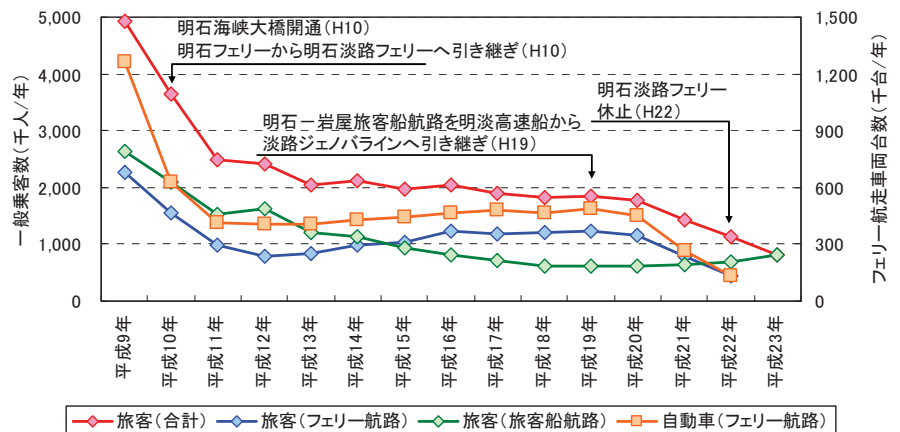
旅客に加え、自転車が利用できます。大型船では、自転車は30台程度積載が可能です。

明石海峡の海上交通航路



出典：明石海峡海上交通総合連携計画  
(平成23年)

海上交通の旅客及び自動車輸送の推移



※平成24年フェリー航路廃止  
出典：明石市統計書、明石市資料

(6) 自動車

a) 利用状況

近年、免許保有者が増加しており、自動車の交通手段分担率も増加するなど、自動車依存が進展しています。

自動車の流動は、市内地域間・市街地域間ともに多くなっています。

b) 利用環境

近年、自動車事故は減少傾向にあります。道路種別ごとの事故件数は、幹線及び生活道路で半々程度となっています。

渋滞交差点解消プログラムに選定された渋滞交差点が、市内に7箇所存在します。

環境負荷が高く、自動車総量削減が必要となっています。

(7) 自転車

a) 利用状況

自転車利用の流動は、隣接地域間の流動が多くなっています。利用目的は買い物・通院が多く、高校生以上の学生の主な登校手段となっています。

b) 利用環境

幹線道路などでの自転車走行空間が確保できていない区間が存在します。死傷事故件数及び死者数ともに「歩行中、自転車乗用中」の事故が増加傾向にあります。

駐輪場の整備拡充・路上駐輪対策により、路上放置台数が減少しています。本市の自転車防犯登録台数は、約1万5千台/年前後で推移しています。

明石市内の事故の傾向

	死傷事故件数					死者数				
	最高速度違反	16歳～24歳	歩行中、自転車乗車中	自動車乗用中	原付乗用中	最高速度違反	16歳～24歳	歩行中、自転車乗車中	自動車乗用中	原付乗用中
平成19年	56	492	184	1,686	156	1	0	6	0	0
平成20年	42	464	150	1,676	124	0	1	4	2	0
平成21年	16	435	176	1,626	115	0	1	4	1	1
平成22年	23	453	182	1,615	115	0	1	8	2	0
平成23年	28	442	179	1,658	132	0	0	4	1	0

出典：交通年鑑（平成23年）

年度別自転車防犯登録台数

		平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度
台数	兵庫県下	367,031	360,000	369,847	370,041	390,042	289,249
	明石販売店	15,728	14,824	13,569	14,083	16,778	15,006
伸び率 (H19比)	兵庫県下	1.00	0.98	1.01	1.01	1.06	0.79
	明石販売店	1.00	0.94	0.86	0.90	1.07	0.95

出典：一般社団法人兵庫県自転車防犯登録会資料

## (8) 徒歩

### a) 利用状況

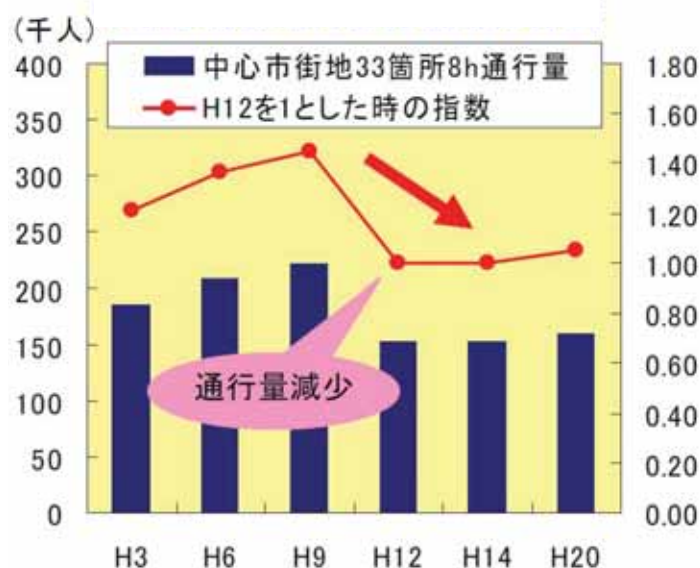
中心市街地では、歩行者通行量が減少しており、回遊行動が低下しています。

### b) 利用環境

死傷事故件数、死者及び傷者ともに横這い傾向にあります。歩行者の安全を確保するため、交通安全対策を進めています。

また、高齢者や障害者などが円滑に移動できるように、バリアフリー化を進めています。

中心市街地における主要な道路の歩行者交通量（平休平均）



出典：明石市中心市街地活性化基本計画（平成22年11月30日認定、平成23年3月31日変更）

歩行者が関係する事故件数

	歩行者の関係した事故			全体		
	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者
平成19年	212	3	217	2,026	6	2,414
平成20年	194	3	197	1,950	6	2,308
平成21年	194	2	194	1,917	6	2,270
平成22年	195	7	195	1,912	10	2,280
平成23年	185	3	187	1,969	5	2,323

出典：交通年鑑（平成23年）

## 2.4 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) 人口減少・高齢化の進展への対応

現状：全市的な人口減少や少子高齢化の進展

課題：人口減少社会・超高齢社会において、だれもが元気に動ける交通環境づくり

### (2) 近隣市町や地域間の連携強化

現状：市内地域間や神戸市・加古川市などとの市境を越えた流動が多数

課題：近隣市町や地域間交通の連携強化

### (3) 多様な移動ニーズへの対応

現状：多数を占める買い物や通院などの自由目的移動、高齢者や移動制約者などの外出の増加

課題：利用者の特性に応じた交通手段の確保、移動等円滑化の促進

### (4) 自動車依存の進展への対応

現状：市街地の拡散、市西部地域における高い自動車の交通手段分担率

課題：公共交通の利用促進、自動車だけに頼らない交通環境づくり

### (5) 公共交通利用者の減少への対応

現状：公共交通利用者の減少傾向

課題：公共交通の利便性向上や利用促進

### (6) 地球温暖化など、環境への対応

現状：全国値よりも多くを占める運輸部門のCO<sup>2</sup>排出割合

課題：環境にやさしいまちづくりに向けた公共交通機関の活用

### (7) 都市経営コストの効率化

現状：厳しい財政状況、既存施設の老朽化

課題：集約型都市づくりによる都市経営コストの効率化

# 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。

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

### 【基本理念の考え方】

本市は、古くから交通の要衝であり、様々な交流が育まれてきました。

安全で円滑に移動できる交通体系を確立し、ひとが集まり、つながり、成長することを促すことで、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

- ・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
- ・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

#### 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5次長期総合計画（平成23年）

## 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3指標を定めます。

公共交通利用者数

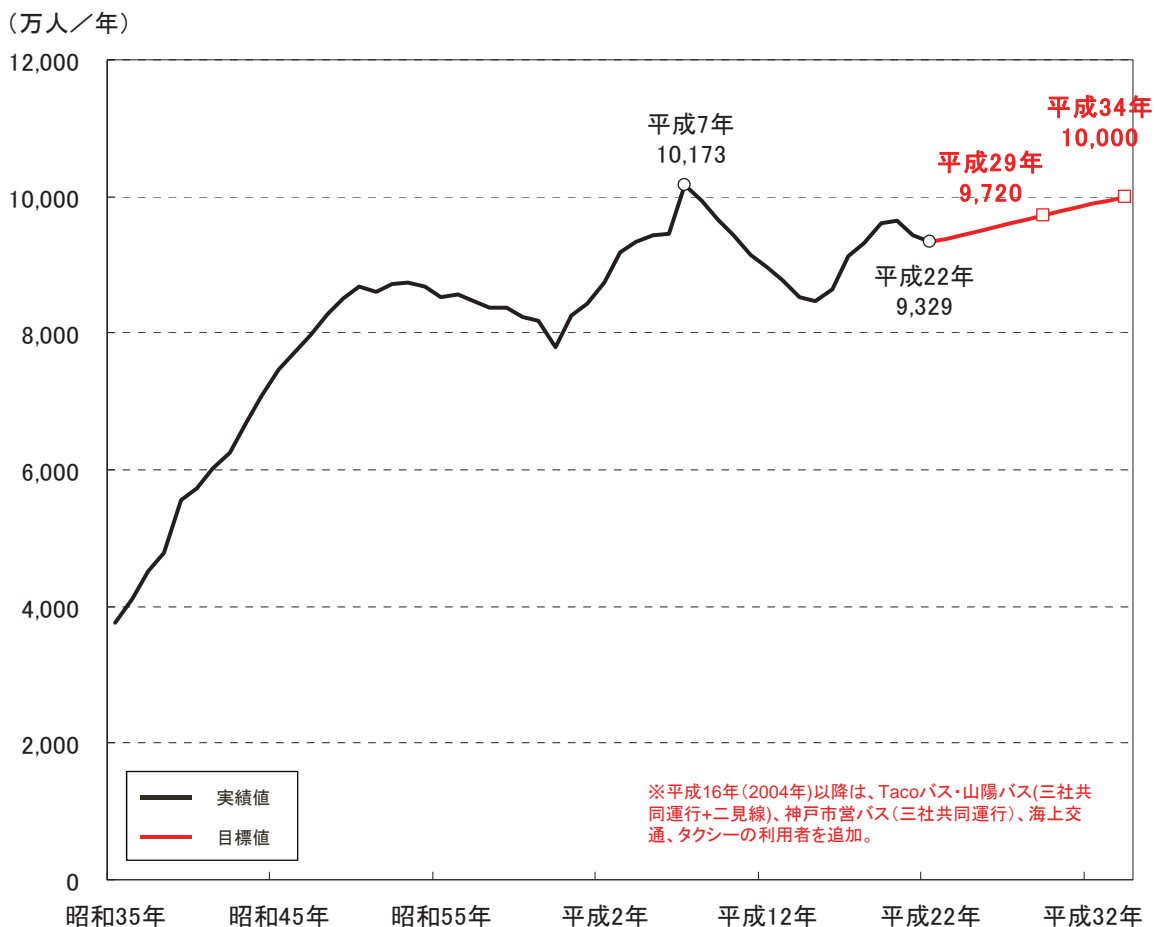
交通手段分担率\*

外出割合

### (1) 公共交通利用者数

バスや電車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概ね10年後の平成34年(2022年)において、**約1億人/年に増大**させることを目標とします。

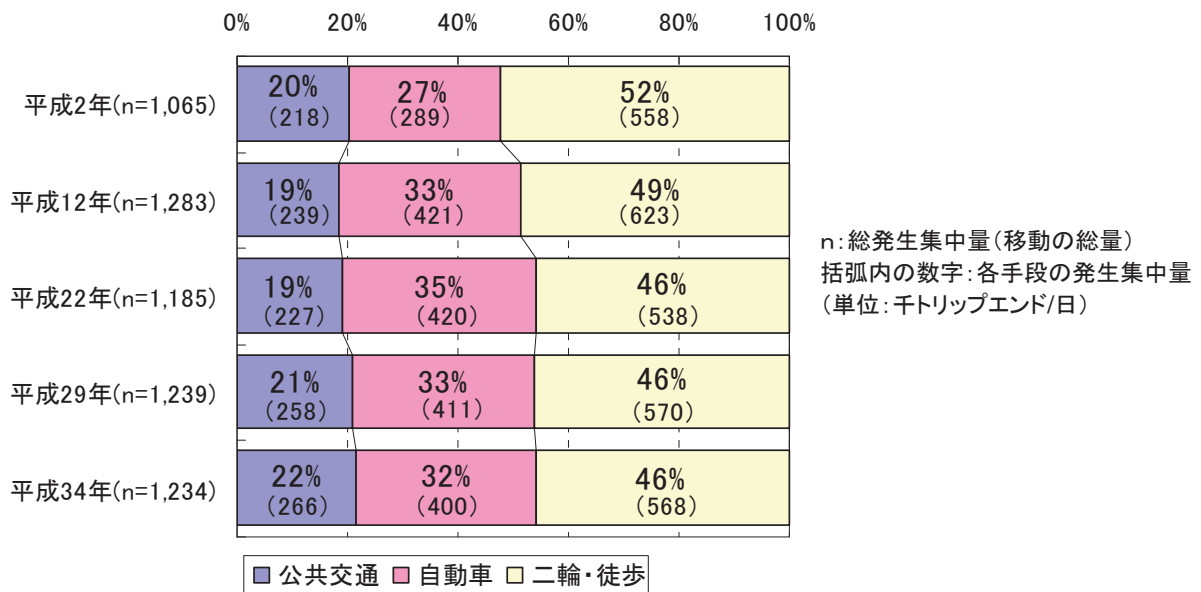
公共交通利用者数の推移と目標値



## (2) 交通手段分担率

自動車から公共交通や自転車や徒歩への転換を進めるため、交通手段分担率については、概ね10年後の平成34年（2022年）において、自動車の分担率を32%に縮減し、公共交通の分担率を22%に増加させ、二輪・徒歩利用者の分担率（46%）を維持することを目標とします。

交通手段分担率の推移と目標値

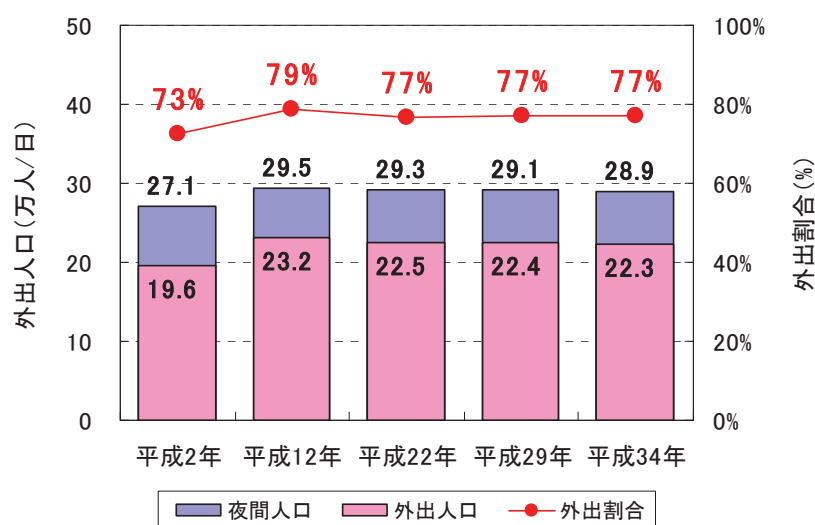


出典：平成2年～平成22年国勢調査、明石市将来人口推計（第5次長期総合計画）  
第3回近畿圏PT調査、第4回近畿圏PT調査、第5回近畿圏PT調査

### (3) 外出割合

様々な移動手段で外に出かけて活動することが、高齢者などの外出機会の創出やまちの賑わいなどにつながるため、外出割合については、概ね10年後の平成34年（2022年）においても、平成22年（2010年）の水準（77%）を維持することを目標とします。

外出割合（外出者数/夜間人口）の推移と目標値



出典：平成2年～平成22年国勢調査、明石市将来人口推計（第5次長期総合計画）第3回近畿圏PT調査、第4回近畿圏PT調査、第5回近畿圏PT調査

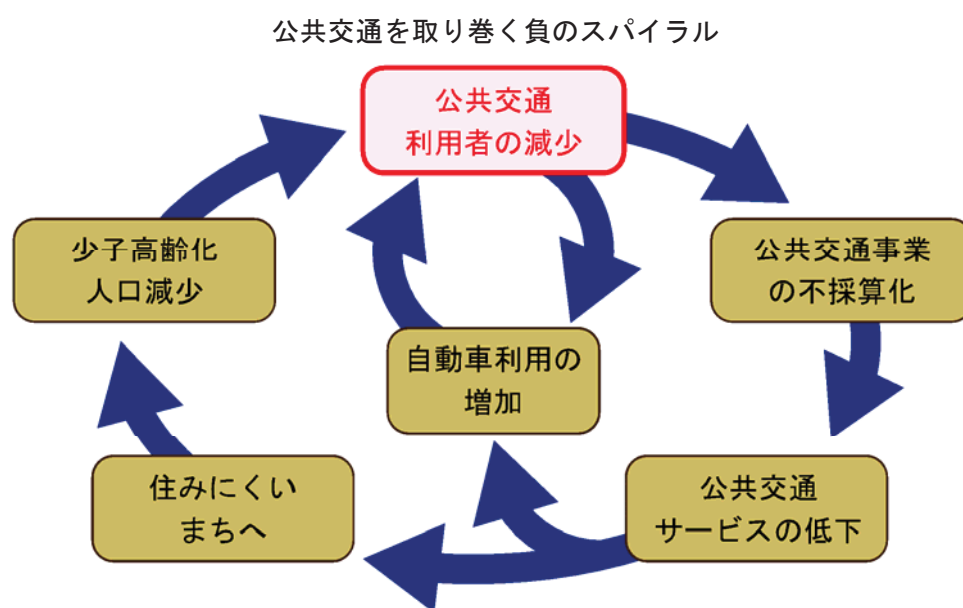
※本市では、概ね10年後の平成32年（2020年）に約1万人の人口減少が予測されていますが、「明石市第5次長期総合計画」では、各施策の実施により平成32年（2020年）においても人口約29万人を維持することを目標としています。このことを踏まえ、本計画の目標を設定しています。



### 3.3 目標の達成に向けて

少子高齢化・人口減少が進むにつれ、公共交通利用者は減少傾向にあり、このまま放置しておけば、公共交通事業の不採算化が進むことによる公共交通サービスの低下が進み、住みにくいまちになってしまいます。また、公共交通サービスの低下は、自動車利用の増加につながり、更なる公共交通利用者の減少を招きます。

この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いくことが必要です。



例えば、市民の皆様が外出の際、今よりも月1回多く公共交通を使うようにすれば計画の目標が達成できることとなります。

# 4 交通体系の考え方

## 4.1 各交通手段の役割分担

本市の移動を担う各交通手段の役割分担を、以下に示します。

なお、本計画では、不特定多数の人々が利用する交通機関を「公共交通」、各個人が自由に利用できる交通手段を「私的交通」と定めます。

各交通手段の役割分担

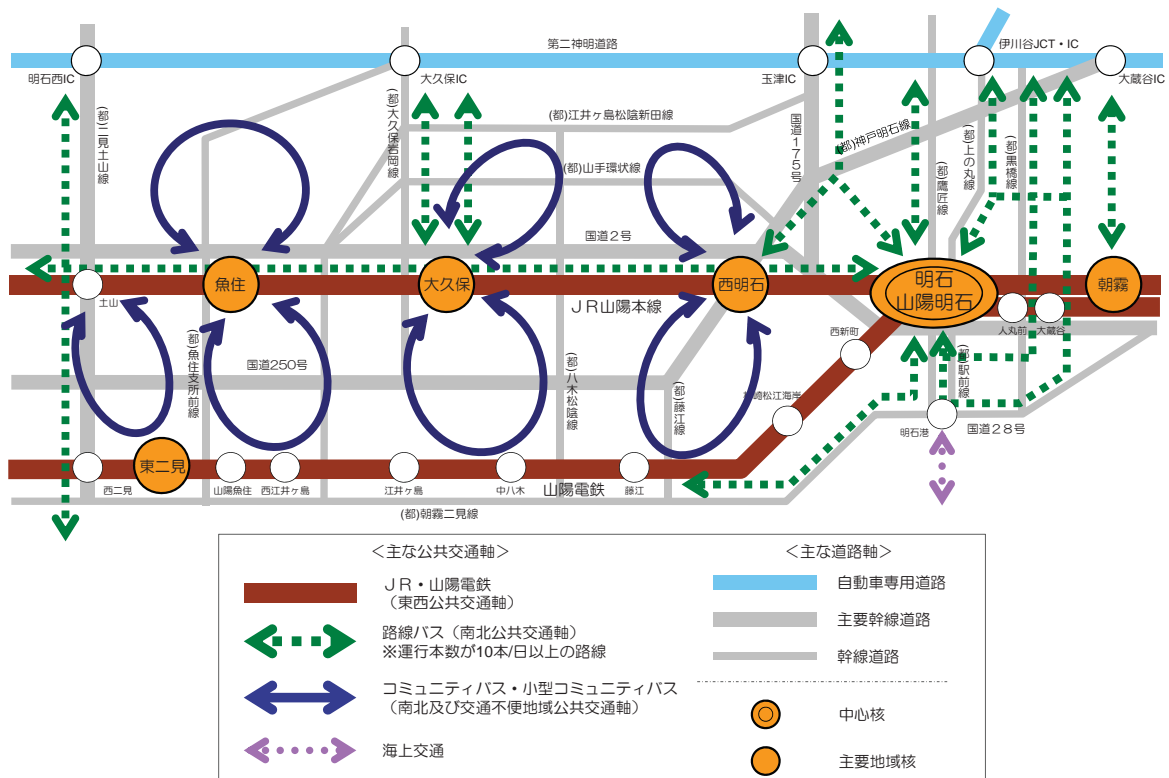
分類	交通手段	役割
公共交通	鉄道 (JR、山陽電鉄)	・東西方向の中長距離移動(市外)及び短距離移動(市内)を担う交通手段です。
	路線バス (神姫バス、山陽バス、 神戸市営バス)	・鉄道駅を基点に、南北方向の短中距離交通を担う交通手段です。
	コミュニティバス (Tacoバス)	・西明石以西の交通不便地域を中心に、鉄道駅を基点として南北移動を担う交通手段です。 ・移動制約者の移動手段を確保しています。
	タクシー	・ドアtoドアの移動を担う、自由な移動が可能な交通手段です。 ・24時間営業であり、市民の夜間・緊急時の移動、移動制約者の移動を支えるセーフティネットとなっています。
	海上交通 (淡路ジェノバライン)	・本州(明石市)と淡路島(淡路市)を航路により結ぶ、交通手段です。
私的交通	自動車	・中長距離移動(市外)及び短距離移動(市内)に対応し、自由な移動が可能な交通手段です。
	自転車	・短距離移動(市内)の移動を担う、自由な移動が可能な交通手段です。
	徒歩	・短距離移動(市内)の移動を担う、自由な移動が可能な交通手段です。

## 4.2 交通体系の考え方

明石市の課題や、各交通手段の役割分担を踏まえた、本市の交通体系の基本的な考え方は以下のとおりです。

- 公共交通軸は、東西方向についてはJR・山陽電鉄、南北方向については路線バス・コミュニティバスが主な役割を担うものとし、明石市と淡路市間を結ぶ海上交通は航路の維持・強化を図ります。
- 中心核・主要地域核に設定されている鉄道駅は、交通結節点\*の機能強化を図ります。
- 利用者にとって使いやすくなるよう、各交通手段の利便性・安全性向上を図り、各交通手段間の相互の連携を図ります。
- タクシー・自転車は、鉄道やバスとの連携による相互の利用促進を図ります。
- 適切な情報提供・案内などにより、公共交通の利用促進を図ります。
- 道路網のうち、主要幹線道路として国道2号、国道250号、国道175号、(都)神戸明石線、(都)二見土山線、幹線道路として国道28号、(都)朝霧二見線、(都)黒橋線、(都)江井ヶ島松陰新田線、(都)山手環状線、(都)八木松陰線などを設定します。
- 道路網の整備は、機能的な交通ネットワークの形成や交通渋滞の緩和、安全性や都市防災機能の向上、良好な市街地の形成、地域の活性化、沿道環境の改善とともに、公共交通の利便性向上(バス路線の拡充、タクシーの速達性向上など)や利用促進に資することも踏まえて進めることとします。
- 近隣市町との交流を促進するための連携強化を図ります。

明石市の交通ネットワーク図



# 5 基本戦略と施策体系

## 5.1 基本戦略

目標の達成に向け、以下の5つの基本戦略に基づいて交通施策を展開します。

### 【公共交通を中心とした交通体系の構築】(マネジメント)

交通手段の役割分担を明確にし、多様な交通手段選択が可能な交通ネットワーク形成を図ります。また、高齢化の進展や移動ニーズの多様化という現状を踏まえ、利用者の特性に応じた交通手段の導入検討を行います。

### 【利便性や安全性の高い交通環境づくり】(質の向上)

各公共交通手段の利便性向上だけでなく、各交通手段間の連携強化、交通結節点の機能強化を図ります。また、徒歩や自転車や公共交通で安全に移動できる交通環境をつくります。

### 【低炭素型社会実現に向けた取り組みの実施】(環境負荷の軽減)

過度な自動車依存からの脱却を図るため、「かしこいクルマの使い方」を推進するとともに、公共交通の利用を促進します。

### 【活発な交流の促進】(交流促進)

中心市街地や地域核の活性化が図れるよう、回遊と交流を促進するとともに、近隣市町との交流を促進するネットワークの維持・向上を図ります。

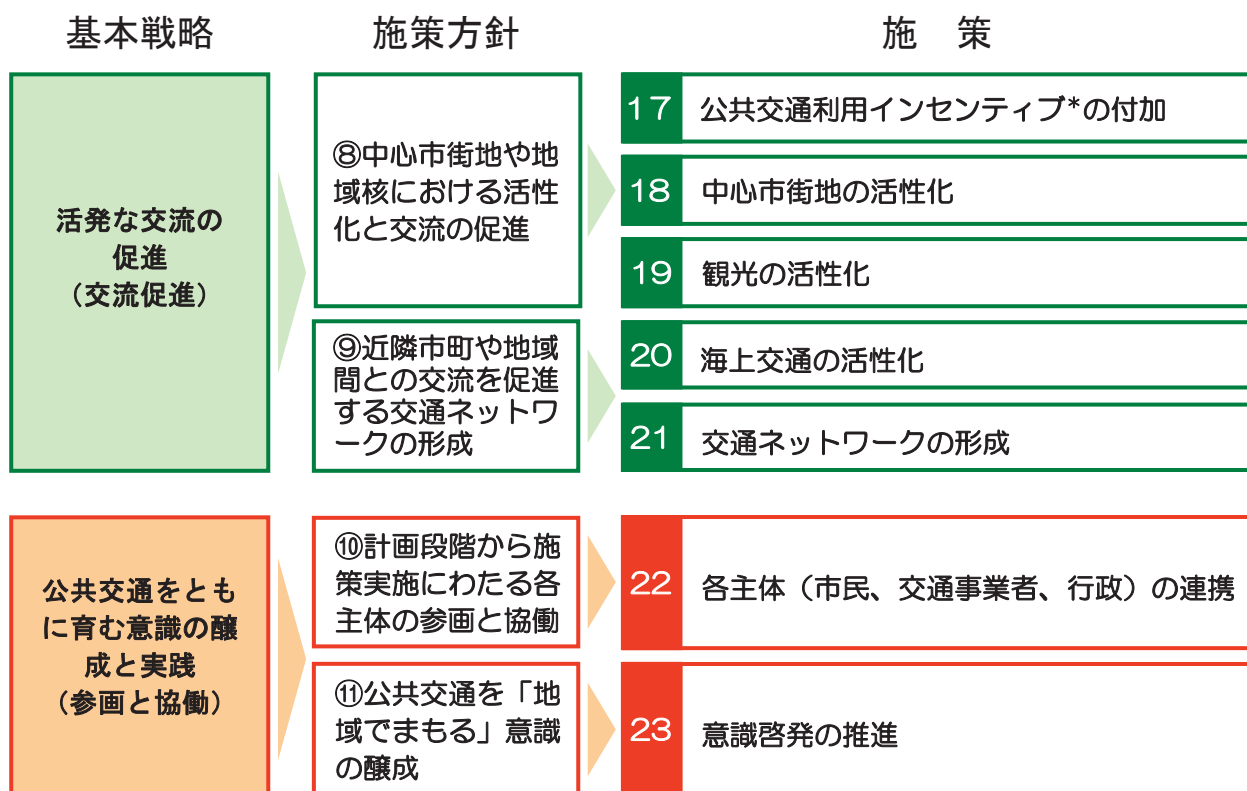
### 【公共交通をともに育む意識の醸成と実践】(参画と協働)

計画段階から施策実施にわたる、市民と交通事業者、行政の参画と協働を促し、公共交通を「地域でまもる」意識を醸成します。

## 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 主要プロジェクトの概要

「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、本計画の重点事業として位置付け、推進するものです。

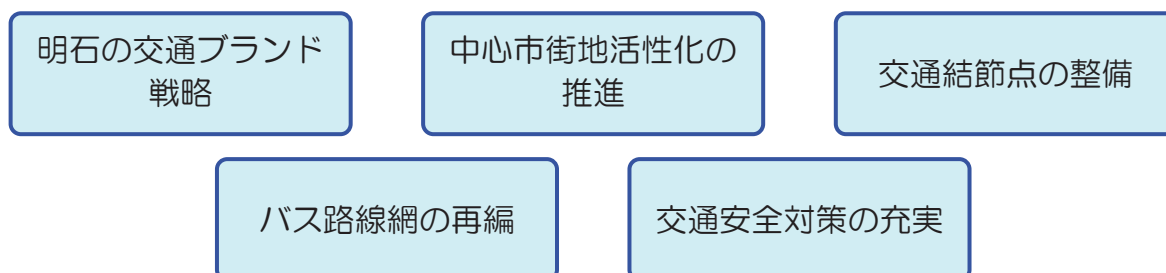
前回計画に位置付けた「主要プロジェクト」については、着実に推進し、その目的を概ね達成してきました。

### 【前回計画の主要プロジェクト】

- ・コミュニティバス、小型コミュニティバスの導入
- ・かしこいクルマの使い方（モビリティ・マネジメント）
- ・バス乗り継ぎ情報提供システムの導入検討
- ・交通ICカードの導入検討
- ・都心循環バスの社会実験
- ・JR魚住駅の橋上化
- ・山陽電鉄連続立体交差事業
- ・鉄道駅整備（新駅検討など）

本計画での「主要プロジェクト」は、前回計画で実施した事業プログラムの成果を有効的に活用することを前提として、第5次長期総合計画での戦略の展開や都市計画マスタープランでの都市づくりの基本的な方向、中心市街地活性化計画の活性化方針などを踏まえ、以下の5つを定めます。

### 【主要プロジェクト】



## 6.2 明石の交通ブランド戦略

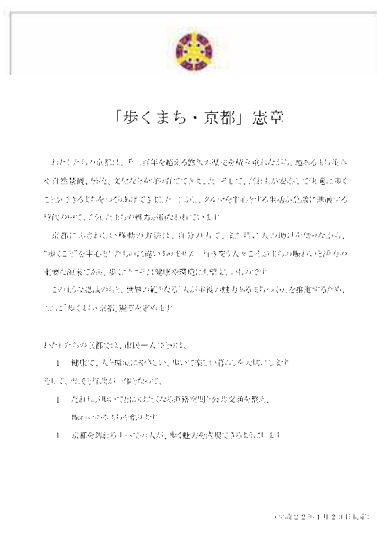
公共交通の利用を中心としたライフスタイルの確立に向け、公共交通のイメージアップにより利用促進を図る取り組みを一体的に実施します。

### 【主な取り組み】

- ・公共交通機関の情報ツールのデザイン統一、地域住民や通勤者などに対する公共交通の利用促進、積極的な広報・PR など

### 【交通施策ブランディングのイメージ】

京都市では、「人が主役の魅力あるまちづくり」を推進するため、「歩くまち・京都」憲章を定め、各施策の冠としています。



出典：京都市HP

### 【モビリティ・マネジメントのイメージ】

「モビリティ・マネジメント」とは、ひとり一人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（例えば、過度な自動車利用から公共交通・自転車などを適切に利用する方向）に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取り組みです。



出典：国土交通省HP



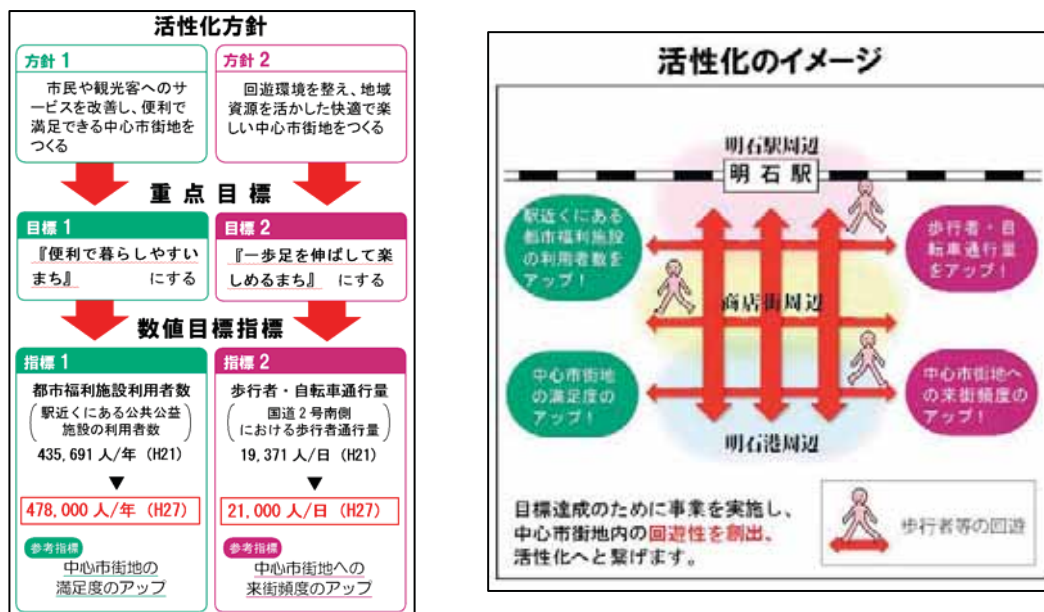
## 6.3 中心市街地活性化の推進

便利で暮らしやすく、一歩足を伸ばして楽しめるまちの実現に向け、公共交通機能の利便性や徒歩、自転車の回遊性の向上を図ります。

【主な取り組み】

- ・明石駅周辺の情報案内強化、明石駅前広場や周辺道路整備、明石港への交通アクセスの検討、明石駅周辺バス路線の利用促進 など

中心市街地の活性化の目標



出典：明石市HP「明石市中心市街地活性化基本計画」

明石駅前南地区再開発事業イメージ



出典：明石駅前南地区市街地再開発組合

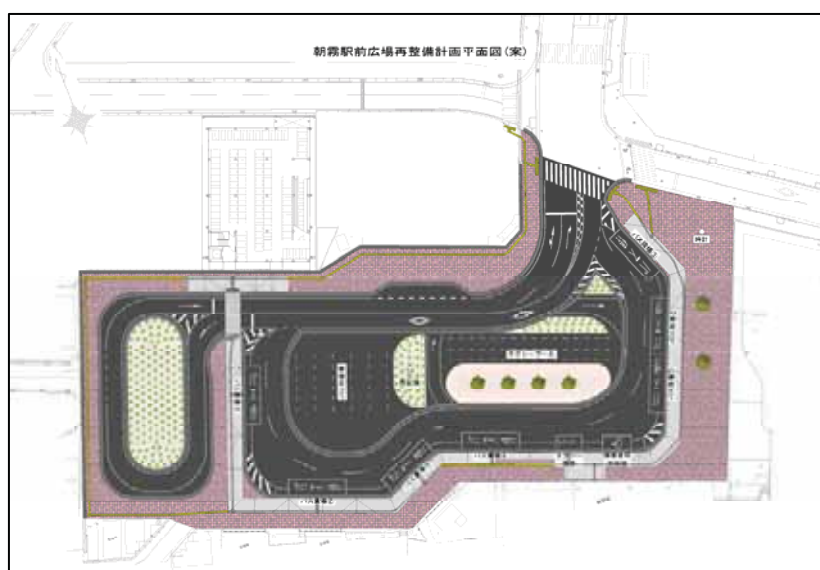
## 6.4 交通結節点の整備

駅を中心とした集約型まちづくりに向けて、多様な交通手段が結節する鉄道駅の乗り継ぎ機能の強化やバスターミナル運用の効率化に向け、駅前広場などの整備を行い利便性の向上を図ります。

【主な取り組み】

- ・ J R朝霧駅駅前広場再整備（バスターミナル再編）、J R西明石駅周辺まちづくり検討 など

J R朝霧駅前広場平面図（案）



出典：明石市資料

J R西明石駅現況航空写真



出典：明石市資料（平成21年9月撮影）

## 6.5 バス路線網の再編

バス路線網のさらなる利便性向上を図るとともにコミュニティバスの持続可能な運行を図ります。

### 【主な取り組み】

- 路線バスの効率的かつ利便性の高いバスサービスの実現に向けた路線網の再編を検討、コミュニティバスの戦略的な利用促進方策の実施、路線改廃スキームの確立や運賃体系の見直し検討 など

神姫バス



山陽バス



コミュニティバス



バス路線網



出典：あかしおでかけマップ（平成24年4月1日版）

## 6.6 交通安全対策の充実

外出割合の維持を図るとともに、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、交通安全対策および公共空間のバリアフリー化を実施します。

【主な取り組み】

- 交通弱者対策の充実、自転車対策の推進、道路交通環境の整備、踏切道の交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底 など

幹線道路における安全確保  
(都市計画道路の整備)



高齢者の安全確保  
(出前講座の実施)



踏切道における安全確保 (踏切の拡幅工事)

○整備前



○整備後



自転車利用者の安全確保  
(自転車シミュレータを用いた交通安全教室)



自転車利用者の安全確保  
(模擬交通事故再現交通安全教室)



出典：明石市資料

# 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。

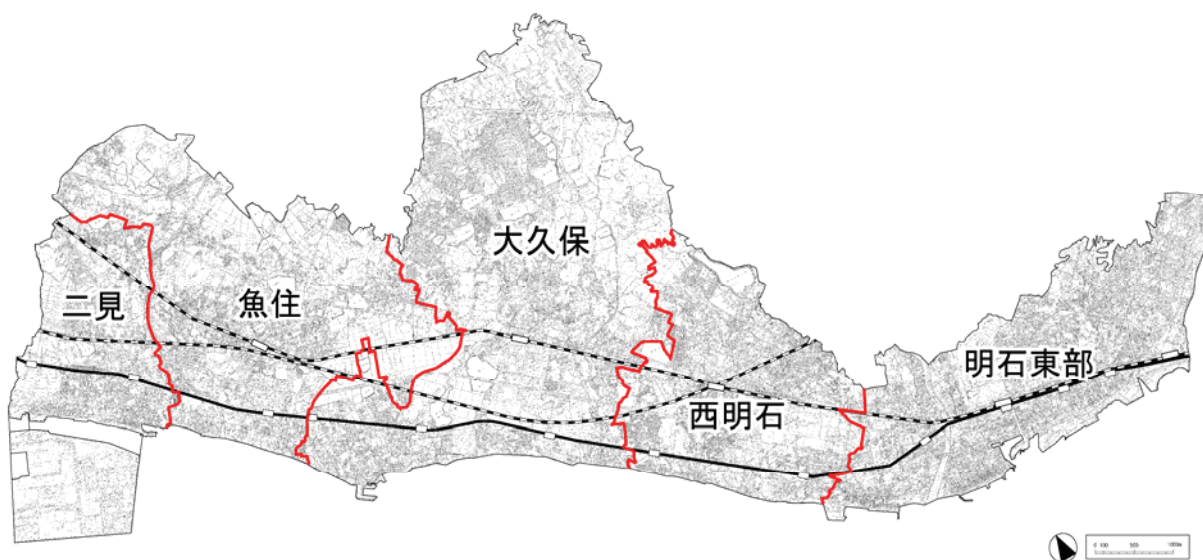
## 7.2 地域の設定

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	区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（平成23年）

## 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	充実した公共交通の維持・改善及び中心市街地や地域核の交通環境づくりの推進
西明石	西明石駅を中心としたより動きやすい交通環境づくり
大久保	J R大久保駅を中心とした交通ネットワークの充実
魚住	自動車利用の低減とJ R魚住駅を中心とした公共交通への転換誘導
二見	自動車利用の低減と公共交通や自転車への転換誘導

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平成34年度(2022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

充実した公共交通の維持・改善及び中心市街地や地域核の交通環境づくりの推進

### (2) 実施方針

- 中心市街地の活性化を図るため、中心市街地活性化事業にあわせた駅前広場再整備、情報提供の充実、交通安全対策などを行います。
- JR朝霧駅周辺では、生活交通充実の観点から駅前広場の整備、バス停施設の改善を行います。また、山陽電鉄西新町駅周辺では、引き続き連続立体交差事業にあわせた駅周辺のまちづくりを進めます。
- 充実したバス路線網の維持・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は次頁の表、図に示すとおりで、事業プログラムを構成する事業とその施策体系を示しています。

明石東部地域 事業プログラム

基本戦略	施策方針	施策	事業	実施主体	事業年度										
					短期		中期	長期							
					H25	H26	H27	～H29	～H34						
公共交通を中心とした交通体系の構築	①公共交通機関や交通施設の有効活用方策の検討	1 バス路線網の再編	1 明石港周辺活用計画に合わせた交通アクセスの検討	市)交通政策課 バス事業者											
	③移動や乗り継ぎの円滑性向上	5 バスの利便性向上	2 バス運行情報提供システムの導入 3 (バス走行位置・到着時刻のバス停や携帯電話への配信)	神姫バス	市)交通政策課										
						6 ボトルネック解消	4 山陽電鉄連続立体交差第2期事業(側道を含む)	県)加古川土木事務所 市)道路整備課							
									7 交通バリアフリー化の推進	5 山陽西新町駅駅舎のバリアフリー化	山陽電鉄				
		8 公共交通利用情報(乗り継ぎ情報)	6 朝霧駅でのあかしびじよん。の導入	市)交通政策課											
					7 あかしびじよん。の情報提供の強化	市)交通政策課									
							④各交通手段における安全性・快適性の向上	10 交通安全の推進	8 国道2号明石駅前交差点改良	国)兵庫国道事務所					
		9 (一)明石高砂線(明淡線)歩道リニューアル	県)加古川土木事務所												
				10 (主)明石神戸宝塚線歩道リニューアル	県)加古川土木事務所										
	⑤交通結節点の機能強化	13 鉄道駅における乗り継ぎ機能の強化	11 交通結節点利便性向上施策(情報案内の強化)			交通事業者 市)中活推進室 市)交通政策課 市)道路整備課 市)都市計画課 市)観光振興課									
				12 JR朝霧駅の駅前広場の再整備	市)道路整備課										
							13 山陽西新町駅前広場整備及びアクセス道路整備	市)道路整備課							
				⑦公共交通の利用促進	16 バスの利用促進				14 明石駅周辺バス路線の利用促進(明石～朝霧)	バス事業者 市)交通政策課					
											⑧中心市街地や地域核における活性化と交流の促進	18 中心市街地の活性化	15 明石駅前広場再整備(バスターミナル再編、ペDESTリアンデッキ設置等)	市)中活推進室	
16 国道2号立体横断歩行者道路整備	市)中活推進室														
		17 中心市街地地区道路整備(桜町、本町周辺)	市)道路整備課												
⑨近隣市町や地域間との交流を促進する交通ネットワークの形成	20 海上交通の活性化			18 航路維持・強化の検討	淡路ジェノバライン										
		21 交通ネットワークの形成	19 (都)朝霧二見線(林崎町)拡幅			県)加古川土木事務所									

※ (都)：都市計画道路、(主)：主要地方道、(一)：一般県道



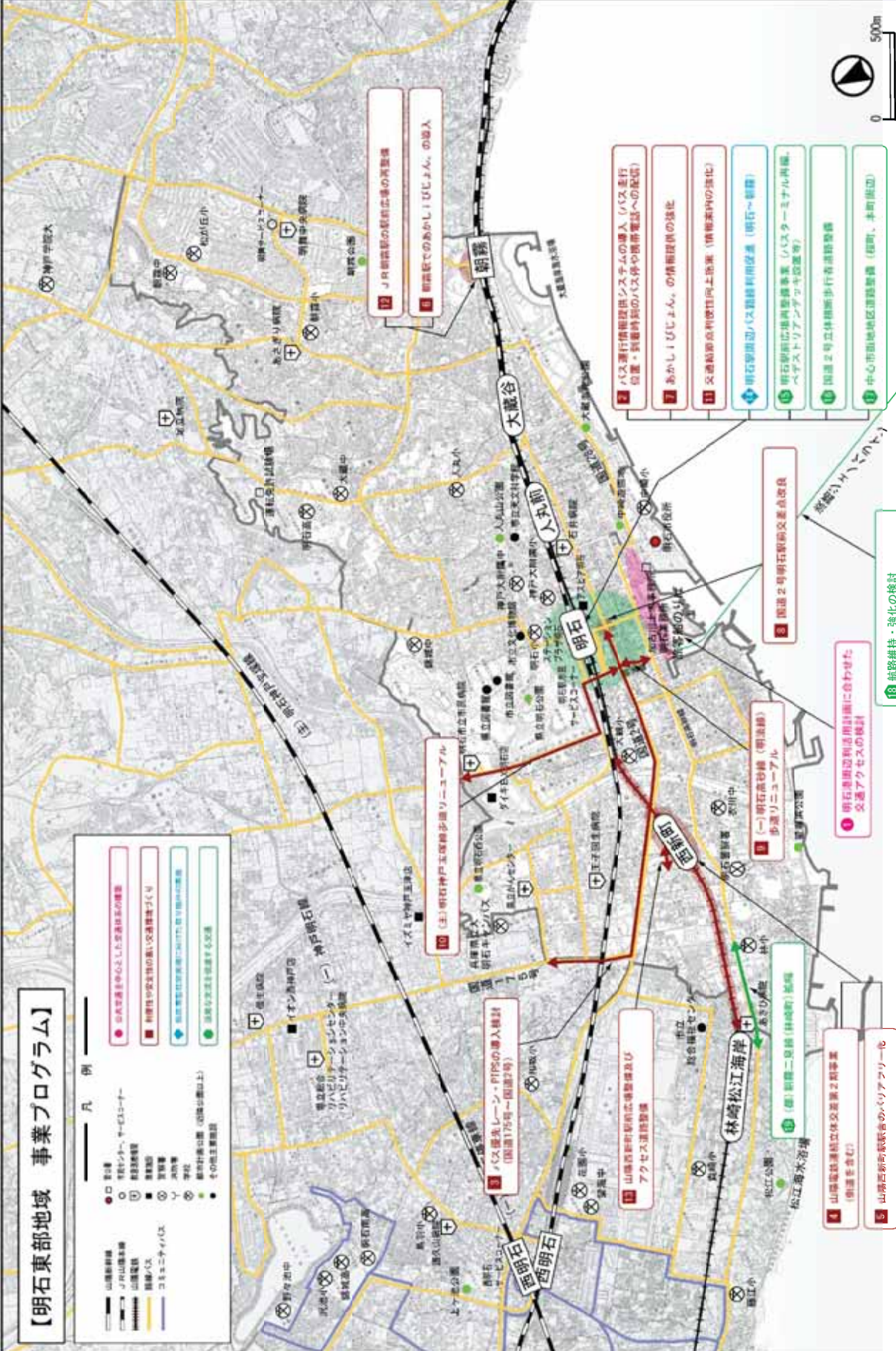
# 【明石東部地域 事業プログラム】

**凡例**

- 山陽新幹線
- JR山陽本線
- 山陽バス
- コミュニティバス
- 山陽バス
- コミュニティバス
- 山陽バス
- コミュニティバス
- 山陽バス
- コミュニティバス

**事業プログラム**

- 山陽バス
- JR山陽本線
- 山陽バス
- コミュニティバス
- 山陽バス
- コミュニティバス
- 山陽バス
- コミュニティバス
- 山陽バス
- コミュニティバス



12 JF東部の駅前広場の再整備  
 11 駅前広場のあかし・びじょん、の導入

- 10 明石神戸玉環歩道リニューアル
- 9 バス運行情報提供システムの導入 (バス運行位置・到着時刻のバス体や携帯電話への配信)
- 8 あかし・びじょん、の情報提供の強化
- 7 交通制高点活性化向上施策 (情報案内の強化)
- 6 明石駅前バス路線利用促進 (明石～朝霧)
- 5 明石駅前広場再整備事業 (バス・タクシー・コミュニティバス・ペDESTリアンデッキ等)
- 4 国道2号立体橋歩行者専用道路整備
- 3 中心市街地地区道路整備 (昼時、歩道橋)

13 国道2号明石駅前交差点改良  
 14 明石駅前広場活用計画に合わせたアクセスの検討  
 15 山陽バス新路線のあかし・びじょん、の導入  
 16 山陽バス新路線のあかし・びじょん、の導入

## 7.5 西明石地域

---

### (1) 実施目標

西明石駅を中心としたより動きやすい交通環境づくり

### (2) 実施方針

- JR・山陽新幹線西明石駅周辺のまちづくりと一体となった交通結節点の機能強化、情報提供の充実、交通安全対策、渋滞対策などを行います。
- JR・山陽新幹線西明石駅周辺で強めていく活力を地域内の住宅地へ広げるため、バス路線網（路線バス・コミュニティバス）の維持・改善を行います。
- 安全で円滑な自転車利用を担保するため、自転車利用環境の向上を図ります。

### (3) 事業プログラム

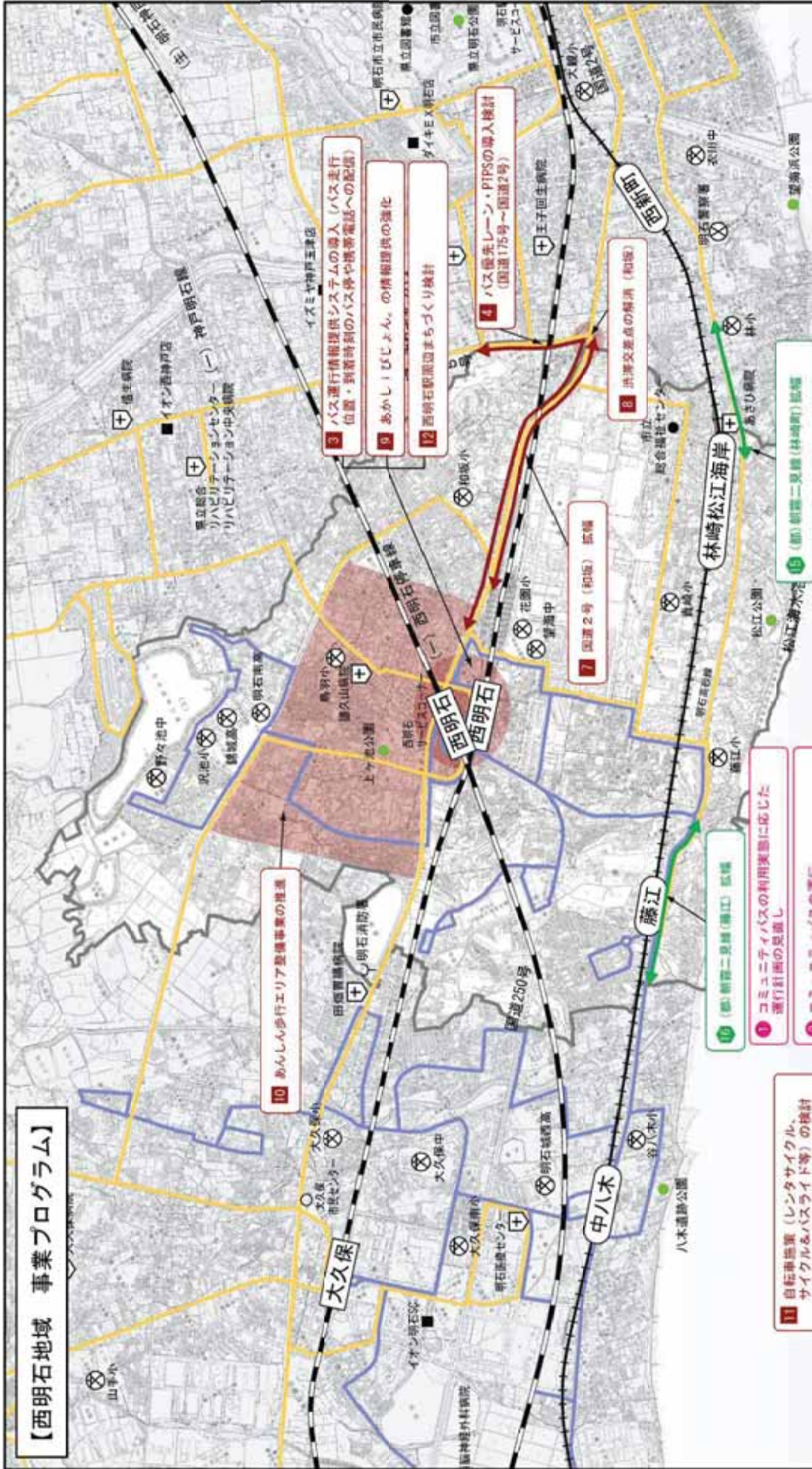
西明石地域の事業プログラムは次頁の表、図に示すとおりで、事業プログラムを構成する事業とその施策体系を示しています。

西明石地域 事業プログラム

基本戦略	施策方針	施策	事業	実施主体	事業年度					
					短期		中期	長期		
					H25	H26	H27	~H29	~H34	
公共交通を中心とした交通体系の構築	①公共交通機関や交通施設の有効活用の方策の検討	1 バス路線網の再編	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	市)交通政策課						
	②利用者の特性に応じた交通手段の充実	3 移動制約者等の移動手段の確保	2 コミュニティバスの運行	市)交通政策課						
利便性や安全性の高い交通環境づくり	③移動や乗り継ぎの円滑性向上	5 バスの利便性向上	3 バス運行情報提供システムの導入(バス走行位置・到着時刻のバス停や携帯電話への配信)	神姫バス						
			4 バス優先レーン・PTPSの導入検討(国道175号~国道2号)	市)交通政策課						
			5 コミュニティバス定期券の導入検討	市)交通政策課 コミバス事業者						
			6 コミュニティバスへのICカード導入検討	市)交通政策課 コミバス事業者						
		6 ボトルネック解消	7 国道2号(和坂) 拡幅	県)加古川土木事務所						
			8 渋滞交差点の解消(和坂)	県)加古川土木事務所						
	④各交通手段における安全性・快適性の向上	8 公共交通利用情報(乗り継ぎ情報)の提供	9 あかしびじょん。の情報提供の強化	市)交通政策課						
			10 交通安全の推進	10 あんしん歩行エリア整備事業の推進	市)道路整備課					
		11 自転車利用環境の向上	11 自転車施策(レンタサイクル、サイクル&バスライド等)の検討	市)交通政策課 市)交通安全課						
			13 鉄道駅における乗り継ぎ機能の強化	12 西明石駅周辺まちづくり検討	市)都市計画課					
		⑤交通結節点の機能強化	16 バスの利用促進	13 あかしエコファミリー制度の実施(コミュニティバス)	市)交通政策課					
				14 ルート別の利用促進の実施(コミュニティバス)	市)交通政策課 コミバス事業者					
低炭素型社会実現に向けた取り組みの実施	⑦公共交通の利用促進	16 バスの利用促進	13 あかしエコファミリー制度の実施(コミュニティバス)	市)交通政策課						
			14 ルート別の利用促進の実施(コミュニティバス)	市)交通政策課 コミバス事業者						
活発な交流の促進	⑨近隣市町や地域間との交流を促進する交通ネットワークの形成	21 交通ネットワークの形成	15 (都)朝霧二見線(林崎町) 拡幅	県)加古川土木事務所						
			16 (都)朝霧二見線(藤江) 拡幅	県)加古川土木事務所						

※(都)：都市計画道路

【西明石地域 事業プログラム】



- 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
- 官公署  
 ○ 市民センター サービスコーナー  
 ○ 総合運動場  
 ○ 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
- 公共交通を中心とした交通体系の構築  
 ● 利便性や安全性の高い交通環境づくり  
 ● 複業型社会実現に向けた取り組みの実施  
 ● 活発な交流を促進する交通

- ⑩ 自転車道(レンタサイクル、サイクル&バスライド等)の検討
- ⑪ 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
- ⑫ コミュニティバスの運行
- ⑬ コミュニティバス定期券の導入検討
- ⑭ コミュニティバスへのICカード導入検討
- ⑮ あかしエコファミリー制度の実施(コミュニティバス)
- ⑯ ルート別の利用促進の実施(コミュニティバス)

- ① あんしん歩行エリア整備事業の推進
- ② バス運行情報提供システムの導入(バス運行位置・到着時刻のバス停や携帯電話への配信)
- ③ あかし1びじょん、の情報提供の強化
- ④ 西明石駅周辺まちづくり検討
- ⑤ バス優先レーン・PTPSの導入検討(国道1号第一区画2号)
- ⑥ 国道2号(和版)拡張
- ⑦ 渋滞交差点の解消(和版)
- ⑧ 林崎二見線(林崎駅)延伸
- ⑨ 林崎松江海岸
- ⑩ 林崎二見線(藤江)延伸

0 500m

凡例

## 7.6 大久保地域

---

### (1) 実施目標

JR大久保駅を中心とした交通ネットワークの充実

### (2) 実施方針

- 地域核であるJR大久保駅の利便性向上のため、駅北側バス駐車場の再配置、情報提供の充実を行います。
- 魅力的な住環境を確保するため、JR大久保駅北側のバス路線網の再編、コミュニティバスの維持・改善を行います。また、計画的に道路網を整備し、あわせてバス路線網の利便性向上を図ります。
- 充実したバス路線網の維持・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

大久保地域の事業プログラムは次頁の表、図に示すとおりで、事業プログラムを構成する事業とその施策体系を示しています。

大久保地域 事業プログラム

基本戦略	施策方針	施策	事業	実施主体	事業年度				
					短期		中期	長期	
					H25	H26	H27	~H29	~H34
公共交通を中心とした交通体系の構築	①公共交通機関や交通施設の有効活用方策の検討	1 バス路線網の再編	1 バス路線網の再編検討	バス事業者					
			2 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	市)交通政策課					
	②利用者の特性に応じた交通手段の充実	3 移動制約者等の移動手段の確保	3 コミュニティバスの運行	市)交通政策課					
利便性や安全性の高い交通環境づくり	③移動や乗り継ぎの円滑性向上	5 バスの利便性向上	4 コミュニティバス定期券の導入検討	市)交通政策課 コミバス事業者					
			5 コミュニティバスへのICカード導入検討	市)交通政策課 コミバス事業者					
	④各交通手段における安全性・快適性の向上	8 公共交通利用情報(乗り継ぎ情報)	6 あかしじびじょん。の情報提供の強化	市)交通政策課					
		10 交通安全の推進	7 (一)江井ヶ島大久保停車場線歩道設置	県)加古川土木事務所					
	⑤交通結節点の機能強化	13 鉄道駅における乗り継ぎ機能の強化	8 JR大久保駅北側のバス停乗車場の再配置	市)交通政策課 市)道路整備課 神姫バス					
低炭素型社会実現に向けた取り組みの実施	⑦公共交通の利用促進	16 バスの利用促進	9 あかしエコファミリー制度の実施(コミュニティバス)	市)交通政策課					
			10 ルート別の利用促進の実施(コミュニティバス)	市)交通政策課 コミバス事業者					
活発な交流の促進	⑨近隣市町や地域間との交流を促進する交通ネットワークの形成	21 交通ネットワークの形成	11 (都)朝霧二見線(谷八木)拡幅	県)加古川土木事務所					
			12 (都)八木松陰線(大久保町谷八木)拡幅	市)道路整備課					
			13 (都)江井ヶ島松陰新田線(魚住町金ヶ崎)(魚住2号線)拡幅	市)道路整備課					
			14 (都)江井ヶ島松陰新田線他整備検討	市)道路整備課					
			15 (都)山手環状線(大久保町西脇~大窪)新設	市)道路整備課					
			16 (都)大窪松陰線(大窪地区)新設	市)大久保駅前 区画整理事務所					

※ (都) : 都市計画道路、(一) : 一般県道

# 【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 コミュニティバス定期券の導入検討
- 4 コミュニティバスへのICカード導入検討
- 5 あかしエコファミリー制度の実施（コミュニティバス）
- 6 ルート別の利用促進の実施（コミュニティバス）

バス路線網の再編検討（大久保）

（郡）江井島と新田線地域路線検討

（郡）大運和路線（大運地区）新設

JR大久保駅北側のバス停車場の再配置  
あかし「びじょん」の情報提供の強化

（郡）八木和路線（大久保町番八木）拡幅

（郡）新藤二見線（番八木）拡幅

（一）江井ヶ島大久保停車場徒歩設置

（郡）山手環状線（大久保町番一久保）新設

（郡）江井ヶ島和路線新田線（番住町番ヶ嶋）（番住2号線）拡幅

凡 例

- 山手環状線
- JR大久保駅北側のバス停車場の再配置
- あかし「びじょん」の情報提供の強化
- 山手環状線（大久保地区）新設
- 江井島と新田線地域路線検討
- 大運和路線（大運地区）新設
- 八木和路線（大久保町番八木）拡幅
- 新藤二見線（番八木）拡幅
- コミュニティバス
- 山手環状線
- JR大久保駅北側のバス停車場の再配置
- あかし「びじょん」の情報提供の強化
- 山手環状線（大久保地区）新設
- 江井島と新田線地域路線検討
- 大運和路線（大運地区）新設
- 八木和路線（大久保町番八木）拡幅
- 新藤二見線（番八木）拡幅
- コミュニティバス



## 7.7 魚住地域

---

### (1) 実施目標

自動車利用の低減とJR魚住駅を中心とした公共交通への転換誘導

### (2) 実施方針

- これまで進めてきたJR魚住駅および駅周辺整備の効果を周辺住宅地に広げるため、交通結節点の機能強化、交通安全対策を進めます。
- 自動車依存からの脱却を図るため、バス路線網（路線バス・コミュニティバス）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

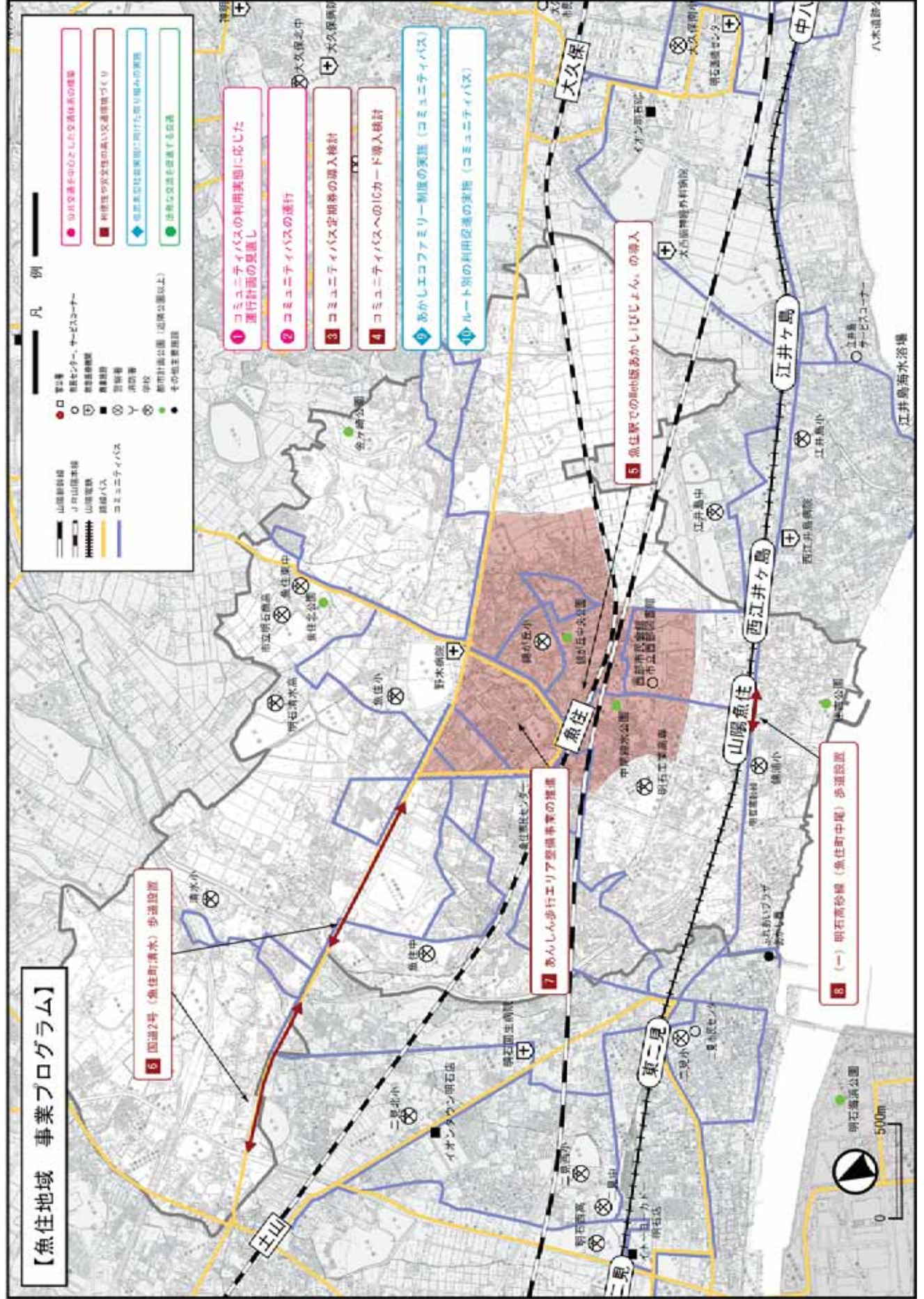
魚住地域の事業プログラムは次頁の表、図に示すとおりで、事業プログラムを構成する事業とその施策体系を示しています。



### 魚住地域 事業プログラム

基本戦略	施策方針	施策	事業	実施主体	事業年度				
					短期			中期	長期
					H25	H26	H27	～H29	～H34
公共交通を中心とした交通体系の構築	①公共交通機関や交通施設の有効活用の方策の検討	1 バス路線網の再編	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	市)交通政策課					
	②利用者の特性に応じた交通手段の充実	3 移動制約者等の移動手段の確保	2 コミュニティバスの運行	市)交通政策課					
利便性や安全性の高い交通環境づくり	③移動や乗り継ぎの円滑性向上	5 バスの利便性向上	3 コミュニティバス定期券の導入検討	市)交通政策課 コミバス事業者					
			4 コミュニティバスへのICカード導入検討	市)交通政策課 コミバス事業者					
	④各交通手段における安全性・快適性の向上	8 公共交通利用情報(乗り継ぎ情報)	5 魚住駅でのWeb版あかしびじょんの導入	市)交通政策課					
			6 国道2号(魚住町清水)歩道設置	県)加古川土木事務所					
			7 あんしん歩行エリア整備事業の推進	市)道路整備課					
			8 (一)明石高砂線(魚住町中尾)歩道設置	県)加古川土木事務所					
低炭素型社会実現に向けた取り組みの実施	⑦公共交通の利用促進	16 バスの利用促進	9 あかしエコファミリー制度の実施(コミュニティバス)	市)交通政策課					
			10 ルート別の利用促進の実施(コミュニティバス)	市)交通政策課 コミバス事業者					

※ (一) : 一般県道



## 7.8 二見地域

---

### (1) 実施目標

自動車利用の低減と公共交通や自転車への転換誘導

### (2) 実施方針

- 地域の交通結節点である山陽電鉄東二見駅、西二見駅、JR土山駅の機能強化を図ります。
- 自動車依存からの脱却を進めるため、バス路線網（路線バス・コミュニティバス）の再編を行うとともに、利用促進に取り組みます。
- 自動車依存からの脱却を進めるため、自転車利用環境の向上を図ります。

### (3) 事業プログラム

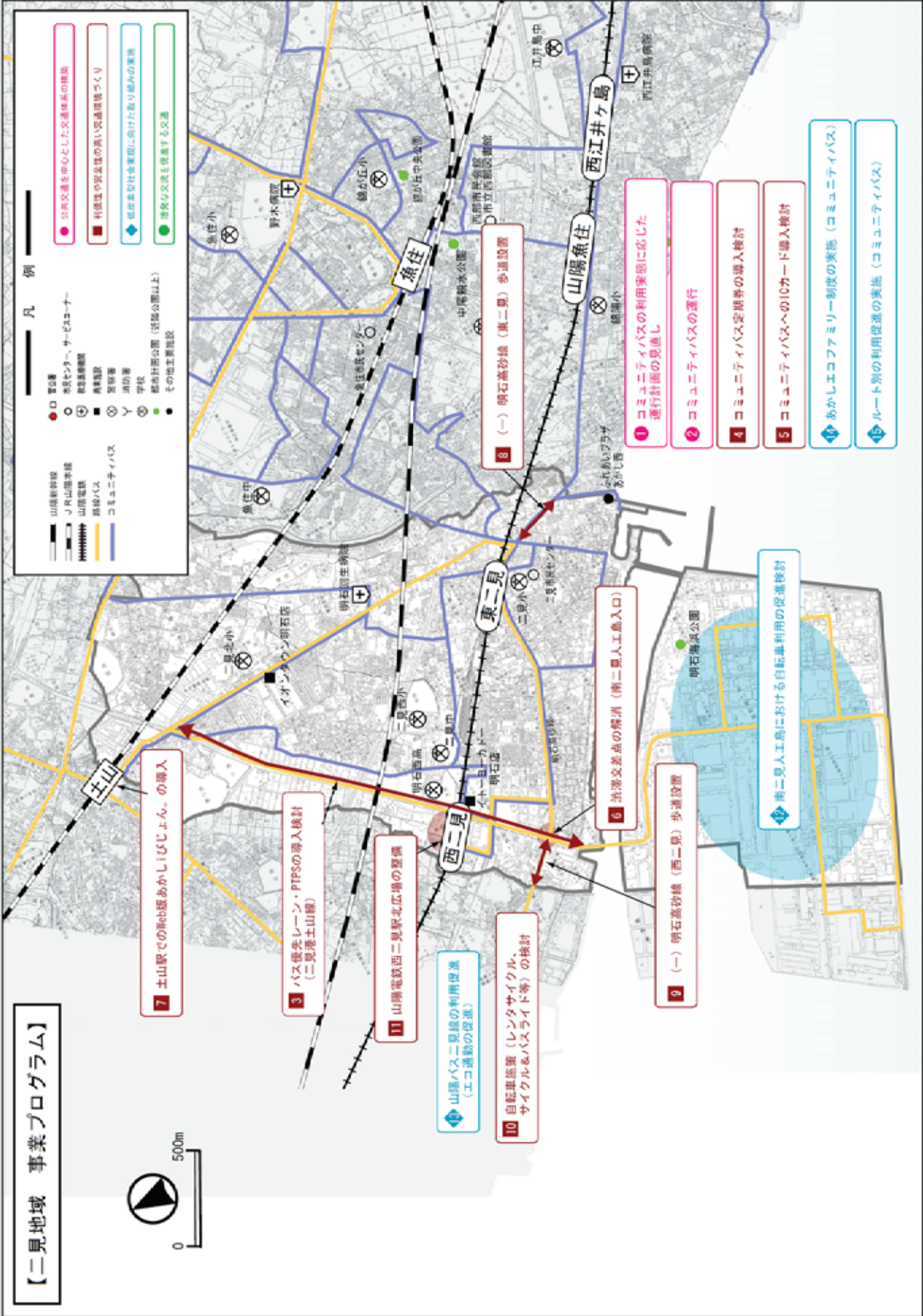
二見地域の事業プログラムは次頁の表、図に示すとおりで、事業プログラムを構成する事業とその施策体系を示しています。

二見地域 事業プログラム

基本戦略	施策方針	施策	事業	実施主体	事業年度					
					短期		中期	長期		
					H25	H26	H27	~H29	~H34	
公共交通を中心とした交通体系の構築	①公共交通機関や交通施設の有効活用の方策の検討	1 バス路線網の再編	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	市)交通政策課						
	②利用者の特性に応じた交通手段の充実	3 移動制約者等の移動手段の確保	2 コミュニティバスの運行	市)交通政策課						
利便性や安全性の高い交通環境づくり	③移動や乗り継ぎの円滑性向上	5 バスの利便性向上	3 バス優先レーン・PTPSの導入検討(二見港土山線)	市)交通政策課						
			4 コミュニティバス定期券の導入検討	市)交通政策課 コミバス事業者						
			5 コミュニティバスへのICカード導入検討	市)交通政策課 コミバス事業者						
		6 ボトルネック解消	6 渋滞交差点の解消(南二見人工島入口)	県)加古川土木事務所						
	④各交通手段における安全性・快適性の向上	10 交通安全の推進	8 (一)明石高砂線(東二見)歩道設置	県)加古川土木事務所						
			9 (一)明石高砂線(西二見)歩道設置	県)加古川土木事務所						
	⑤交通結節点の機能強化	13 鉄道駅における乗り継ぎ機能の強化	7 土山駅でのWeb版あかしびじょんの導入	市)交通政策課						
			10 自転車利用環境の向上	10 自転車施策(レンタサイクル、サイクル&バスライド等)の検討	市)交通政策課 市)交通安全課					
	低炭素型社会実現に向けた取り組みの実施	⑥自動車依存からの脱却	14 モビリティ・マネジメントの推進(かしこいクルマの使い方)	12 南二見人工島における自転車利用の促進検討	市)交通政策課					
				13 山陽バス二見線の利用促進(エコ通勤の促進)	山陽バス 市)交通政策課					
⑦公共交通の利用促進		16 バスの利用促進	14 あかしエコファミリー制度の実施(コミュニティバス)	市)交通政策課						
			15 ルート別の利用促進の実施(コミュニティバス)	市)交通政策課 コミバス事業者						

※ (一) : 一般県道

# 【二見地域 事業プログラム】



- ### 凡 例
- 〇 駅
  - 町長センター、サービスコーナー
  - 駅直下集客圏
  - 商業施設
  - △ 商店街
  - ▽ 商店街
  - ◇ 学校
  - ◇ 都市計画公園 (当該公園以上)
  - その他集客施設
- 山陽新幹線
  - JR山陽本線
  - 山陽電車
  - 路線バス
  - コミュニティバス
- 公共交通を中心とした交通体系の構築
  - 利便性や質の高い交通環境づくり
  - ◆ 低炭素型社会実現に向けた数り通りの取り組みの実施
  - 持続的な交通を促進する交通

7 土山駅での06b版あかしびじょん。の導入

3 バス優先レーン・PTPSの導入検討 (二見港土山線)

11 山陽電鉄西二見駅北広場の整備

山陽バス二見線の利用促進 (エコ運動の促進)

10 自転車産業 (レンタサイクル、サイクル&バスライド等) の検討

6 坑淵交差点の解消 (南二見人工島入口)

9 (一) 明石高砂線 (西二見) 歩道設置

8 (一) 明石高砂線 (東二見) 歩道設置

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

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

あかしエコファミリー制度の実施 (コミュニティバス)

ルート別の利用促進の実施 (コミュニティバス)

南二見人工島における自転車利用の促進検討

## 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ています。

基本戦略	施策方針	施策	事業	実施主体	事業年度						
					短期			中期	長期		
					H25	H26	H27	～H29	～H34		
公共交通を中心とした交通体系の構築	①公共交通機関や交通施設の有効活用方策の検討	1 バス路線網の再編	1 バス路線網の再編検討	バス事業者							
			2 都市計画道路の見直し	市)都市計画課							
		2 道路交通施設の有効活用方策の策定	3 道づくり計画の策定	市)道路整備課							
			4 交通安全計画の見直し	市)交通安全課							
			5 交通バリアフリー基本構想の見直し検討	市)交通政策課							
			6 JR鉄道新駅計画の検討	JR西日本 市)交通政策課							
	②利用者の特性に応じた交通手段の充実	3 移動制約者等の移動手段の確保	7 交通不便地域における交通手段確保の方策検討	市)交通政策課							
			8 高齢者の外出支援	市)高齢介護室							
			9 障害者の外出支援	市)障害福祉課							
			10 タクシーの活用検討	タクシー事業者							
		4 市民の移動ニーズの把握(利用実態調査等)	11 福祉輸送に関する調査・研究	市)交通政策課 市)高齢介護室 市)障害福祉課							
			12 交通特性データの継続的な収集・分析	市)交通政策課							
利便性や安全性の高い交通環境づくり	③移動や乗り継ぎの円滑性向上	6 ボトルネック解消	13 渋滞交差点の解消	市)道路整備課							
			7 交通バリアフリー化の推進	関係事業者							
		15 バス車両のバリアフリー化	バス事業者								
	④各交通手段における安全性・快適性の向上	9 バス待合環境の向上	16 バス停施設の改善(ベンチ、バスシェルターの設置等)	バス事業者 市)道路管理課 市)道路整備課							
			17 交通安全施設等整備事業の推進	市)道路整備課							
		10 交通安全の推進	18 踏切対策の推進	鉄道事業者 市)道路整備課							
			19 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	県)公安委員会 市)交通安全課							
			20 計画的な橋梁と道路の予防保全	市)道路整備課							
		11 自転車利用環境の向上	21 自転車走行空間の創出検討	市)道路整備課							
		12 災害時への対応	22 明石地区タクシー協会との災害時応援協定	市)総合安全対策局 明石地区タクシー協会							
	23 神姫バス及び山陽バスとの災害時応援協定		市)総合安全対策局 路線バス事業者								
	⑤交通結節点の機能強化	13 鉄道駅における乗り継ぎ機能の強化	24 山電各駅駐輪場の有料化	市)交通安全課							

基本戦略	施策方針	施策	事業	実施主体	事業年度					
					短期			中期	長期	
					H25	H26	H27	～H29	～H34	
低炭素型社会実現に向けた取り組みの実施	⑥自動車依存からの脱却	14 モビリティ・マネジメントの推進 (かしこいクルマの使い方)	25 企業、住民等に対するモビリティ・マネジメントの実施	市)交通政策課						
			26 エコ通勤優良事業者認定制度の登録支援	市)交通政策課						
			27 バスに乗ろうプロジェクトの推進	市)交通政策課 バス事業者						
			28 パークアンドライド施策の推進(商業施設駐車場などで検討)	市)交通政策課						
			29 環境に優しい車両(EV車等)の普及啓発	市)交通政策課 市)環境総務課						
			30 免許返納制度の啓発	県)公安委員会 市)交通安全課						
	⑦公共交通の利用促進	15 公共交通利用情報の発信	31 公共交通利用案内マップや冊子の発行(鉄道駅でのバス乗り継ぎ、乗り場、周辺施設、自転車専用道路案内など)	市)交通政策課						
			32 公共交通情報冊子(利用者数の推移や現状など)の発行(年1回程度)	市)交通政策課						
			33 公共交通運行情報検索サイトとの連携(情報提供)	市)交通政策課						
活発な交流の促進	⑧中心市街地や地域核における活性化と交流の促進	17 公共交通利用インセンティブの付加	34 中心市街地や地域核における路線バスの特典付与の検討	バス事業者						
			35 商業施設と連携したバス乗車補助券の交付検討	バス事業者 市)商工労働課						
	19 観光の活性化	36 周遊観光に資する情報提供の検討	交通事業者 市)観光振興課							
		37 観光施策と連携した特典の付与の検討	交通事業者 市)観光振興課							
公共交通をともに育む意識の醸成と実践	⑩計画段階から施策実施にわたる各主体の協働と参画	22 各主体の連携	38 行政と交通事業者の協働による(仮称)利用促進協議会の設置	市)交通政策課 交通事業者						
			39 PDCAサイクル実践に向けた事業評価の実施	市)交通政策課						
			40 ロゴやデザインの統一	市)交通政策課 交通事業者						
	⑪公共交通を「地域でまもる」意識の醸成	23 意識啓発の推進	41 出前講座の開講(学校・地域等)	市)交通政策課						
			42 ボランティアサポートの導入促進	市)交通政策課						
			43 「マイバス・マイ電車の日」の普及	県)交通政策課 市)交通政策課						

# 8 計画の実現に向けて

## 8.1 各主体に期待する役割

本計画を効果的に活用するためには、市民、交通事業者、行政がそれぞれの役割を果たしていくことが重要です。

各主体それぞれに期待する役割を以下に示します。

### 【市民（利用者、自治会、商工会議所、各種団体など）】

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。

### 【交通事業者（鉄道、バス、タクシー、船舶など）】

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。

### 【行政（市、県、国）】

本計画は明石市の総合交通政策であり、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付け、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。

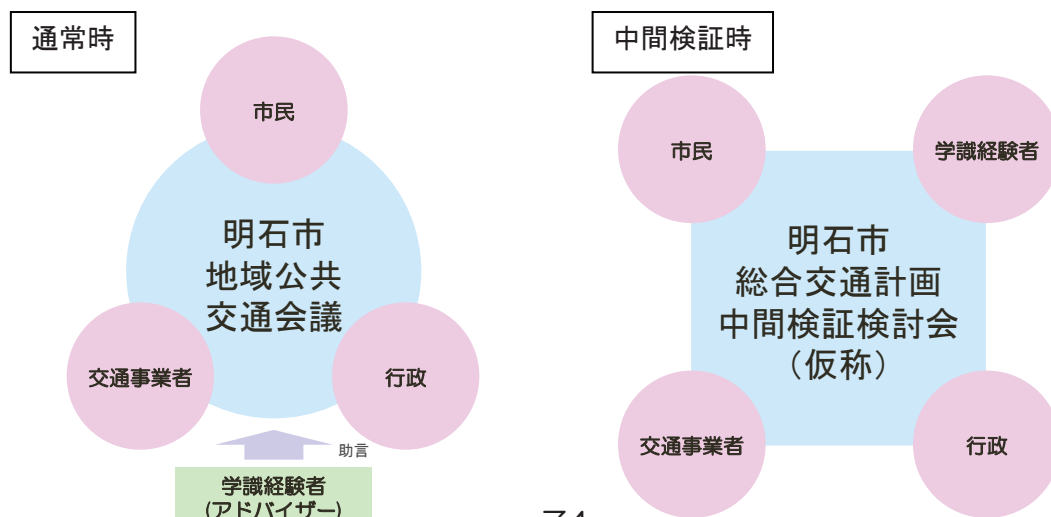
## 8.2 事業推進に向けた体制構築

事業の推進に関わる主体は、市民・交通事業者・行政であり、これらの3者が地域の交通課題や地域づくりの目標を共有し、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。

通常時は、「明石市地域公共交通会議\*」を活用し、事業の推進、データ構築、目標達成度合いの監視を図ります。

見直しまでの中間年次において、「明石市総合交通計画中間検証検討会（仮称）」を設置し、事業推進の評価、目標達成に向けた課題抽出を行います。

推進体制イメージ





## 8.3 コミュニティバスの展開方針

### (1) コミュニティバスの運行見直し基準

前回計画から、コミュニティバスの拡大運行にあたって、効率的で持続可能な運営を行うため、「運行見直し基準」を設定しています。

見直し基準値を下回る場合には、地域住民、利用者、運行事業者、行政による話し合いを行い、運行本数・時間帯、運行経路の変更や廃止など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

全国平均の収支率（運賃収入／運行経費）を参考に、それを上回るような日平均利用者数を運行見直し基準とします。

##### 【全国平均収支率】

- ・コミュニティバス : 約50%
- ・コミュニティバス（小型） : 約20%

※全国平均：人口10万以上または人口密度500人以上の自治体（19団体）の平均

### (2) 今後のコミュニティバスの展開方針

本市では、平成16年11月の社会実験運行以降、利便性の向上と利用促進を実施するとともに、利用が少ない路線については、運行見直し基準に基づいて路線などの見直しを進めてきました。

今後も効率的で持続的なコミュニティバスの運行を行うためにも、運行見直し基準を厳格に運用することが必要です。

そのため、今後は、以下の展開方針に基づき、コミュニティバスの運行を進めて行くものとします。

なお、本市をとりまく社会経済情勢の変化には、柔軟に対応することとします。

#### 【コミュニティバスの展開方針】

路線改廃スキーム  
の確立

運賃体系の  
見直し検討

戦略的な利用促進  
方策の実施

### a) 路線改廃スキームの確立

総合交通計画の見直しに合わせて、路線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。

- 各路線の評価は、1年ごとに実施します。
- 目標年を平成28年度とし、目標収支率の達成可能性で評価します。
- 達成可能性は、これまでの利用実績から予測値を算出し判定します。

みなし収支率：全利用者が税抜き運賃約95円を支払った時の収支率

目標収支率：全国事例から算出したコミュニティバスの目標、みなし収支率で判定する

・目標みなし収支率：Tacoバス50%、Tacoバスミニ20%

目標値：目標みなし収支率を目標日利用者数に換算した値

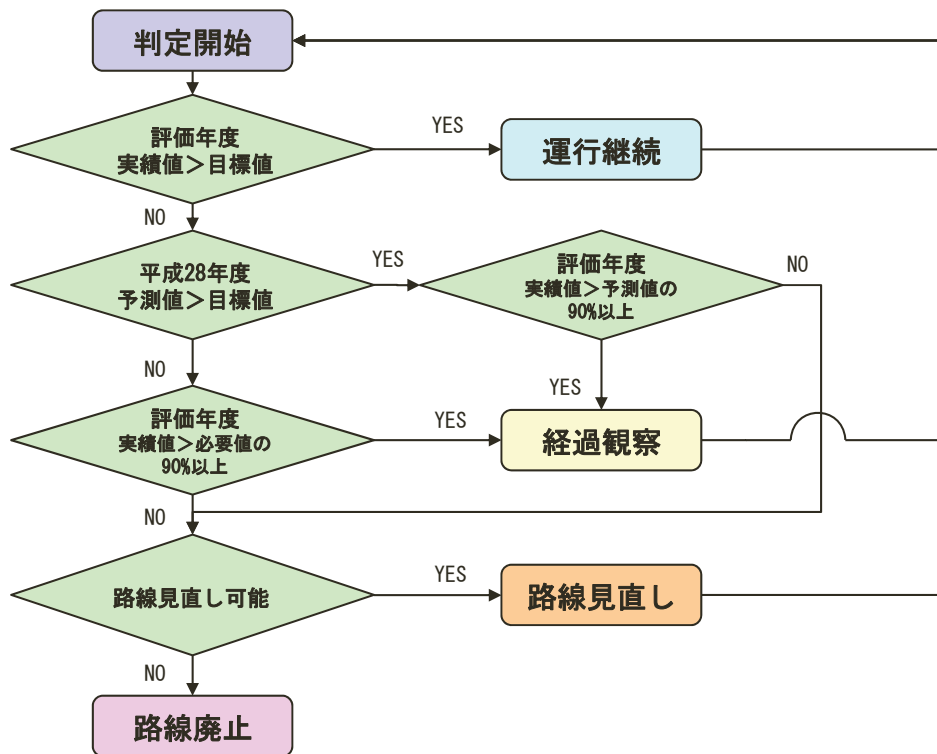
・目標日利用者数 = 年間運行経費 / (365日) / 税抜き運賃約95円 × 目標収支率

実績値：評価年度の1日あたり利用者数

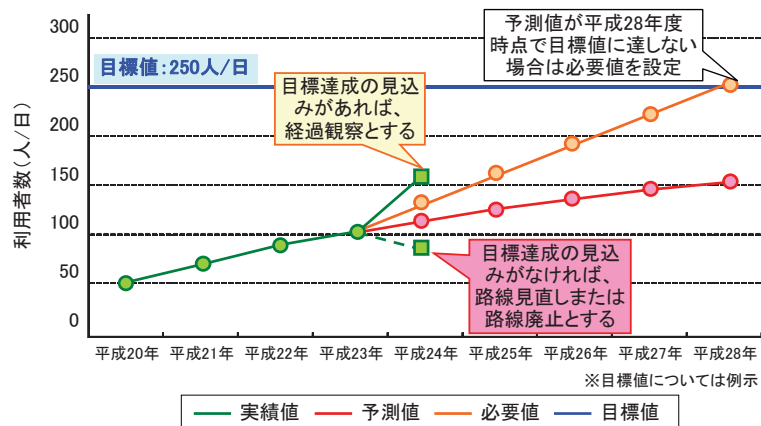
予測値：平成20年以降の実績から推計した利用者数の予測値

必要値：評価年度の実績から目標年に目標を達成するために必要な利用者数

路線改廃スキームフロー



判定のイメージ



**b) 運賃体系の見直し検討**

今後は、他市町の事例や運行内容に応じた最適な運賃体系を検討し、利用者へ運賃を提示した際の反応や政策的効果を見極めた上で適用します。

**c) 戦略的な利用促進方策の実施**

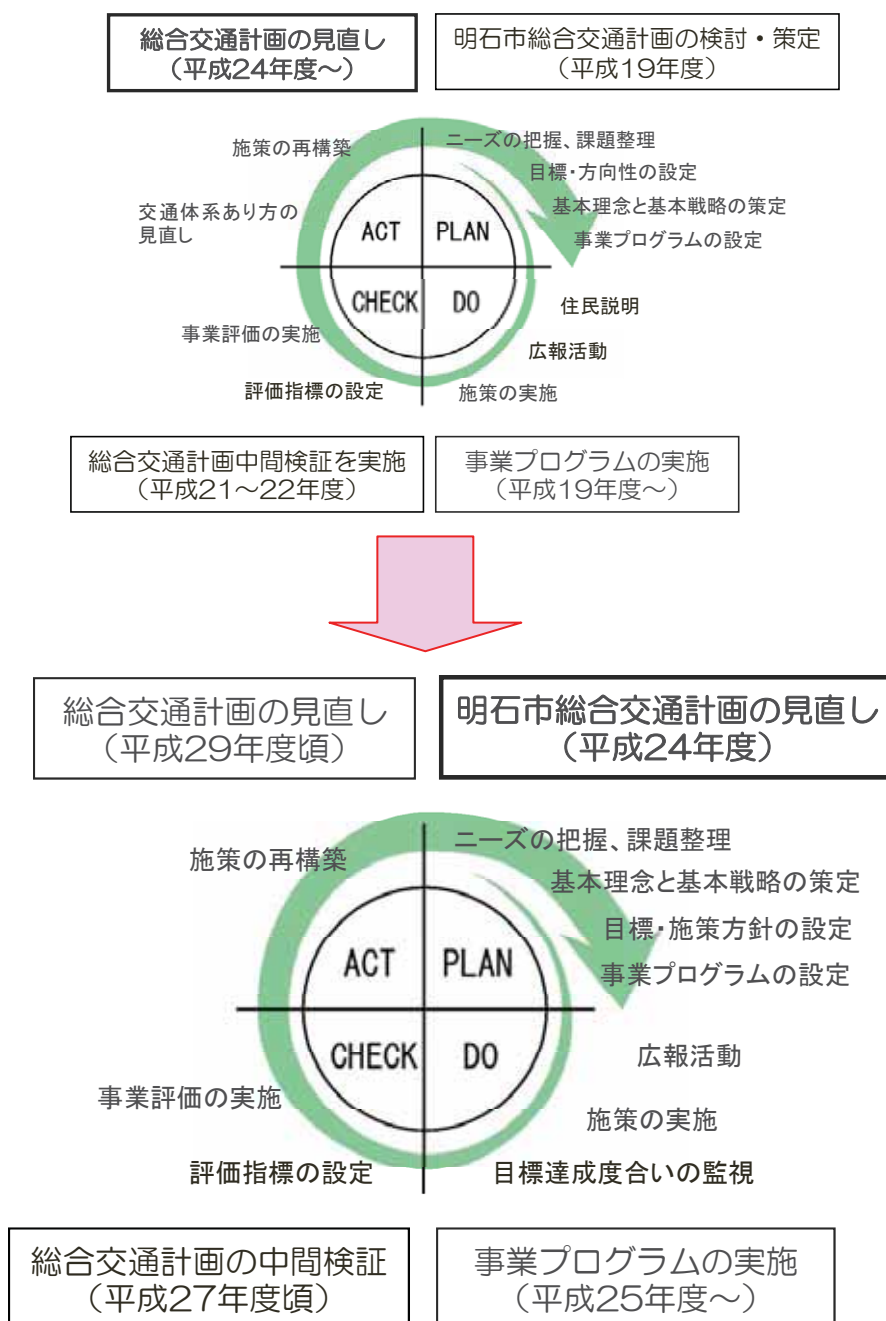
平成16年度の社会実験開始以降、本市では利便性の向上と利用促進の取り組み（T a c oバス時刻表検索システムの供用開始、バスシェルター整備、おでかけマップの作成、スタンプラリーの実施、あかしエコファミリー制度の導入、クリスマスキャンペーンの実施など）を多種実施しています。

今後は、各路線個別の特性を踏まえ、商業施設や医療施設などとの連携も考慮した利用促進策を実施していきます。

## 8.4 計画の定期的な見直し

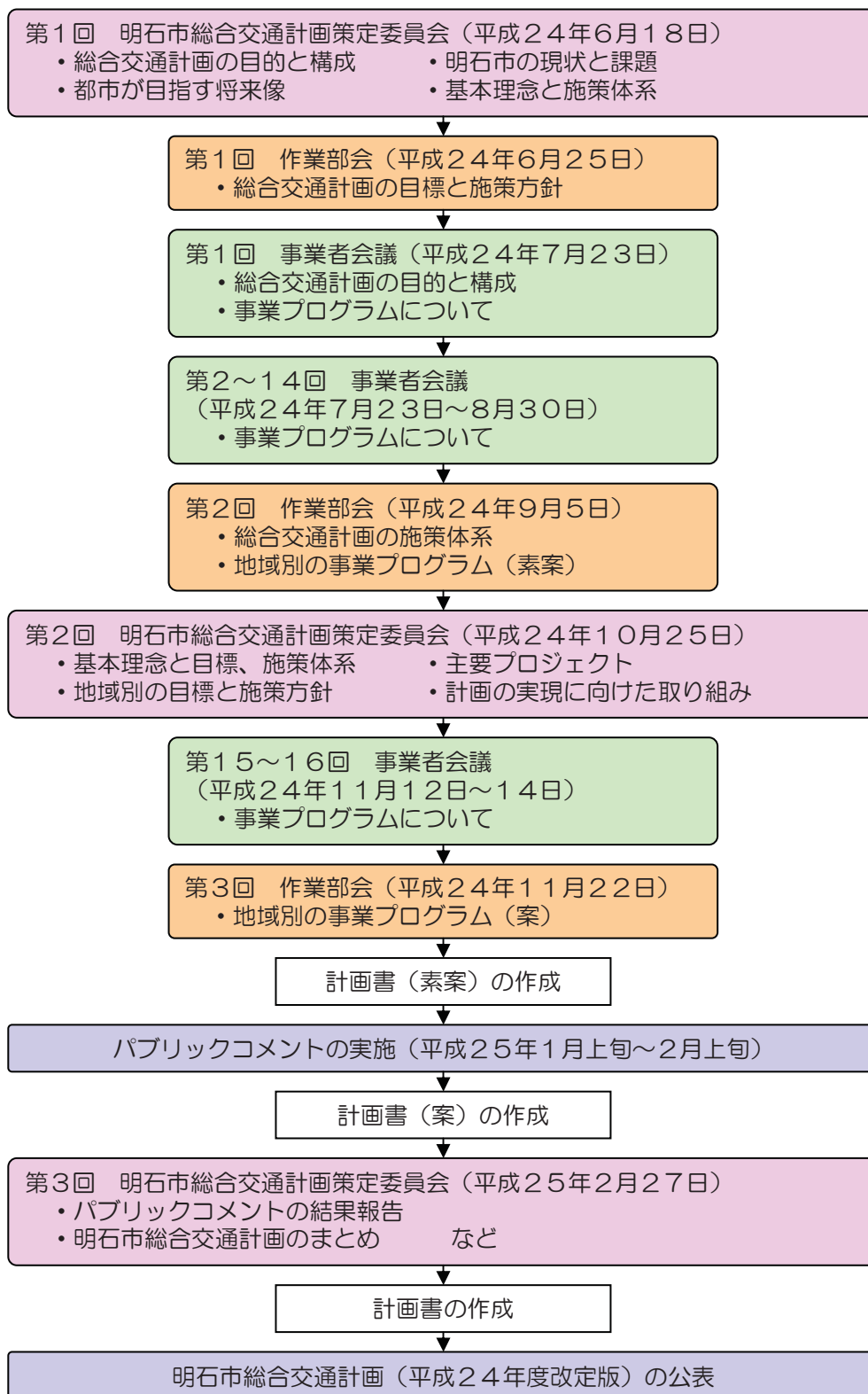
本計画は、固定的なものではなく、今後の社会情勢、事業の進捗状況や財政状況、事業効果を考慮し、5年を目途に定期的に見直すことによって、現実に即した計画にしていきます。

### 総合交通計画推進に係るPDCA



# 9 計画の実現に向けて

## 9.1 明石市総合交通計画の見直しの流れ



会議開催回数：委員会3回、作業部会3回、事業者会議16回

## 9.2 明石市総合交通計画見直しの検討体制

見直しにあたっては、学識経験者、市民又は利用者の代表、交通事業者、行政で組織する「明石市総合交通計画策定委員会」において検討を実施してきました。また、委員会の下部組織として、「作業部会」および「事業者会議」を設置しました。

### 【明石市総合交通計画策定委員会】

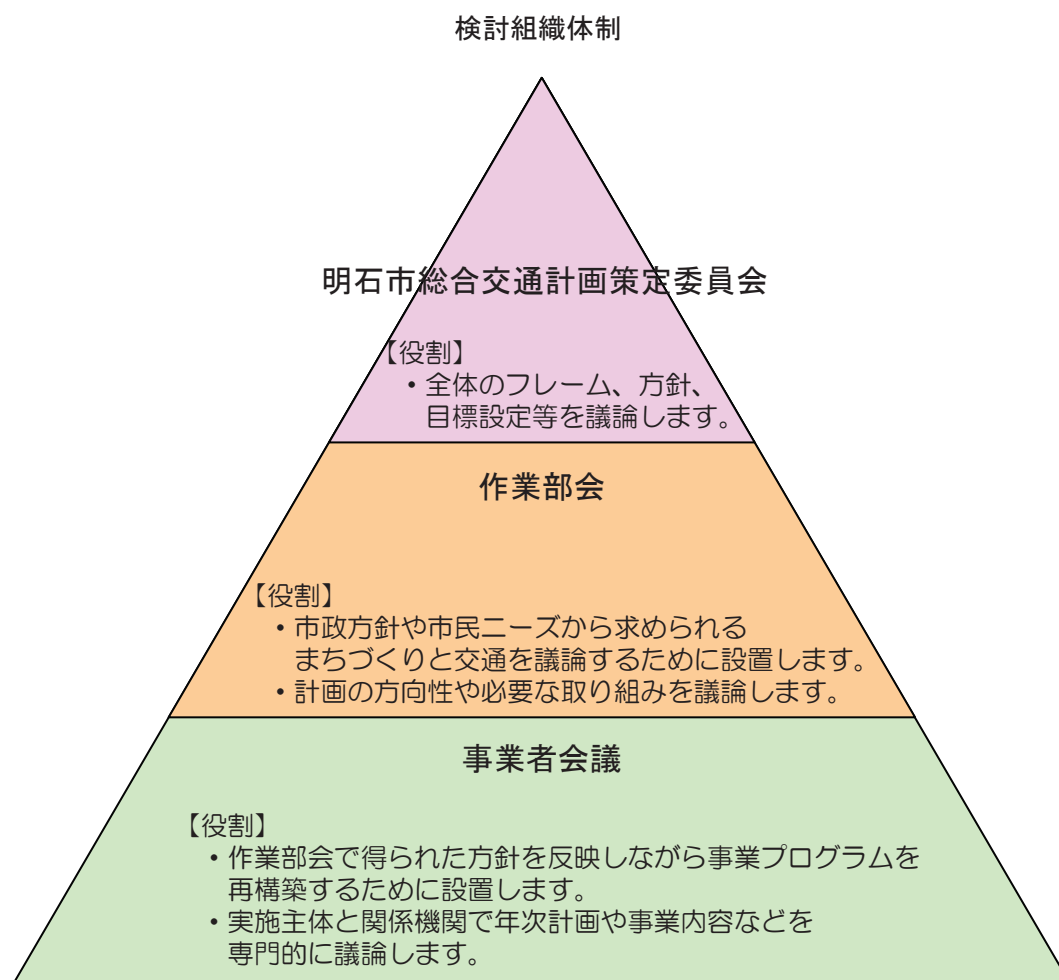
- 学識者、地域住民代表、事業者代表、行政関係者で構成し、全体のフレームや方針、目標設定などの大きなテーマについて検討を実施。

### 【明石市総合交通計画策定委員会作業部会】

- 委員会の下部組織として、地域住民、関係機関、市関係部局で構成し、市政方針や市民ニーズから求められるまちづくりと交通について検討を実施。

### 【明石市総合交通計画策定委員会事業者会議】

- 実施主体となる関係事業者で構成し、事業プログラムの再構築にあたって、年次計画や事業内容などについて検討を実施。



## 9.3 明石市総合交通計画策定委員会 委員名簿

敬称略、職名は平成25年3月現在

### 明石市総合交通計画策定委員会

区分	所属	職名	氏名	役職	前任者
学識経験者	神戸大学	教授	正司 健一	委員長	
	大阪大学	准教授	松村 暢彦	副委員長	
市民又は利用者の代表	明石市連合自治協議会	副会長	阪本 正和	委員	武久 榮一
	明石市老年クラブ連合会	若手委員長	藤木 國子	委員	
	公募委員		増井 文江	委員	
	公募委員		山本 あゆ美	委員	
交通事業者	明石地区バス事業者協会	会長	梅谷 榮一	委員	本間 和典
国	国土交通省神戸運輸監理部 兵庫陸運部	首席運輸企画専門官	新屋敷 昭一	委員	
県	兵庫県県土整備部県土企画局	交通政策課長	濱 浩二	委員	
市	明石市	土木交通部長	福田 成男	委員	

### 明石市総合交通計画策定委員会 作業部会

区分	所属	職名	氏名	役職	前任者
学識経験者	大阪大学	准教授	松村 暢彦	部会長	
市民又は利用者の代表	明石市連合自治協議会	副会長	阪本 正和	会員	武久 榮一
	明石市老年クラブ連合会	若手委員長	藤木 國子	会員	
	明石市肢体不自由児父母の会	会長	宇治 恭子	会員	
商工団体	明石商工会議所	専務理事	松村 和美	会員	
交通事業者	西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部	企画課担当課長	奥田 英雄	会員	
	山陽電気鉄道株式会社 鉄道事業本部	安全推進・企画部 参事	若松 哲郎	会員	
	神姫バス株式会社バス事業部	計画課長	野田 年洋	会員	
	山陽バス株式会社	取締役企画部長	長谷川 真一	会員	
	明石地区タクシー協会	会長	吉川 紀興	会員	谷 正富
国	国土交通省近畿地方整備局 兵庫国道事務所	調査課長	堤 英彰	会員	
県	兵庫県明石警察署	交通官	井奥 眞吾	会員	田口 晴久
	兵庫県県土整備部県土企画局	交通政策課長	濱 浩二	会員	
	兵庫県東播磨県民局 加古川土木事務所	企画調整担当主幹	速水 繁	会員	
市	明石市政策部	政策室長	箕作 浩志	会員	永富 秀幸
	明石市福祉部	次長兼 福祉総務課長	大島 俊和	会員	
		高年介護室長兼介護 保険担当課長	清水 保彦	会員	
	明石市都市整備部	次長兼 区画整理課長	米沢 保人	会員	
		中心市街地活性化 推進室長	八田 博志	会員	
	明石市土木交通部	交通政策担当部長 兼交通政策室長	笹岡 正幸	副部会長	

明石市総合交通計画策定委員会 事業者会議

区分	所属	職名	氏名	役職	前任者
交通事業者	西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部	企画課担当課長	奥田 英雄	会員	
	山陽電気鉄道株式会社 鉄道事業本部安全推進・企画部	参事	若松 哲郎	会員	
	神姫バス株式会社	明石営業所長	梅谷 榮一	会員	本間 和典
	山陽バス株式会社	取締役企画部長	長谷川 真一	会員	
	明石地区タクシー協会	会長	吉川 紀興	会員	谷 正富
	株式会社淡路ジェノバライン	部長	清水 紀晶	会員	
国	国土交通省近畿地方整備局 兵庫国道事務所明石維持出張所	所長	森本 聡	会員	
県	兵庫県明石警察署	交通官	井奥 眞吾	会員	田口 晴久
	兵庫県東播磨県民局 加古川土木事務所	道路保全第2課長	三村 慎也	会員	
市	明石市福祉部	障害福祉課長	前沢 秀男	会員	
	明石市福祉部高年介護室	高年福祉担当課長	松岡 正純	会員	
	明石市都市整備部	都市計画課長	吉川 明	会員	
	明石市都市整備部 中心市街地活性化推進室	課長	藤田 大介	会員	
	明石市土木交通部	道路管理課長	川口 眞宏	会員	
		道路整備課長	横谷 公一	会員	
		交通安全課長	倉井 俊明	会員	
交通政策課長		舟橋 秀和	会長		



## 9.4 意見公募の実施概要

開催期間：平成25年1月4日（金）～平成25年2月3日（日）

配布場所：交通政策課（市役所本庁舎6階）、行政情報センター（市役所本庁舎2階）及び市民センター（大久保・魚住・二見）、サービスコーナー（明舞・明石駅前・西明石・江井島・高丘）および明石市ホームページ

募集方法：郵便、ファクシミリ、メール

公募内容：明石市総合交通計画改定版（素案）に対する意見

公募資格：明石市に在住、在勤、在学の方。明石市に事業所を有する個人及び法人その他団体

総回収数：9件

### 「明石市総合交通計画改定版」（素案）への意見と市の考え方

※意見の内容に基づき、9件の意見を11に分類した

#### (1) 公共交通に関するニーズや課題の把握について

意見概要	市の考え方
<p>課題をより正確に把握するために、小規模でもいいので市民アンケートなどを実施してはと思います。</p> <p>明石の交通について、市民の現在の「思い」と「あるべき姿」との差異をつかんで、施策に反映させていくことが重要ではと感じました。</p>	<p>本計画の施策の一つに「市民の移動ニーズの把握」が示されており、その取り組みの中で課題や今後の進め方を検討していきます。</p>

#### (2) 計画目標における指標について

意見概要	市の考え方
<p>計画の目標については、定量的な指標に加え、市民にとって分かりやすく、実感しやすい定性的な独自の目標指標（例えばアンケートによる満足度など）を加えてはどうかと思います。</p>	<p>本計画では、定性的な目標として「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」を目指すこととしています。</p>

### (3) 地域別の交通施策の評価について

意見概要	市の考え方
<p>地域別の交通施策について、今後は、これまで行われた事業の実施効果や課題点などについて地域毎に検証し、採算性なども考慮しながら、時には廃止や見直しなどを行い、地域が育てる公共交通となるよう進めていただきたいと思います。</p>	<p>計画に位置付けた事業をP D C A サイクルの中で継続的に検証していくことで、地域が育てる公共交通となるよう進めていきます。</p>

### (4) モビリティ・マネジメント (MM) について

意見概要	市の考え方
<p>MM (モビリティ・マネジメント) を始めるにあたり、例えば、神姫バスの NicoPa 割引率を周知して、駐車場代・ガソリン代などと比較するなど、お得感や便利さがわかりやすいパンフレット作成し、時刻表とともに配布する必要があるのではないのでしょうか。</p>	<p>これまでも、ご意見にあるようなパンフレットを作成、配布しています。また、交通政策課のウェブページなどへの「かしこいクルマの使い方」の掲載など、車から公共交通への転換を図る取り組みを進めているところです。</p>

### (5) 公共交通の料金 (運賃) について

意見概要	市の考え方
<p>公共交通は環境に優しいのですが、車利用の方が便利で安いので、運転できる世代は車利用になりがちです。料金抵抗をなくす取り組みについても、利便性向上対策とともにより充実してもらいたいと思います。</p>	<p>たこバスについては引き続き「あかしエコファミリー制度の実施」などを進め、路線バスについても、事業者等と連携し充実を図ります。</p>

### (6) バス交通へのICカードの導入について

意見概要	市の考え方
<p>コミュニティバスを含めたバス交通は、料金の支払い方法や行き先などが分かりにくく、利用しにくい部分があると思います。ICOCA などのプリペイド方式による支払いが、コミバスなどにも導入できれば利用しやすくなると思われます。</p>	<p>事業プログラムにある「コミュニティバスへのICカードの導入検討」や「交通結節点の利便性向上」などに取り組むことで、バスの利便性を向上させていきます。</p>

### (7) たこバスの運営状況に関する情報開示・周知について

意見概要	市の考え方
たこバスの収支率の開示はされているものの、現状についてほとんど周知されていないと思います。路線の維持・改善の為にも、時間帯やバス停ごとの利用者のデータなどをしっかり周知する必要があるのではないのでしょうか。	たこバスの現状については、交通政策課のウェブページで月別の路線毎の利用者数を開示しており、本計画でもデータ収集・分析に努めていくこととしています。今後もしっかりとデータを利用者に周知していきます。

### (8) たこバス運営への住民、企業の参画・連携について

意見概要	市の考え方
たこバスの運営について住民が参加できる仕組みを構築し、協賛企業広告のバスへの掲載などによる収支拡大や、バスで買い物へ行った際の運賃無料化、企業が運営するバスとの連携などもできると良いのではないかと思います。	たこバスのルートマップ等には、協賛企業からの広告を掲載しています。企業との連携については、今年度は、大久保地域においてバス利用の促進に向け、商業施設との連携を図っています。

### (9) 歩行者・自転車関連施策の充実について

意見概要	市の考え方
明石は鉄道やバスなどの中長距離の交通機能が充実していることから、今後はその交通拠点までの短距離となるアクセス機能として、歩行者や自転車関連のまちづくり計画や施策が必要になると考えられます。	歩行者や自転車関連の計画等については、「道づくり計画の策定」、「交通安全計画の見直し」及び「交通バリアフリー基本構想の見直し検討」などの取り組みを踏まえて、進めていきます。

### (10) 自転車の利用環境整備について

意見概要	市の考え方
自転車は、健康で環境にも優しい乗り物ですので、自転車を利用しやすい環境の整備や走行レーンの設置等による安全性の向上を期待しています。また、観光部局と連携して取り組むことで、より良い対策につながると感じました。	本計画の中で「自転車走行空間の創出検討」や「レンタサイクル、サイクル&バスライド等の自転車施策」を進めることとしており、その中で観光部局とも連携を図ります。

### (11) JR朝霧駅前広場再整備の計画案について

意見概要	市の考え方
<p>歩道幅員・ベンチ位置については、駅改札口より西側からの道路利用者とバス待ち客の動線が交差しないよう、十分な配慮をお願いしたいと思います。</p>	<p>改札口前から西側の歩道につきましては、幅員を現況の約4mから約6mへ拡幅する計画としております。また、ベンチ等の位置においても歩行者動線を考慮した上で、設置したいと考えております。</p>
<p>現在駐輪場管理事務所のすぐ西にある約10メートル程度の急坂部分が、凍結や雨天時に滑りやすく、また視界も悪く交差しているため、自転車等との出会いがしら衝突の危険性が常に危惧されます。また、この部分は駅北部分から西方面へのネック部分であり、車椅子・自転車・バイク等の通路としても配慮をお願いします。</p>	<p>今回の整備範囲としましては、広場の歩道部分までではございますが、接道する通路という観点から、隣接する駐輪場との調整、輻輳する交通手段に対しては施設管理者等との調整を図り、可能な限り改善を目指して行きたいと考えております。</p>

## 9.5 用語集

---

### あんしん歩行エリア

生活道路において人優先の考えの下、面的かつ総合的な交通事故対策を集中的に実施することを目的に、「あんしん歩行エリア」として指定し、都道府県公安委員会と道路管理者が連携して、面的かつ総合的な事故対策を実施しています。

具体的な対策として、クランクなど、車両のスピードを抑制する道路構造や速度規制などにより、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、歩道の整備などにより、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備する経路対策などを推進しています。

### 移動制約者

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、制約を受ける人々をいいます。

### 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。

### 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、バスターミナル、自由通路や階段、駅前広場やバス交通広場、歩道などが挙げられます。

### 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。

- 鉄道駅周辺地域：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
- バス停周辺地域：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

## 市街化調整区域

都市の過密化と郊外への無秩序な市街化を防止し、都市の計画的で健全な姿を実現するため、都市計画区域を市街化区域と市街化調整区域に区分する制度が設けられています。市街化調整区域は、自然環境の保全や農林水産業などの土地利用を中心とし、市街化を抑制すべき区域で、原則として開発行為や建築行為はできないことになっています。

## 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、平成 21 年度から 5 ヶ年の「渋滞交差点解消プログラム（平成 21～25 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、交通事業者及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

## 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。

## 超高齢社会

人口に占める高齢者の割合が21%を超える社会をいいます。

## 地域公共交通会議

地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金などに関する事項、市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項、その他これらに関し必要となる事項を協議するため設置する会議をいいます。

## 中心市街地

「中心市街地の活性化に関する法律」では、中心市街地を都市の中心の市街地であって、以下の定義に該当するものとされています。

1. 当該市街地に、相当数の小売商業者が集積し、及び都市機能が相当程度集積しており、その存在している市町村の中心としての役割を果たしている市街地であること。
2. 当該市街地の土地利用及び商業活動の状況などからみて、機能的な都市活動の確保又は経済活力の維持に支障を生じ、又は生ずるおそれがあると認められる市街地であること。
3. 当該市街地における都市機能の増進及び経済活力の向上を総合的かつ一体的に推進することが、当該市街地の存在する市町村及びその周辺の地域の発展にとって有効かつ適切であると認められること。

「明石市中心市街地活性化基本計画」では、対象区域として、JR・山陽電車明石駅から明石港までの、都市機能・商業機能などが集積している約60haの区域が指定されています。

## 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。



## パークアンドライド

市街地への自動車の流入を抑制するための対策で、市街地周辺部に駐車（パーク）し、市街地では公共交通機関を利用（ライド）するシステムをいいます。

## 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。

## P T P S（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。

## ボトルネック

交通の流れの妨げとなっている箇所をいいます。具体的には、赤信号時間が相対的に長い交差点や幅員減少・車線減少により渋滞を起こす箇所、踏切などが該当します。

## 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（＝かきこく）利用する状態」を目指すものです。

## 夜間人口

それぞれの人々が住んでいる場所（常住地）により集計された人口をいいます。これに対し、通勤・通学先（従業地・通学地）で集計した人口は「昼間人口」です。明石市の昼間人口は262,138人、夜間人口は290,959人で、昼夜間人口比率は90.1%です（平成22年国勢調査）。



## さいごに

---

公共交通には、駅と病院などの「場所と場所をつなぐ」、移動が困難な人たちの移動手段として「人と場所をつなぐ」だけでなく、公共空間として「人と人をつなぐ」という役割があり、人やまちを育て、地域の活力を生み出すことができます。このような観点から見ても明石市にとって公共交通を維持・発展させていくことはとても大切なことです。

しかしながら、今後、明石市の公共交通を取り巻く状況はますます厳しく、少子高齢化やマイカーの普及などによって公共交通利用者の減少が続き、効率性や採算性のみを追求していくと、バス会社は不採算路線を整理したり、タクシー会社は事業を縮小したりすることも予想されます。その一方で、明石市をはじめとする行政機関の財政状況が厳しくなっていくことから、公共交通ネットワークの維持にも効率性への配慮が必要とされています。

そのような中、公共交通をはじめとする明石市の交通を今後 10 年間で、どのように維持・発展させていくのかということを経済交通計画策定委員会で検討し、今回、必要となる取り組みをまとめて、明石市総合交通計画を改定しました。

本計画の改定は、これからの明石市にふさわしい交通環境をつくっていくための出発点に過ぎません。

今後は、本計画に定めた取り組みを進めるとともに、明石市が目指すまちをつくるために、都市計画と十分に連携し、住民、交通事業者、行政が共に、公共交通をはじめとする明石市の交通のあり方について効率性や採算性と公益性の両立などを含め、議論や検討を重ねていくことが必要です。

平成25年（2013年）3月

明石市総合交通計画策定委員会



発行／明石市

〒673-8686

兵庫県明石市中崎1丁目5番1号

TEL (078) 912-1111

編集／明石市土木交通部交通政策室交通政策課

平成25年3月発行

明石市総合交通計画

平成 24 年度改定版

