

1.7. 自動車交通の現状

(5) 幹線道路の自動車交通量と渋滞交差点

- 自動車交通量は第二神明道路で約5万台以上/24Hであり、市内のほぼ全域で1~3万台/24Hとなっています。
- 兵庫県の渋滞交差点解消プログラム（2019~2023）において、3箇所が渋滞交差点に選定されています。



図 幹線道路の自動車交通量と渋滞交差点

出典：平成27年度道路交通センサス、
渋滞交差点解消プログラム(2019~2023)

1.7. 自動車交通の現状

(6) 幹線道路の自動車交通量の変化

- 市内道路では、国道2号で2,000~5,000台、国道250号で500~5,000台程度交通量が減少しています。
- 県道明石高砂線で交通量が2,000~5,000台程度増加しており、道路拡幅や歩道設置等の事業による効果と考えられます。



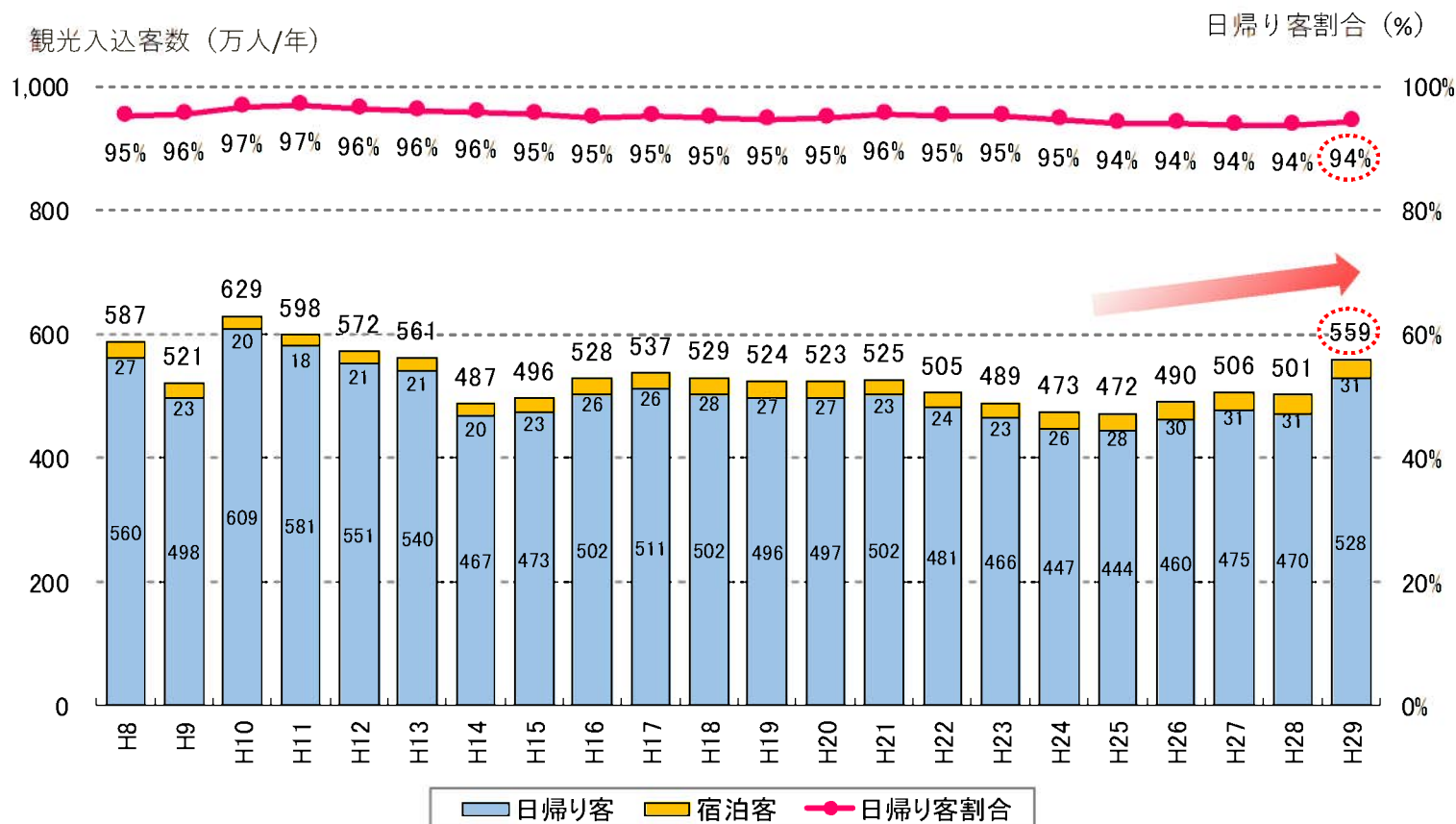
図 幹線道路の自動車交通量と渋滞交差点

出典：平成22・27年度道路交通センサス、渋滞交差点解消プログラム(2019~2023)

1.8. 観光の現状

(1) 明石市の観光入込客数

- 明石市の観光入込客数は平成25年以降、増加傾向です。
- 日帰り客割合は横ばい傾向にあり、平成29年で94%です。

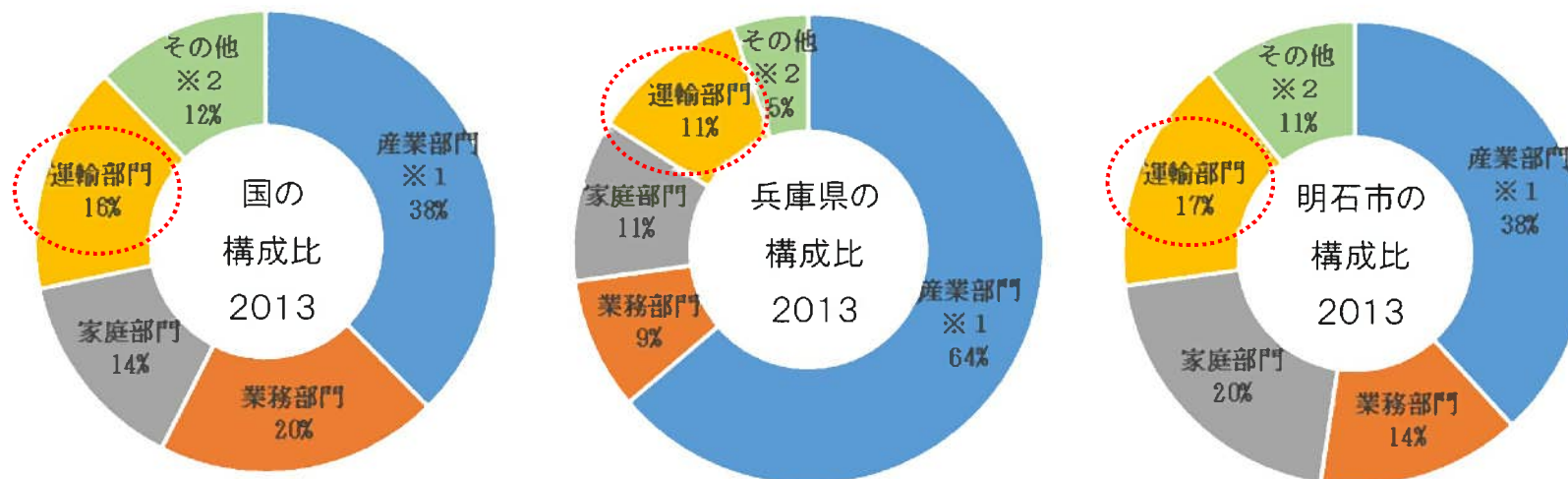


※平成22年度から県の調査基準が変更されています。
 基準変更の結果、調査対象の観光地点が減少したため、平成22年度の観光入込客数は減少していますが、
 変更前と同じ基準での数値は平成32年度と同程度となります。
 出典：兵庫県観光動態調査報告書、明石市統計書

図 明石市の観光入込客数の推移

1.9. 地球環境問題

○二酸化炭素（CO₂）排出量の運輸部門割合は、明石市が全国や兵庫県よりも大きくなっています。



※1 エネルギー転換部門を含む

※2 非エネルギー起源二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素、代替フロン等

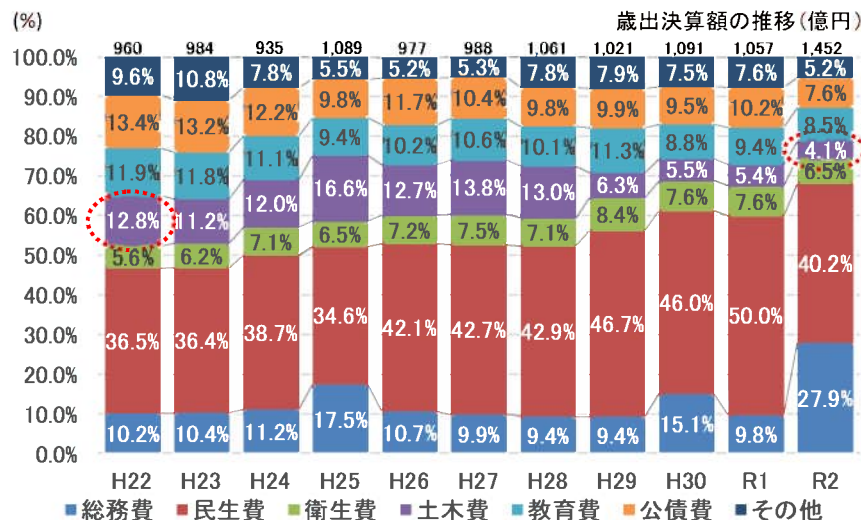
※全国値は、「日本の温室効果ガス排出量データ(1990～2007年度)」(温室効果ガスインベントリオフィス(GIO),H21.4.30)

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

図 全国及び明石市の二酸化炭素排出量の部門別割合(平成25年度)

1.10. 財政状況

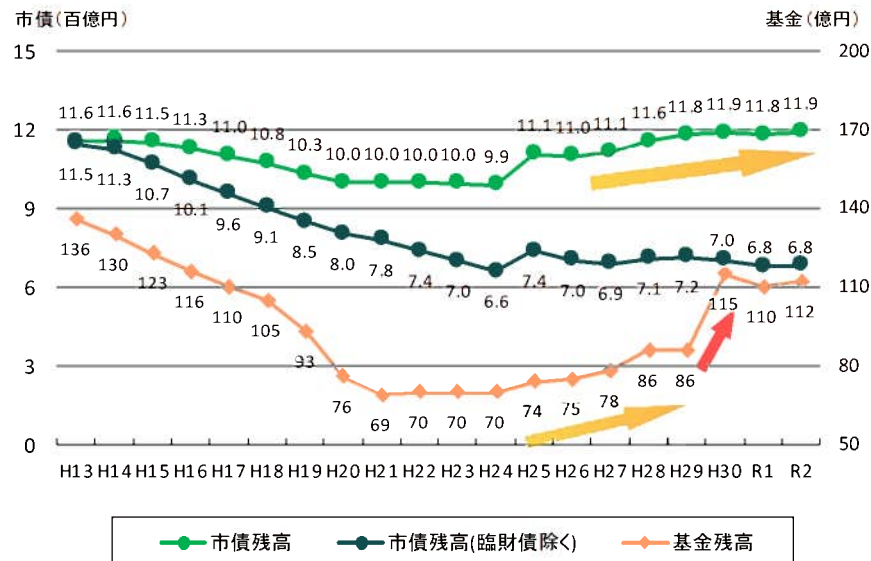
- 歳出決算額に占める土木費（公共交通施策における事業費も含まれている）の割合は、年々減少傾向（令和2年で4.1%）にあります。
- 市の借金にあたる市債残高は増加傾向にあります。市の貯金にあたる基金残高についても近年増加傾向にあり、平成30年には急激に増加しています。



- 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

出典：明石市の財政かんたん決算の説明書平成30年度決算
(令和元年9月 明石市財務部財政課)

図 歳出目的別割合の推移



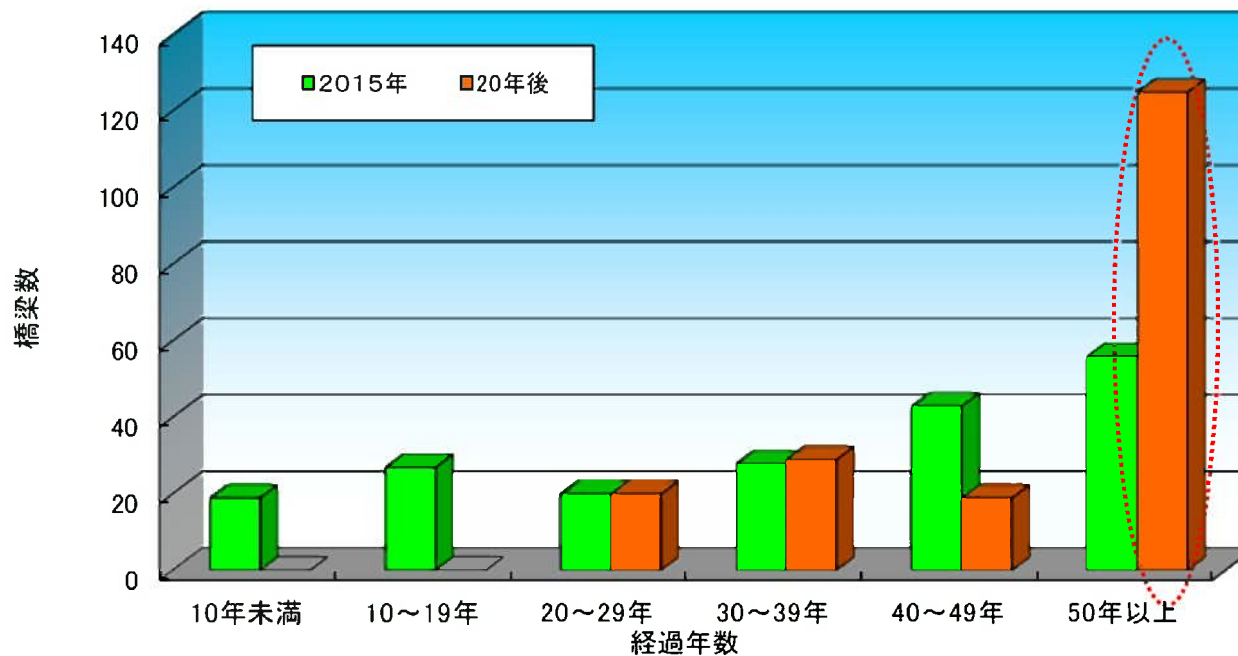
- 基金残高：財政基金、減債基金および特別会計等財政健全化基金の3つの基金残高
- 臨財債：臨時財政対策債のことで、地方交付税の振替財源

出典：明石市の財政かんたん決算の説明書平成30年度決算
(令和元年9月 明石市財務部財政課)

図 市債残高と基金残高の推移

1.1 1. 都市施設の老朽化

- 明石市が管理する橋梁は、現在193橋あり、1955年～1973年の高度経済成長期頃から建設されています。
- 建設年50年を経過する高齢化橋梁は、2015年時点で56橋（約29%）ですが、20年後には127橋（約66%）となることから、今後計画的に補修を行い、安全性の確保とコスト縮減を図る必要があります。



出典：明石市橋梁長寿命化修繕計画の概要（平成28年3月）

図 明石市が管理する橋梁の経過年数の変化

1.1 2. 新型コロナウイルス感染症拡大の影響

○ 新型コロナウイルス感染症拡大により、本市においても公共交通利用者が大幅に減少しています。R1とR2年度を比較した場合、鉄道で18.3%、バスで15.1%、タクシーで37.9%、海上交通で24.3%減少しています。

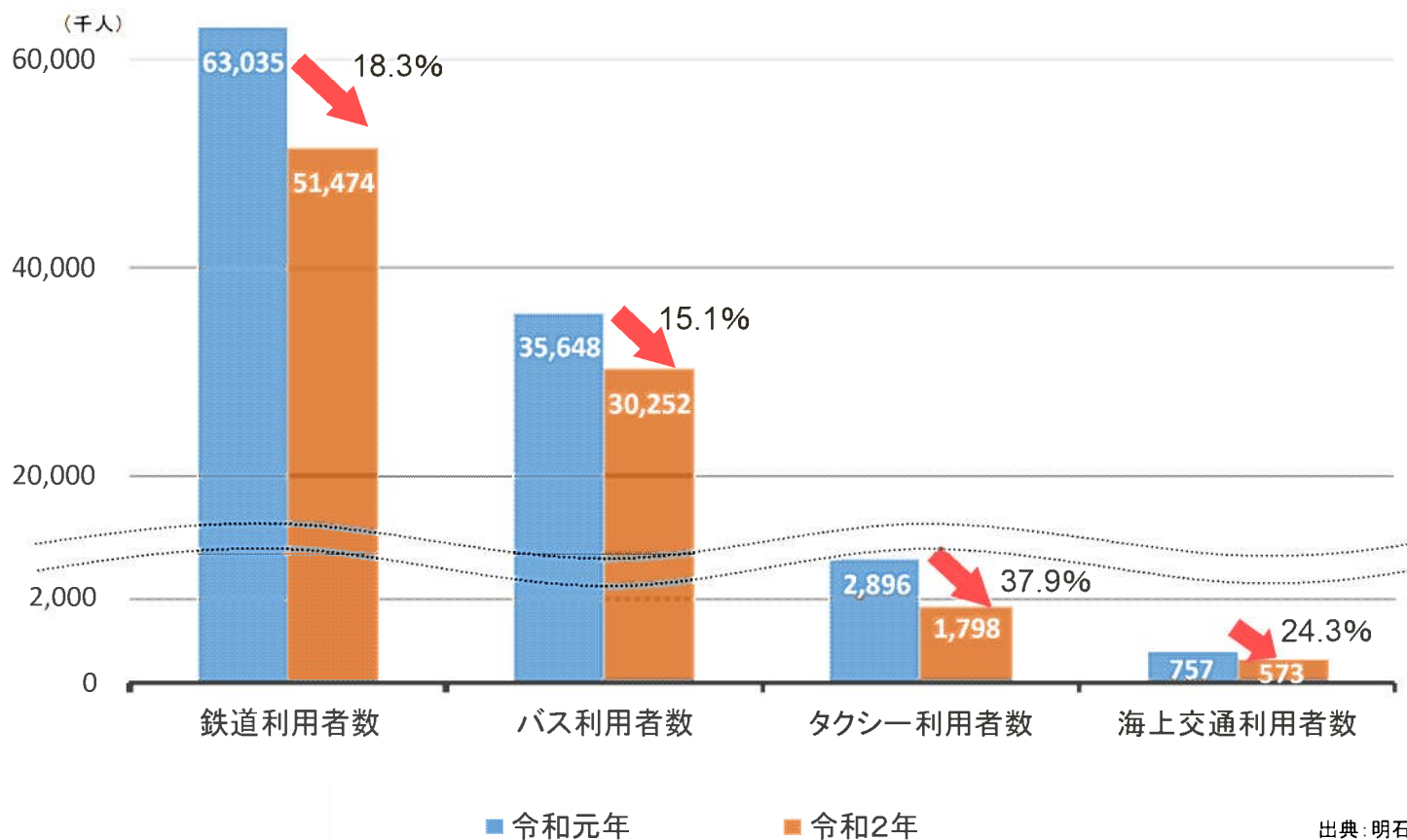
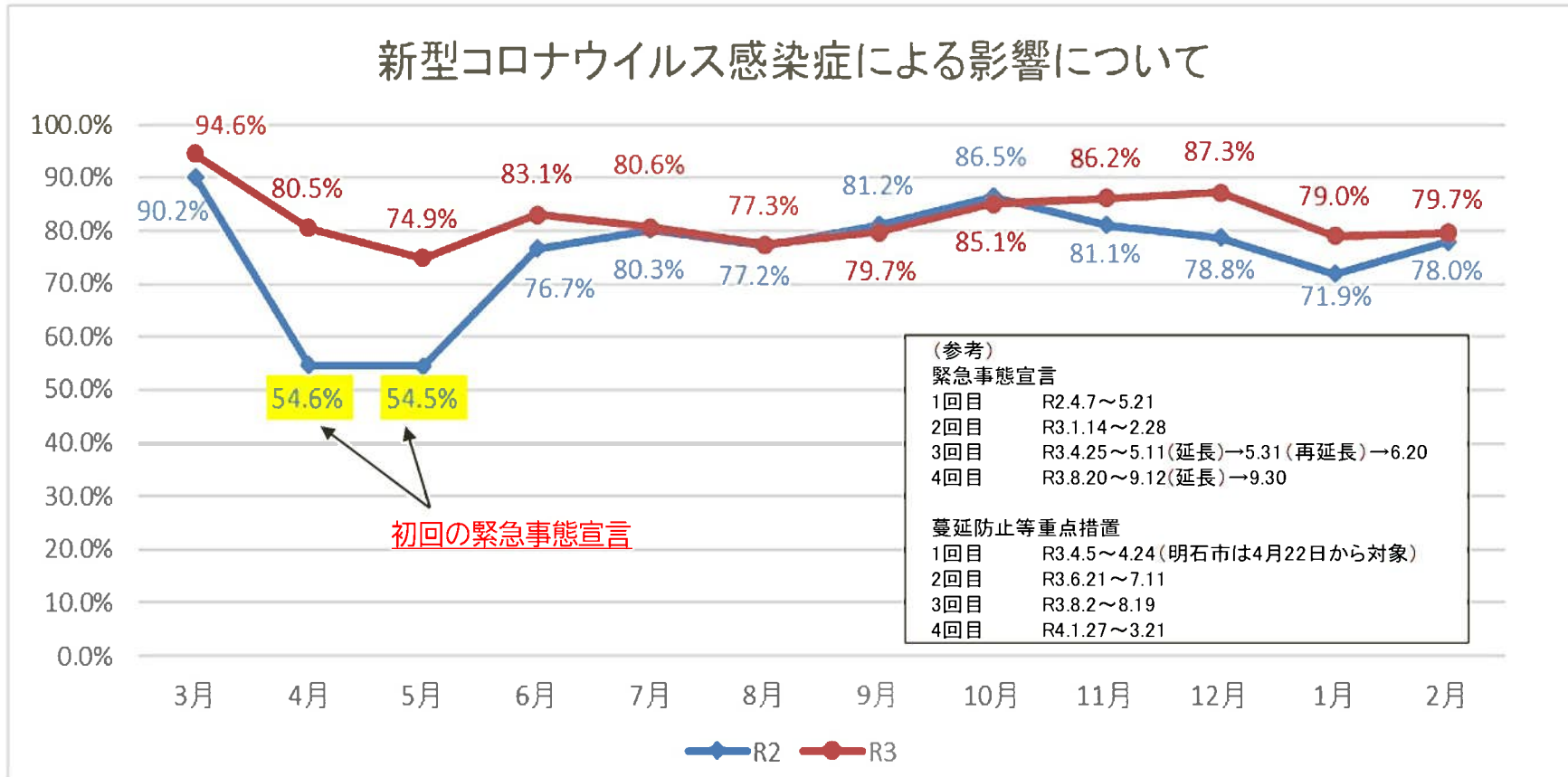


図 交通手段別のコロナ前後の利用者数

1.1 2. 新型コロナウイルス感染症拡大の影響

- たこバスにおいては、1回目の緊急事態宣言のあった、R2年4月と5月の同月比の落ち込みが一番大きく同月比で約55%まで利用者が減少しています。
- その後、利用者は回復傾向にあります。8割前後で推移し、コロナ禍前の水準には達していません。



注1) R1年度を100%とする。

注2) R2年3月およびR3年3月は、H30年度(H31年3月)との比較。

図 たこバスのコロナ前後の利用者数

出典: 明石市

1.1 2. 新型コロナウイルス感染症拡大の影響

- コロナ禍前の2019年度と2020年度を比較してみると、本市における1人あたりの日平均トリップ数は3.20から、2.54と約21%減少しています。
- トリップ状況においては、すべてにおいて減少していますが、特に市外交通は、約4割減少しています。
- 交通手段は、徒歩は微減の一方、電車移動が大きく減少しています。



図 トリップ数の比較

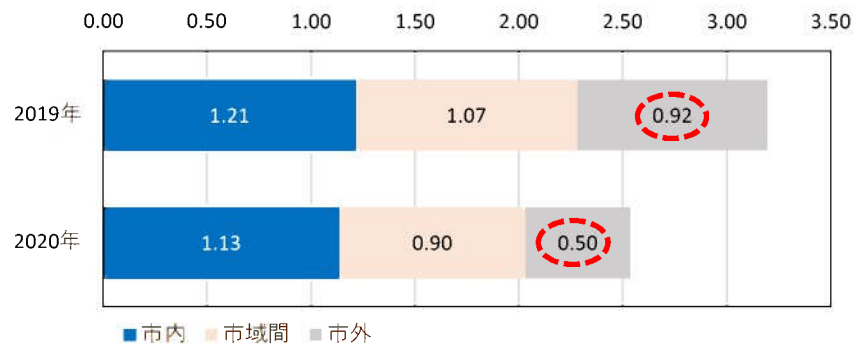


図 トリップ状況の比較

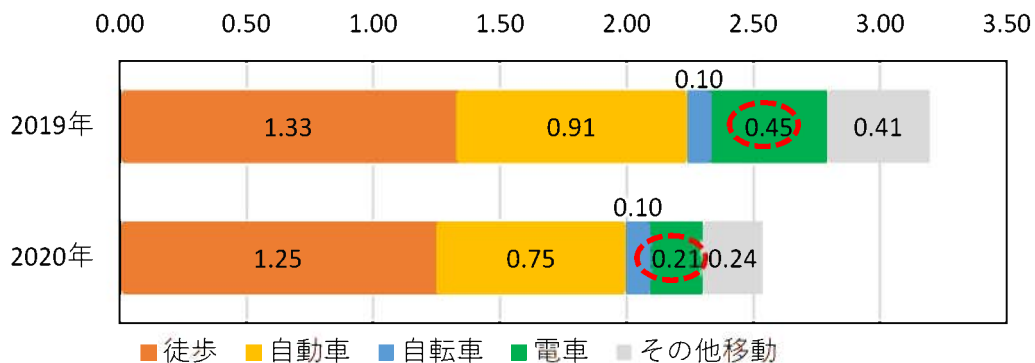
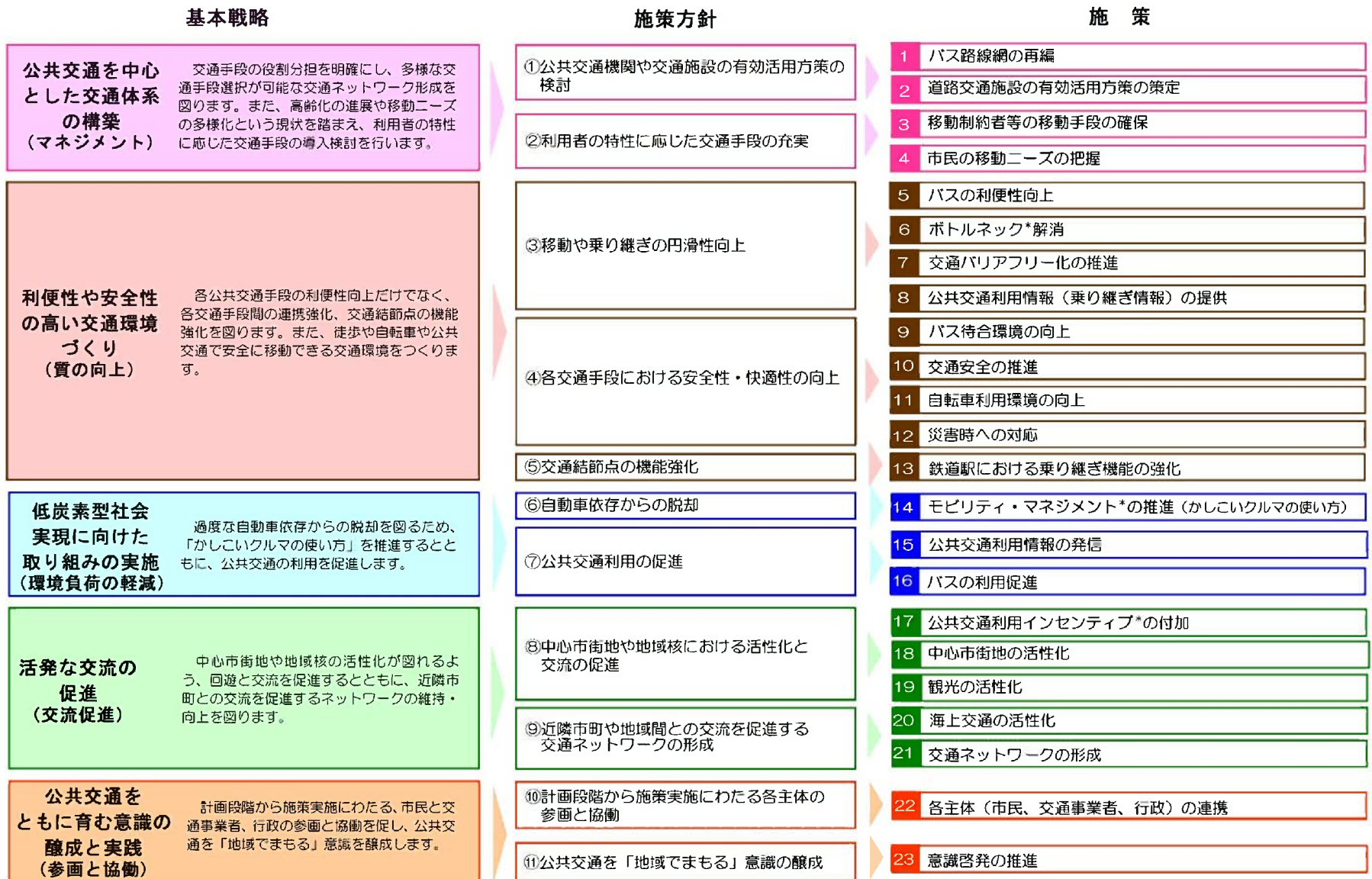


図 交通手段分担率の比較

出典：プローブパーソンデータ※(2019年：10月1日～31日、2020年：10月1日～31日)
 ※：携帯電話の位置情報に関する統計データをもとに推計

2. 事業プログラムの 達成状況

2.1. 総合交通計画の施策体系



2.2. 主要プロジェクト

(1) 主要プロジェクトとは

- 複数の基本戦略にまたがる**事業プログラムをパッケージ化し、重点事業**として位置づけ推進しています。

明石の交通ブランド
戦略

中心市街地活性化の
推進

交通結節点の
整備

バス路線網の
再編

交通安全対策の
充実

(2) 本検討会での検討内容

- ① 主要プロジェクトの進捗状況の確認
- ② より重点的に事業を進捗していくための評価方法の確立

2.2.1. 明石の交通ブランド戦略

(1) 計画の記載内容

- 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。

(2) 取組概要 [1/2]

○ あかし「バスに乗ろう！」プロジェクト

- ⇒ クルマに頼らなくとも暮らしやすいまちを目指して、公共交通の利便性向上と利用促進に取り組む明石地区バス事業者協会(神姫バス(株)・山陽バス(株))と明石市が連携したプロジェクト

実施地域：市内全域



①

明石駅



朝霧駅



①のりば案内や総合案内図の更新

- ・ わかりやすい情報提供のために明石駅、朝霧駅の総合案内版の更新等を実施

②共同運行路線のバスシェルターの修繕

- ・ 神姫バス・山陽バスの共同運行路線である朝霧小学校前のバス停のシェルターを修繕

②



③

③転入者等への明石市内無料乗車券の配布

- ・ 地理が不慣れでクルマに頼りがちな転入者や免許返納者等に公共交通マップとお試し乗車券を配布



2.2.1. 明石の交通ブランド戦略

(1) 計画の記載内容

- 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。

(2) 取組概要 [2/2]

実施地域：市内全域

- 出前講座（交通すごろく、フードマイレージ、Tacoバス乗車体験）
⇒ 学校や企業を対象としたMMを、平成27年以降も毎年明石市内の教育施設等で出前講座を実施

◆交通すごろく

公共交通の役割、車社会とまち、環境問題等の関係を楽しく学べる講座

◆フードマイレージ

ゲーム感覚で買い物を疑似体験し、食材が産地からの輸送時に環境に与える影響等を学べる。また現代と1970年代の暮らしの違いについても学べる講座

◆バスの乗り方教室

バスの乗降体験や、バスの死角、車いす用のスロープ体験など実際のバス車両を使った講座



明石市交通すごろく



バスの乗り方教室の様子

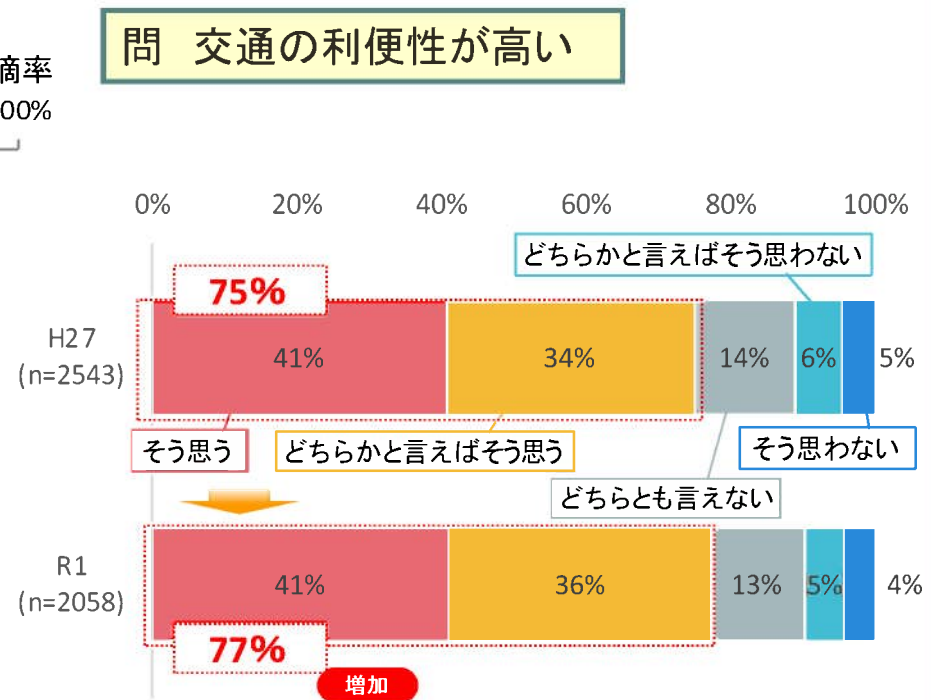
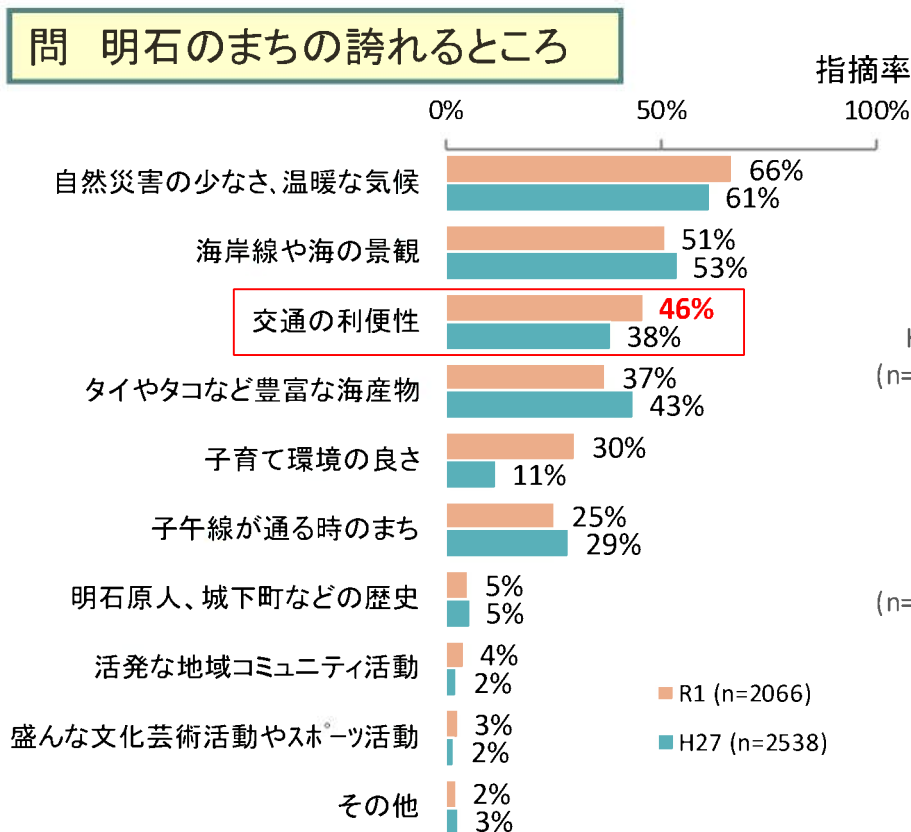


食材の産地貼り付け用地図

2.2.1. 明石の交通ブランド戦略

(3) 取り組みの評価

- 「明石市市民意識調査」より、明石の交通ブランド力を評価します。
- 明石のまちの誇れるところについては、令和元年に約5割の人が交通の利便性を挙げており、平成27年と比べて8%増加し、全体の順位も3番目です。
- 交通の利便性は、約8割の人が高いと回答しており、平成27年と比べても増加しています。



2.2.2. 中心市街地活性化の推進

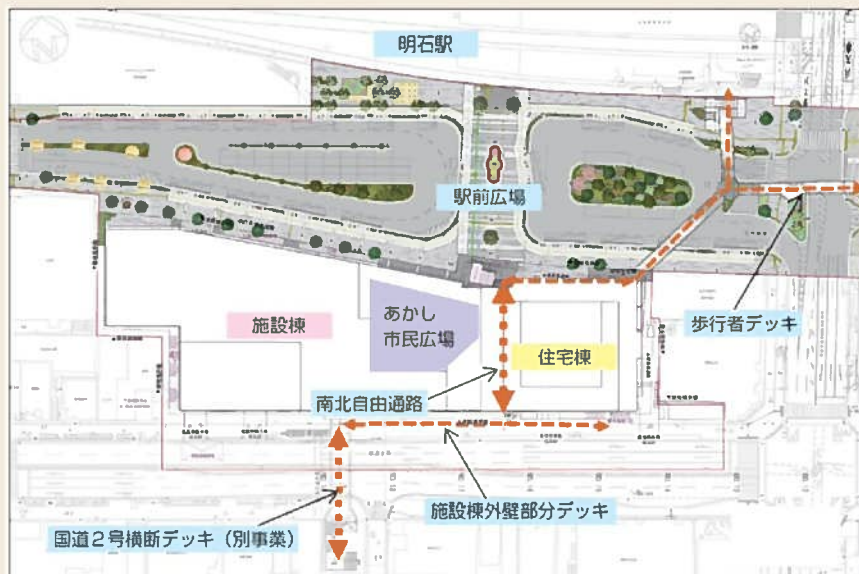
(1) 計画の記載内容

- 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。

(2) 取組概要

- 明石駅前広場再整備事業
⇒ 駅周辺地域との回遊性の確保や交通結節点の機能強化、公共交通の利便性向上などを目的に駅前広場の再整備を実施(平成28年12月供用)。

実施地域：明石東部

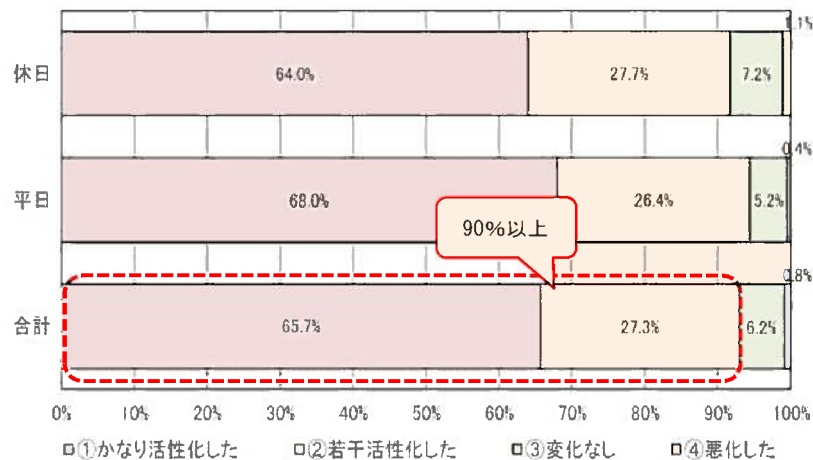


2.2.2. 中心市街地活性化の推進

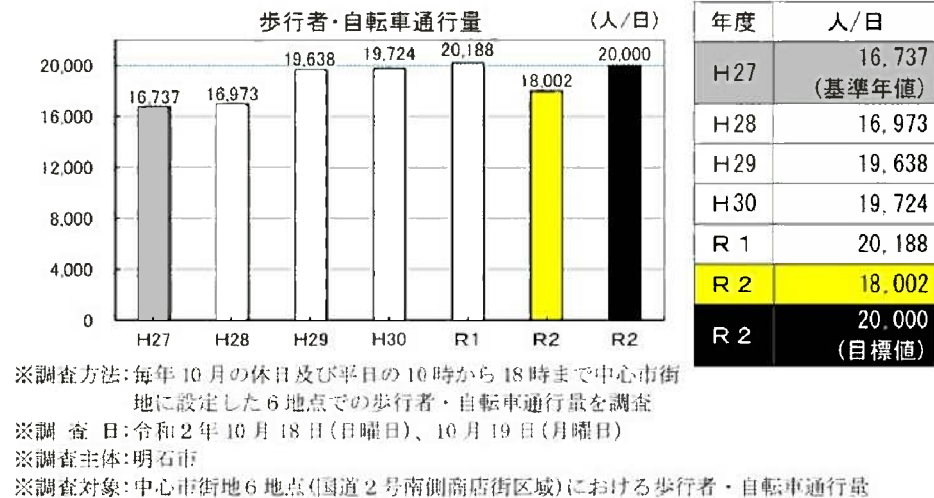
(3) 取り組みの評価

- 来街者アンケートおよび歩行者・自転車通行量により評価します。
- 来街者アンケートの結果、「かなり活性化した」の意見が65.7%で一番多く、「若干活性化した」と合わせると90%以上となっています。
- 歩行者・自転車通行量は、令和元年度には目標値を達成しましたが、令和2年度は、コロナ禍の影響で10.8%減少しています。

来街者アンケート調査結果



中心市街地の歩行者・自転車通行量



出典: 令和2年度 明石市中心市街地活性化基本計画の最終フォローアップに関する報告

2.2.3. 交通結節点の整備

(1) 計画の記載内容

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

(2) 取組概要

- JR朝霧駅前広場整備事業
⇒ 駅前広場の再配置やバイク駐車場の移設を実施。



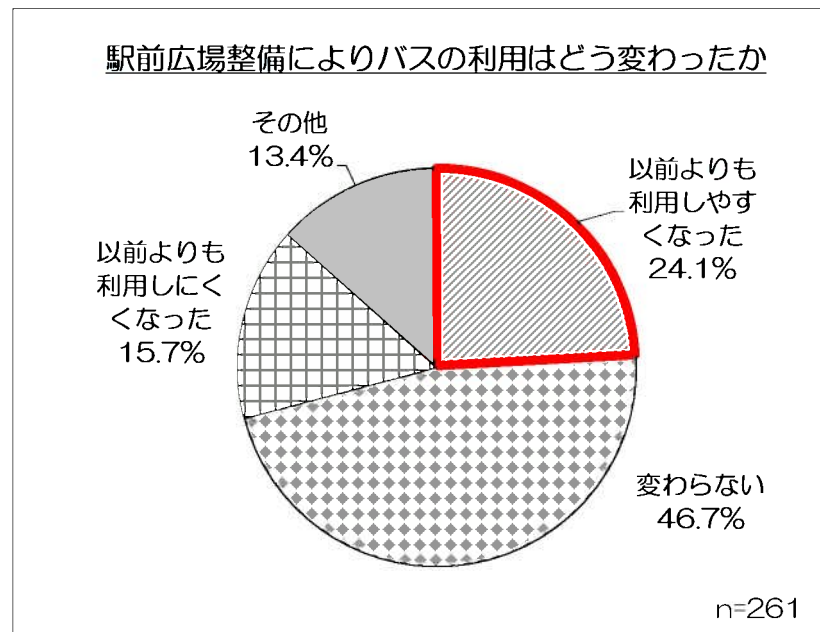
実施地域：明石東部

2.2.3. 交通結節点の整備

(3) 取り組みの評価

- 平成27年12月に実施した朝霧地域のアンケート調査における「JR朝霧駅前広場整備効果に関する設問」より交通結節点の整備を評価します。
- アンケートの「JR朝霧駅前広場の整備により、バスの利用がどう変わったか」について見ると、「以前よりも利用しやすくなった」が、「以前よりも利用しにくくなった」を上回る結果となっています。
- ただし、アンケート実施時は、駅前広場は暫定供用中であったため、供用後での評価とは異なる可能性があります。

JR朝霧駅前広場整備によるバス利用の変化



※朝霧地区アンケート結果による(平成27年12月実施 明石市)

2.2.4. バス路線網の再編

(1) 計画の記載内容

○ 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。

(2) 取組概要

実施地域：魚住

○ コミュニティバス（Tacoバス）のルート見直し
⇒ 平成28年10月1日に、錦が丘ルート及び清水ルートの見直しを実施

【錦が丘ルート・清水ルートの見直し概要】

- ・ 清水ルートで経過していた清水地区の一部を錦が丘ルートでの経路に見直し
- ・ 見直しに伴い、錦が丘ルートは「中嶋」のバス停を廃止し、清水ルートは国道2号経由のルートに変更

【平成28年9月以前】



【平成28年10月以降（現在）】



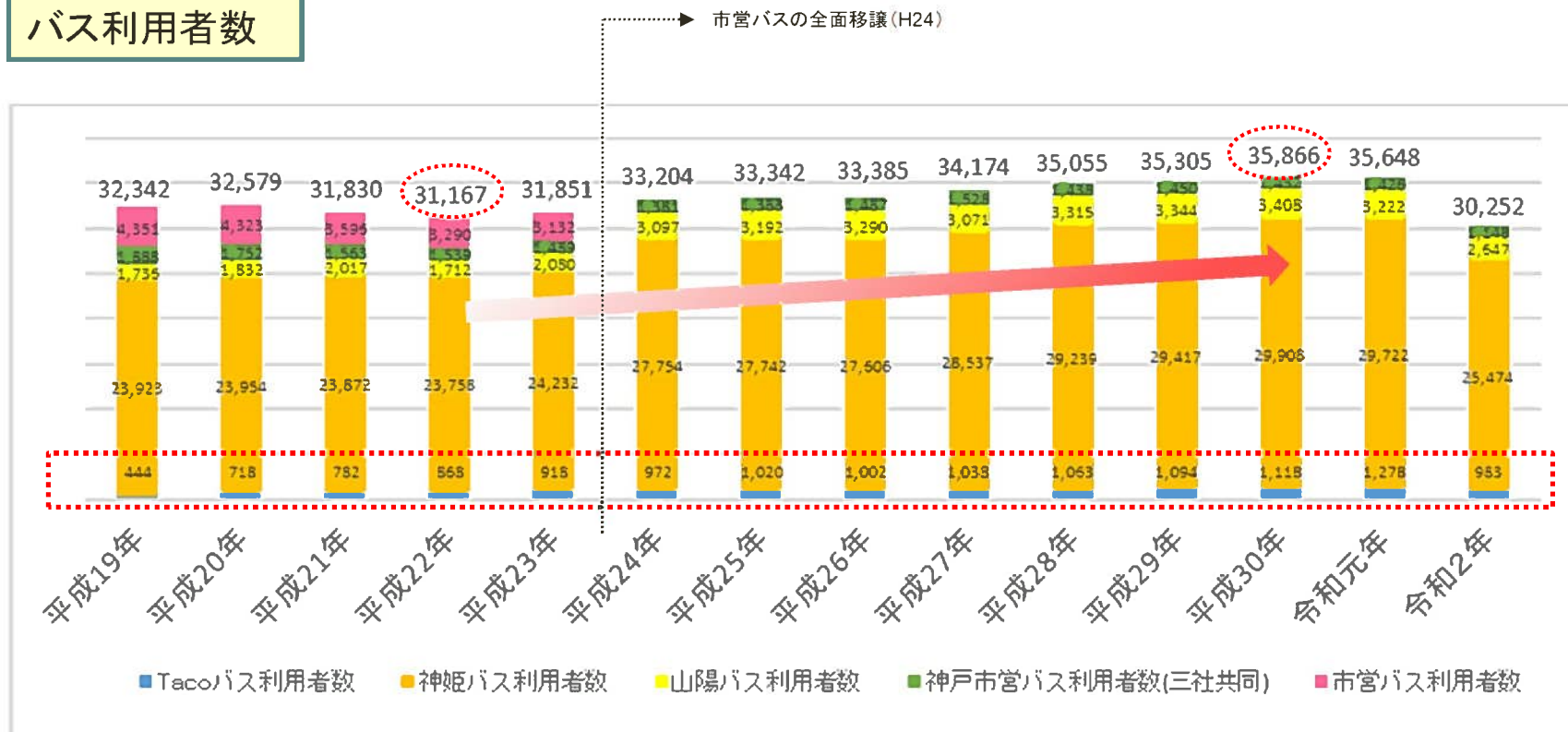
※明石市Taco(たこ)バス路線図を基に作成

2.2.4. バス路線網の再編

(3) 取り組みの評価 [1/2]

- バス利用者数により評価します。
- バス全体の利用者数は平成22年に下げ止まり、以降は増加傾向です。
- 平成24年3月17日の市営バスの民間へ全面移譲後も利用者は増加傾向です。
- Tacoバス利用者は、平成19年の拡大運行以後、増加傾向です。
- しかし、令和元年度末よりコロナ禍により減少に転じています。

バス利用者数



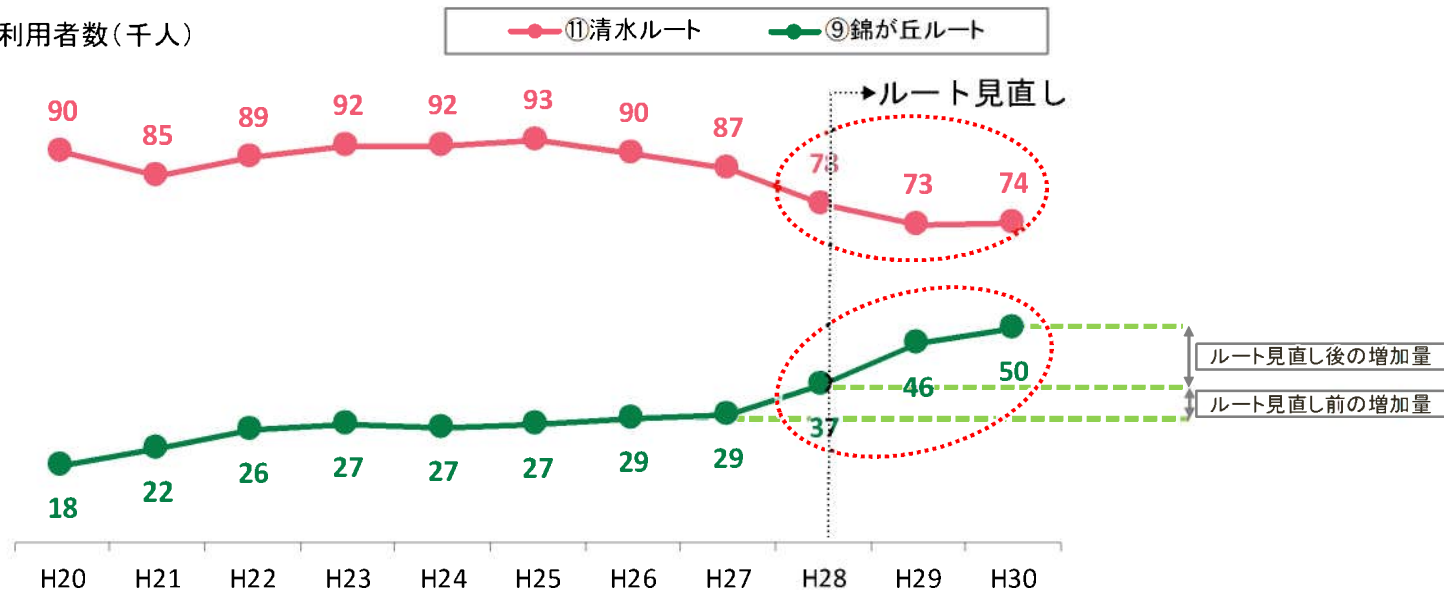
2.2.4. バス路線網の再編

(3) 取り組みの評価 [2/2]

- 平成28年にTacoバスのルートを見直した2ルートの利用者数変化を示す。
- 清水ルートはルート見直し後利用者が減少したが、平成30年は平成29年と同程度の利用者。
- 錦が丘ルートはルート見直し後に利用者が増加しており、ルート見直し前よりもルート見直し後の方が増加量が大きくなっています。

Tacoバス利用者数

年間利用者数(千人)



2.2.5. 交通安全対策の充実

(1) 計画の記載内容

○ 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。

(2) 取組概要

○ ゾーン30(生活道路における交通安全対策)整備事業

⇒ 大久保町、魚住町、本町、王子、北王子町、田町の6地域で導入済み

実施地域：明石東部・
大久保・魚住

【王子1丁目、北王子町（H27設置）】



【田町1丁目、2丁目（H28設置）】



〔ゾーン30とは〕

- 生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域(ゾーン)を定めて時速30キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策をいう。

公安委員会による主な交通規制

最高速度(30km/h)	歩行者用道路	一方通行	大型自動車等通行止め

実施例(高砂市内)

道路管理者による対策

狭さく	クランク	スラローム	ハンプ
標示の併設	交差点明確化	中央線の抹消による速度抑制等	

出典：兵庫県警察本部HP

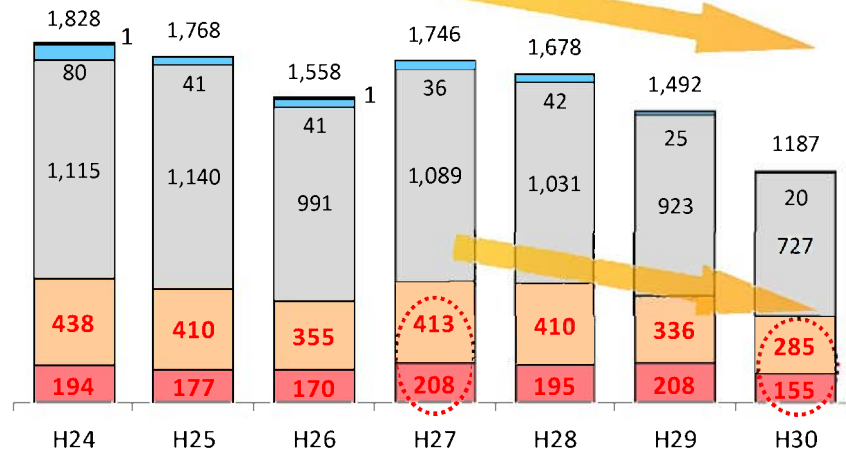
2.2.5. 交通安全対策の充実

(3) 取り組みの評価

- 事故件数等のデータにより評価します。
- 人身事故の発生件数は平成27年に増加しているが、それ以降は減少傾向にあり、平成30年は人対車両、自転車対車両の事故も減少しています。
- 死傷者数も平成27年～平成30年の期間は減少傾向にあり、自転車、歩行者等についても、同期間に減少傾向にあります。

人身事故件数(明石市内)

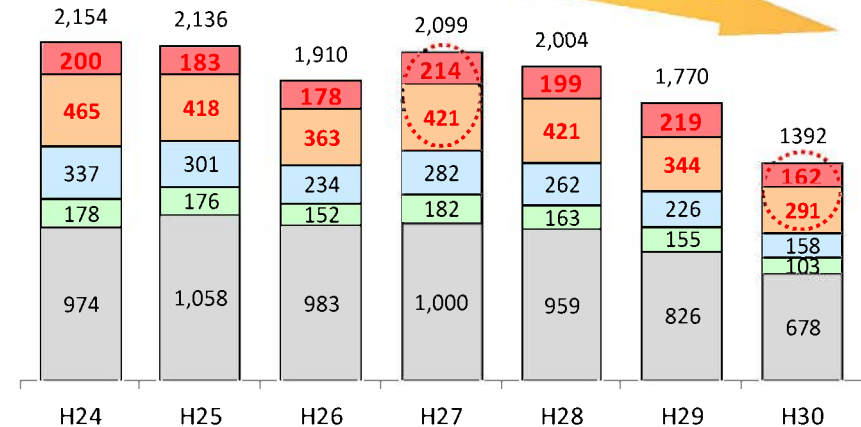
人身事故件数



■ 人対車両 ■ 自転車対車両 ■ 車両相互 ■ 車両単独 ■ 列車

死傷者数(明石市内)

死傷者数



■ 自動車 ■ 自動二輪 ■ 原付 ■ 自転車 ■ 歩行者等

2.3. 地域別の事業プログラム実施状況

(1) 地域ごとの事業進捗状況

- 地域ごとの事業進捗では、ほとんどの地域で90%以上が実施中、継続実施、実施済です。
- 最も実施率が高い地域は、大久保地域で100.0%、最も低い地域は西明石地域で80.0%です。

地域	項目数(個)					実施率 {(A)+(B)+(C)} / (D)
	実施中(A)	継続実施(B)	実施済(C)	未着手	計(D)	
明石東部	2	3	13	1	19	94.7%
西明石	4	8	0	3	15	80.0%
大久保	2	9	5	0	16	100.0%
魚住	2	6	1	1	10	90.0%
二見	4	6	5	1	16	93.8%
市内広域	10	27	8	3	48	93.8%
合計	24	59	32	9	124	92.7%

3. 前回計画の目標達成状況

3.1. 明石市総合交通計画の目標

公共交通利用者数

平成22年以降公共交通利用者数は増加し、平成28年から令和元年までは目標を達成していましたが、コロナ禍の影響で令和2年は84,097千人に減少しています。

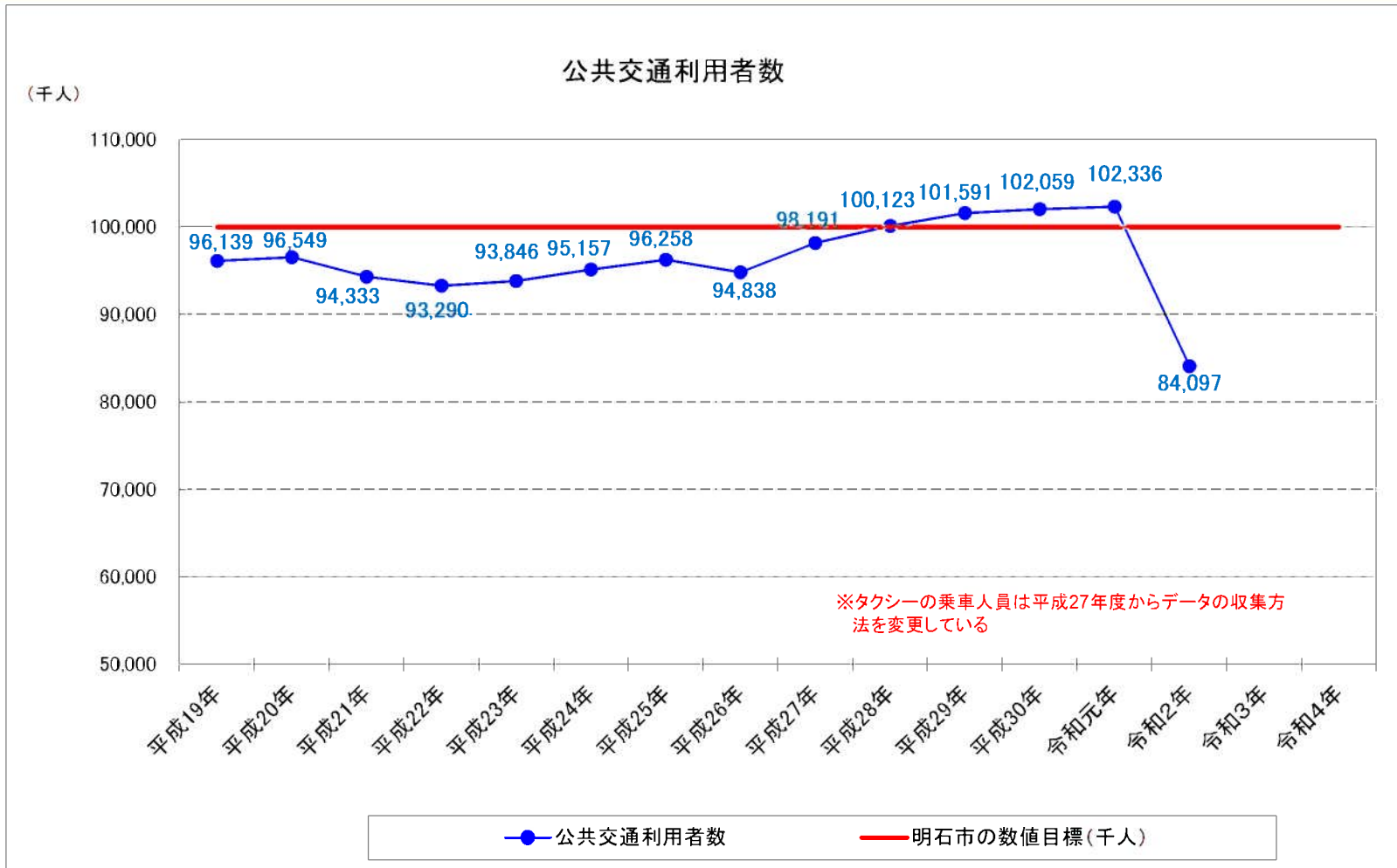


図 公共交通利用者数の推移と目標値

3.1. 明石市総合交通計画の目標

交通機関別利用者数

○コロナ禍前までは、すべての交通機関において増加傾向でありましたが、コロナの影響で減少に転じています。

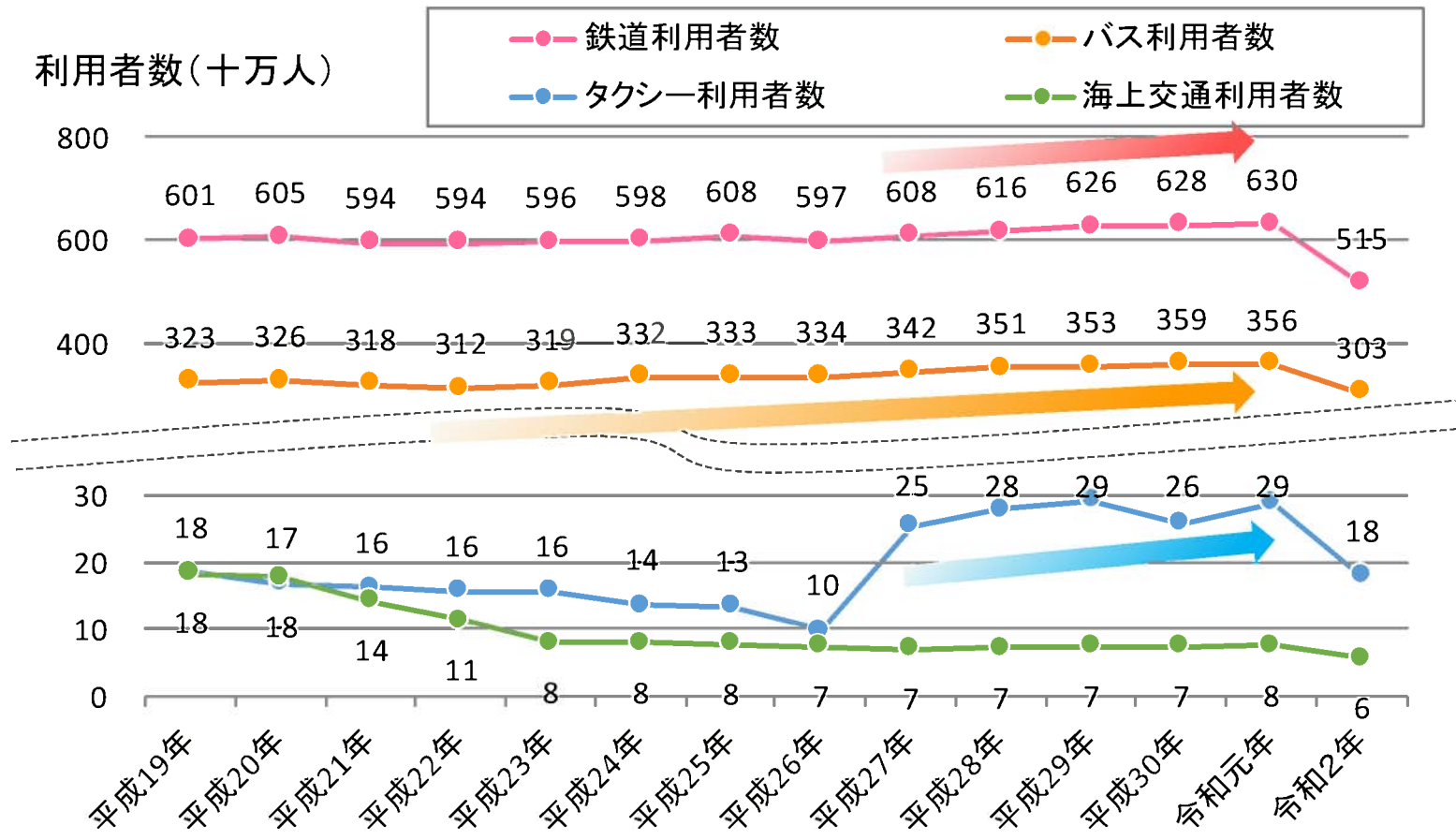


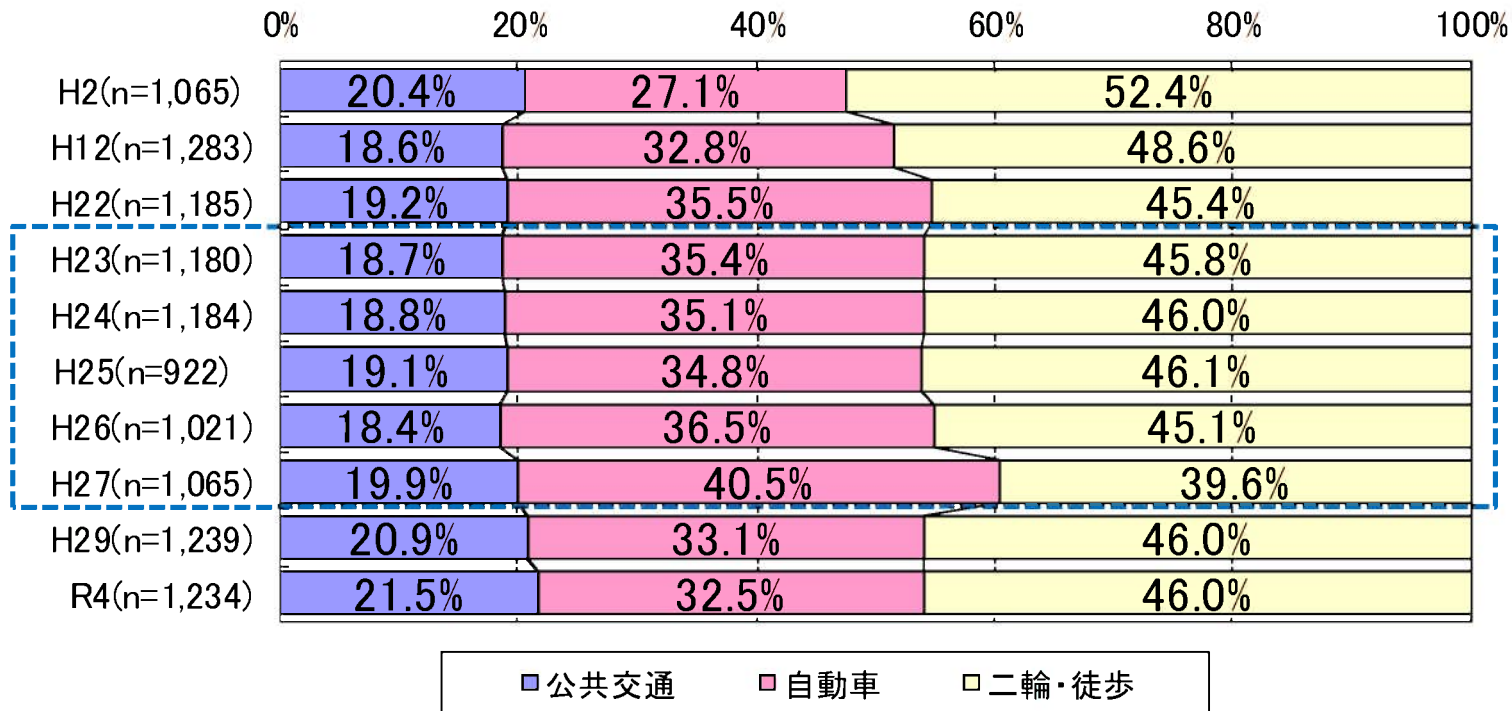
図 公共交通利用者数の推移と目標値

※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

3.1. 明石市総合交通計画の目標

交通手段分担率

交通手段分担率のうち、公共交通の分担率は平成22年以降横ばいの傾向です。



n: 総発生集中量(移動の総量)
 括弧内の数字: 各手段の発生集中量
 (単位: 千トリップエンド/日)

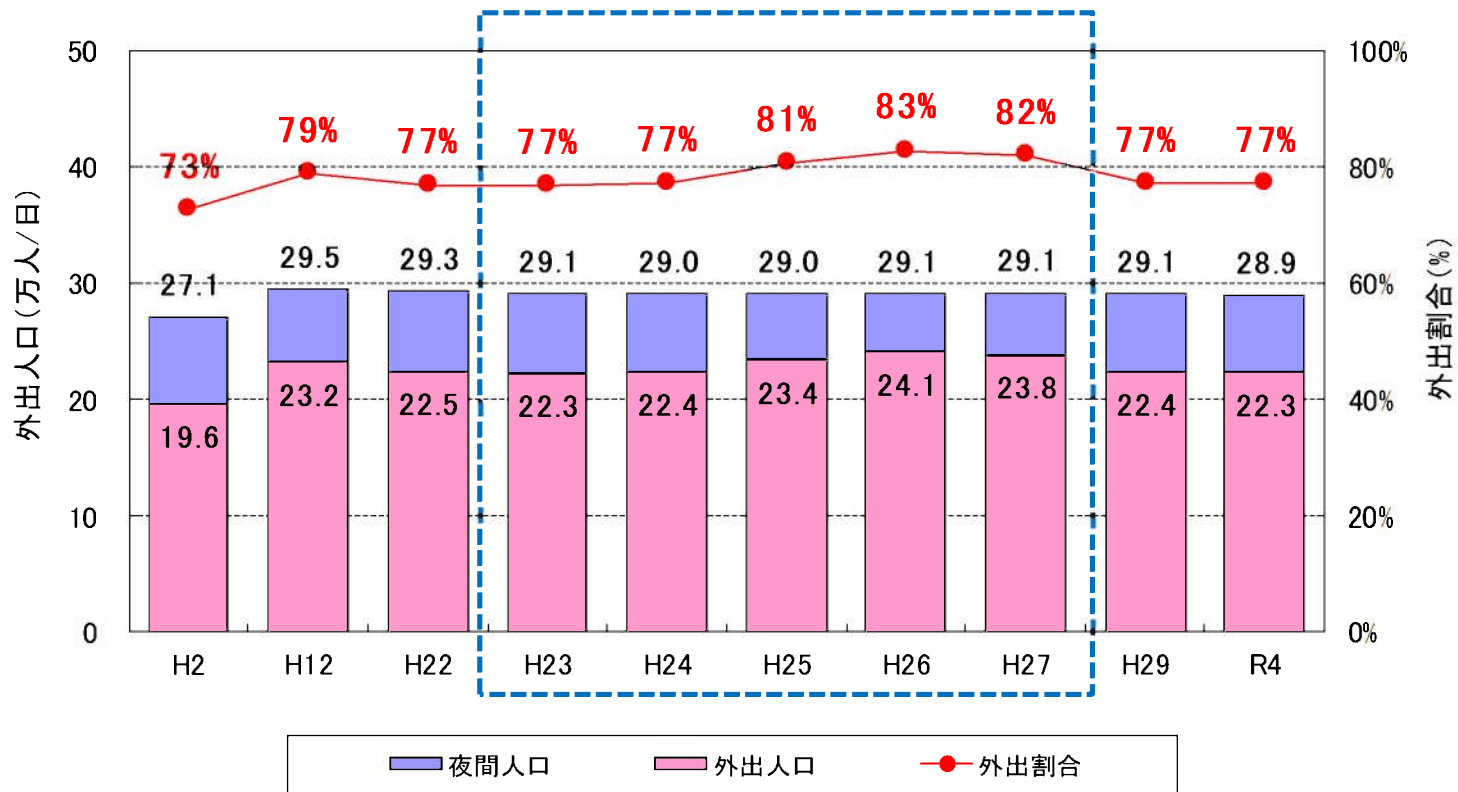
出典: 平成2年～平成22年国勢調査、明石市将来人口推計(第5次長期総合計画)
 第3回近畿圏PT調査、第4回近畿圏PT調査、第5回近畿圏PT調査調査、
 平成23年～平成27年全国PT小規模調査

図 交通手段分担率の推移と目標値

3.1. 明石市総合交通計画の目標

外出割合

平成25年以降の外出割合は80%以上で推移しています。



出典:平成2年~平成27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、
 平成23年~平成27年全国PT小規模調査
 ※平成23年~平成26年夜間人口はH22国勢調査人口による推計値

図 外出割合の推移と目標値

4. 明石市における課題

4.1. 明石市における課題

(1) 少子高齢化の進展

○人口は増加傾向であるものの、高齢化率（65歳以上人口割合）は、年々増加する一方で、年少人口は年々減少しています。

(2) 持続可能なコンパクトなまちづくり

○将来的な人口減少および財政状況が厳しくなる中、人口密度の低下を抑制し、都市経営コストの効率化を図り、老朽化が進む既存施設の対応に向けて、交通結節点を中心としたコンパクトなまちづくりを進めるとともに、都市空間を有効活用する公共交通の利用促進が必要です。

(3) 公共交通（鉄道・バス）の交通ネットワークの維持

○燃料費の高騰などによる運行経費の増加や、慢性的なドライバー不足により、利用の少ない路線の休止などの大幅なサービス水準の低下が懸念されており、現在の交通ネットワークの維持が課題となっています。

(4) 多様な移動ニーズへの対応

○高齢者や障害者をはじめとした移動制約者の外出が増加しており、そうした交通弱者が安全・安心で移動が円滑に出来るユニバーサルデザイン化された交通環境づくりが求められています。

4.1. 明石市における課題

(5) 脱炭素に向けた対応

○ 全国および兵庫県よりも運輸部門のCO2の排出割合が大きく、削減していくことが課題となっています。

(6) 自動車分担率の増加

○ 市西部地域では東部地域に比べ、自動車分担率が高く、また増加傾向になっており、公共交通への転換を促すなど過度に自動車に頼らない意識の醸成や交通環境づくりが必要です。

(7) 近隣市町との連携の強化

○ 本市の交通流動は、神戸市や加古川市をはじめとした市町を跨る流動が多くなっていることから、交流を促進するため、近隣市町との連携を強化していく必要があります。

(8) 新しい生活様式への対応

○ テレワークやデリバリーの利用増加など新しい生活様式により、公共交通利用者が減少している中、今後の持続可能な交通体系の確立が課題となっています。