

明石市総合交通計画(2023年度～2032年度)の概要

資料4-1

上位計画

あかしSDGs推進計画(明石市第6次長期総合計画)

関連計画

【県】社会基盤整備プログラム
【県】ひょうご公共交通10か年計画
【市】明石市都市計画マスタープラン
【市】明石市立地適正化計画
【市】明石市ユニバーサルデザインのまちづくり実行計画
【市】明石市地域防災計画
【市】明石市みちビジョン
【市】第3次明石市交通安全基本計画 など

本市の課題

- (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

計画の基本理念

みんなで持続可能なやさしい交通体系を守り・育てる
～「人と人」「人と地域」「地域と地域」をつなげる公共交通～

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
- (4)利用者1人あたりの公的資金投入額 ●現況値(2021年度) 138円/人
利用者1人あたりの公的資金投入額を138円/人に維持

計画の基本戦略・施策方針

- (1)公共交通を中心とした交通体系の構築 【マネジメント】
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
- (2)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】
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
- (3)持続可能な社会に向けた安心・安全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】
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
- (4)明石のまちを活性化する交通体系 【交流促進】
⑨観光施策との連携
⑩近隣市町や地域間との交流促進
- (5)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】
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

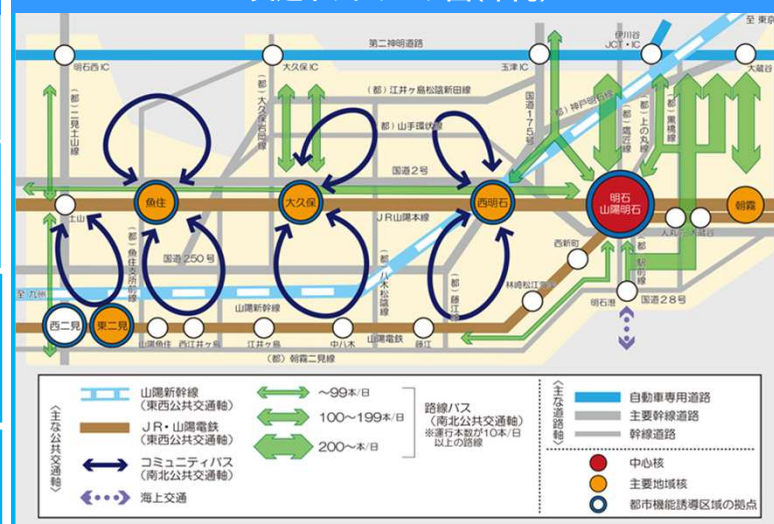
主要プロジェクト

- (1)みんなで守り・育てる持続可能な交通体系の確立
・バス路線網の維持・改善
・地域住民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
- (2)ユニバーサルデザインの推進
・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
- (3)駅を中心とした地域拠点の形成との連携
・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
・山手環状線(大塚工区)、江井ヶ島松陰新田線(神戸市境)の整備
・自転車通行空間の整備 など
- (5)交通安全対策の充実
・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

計画の期間

令和5(2023)年度～令和14(2032)年度【10年間】

交通ネットワーク図(市内)

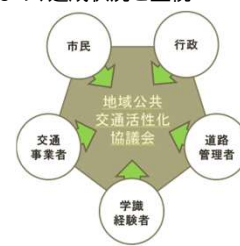


交通ネットワーク図(広域)



計画の推進体制

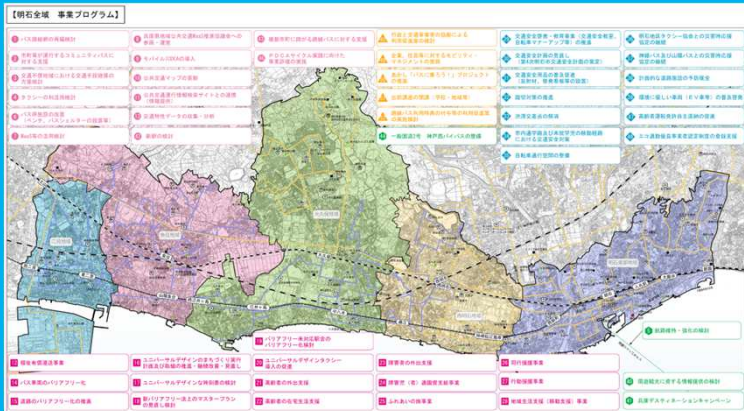
「明石市地域公共交通活性化協議会」
により、達成状況を監視



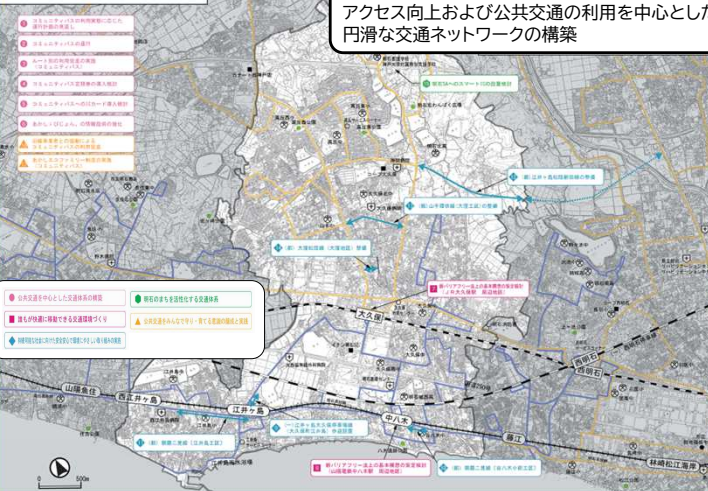
計画のPDCA



地域別の交通政策(事業プログラム)



【太久保地域 事業プログラム】



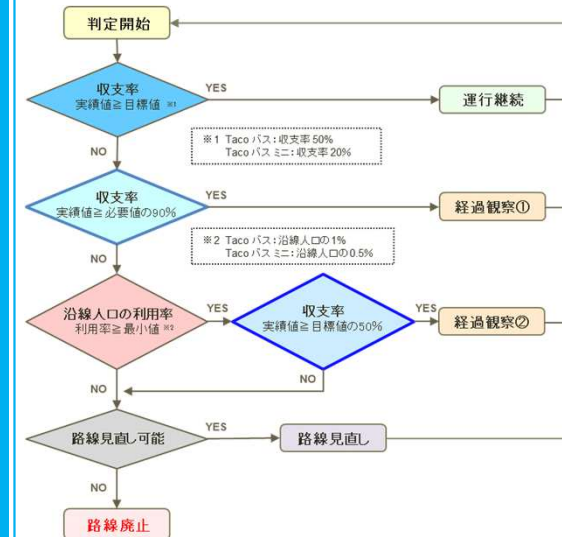
コミュニティバスの展開方針

(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%
- ※収支率は、全利用者が税抜き運賃を支払ったとみなした運行収入と、車両減価償却費を除いた運行経費より算出

(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

(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。

(4)利便性向上および利用促進の実施

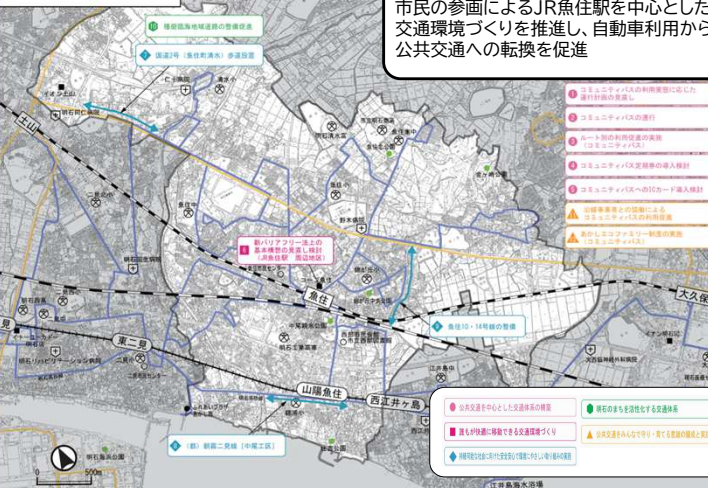
- ・たこバスでは、これまで交通結節点への屋根やベンチの整備、バスの現在地が分かる「たこバスナビ」などの利便性向上、冬のキャンペーンや、たこバス応援店などの利用促進を実施してきましたが、今後も積極的に利便性の向上及び利用促進を図り、さらなる利用者の増加を目指します。

【明石東部地域 事業プログラム】



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

【魚住地域 事業プログラム】



市民の参画によるJR魚住駅を中心とした交通環境づくりを推進し、自動車利用から公共交通への転換を促進

【西明石地域 事業プログラム】



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

【二見地域 事業プログラム】



市民の参画による鉄道駅を中心とした交通環境づくりを推進し、自動車利用から公共交通への転換を促進

(1) 地域間幹線系統について

他市町に跨る地域間幹線系統は、複数地域の交流を活性化するために重要な路線です。しかしながら、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業を活用して運行を確保・維持する必要があります。対象となる系統は、以下のとおりとしますが、必要に応じて活性化協議会において見直しを行います。

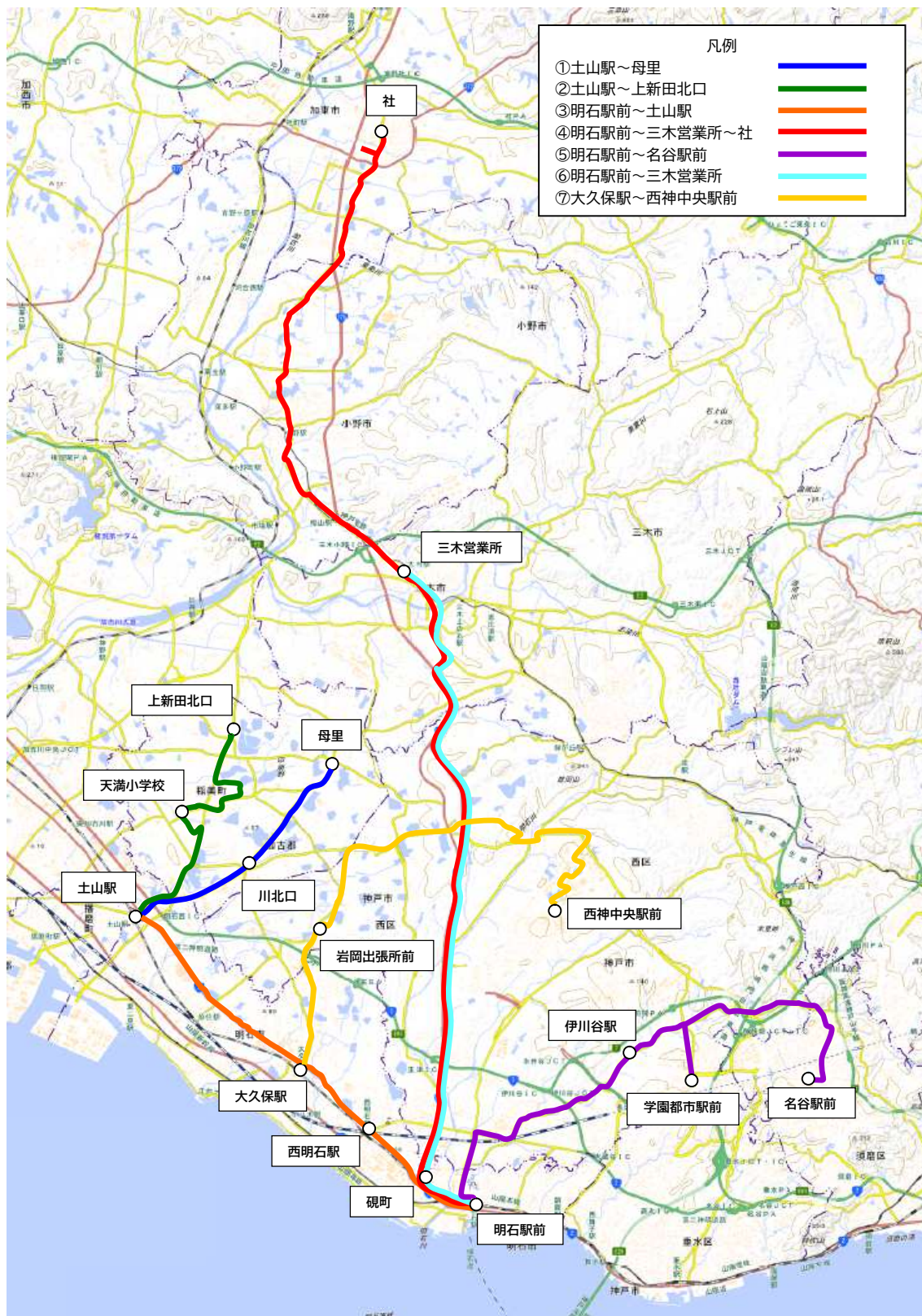
NO	運行事業者 (実施主体)	位置付け	運行系統名	役割	補助事業 の活用
①	神姫バス(株)	地域内幹線	土山駅～母里	明石市魚住町北西部地域、加古川市および稲美町と JR 土山駅間の移動手段を確保する。	幹線補助
②	神姫バス(株)	地域内幹線	土山駅～上新田北口	明石市魚住町北西部地域、加古川市および稲美町と JR 土山駅間の移動手段を確保する。	幹線補助
③	神姫バス(株)	地域内幹線	明石駅前～土山駅	JR 明石駅～JR 土山駅間の移動手段を確保する。	幹線補助
④	神姫バス(株)	地域内幹線	明石駅前～三木営業所～社	明石市大道町・和坂地域、神戸市西区および北播磨地域と JR 明石駅間の移動手段を確保する。	幹線補助
⑤	神姫バス(株)	地域内幹線	明石駅前～学園都市駅前	明石市鷹匠町・茶園場町地域および神戸市西区・須磨区と JR 明石駅間の移動手段を確保する。	幹線補助
⑥	神姫バス(株)	地域内幹線	明石駅前～三木営業所	明石市大道町・和坂地域、神戸市西区および北播磨地域と JR 明石駅間の移動手段を確保する。	幹線補助
⑦	神姫バス(株)	地域内幹線	大久保駅～西神中央駅前	JR 大久保駅から明石市大久保町地域および神戸市西区西部・北部地域と神戸市営地下鉄西神中央駅間の移動手段を確保する。	幹線補助

令和7年度補助路線（見込み）

なお、地域公共交通確保維持事業を活用して運行を確保・維持するにあたっての目標は下記のとおりとします。

目標	数値指標	データ取得方法	現況値（R5年度）	目標値（R14年度）
交通事業者との連携強化による路線の維持改善	市内バスの年間利用者数	バス事業者保有の乗降データにより毎年計測	35,307 千人／年	35,000 千人／年
地域全体で支える持続可能な公共交通	公共交通に係る市の財政負担	普通会計決算により毎年整理	利用者1人あたり 88円／人	利用者1人あたり 138円／人

(2) 地域間幹線系統図(全体)



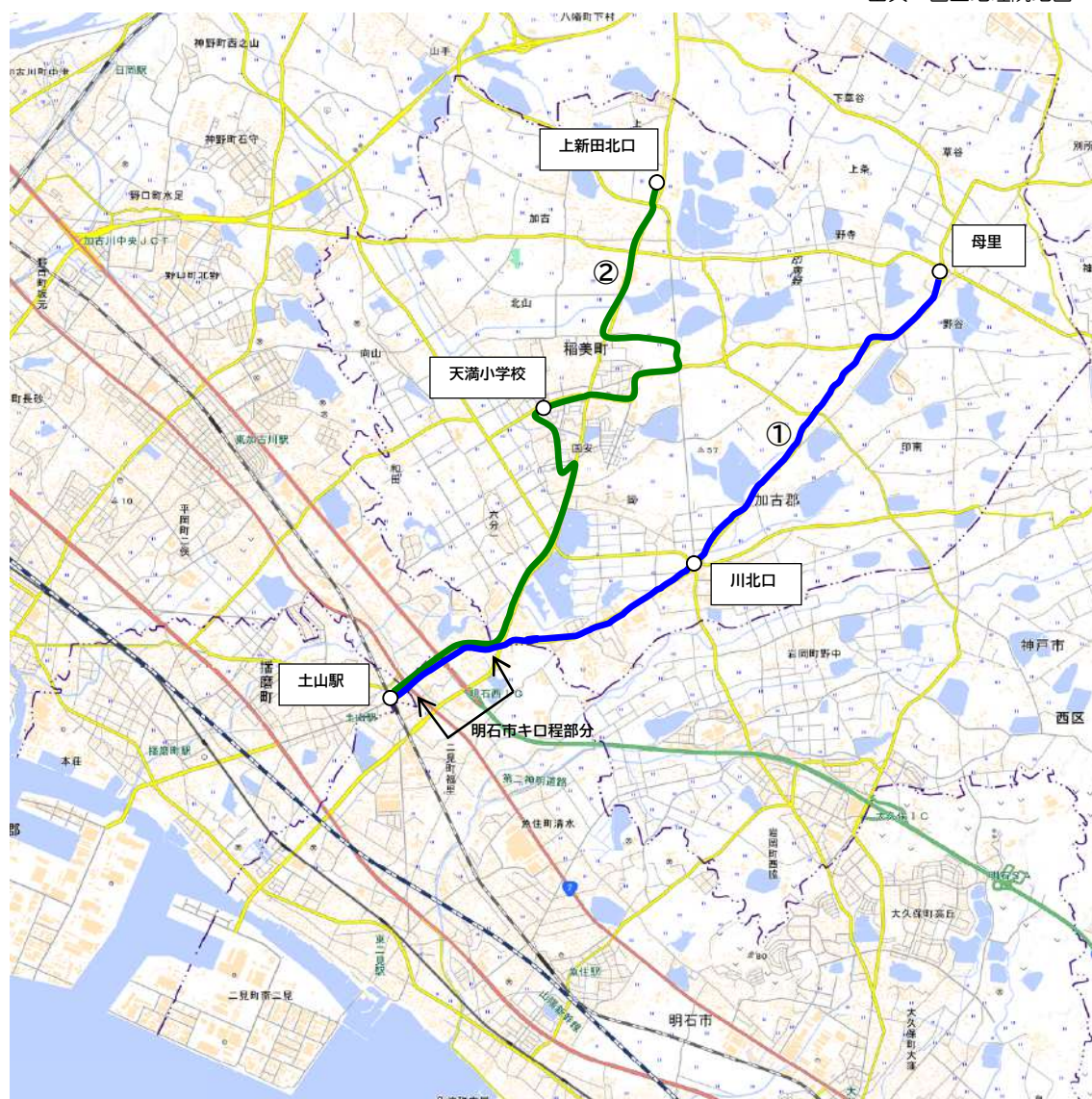
出典：国土地理院地図

(3) 地域間幹線系統図(個別)

NO	運行事業者 (実施主体)	運行系統名	起点	主な経由地	終点	事業許可 区分	運行態様	キロ程 (km)	うち 明石市 (km)	補助事業 の活用
①	神姫バス(株)	土山駅～母里	土山駅	川北口	母里	4条乗合	路線定期 運行	7.7	0.5	幹線補助
②	神姫バス(株)	土山駅～ 上新田北口	土山駅	天満小学校	上新田北口	4条乗合	路線定期 運行	8.4	0.5	幹線補助

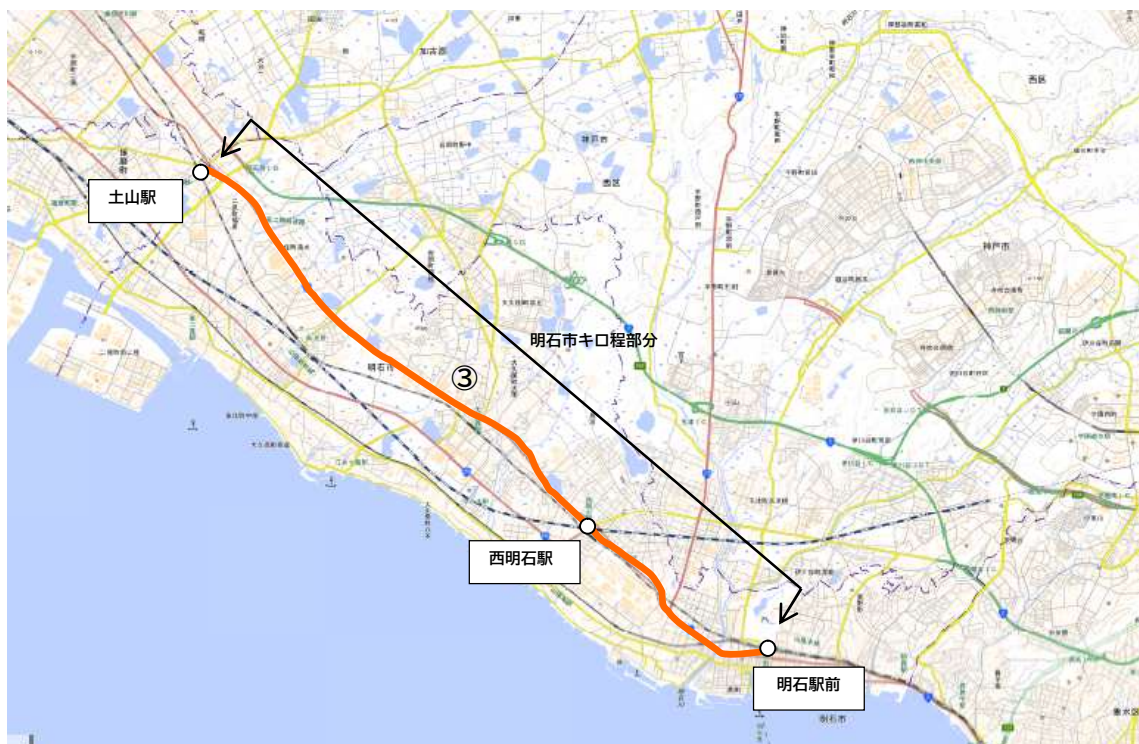
①、②はいずれも隣接する市町とJR土山駅を結び、通勤通学、買物、通院等の日常生活における移動手段として不可欠な役割を担いながら、JR土山駅からは他路線や鉄道による広域な移動も可能となる重要な路線である。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業を活用して運行を確保・維持する必要がある。

出典：国土地理院地図



NO	運行事業者 (実施主体)	運行系統名	起点	主な経由地	終点	事業許可 区分	運行態様	キロ程 (km)	うち 明石市 (km)	補助事業 の活用
③	神姫バス(株)	明石駅前～ 土山駅	明石駅前	西明石駅	土山駅	4条乗合	路線定期 運行	13.8	13.6	幹線補助

③はJRおよび山陽明石駅からJR西明石駅を経由してJR土山駅を結び、鉄道と並行しながらも、鉄道駅までは一定の距離がある利用者も多いことから、通勤通学、買物、通院等の日常生活における移動手段として不可欠な役割を担いながら、鉄道への接続による広域な移動も可能とする重要な路線である。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業を活用して運行を確保・維持する必要がある。



出典：国土地理院地図

NO	運行事業者 (実施主体)	運行系統名	起点	主な経由地	終点	事業許可 区分	運行態様	キロ程 (km)	うち 明石市 (km)	補助事業 の活用
④	神姫バス(株)	明石駅前～ 三木営業所～社	明石駅前	三木営業所	社	4条乗合	路線定期 運行	36.5	3.1	幹線補助
⑥	神姫バス(株)	明石駅前 ～三木営業所	明石駅前	硯町	三木営業所	4条乗合	路線定期 運行	20.9	3.1	幹線補助

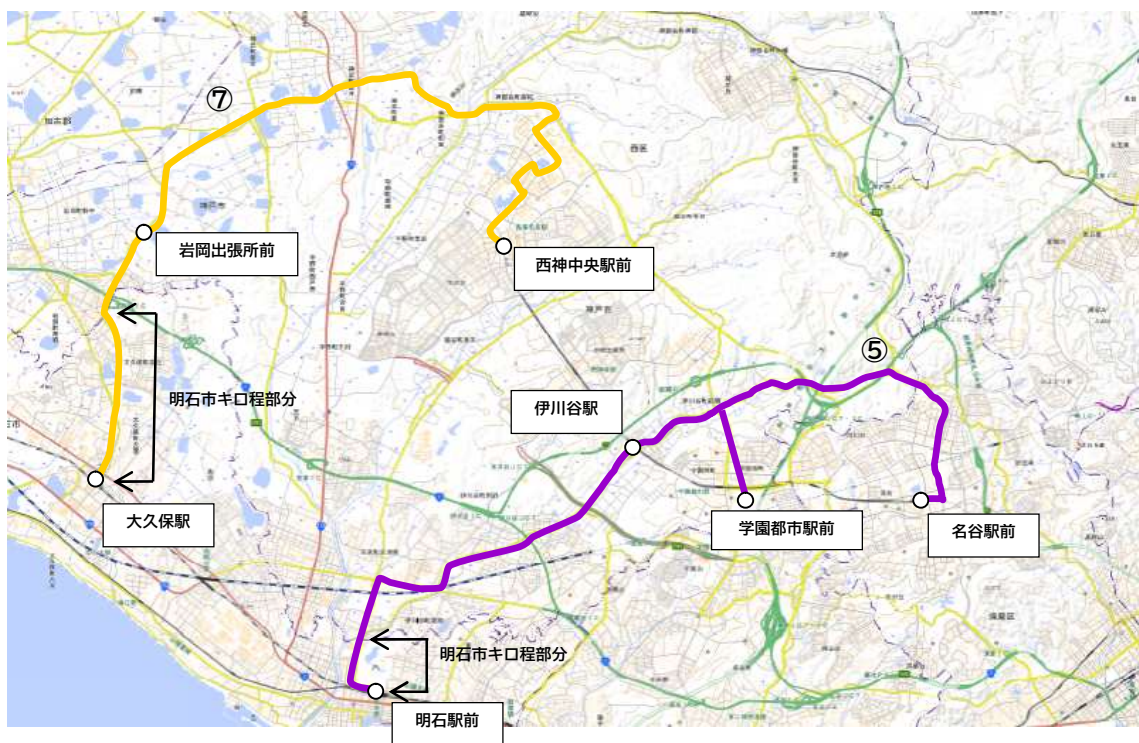
④、⑥はいずれも隣接する市とJR および山陽明石駅を結び、通勤通学、買物、通院等の日常生活における移動手段として不可欠な役割を担いながら、明石駅からは他路線や鉄道による広域な移動も可能となる重要な路線である。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業を活用して運行を確保・維持する必要がある。



出典：国土地理院地図

NO	運行事業者 (実施主体)	運行系統名	起点	主な 経由地	終点	事業許可 区分	運行態様	キロ程 (km)	うち 明石市 (km)	補助事業 の活用
⑤	神姫バス(株)	明石駅前～ 名谷駅前	明石駅前	学園都市 駅前	名谷駅前	4条乗合	路線定期 運行	20.5	1.6	幹線補助
⑦	神姫バス(株)	大久保駅～ 西神中央駅前	大久保駅	岩岡 出張所前	西神中央 駅前	4条乗合	路線定期 運行	18.7	3.2	幹線補助

⑤はJRおよび山陽明石駅から神戸市営地下鉄伊川谷駅を経由して神戸市営地下鉄名谷駅を結び、⑦はJR大久保駅から神戸市西区の西部・北部地区を経由して神戸市営地下鉄西神中央駅を結び、いずれも通勤通学、買物、通院等の日常生活における移動手段として不可欠な役割を担いながら、鉄道への接続による広域な移動も可能とする重要な路線である。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業を活用して運行を確保・維持する必要がある。



出典：国土地理院地図