

# JR 新駅構想研究会 第1回有識者部会 議事概要

日時：平成 22 年 9 月 24 日（金）15:00～17:00

場所：明石市立市民会館 第3、4会議室

## 【議 題】

### 1. JR新駅構想研究会設立趣旨、設置要綱

委員：会議の公開に関して必要な事項は会長が別に定めるとのことだが、次回の会合の案内等は明石市のホームページ等で市民に伝えるというような手続きになっているのか。

事務局：ホームページでお知らせするという形での通知を考えている。

### 2. JR新駅構想の概要

委員：議論の進め方について、「明石駅－西明石駅間」、「大久保駅－魚住駅間」の2つの駅はかなり性格・状況が違ふと思われるので、それぞれの駅毎にどのような論点が考えられるのかを議論させて頂きたい。

それと、資料3-1の今後のスケジュールにあったが、本日の議論の後に市民代表部会が行われる。その時に本日の議論の紹介をしながら進めるという話なので、新駅を作るということについてどんな論点があるか、どういうことを考えなければいけないのかということの洗い出しをしっかりとやるというのが、本日の一番メイン課題かと思っている。そういうところも意識して色々な視点からご議論頂きたい。

#### (1) 明石駅－西明石駅間の新駅について

委員：この新駅計画を聞いたときに、正直に言うと明石市に対して不信感を持った。

先ほど説明があったが、現在、中心市街地活性化法に基づく基本計画を策定中で、内閣府に認定申請をしている。そのタイミングでこの計画が突然出てきたとしか思えない。平成16年にJRから打診があって内部で検討し、そして意見は固まっていないということだが、それなら新駅構想という資料にはならない。

ここは中心市街地の外だが、端のエリアから1kmくらいの範囲である。明石駅で乗り降りしていたかなりの人が新駅に移るはずであり、新駅が出来たから乗る人が増えるわけではない。その分明石駅の乗降客に対する影響があるのは必然である。ならば、そういう計画があると言うことを中活の基本計画づくりの中で出しておくべきだ。

今は、中活計画はエリアの中だけをどうするかという計画をつくるというものではない。市全体の中に位置づけて中心部をどうするのかということ計画することになっている。影響のある郊外開発・周辺開発については抑制するという方向で今動いている。それを承知の上で基本計画を出し、認定されたらすぐ横で開発しますというのは、明らかにおかしい。だから、もしこの議論をするのであれば、新駅の構想も含めて中活の構想を作り直しましょう、これが筋だ。手順から言うとどうしても納得が出来ない。

事務局：ご意見を痛く聞いており、新駅を作るにしてもそれを乗り越えることが無いと駄目だと思っている。中活計画に認可が下りて、約5年間でハコモノができる。実際に活性化す

るのはハコモノができる5年後頃だと思うので、そこで活性化のポテンシャルを確認するというのがこの新駅との関係を説明するのに必要かと思う。その中で、一つ位置づけが出来るかと考えている。

委員：新駅を作ること自体に反対しているわけではない。ただし、こういう計画が水面下でありながら、これを伏せたままで中活計画を作ったということにクレームをつけている。中活の基本計画を作り直すというのであれば結構だ。結果について拘るわけでは無いが、手続きというか流れの中で不信感を持ったということだ。

オブザーバー：この新駅は、平成16年にJRから提案を受け、実際に検討に入ったのが平成18年である。先ほど説明したように、マイカーから公共交通への転換を一番の旗頭にして検討を行ってきた。その後色んなご意見を頂く中で、まちづくりをするのではなく、商業にも影響しない駅にしてはどうかという話が出て、平成20年度に、当時の既存駅の商業調査をして明石や西明石の大きな商業圏への影響はないというレポートをまとめて議会で報告させて頂いた。

しかし、元々の切り出し方がマズイのではないかと、市民や議会の方から出て、今3年以上経っているが頓挫したままである。

その間に中活計画が実際に動き出し、近々申請ということになっているが、それを踏まえた上でこの駅を、先ほどご指導頂いたように進めるべきか、或いは中活の状況を見てからもう少しじっくりと取り組むべきか、ただ、今直ちにやるということは考えていない。10年、20年先にこの駅が必要なのか、その辺りを先生方にご意見頂けたらと思う。

9月の議会中であり、常任委員会でこの話が出たが、今まで長く頓挫しているものをこの研究会の3回くらいの議論で本当に方向付けが出るのかという意見を頂いたことも含めて、委員の先生方に、もう少しこれはじっくり見ようという話であればそういう方向に軌道修正させて頂く。

委員：何故こういうことになったかは、もう一度中活計画の方で議論して頂かないといけないのかという気がする。

委員：質問だが、資料3-1に新駅が出来たら乗降合わせて利用者1万7千人/日とあり、そのほとんどは従来明石駅、西明石駅を利用していた人が移ってくるとあるが、予測の根拠は。

事務局：それぞれの駅を中心として駅勢圏の円を書き、各駅の近い方を利用者は選択するという前提条件の元に出している。

委員：新快速の止まる明石駅とこの駅では全然性格が違う。だから、この駅の勢圏はこんなに大きくないのでは。ということは、明石駅中心部への影響はもっと小さいのではないか。それから長期的に見た場合に、全体として車利用から公共交通、徒歩、自転車へという転換からすると、もう少しそこに力点を置いていかないといけない。ただJRの乗降駅が変わるだけでは、明石全体としての新駅を作るメリットはあまり無いのではないか。

委員：この手の利用予測はなかなか難しいところがあり、基本的にはそのような手法によって行わざるをえない面もある。交通政策面についておっしゃられた話はその通りと思う。逆に言うと駅の作り方にも影響を受けると言う形になるかと思う。

委員：こういうふうにとするとこれが一人歩きしてしまうので。

委員：ここで需要予測手法の詳細の説明をしてもかえって理解されにくいのではないか。ただ、

1万7千人は新駅にしては少し大きな数で、そんなに大きな乗降客数にはならないのではないかと直感的には感じる。

事務局：確かに同じ駅勢圏を描いたので、そういう意味では過大になっていると思う。

委員：中活の話だが、計画を見直すというのはなるほどというところがある。

この話を最初に伺ったときに、最初は2つとも反対と申し上げて、けどこの新駅に関しては降りる客を考えれば可能性はあるという話をした。何故かと言うと、今明石駅前には自家用車も多く、バスも集中する。全て集中することでかえって利便性の悪いところがある。それを分散することによって改善される。新駅を前提に仮に明石駅前を自動車乗り入れ禁止にすれば全く違った状況になり、中活に影響があることは間違いないと思う。だから、中活の見直しは、もしかしたら必要になってくる可能性がある。

この駅がどういう社会的インパクトを持ってくるかという風に見た方がいい。周辺に工場地域があり、或いはがんセンターなどの医療施設が集中する、それから国道175号があるので、人が集まってくる可能性はあるわけで、市外からの集客という意味を考えれば一つのメリットはあるかと思う。もちろんそれ故に明石駅の方にも影響がある。

委員：兵庫県立大学看護学部は新駅の徒歩圏内にあり、駅が出来ればとても便利になるのではないか。学生は明石駅から自転車を使ったり、徒歩できたりしているが、やはり20分弱かかるので、貸し自転車かバスで通っている。それはがんセンターの方々も同じ状況で、県外から来られる病院でもあるので、新駅が近くにいると非常に利便性は上がるだろう。医療施設や関係大学があるところで、がんセンターの回りに外部薬局さえもないようなところなので、一大医療圏ではないが、そういうコンセプトを持ってまちづくりや駅作りをしていくということも面白いのではないか。

委員：新駅が出来ると便利になるのは当たり前で、困る人は特にいないかもしれないが、誰かが困るから止めろというつもりは全くない。ただし、どう書いてみたところで中活に影響がない訳が無いことだけははっきりしている。そうすると、基本計画にどれほどの影響があったかは分からないが、そのことを全く知らされないままに作っているわけで、やってきた人間からすると嘘だという感じが否めない。

先ほどの説明で、すぐにどうこうとは全く考えてなく、10年先に要るのか要らないのかということだが、そんな話を今検討する必要があるのか。タイミングの問題があると思う。中活とバッティングすると言ったところで、そんなに先の話まで予測しているわけでは無いから、実際に早くてもこのくらいのところからしか動きませんよというくらいの時間感覚を教えて頂くのは一つの手かもしれない。

事務局：今新駅を設置する方向だとしても、市側からやるものではなく、やはり住民のまちづくりの中できちっとした位置づけをして頂くのが大事で、私もそれが実際いつになるかというのは読めていない。この新駅の地域は、西新町駅を中心とした第二期連続立体交差事業、約1.9kmに取り組んでおり、平成27年の高架本体があり、事業実施には平成29年から30年くらいまで要する。皆さんの大きな関心はそちらの方に向かっていて、新駅に関しては平成16年から公表しているが、主立った住民の動きは無く、その後という整理の仕方をされているのではないかと思っている。

委員：連続立体というのは。

事務局：山陽明石駅から林崎松江海岸駅までの約 1.9 km 弱の連続立体交差事業だ。用地買収が全て終わり、仮線工事に着手している。その後、高架本体の工事にかかり、できあがるのが平成 27 年で、今多くの関心を集めているのがこの事業ということになる。

オブザーバー：今年度から都市整備部を中心に、隣の西明石駅で、これまで取り組んでいた駅周辺整備に合わせて交流拠点機能を持った施設を検討していくため、西明石活性化プロジェクトを立ち上げることとなっている。具体的には、南側の駅周辺整備あるいは駅そのものの整備をこれからの課題として検討するところで、今後中活の整備後、引き続きやっていくイメージで、周辺住民の皆様と協議会を設けて整備構想を検討する予定である。

委員：事前に事務局に、東の新駅に関しては川崎重工が大事だという話をしたが、従業員の通勤の他、引き込み線が出来れば、ヒト、モノ双方の正にモーダルシフトの典型になる可能性もある。それは JR の考え方次第で、川崎重工が対応するならば利用者の人数とかに関しては十分だし、利便性が高くなって川崎重工が明石工場を拠点にしてくれれば、明石全体の工業出荷額の向上にも寄与する。そういう社会的影響を考えると面白いと思う。この研究会はもっとざっくばらんに、例えば川崎重工の意見を聞いてみるということをして面白いと思う。

委員：駅をもし作るようになったときに、どんなタイプの駅を想定するのかによって話が変わってくるだろう。たとえば春日野道駅のような、駅広も何も無く、ただお客さんが出入りできるだけの駅ということも考えられる。そのような駅であれば、中心市街地に、現行計画を変更しないといけないほどの影響は生じないのではないかと。神戸・大阪方面から戻ってきた人は、明石で途中下車する魅力があれば途中で下りて、また明石駅から新駅まで乗って帰ることになるのではないかと。ないよりはあった方が便利だという感覚である。

そういう停留所のような駅にする場合と、駅広も整備してある程度しっかりした駅にするという場合と、どういう駅を想定するかで影響の範囲もだいぶ変わってくると思う。これは将来の明石全体の町がどう変わるのか、変えたいのかによる。今までの明石駅が中心で西明石駅がサブという構造に影響を与えない駅を作るという話なのか、構造的変革を意図するのか。ただし後者にするとしたら現在は取り付け道路が無いところなので、それは実質的には無理な話ではないかと感じるが。

委員：学校が近いところにあり、県立大学くらいの規模で周辺も含めて言うと、学生がちょろちょろ動くには丁度良い距離だ。もし作るのならそういうこともひっくるめた、それこそ新しい何かを取り込んだまちづくりというような絵を描いて、それなりの学生のたまり場になるようなものを取り込んでということを考える駅になっていくのだと思う。

委員：多様な議論をいただいたが、その多くは各委員に事務局が事前に伺い、その意見整理していたものと重なっていると思う。この資料に、加えるご意見としては、明石駅との関係をどう考えるのかをきちんと考えないといけないということと、明石駅の混雑の緩和と集客力のバランスをどう考えるのかということかと思うがいかがか。それ以外では、まちづくりの位置づけのところと、中活計画策定時の手続きに関する問題点が重要な論点であることが確認された。個人的には明石駅と西明石駅の関係を市としてどう考えていこうとしているのか確認したいところもある。

(2) 大久保駅－魚住駅間の新駅について

委員：今度は西の方の大久保駅－魚住駅間の新駅についてご意見が有れば頂きたい。

事前に先生方から色々言って頂いたことは、資料4に一応整理しているが、言ったけどここは本当に強調したいということ、東で議論しながら気が付いたこと等あれば言って頂きたい。皆さん、懐疑的なご意見のように思えるが。

委員：本当に出来るのか。正直に言うと、これはダミーだと思った。東側をやるために2つ持ってきて片方をつぶすのだと。だから余計不信感を持って、聞いたらそんなことはありませんと言われたが。そのぐらいこれは本当にできるのかと思いました。

委員：そう思ったのは周辺がそういう環境では全然無いからか。

委員：そうだ。

委員：ただし、姫新線、播但線だと駅前には田んぼという駅があるから、無人駅か。

委員：わざわざ明石市内の新駅で、そのようなレベルのものを作るといのはいかなものだろうか。

事務局：オブザーバーで兵庫県農政部局の担当が来ているので、農政の視点から西側の新駅についてのご意見をお伺いしたい。

オブザーバー：ここで書かれている有識者の意見は合っている。明石市として農業振興施策を今後どう進めていくのか。確かに、高齢化しており、今後の担い手をどうするかという問題はありますが、やはり、生産地と消費地が近いという利点を活かしながら農業を進めていくのは、都心部と農村部を抱えた市としての使命ではないかと思う。

だから新駅をつくる、それが市のまちづくりの中で必要と判断するのであれば、仕方ないといえれば仕方ない部分だが、現状で大久保駅や魚住駅へはどのような交通手段で行っているのかと言えば、車でいったり、奥さんに送ってもらったり、バスを利用されたり、自転車だ。

我々の立場からすれば農業振興地域をつぶすということになれば、市街化区域のところを、もう一度農地に返してくれるのかと言いたくなる計画だ。比較的認定農業者の方もたくさんいる。市としてそれでいいのか。

オブザーバー：私からは、法制度の関係で述べさせて頂く。

予定地域周辺は、農振農用地である。このあたりに例えば農地をつぶしてまちづくりをする場合、必要な法律としては農業振興地域の整備に関する法律、それから農地法の転用許可、それから都市計画法の開発許可、これらの法律をクリアする必要がある。

駅舎を建てるだけだったら、農振法はあまり大きな問題にならないかもしれないが、周りにまちづくりをする場合、この3つの法律全てに関して問題が起きる。

ご存知のとおり都市計画法の市街化調整区域なので建物を建てられず、周辺が県営ほ場整備をしているので、農地法では甲種農地という農地区分になる。仮に駅からすぐ目の前であったとしても、原則として農地の転用許可が下りない。駅ができると半径300mは農地転用が原則許可される3種農地になると思う方もいるが、甲種農地という農地は更にそれを上回る優先されるべきもので、仮に駅舎ができて3種農地になりえない。つまり都市計画法で建物が建てられず、農地転用の許可が下りないので駐車場すらできない土地になってしまう。原則なので、例外的に許可されるものもあることはあるが基本的にはできないということ。周辺に何にもいらぬというのであれば話は別だが、そ

れでは駅としての機能が果たせない。また、農用地域内では開発行為は出来ない。農用地域から除外するにあたっては法律上は5つの条件が必要で、クリアしないと除外できないが、この地域に認定農業者などの農業の担い手がいて営農に支障を及ぼすおそれがある場合は、除外が認められない。いずれの法律も全て満たさなければならないが、全て苦しいという状況である。

唯一法律をクリアする方法は、市街化区域に編入するしかないが、編入するのもだいぶ難しく、都市計画法 23 条で市街化区域に編入する場合は、農水省との協議が必要となり、現在、東播都市計画区域の市街化区域は明石市だけではなく、西脇市とか三木とか加西とか北播磨も含めた市街化区域全域のエリアの中で、市街地を拡張する必要があるのかという議論を農水省とぎちぎちと議論しなければならない。人口が減少局面にあり、現在ある市街化区域でも空閑地がある中で農用地を潰してまで市街化区域を拡大することは、非常に難しく、極めて困難と言わざるを得ない。出口を探すのが非常に難しいということをご認識して頂きたい。

オブザーバー：市街化区域内の農地について、農林水産省は来年度、農地の大切さというところに話を持っていかうとしているが、それはあくまでも市街化区域内の農地であって、市街化調整区域内の話とはまた論点が違うし、市街化区域内の農地と言っても、この地域の農地を阪神間の生産緑地なんかで指定されている農地、そこらの議論といっしょくたにしないでやっていかなければならないと思う。この地域の農地としては大久保から魚住、土山あたりまですごい面積の優良農地を抱えているので、やはり今後とも農業を続けていって頂きたい。

オブザーバー：兵庫県が定める区域マスタープランでは、豊かな自然環境を保全すると共に、農村地域についても良好な農環境の保全及び活用を図ると位置づけられていることも受けて、今年度明石市都市計画マスタープランを改定している。公共交通への転換を図ることも大切なことだが、やはり明石市の一番の魅力である豊かな自然についても、単に公園とか海岸だけでなく農地も緑と捉えて、明石市が非常に温暖な気候に恵まれているのも、この広大な農地の恩恵によるものと考えられるので、マスタープランでも農地・ため池の保全について記述している。また一方で、低炭素都市づくり・環境負荷の小さなまちづくり、あるいは歩いて暮らせるまちづくりも同時に取組もうとしているが、魚住―大久保間の市街化調整区域は、現在既に市街地を抑制する区域と位置づけており、農政側と立場が変わるものではないと考えている。

委員：現状は何も変わっていないということか。他に都市計画的なものはないのか。

委員：そういう様々なバリアを乗り越えるだけの必要性はおおよそ見出し難い感じがする。

委員：一方で、事務局へは地元自治会から新駅に関する要望書が出ているとのことである。ただ、地権者である農会の方がどのように考えているかについて、事務局はまだ話を聞いていないそうである。以上の情報を加えて、少し将来的な視野もおいて、その辺り何かご意見等あれば頂きたい。

委員：ここは特に位置づけがよく分からないが、JRからはこの駅の間で作ったらどうかとは言っていない。西の方のどこか広いところに作りましょうというだけでどこかは分からない。それで、その状態の中で市としても東は検討したが、西については具体的な検討はしていないというのに、何故場所が特定されて、地元が言ってきているかもしれない

が、何を嗅ぎつけて言ってきたのか。言えば出来そうだと可能性を感じて言っているのか分からないが。地元自治会から多少そういう要望があっても、こんな大きな仕掛けの中で本当に取り上げて検討しないといけない状況なのかというのもよく分からない。

委員：小生も今までの明石市の都市計画を急にここで変えて開発したらいいと気軽に言える状況ではそもそもないように感じている、さっき東の新駅の議論では、無いよりあった方がいいのではと言ったが、ここの駅は何のために作るのかわからないので、気軽に無いよりあった方がいいとさえ言いにくい。

事務局：新駅については、今年の1月か2月くらいに新聞報道が先行して出たことがきっかけで、地元の方がそれを聞いてそれならいいなということで役所に来られたことがある。それが無ければ、おそらくこういったことにはならなかったように思う。

オブザーバー：西の方は元々総合交通計画の中で駅間距離の長いところについてマイカーから転換していこうと、それで大久保以西という言い方をしていた。その中で東の駅も含めて検討を今後していこうと。実際ご指摘の通り、西の駅をJRが作りたいたいという話は一切ない。ただ平成16年に東の駅に合わせて西の駅について将来都計道路、国道2号とJRを高架で跨ぐ4車線の道路の計画が将来出てきたときに駅の問題も出てくるだろうというような、温度差がだいぶ違うが、総合交通計画を平成19年に作った時に検討していくことになった。

先ほど言ったように今年初めに新聞報道が出た。長い間東の駅の議論が頓挫していたので、総合交通計画で謳っていた西の駅についても一緒に研究会で検討していこうとなり、それが新聞に大きく載った。3月議会で先生方からご意見がありましたが、1からスタートで、白紙で検討していこうとなった。ただ、当初の総合交通計画では、やはり高齢化社会でマイカーから転換するのに駅間の長いところで駅が必要ではないかという視点で、まちづくりという点は当初はなかった。ただ、当然賑わいづくり、地域の活性化というのも出てくるので、そこで問題があった。

委員：総合交通計画の議論でまちづくりについて配慮していなかったということはないはずである。そんなことを言うようだからマスタープランと総合交通計画がそれぞれ議論するといったことになってしまう。

オブザーバー：先ほど、明石の農業振興政策はどうするのかという話が出たので、お答えして頂く。ここは農業振興地域整備計画に基づいた農振農用地であり、そこでは農業振興施策をやっていく地域だという認識を持っている。私の立場から言えば、ここは農振農用地としてこれからも明石の特性を生かして農業振興を図っていく地域だと考えている。今年と来年の2ヶ年にかけて明石の農業振興計画を策定し、地域特性を活かした農業振興をやっていきたいと思っている。

委員：西の議論の中で、社会的、経済的に検討したけれど作らない方がいいと考えるべきなのか、それとも今のところ制度的に将来に含みを残すかというのは結論を出しておいた方がいいかと。

例えば経済的、社会的に駄目となると、これは多分相当先でない限りこの件は出てこない。ただ制度的なものだと、制度を変えることは不可能では無いから、住民が意思を持てば軌道に乗る可能性はある。

もう一点は、先ほどあったように公共交通にモーダルシフトしていくのは、この中でも謳われているから、おそらくその意味でいくと駅を作らないよりは作った方がいいという議論がでてくる。その場合にこの位置づけをどうするかというのが最終的には引っかかってきて、農振は別にして、例えば実験的なものでない限り実際には難しいだろうなという気はした。無人駅でいいのではないかというような、駅としての性格を実験的にというのも可能性はあるかと思う。

委員：後者に関しては、ここは現在、取り付け道路も何もないところなので、ここに駅を作るということは道路整備を進める為にやるようなものとなってしまう、それはやらない方がいい。周辺の状況に動きがない状況で、すなわちとても先行的にやる状況では無いのではないかと思う。

前者のところの結論は出なくても良いと思うが、皆さんがどう考えるかというのを伺いたい。

委員：制度的なものに引っかかるのが強いかと思っている。ですから住民が本当に欲しいと思えば制度を変えていけば良いが、今のところはおそらく農振が引っかかるかと思っている。事前の話でも実際には不可能だと申し上げたのは制度的に不可能ということだ。ただ、社会・経済的に不可能かということこれはまだ分からないので、可能性は残してもいいかなとは思っている。

委員：それほどこだわりを感じなかったのは、社会・経済的にと言って、ここに駅を作った方が良くなるような社会・経済的状況が、これから10年、20年の間に出てくるのかというのが予想できないので、どちらにしても大して変わらないだろう。ならば、検討するまでもなく、制度的に難しいといった方が手間暇かからなくていいのではないか。

委員：制度的に難しい問題があり、今それを検討して作るか作らないかというところでは、次の世代の色々状況が変わってくる中での検討課題として持ち越しても良いかと思う。

委員：制度は必要があれば変えれば良いと思うが、動きが地元が無いところでその必要性があるのか、難しいかと思う。その意味では、検討の遡上に載せようとする事自体が時期尚早といえるのではないか。

委員：明石駅ー西明石駅間の新駅について一つお聞きしたいが、実際明石駅周辺を車等で使っているものとして、明石駅近辺は自家用車の駐停車禁止にも係わらず、夕方になるとズラッと並んでいる状況になるので非常に危ないし、バスも行き来する中でどうにかならないのか。

中活が道路も含めてどういうことをしているのか見えなかったが、そういうことも含めてキスアンドライドと書いたのは、送り迎えというところで明石駅が満杯で解消出来ないとすれば、新駅をバスではなく自家用車が回ってお迎えに行けるような場所を作ると解消されるかと素人考えでは思ったが、そういうことは考えられないのか。

委員：キスアンドライドは運べる人間がものすごく限られる。車1台止めるのに10㎡の土地がいるが、30秒なり1分なり停まって、その駅から電車で何人乗るか、1電車に200人乗るとして200台の車を捌くのにどれだけのスペースがいるのか。このように考えたら街における空間の使い方としていかにもったいないことがわかってもらえると思う。まちを壊してまでも空間を確保する気なのかという話になってしまう。明石駅等はさら

に空間の希少性は高く、当然のことながら賑やかになればなるほど不可能だといえる。車は場所喰いなので、こればかりは仕方なく、あきらめてもらうのが一番いいかと思っている。

事務局：中心市街地活性化については、明石駅周辺のバスターミナル再編もやると聞いており、その辺もどのくらい便利になるか分からないが、中活計画の中で考えていく。

委員：明石駅周辺は自転車放置問題というのはそれほどひどくはないのか。

事務局：明石駅は、かつては高架下が非常に自転車でいっぱいだったが、駅北側の駐車場真上に駐輪場を作ったりしてキャパを整備して、今のところは大きな問題は無くなっている。ただ、準禁止区域としている国道2号とか、高架下の南側・西側の付近やその南側に至っては、やはり路上駐輪がまだ発生している状況である。これも、一つには路上駐輪も駐輪としてしまおうというのも含めて色々な検討をしてきた。東側の銀座通りで駐輪場を2時間程度無料としていて、買物の人も停められて、その時間内で終わるのでスムーズにいったという事例もあり、こういうことも今後参考にしていきたい。

### 3. 会長まとめ

委員：基本的には事前の意見聴取に基づいて事務局が作成していた有識者意見の概要の一覧表、資料4を大きく変更する必要はない議論だったと思う。

ただ、東の駅については中心市街地活性化基本計画との関係というそもそも論のところはやはり気になった。それとは別に、計画に影響が出るにしても、明石駅の中心性を支援するようなタイプの駅として作っていくということが重要と考えられ、それに類する期待とそれのために気にしないといけない視点という議論が色々あった。一方で、位置的にはそれなりに結節点に近いところにあるので中心市街地にちょっと影響は出るが、むしろ既存拠点の混雑緩和という比重という狙いも併せ持ったタイプの駅というのも場合によっては作ることも可能かもしれない。ただ、そういうことになると全体の計画を見直さないといけないことになってしまう。その2つの可能性について議論が色々あった。

西の方の駅については、そもそも論というか、まだ機は全然熟していないと言う議論だったと思う。

以上