

有識者意見の概要

| | ①まちづくり | ②交通政策 | ③地域・生活 | ④実現性 |
|------------------------------|--|--|--|---|
| ①明石駅 ～西明石 駅間新駅 について | <p>【明石市の特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> 明石市は神戸・大阪のベッドタウンとしての性格が強い。 <p>【新駅設置とまちづくりの関係】</p> <ul style="list-style-type: none"> 新駅を含む周辺整備の考え方は、<u>スクラップ&ビルドから既存ストック活用へ</u>としなければならない。 新駅設置によって、JR明石駅の乗降者が減るなど、周辺の駅利用者は減少する。商業的に見ると、明石駅・西明石駅・西新町駅にある<u>商業の分散化につながるためデメリット</u>となる。当然、<u>中心市街地活性化計画</u>にとっても大きな<u>デメリット</u>となる。 中活計画は、計画区域内の賑わい作りが目的なので、新駅ができ、人が分散するのはデメリットとなる。ただ、新駅ができ、<u>周辺の利便性が高まれば、中心市街地を含むまち全体の賑わいは高まるのではない</u>か。 明石駅、西明石駅も含めて、<u>3駅でどう役割分担していくか</u>が重要だ。例えば、明石駅は市の顔となる中心駅、西明石駅は新幹線駅、新駅は川崎重工など周辺企業の通勤駅とすることなどが考えられる。 まちづくりの観点としては、「<u>医療・看護</u>」という切り口で<u>コンセプトを設定しても良い</u>のではないか。新駅設置候補箇所周辺は交通アクセスが悪い。駅ができ、利便性が向上すれば、色々な展開も望める。 | <p>【新駅の利用】</p> <ul style="list-style-type: none"> 新駅ができると、どの辺りの方が利用するのか？ 新駅までの移動手段は徒歩が多くなるのではないか。これまでバスに乗って駅まで行っていた人が、徒歩や自転車で駅まで行けるようになると便利になると思う。 <p>【新駅へのアクセス】</p> <ul style="list-style-type: none"> 新駅では、思い切って<u>自転車を主要なアクセス手段として整備</u>してはどうか。これまで交通政策において自転車は邪魔者でしかなかったが、これからは施策を転換していかなければならない。自転車の共有についても、考えると良いと思う。 明石駅から兵庫県立大学やがんセンターに行っている人が転換するのではないか。しかし、患者にとっては距離があり、徒歩は厳しい。そうすると、<u>医療施設を巡回する小型バスが必要</u>かもしれない。転換すると自動車利用も減るかと思う。 この新駅は、付近に工場、病院、大学などがあり、来街者が多いのではないか。そうすると、<u>地域住民よりも来街者にとって重要</u>となるのではないか。また、例えばがんセンター等を回る循環バスがあれば、来街者にとって便利になると思う。 <p>【新駅の構造】</p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車駐輪場は必要だと思うが、<u>駅前広場は必要ない</u>。 駅前広場を意図的に無くして、<u>自動車を新駅に近づけないようにした方が良い</u>。自動車は明石駅や西明石駅に任せて、新駅は交通量増加を促進させないようにする工夫が必要。 <u>K&Rスペースを含む駅前広場はあった方が良い</u>。明石駅等で道路わきに停車する方が新駅に流れ、明石駅等の渋滞・混雑緩和にも役立つのではないか。 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> 東部はTacoバスが導入されていないが、路線バスが本当に地域の人にとって使いやすいか分からない。路線バスは明石駅へのアクセスを重視しており、医療施設や商業施設を小さく回るバスがあってもいいのではないか。 | <p>【新駅の利用】</p> <ul style="list-style-type: none"> 新駅周辺に居住者が多いことから、設置した方が良いと思う。もちろんJRとの負担割合や市の負担額を踏まえた整理は必要であるが。 兵庫県立大の学生は、明石駅から自転車・徒歩で通学しており、がんセンターは市外・県外からも通院者がいるので、<u>新駅ができれば便利になる</u>と思う。 <p>【地域への効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> この新駅は地域住民にとってのメリット、<u>地域にとっての波及効果</u>が小さいと考えられる。 西新町駅とは乗客の取り合いになる。しかし、<u>地域の利便性は向上</u>するので、それによって企業の立地や人口増につながれば、結果的に<u>地域の活力向上につながる</u>のではないか。<u>中活計画との棲み分けをしっかりと整理</u>する必要はある。 <p>【防犯】</p> <ul style="list-style-type: none"> 王子周辺では夜間道が暗いこともあり、痴漢被害が発生している。街灯などの防犯対策が必要ではないか。明石川周辺は街灯が付いて、被害が減った。 | <p>【整備の実現性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 新駅については、十分に検討して、<u>メリットを最大に、デメリットを最小に</u>できれば整備の可能性はあると思う。ただし、明石駅が近接していることが気になるので、その点は留意が必要。 新駅は、ユーザーの多くが神戸市民となる場合に、神戸市が建設費を負担するというスキームはないのか。 <p>【安全性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 新駅はガスタンク（大阪ガス）の横に設置しても大丈夫なのか。 |

| | ①まちづくり | ②交通政策 | ③地域・生活 | ④実現性 |
|------------------|--|--|--------|---|
| ②大久保駅～魚住駅間新駅について | <p>【新駅設置に伴う開発の可能性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新駅設置に併せて開発を行うようなことは考えているのか。 <p>【周辺農業との整合】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市近郊農業についての市の考え方にもよると思うが、圃場整備済みでもあるので、そことどう折り合いを付けるか。 ・人口密度が高い市域の中でどこまで農業を行うかという観点もある。また、既存の都計範囲内での整備という手法も考えられる。 ・農業に従事している人にとっては、西側の新駅は迷惑施設と考えられるのではないか。今後の検討において、事実関係を調べておいてほしい。 | <p>【明石市の交通政策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・Tacoバスの、駅を基点にしている方針は良いと思う。公共施設のみを回るコミュバスは失敗につながりやすい。既存の交通手段の活用、駅を基点とした公共交通網整備等を謳った総合交通計画の考え方は正しいと思う。 | | <p>【整備の実現性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・この新駅は、今まで明石市が行ってきた都市計画の思想を否定するようなことになるのではないかと考える。また、農業振興地域となっているため、実現が困難と考える。 ・地域に住宅整備等開発ニーズがあれば、新駅整備は出来ると思うが、大久保でも大規模開発を行っているし、難しいのではないかと考える。また、大規模開発について、工場跡地を利用したものは大久保も含めてよくあるが、農地の転用というのは最近ではあまり聞かない。 ・この新駅は、駅から離れたところに人が住んでおり、そもそも利用があるかという疑問があり、また地権者の問題もある。車の送迎で駅へ来る人にとっては、新駅がなくても大久保駅か魚住駅を同じ方法で利用していると思われ、新駅ができるメリットは少ない。周辺開発がないと新駅の設置は難しいのではないかと考える。 ・新駅を設置した場合、都市計画道路とその両側に商業施設等が張り付くことを考えると、農地はかなり失われることになる。そんなまちづくりが必要なのか疑問である。また、人口減少の中、調整区域を減らす理由が分からない。 ・しばらくの間（10年～20年）は踏み込めないと思うし、二世帯あとに任せても良いのではないかと考える。 |