

JR 新駅構想研究会 第1回市民代表部会 議事概要

日時：平成 22 年 11 月 17 日（水）13:00～15:20

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

（質問等なし）

2. JR新駅構想の概要

委員：2つの新駅はそれぞれ若干性格が違うところもあり、議論が分かりにくくなると思うので、最初に明石駅－西明石駅間の新駅の方から討議を行いたい。

（1）明石駅－西明石駅間の新駅について

委員：新駅について地元で聞くと、良い面であれば、明石市に前向きな考え方になってほしいという声と、説明不足でないかという考え方が交錯している。地元と市民が討議しながら、是か否か、コミュニケーションを積み重ねながらお互いに理解をし、前向きに進めるのが現在の考え方ではないかと思う。

ところで、市議会で第1回の説明した時から意見がまとまっていないようだが、原因は予算的なものではないか。

オブザーバー：市議会の建設企業常任委員会で、これまで明石駅－西明石駅間の新駅について、必要性や実現性、また周辺の中心市街地あるいは西明石への影響等を説明させて頂いた。具体的な資料を提示して議論頂いたが、明石市においても財政的に非常に切迫した状況で、本当に新駅をすぐにやらないといけないのかというご意見が沢山出た。これは、地元で説明する中でも出た意見だ。とはいえ、新駅をつくることで、まちの賑わいづくり、交通の利便性向上といったメリットも沢山あるので、そこは議論させて頂いたが、議会ではこれで進めろということにはならなかった。平成 20 年度、21 年度と色々影響調査をしていたが、今回改めて原点に戻って、一から全市的に議論を深めていき、東と西の新駅を検討していく計画である。

委員：平成 20 年 1 月に明石市交通政策シンポジウムを開催し、会場内アンケートやパネルディスカッション等を行ったとあるが、どのような方々が参加したのか。

オブザーバー：平成 19 年 5 月に策定した総合交通計画は、超高齢社会や地球温暖化へ対応するため、マイカーから公共交通への利用転換や、公共交通の利便性向上、利用促進を図ることとし、例えば西でやっている Taco バスや、駅周辺の整備等を位置付けている。明石市交通政策シンポジウムは、この計画を市民の方に発信するために、平成 20 年 1 月に学識者や市民の方を交えて開催している。

事務局：明石市交通政策シンポジウムの参加者だが、全市的に来られたようだ。参加者数は、大体 100 名程度だった。

委員：その後、大道町や硯町での説明会、平成 22 年にまた大久保～魚住間に新駅の構想が新聞紙上を賑わせ、平成 22 年の 2 月には地元の説明会を行っている。

このような経緯だが、地域でも色々大きな問題がある。というのは、山陽電鉄の高架事業が非常に遅れた。一期工事が明石川の東側で終わったが、それから 10 年経ってもまだ完成していない。平成 24 年度完成というのが、平成 28 年や 30 年になるのではというぐらい工事が遅れている。これは地域の声を聞きながら、保守基地移転等を進めていただいた過程で遅れている。

このように一つの中心事業を進めている中で、新駅構想というこんな大きな事業が話題になっているが、検討に際しては、我々市民の声を尊重してもらいたいと思う。私たちの声を聞いてほしい。議論をしながら理解を得れば、前進していくことに対してはやぶさかでない。我々市民は、どうしても自分たちのことを立ててほしいというのが本音だ。

事務局：これまで市からは、東側の明石駅－西明石駅間の新駅の話をしてきた。今回、市としても一旦考え方をゼロにして、ニュートラルでこれから検討するが、元々平成 16 年に JR から明石駅－西明石駅間とともに、大久保以西も長期的なところとして話があったので、皆様にはその両方の駅について今回ご意見をお伺いしようということだ。

委員：西は農会関係者が来ているが、林校区では谷池が財産区で、新駅を作ることになれば農会に影響すると思う。水の流れを考えたら、研究会へそのメンバーに参加いただくべきだと思う。

林校区は国道 2 号より南にあたるので、一言で言ったら新駅が出来れば便利、無くて支障ないぐらいで、それよりもっと早く色々なことをやらないといけないのではないかなと思う。例えば、西明石の南側は全然開発もされていない。新駅をとにかく言う前に、新幹線の停まる西明石駅を何とかするべきではないか。鳥羽のまちづくりの会議に出たが、地域の方が言われるように西明石には明石市の施設が何もない。新幹線駅で行政施設が無いというのは、インフラ整備を全然考えていないのか、そういう質問が出ていたが、全くその通りという思いがある。

もう一点、有識者部会の意見で、川崎重工従業員の通勤駅とか書かれてあった。川崎重工に聞けば良いと思うが、私自身川崎重工に長いこといた経験から言うと、川崎重工は西明石の方が近いから、新駅があれば便利、無くて別に支障ないという気はする。

また、自転車を中心とした駅と書かれていたが、そうすると事故の問題が気になる。東西の幹線道路はあっても南北は意外と無いから、駅ができたことにより自転車の往来がかなり増えるだろう。そういうこともトータルとして考えてほしい。

私の意見としては、林校区においてはあれば便利、無くて不便ではないということだ。

委員：駅が出来れば非常に大きな影響を被る地域に私どもはおり、十分な説明のないままに、平成 20 年 2 月に市が説明に来て、市は駅を作りたいと言った。その前の平成 20 年 1 月に、明石市交通政策シンポジウムが開かれた。資料は、新駅のことが大きく書いており、南北交通を小さいバスで移動させて、東西を鉄道で移動させるという内容だった。地域の方がパネラーで出席していたが、肝心の直近自治会の者が誰も出ていない。パネラーは 1 名だけ新駅のことに触れた。遠くの方なので、当たり障りのない、今頃こんなのを作って財政面はいかがという一言だった。その時も思ったが、肝心のメンバーを選

ばず、遠くの人だけで駅を大騒ぎする進め方に非常に不純を感じる。

その後の2月に地元の硯町と大道町を対象とした説明会があったが、ああいう場では意見がまとまらないと思う。

今回、ニュートラルに戻してということだが、市長がタウンミーティングに来て駅を作ると、駅を作る場所ではっきり言われた。でも盛り上がらないのは、いかに住民が駅を必要としていないかということだ。それより毎日使う道に歩道が無いので、歩道をつくってほしいと言ったら、今はここを整備するからとか、2、3年かかるとか大きい話をし、全然私たちの日常のことに取り合ってもらえない。そのような状況で新駅と言われても、地元の者にしたら何を言っているのだという感じになる。大道町1丁目は王子・明石間のバス道路の北側になるが、そんなところでどっちがいいかというと、無いよりはある方がよいとなる。そんな感じで駅が有った方がよいという意見に集約されたら、とんでもないことだ。

それと、駅をもっと西に、国道175号を跨いでということなら考えられると思うが、市の計画ではこの場所ということだ。それなら反対ということになってしまう。駅が出来たら、地元の近辺の方には多大な影響がある。今回は自転車の利用者を中心に考えるのか。

事務局：有識者からはそのような意見が出た。

委員：公園が目の前にあるから、公園も自転車置き場になってしまうのではないかと。明石駅の周辺と全く同じになり、我々の生活スペースの中に入って来る。色々な意見が出てくると思うが、一番影響を受ける我々は、もっと協議できるような状況にしてもらわないと、今のままではこの新駅の話にはとても乗れない。

電車は1日に上下合わせて600本から700本通る。朝から晩まで拡声器がなるわけだ。地域が発展する、活性化する以前の問題だ。我々はそれこそノイローゼになる。

委員：去年、11月23日だったと思うが、王子連合の役員会があり、議題が終わったときに市側から今年の1月10日に地質調査をするといきなり言われた。地元としては何の話か分からないし、聞いていないので考えて直して下さいと言って、その結果しなかった。この例のように、市は何でもいきなり言って来る。市民がわざわざ言っている時に、いきなり言われても対応のしようがない。やはり順序は大事だと思う。順序立てて説明してほしい。

私個人は、駅は出来ない方がよいと思うが、色々第三者の意見もある。面白半分に来た方が便利になっていいというのは、本当に第三者の意見だ。

また、駅が出来る位置に住んでいるのは高齢者で、立ち退きするのかどうかという声を本当に良く聞く。そういう身近な問題にもっと取り組んでほしい。

平成16年12月にJRから申し出があったと聞いたが、その話から6年も経って、まだぐずぐず新駅の構想委員会を立ち上げるというのは、本当にゆっくりしている。今まで何をしてきたのだろうか、無駄な時間を過ごしてきている気がした。会議を何回か開いてはっきりしたところで説明して頂こうと思って、今は何も地元には言っていない。

事務局：今まで地域の皆様への説明と意見を聞くのが非常に少なかったのは事実だ。それも含め、改めて止まっていた計画を今後どうしていくのかという議論をさせて頂き、本日、まず

は地元の代表者の意見を十分に聞いて、さらに個々の地元の皆さんの意見も聞きながら、新駅の必要性等の議論をしていきたい。

市としては、組織再編し、新たに交通政策課という専門部署を設け、交通政策課が中心となって行政と地元の意見をまとめていこうと考えている。

委員：私どもでは、今は明石駅を中心として 60ha の活性化事業をやっているのですが、有識者が言われたように、新駅により、どういう影響が出てくるかを心配しているのも事実だ。会員は約 2,000 人のメンバーがいるので、その中でも賛否両論色々声が聞こえている。はっきり言えば右に行くのか左に行くのかということだろうが、それを今皆さんが言われたように、地元の体制とか色々な問題を良く聞いてご検討頂ければと思う。

委員：私からは地元からの視点ではなく、逆に提案をしてきた JR の視点から、見方を変えた意見を述べたい。東海道と山陽本線で調べると、駅整備は全て企業の、そして都市計画に沿った形で進められてきている。

先ほどから議論を拝聴し、色々な資料を拝見しても、明石の計画に CO2 削減等の内容は出ているが、新駅を中心とした都市活性化という計画があまり見あたらなかった。明石では地元の意向が中々盛り上がらない中で、JR は色々新駅の提案をしている。実際に新駅を作るにあたって、もう 1 度 JR のメリット等、本音の部分の部分を聞いた方が進めやすいのではないかと。

ここには明石駅—西明石駅間のことしか詳しく書いていないが、駅舎整備事業に関しては約 20 億かかり、周辺整備に 20 億かかるので計 40 億と書かれていて、調べた内容では市が 1/3 負担、JR の負担率は不明というのが書かれていた。

神姫バス硯町停留所時刻表を調べたが、神姫バスが硯町のバス停に関しては非常に沢山停車している。新駅の既往検討資料を見ると、バス停ゾーンの計画もあるようだが、バスを停めるということになると、各方面、広域の方々のバス利用が非常に多いと、客観的に見ても言えるのではないかと。こういった内容をもう一度考えて頂き、40 億の中の 20 億が周辺整備に費やされるというお考えであれば、その辺を詳しくお聞かせ願えれば。

事務局：資料 3-1 の 10 ページに構造等が載っているが、標準的な構造ということで駅前広場を南の区域に設置しているが、具体的な計画には至っていないので、あくまでも標準的な駅前広場の面積等を、過去の施工実績に基づいて算出した数字だ。今後、必要性をまず検討するが、基本計画を行う段階で、皆様の意見を反映する形で計画規模の決定から入っていきたくと考えている。

今現在説明できる資料としては、この標準的な駅、駅前広場を整備したときに約 40 億かかるというご報告に留まる。

委員：現在計画している場所よりも、西の方に、国道 175 号を跨ぐような形の計画は出来ないのか。それと、国道 175 号からバスなどがアクセスするように、線路に沿って入るような道を造るといった計画は出来ないのか。明石駅の周辺も、北側に道があり、ああいうふうにすれば非常にスマートな感じになると思う。

事務局：これは事務局の感覚でしか無いが、橋梁が架かっているのですが、国道 175 号を跨ぐような

駅舎を作ることにより橋梁の架け替えが出てくることで事業費の高騰が予想される。この他、国道 175 号沿いだと車の駐停車によって、国道の渋滞の原因にもなるというところが感覚的にはある。

委員：出来るだけ幹線道路に近づけ、民家の少ないところに持って行って頂くべきだと思う。どうしても必要な駅だったら、市も市民の意見を聞き、そのぐらいの犠牲を払ったらい。事業されている方、商売なさっている方は昼間人口だ。そのような対応が出来ないと言われたら、駅は必要なのかと思う。どうしても必要なら犠牲を払うべきではないか。

事務局：こういう案もありますというのをお示しながら進めていかないといけない。今回は従前の計画を出しているが、今後進めていく上ではこういう案もあるということで、色々な議論が必要だと思う。

委員：犠牲を払うことが出来ないということは、必要でないということだ。今までウヤムヤになってきたのが論より証拠だ。

事務局：こういう計画で地元の皆様が是非やってほしいということであればそういう検討もやっていきたい。

委員：もう一点、仮にここに駅が出来たとしても各駅停車だと思うが、例えば東に行く人は明石駅で乗り換える必要がある。明石駅では 4 番ホームへ走って降りて、走って上がらないといけない。新駅を考えるならば、同じホームで普通電車から新快速、快速に乗れるようなことも、変えてもらわないといけない。そうでないと利用者の利便性でなくただ駅を作りたいだけの駅に見えてしまう。一番イージーなやり方ではなく、利用者の為になるようなことを考えて頂きたい。

事務局：市だけで決められることでなく、JR との協議も必要となって来る。今後続けて検討することになれば、そのようなことも含めて、十分協議を行っていきたい。

委員：今言われたように、新駅の検討においては現地を無視している。また、先ほどの意見でもあったように、JR が何故ここに作りたいのかを、現場に来てもらって話してもらうのが一番手っ取り早い。役所が JR から相談を受けて立ったということだが、住民の代表でいないといけないのが JR の手先になっているのは困る。近隣の自治会も出席させて頂くので、そういう機会をお願いしたい。

オブザーバー：元々 JR から提案を受けてまちづくりの視点、交通政策の視点で市が前に出て行くということで今まで来たが、JR とそのあたりを良く協議させていただきたい。また、地域と良く話し合っていくということで再スタートすることを了承頂ければ、市としても議会にも説明しながら進めさせて頂きたいと思う。

委員：これから第一歩という形で市民と市がお互い協働しながら地域づくりを頑張ればと思う。また、JR にも地元の現状を把握してもらいたいと思う。そして犠牲をなるべく少なくして、住民達が喜ぶことを方策とするのが、これからの交通政策だと思う。精一杯市民の生活環境重視で努力してもらいたい。

(2) 大久保駅－魚住駅間の新駅について

委員：ここから大久保駅－魚住間の新駅について、皆さんのご意見をお聞きしたい。

委員：何も知らない中、今年 2 月に新聞紙上で、新駅ということで金ヶ崎という名前が出た。これを受け、地元が黙っていても前に進まないの、要望書を市長へ提出した。何にせよ地元からもっと盛り上げるべきではないかということで、自治会の各会長、農会の会長にご協力をお願いし、各代表の方に入って頂き準備委員会を設立して、そこで検討して前向きに進めていったらどうかということになっている。資料 3-1 の 11 ページを見て頂いたら分かるように、金ヶ崎は都市計画道路が非常に多くある。また、ほ場整備の地域は山がなく、坂道がないということで、高齢者が安心して住める非常に平坦な土地だ。金ヶ崎としては、近々に準備委員会と総会を開いてどう持っていたらいいかということで、色々な話をしていくが、10 年、20 年、30 年先かも分からないが、黙って放っておくわけにはいけないので、市の方へ要望した。駅が出来たら便利が良くなるということで、非常に協力的になっている。できるだけ近々に総会を開きたいと思うので、皆様方についても今後ともよろしくお聞きしたい。

委員：江井島は山陽電車等があるので特に不便は感じないが、駅北側は調整区域になっており、家を建てたいけど建てられない。また農業従事者で、年がたって農業をやめたいという方も沢山いる。この話を聞いて自治会で相談した結果、悪い話でも無いし、柳井地区も大変便利になる。江井島松陰新田線は、何十年も前の計画決定を受けているものの進捗しないし、金ヶ崎は発展が遅れているので、こういう計画を進めていただきたい。次世代あるいは何十年後か分からないが、金ヶ崎などの自治会が力を入れているので、西のまちづくりをして頂いて、人口減少の歯止めを少しでもしていただきたい。また南北の道路を早くして頂くことを期待して、協力させて頂きたい。

委員：この計画は 2 月の新聞で知った。また、転用がスムーズに行くのかということが 9 月の新聞に書いていた。計画道路は、何十年も前に計画されたようで、計画では丁度そこに駅が入るようになっているが、まだまだ農会としてはこんなのが出来るのかという半信半疑であり、すぐというようなことではないと思うが、発展のために計画道路を先に整備して頂き、駅も少しでも早く出来たらと思っている。

委員：一農業人として考えると非常に微妙な問題で、例えば駅そのもの、駅舎についてはもう少し詰めてもらわないと困る。駅の問題とまちづくり、市街化区域・調整区域の線引きがどうなるかが、賛成、反対の非常に大きな問題になる。

また、人口が減ってきている中で、本当に市が開発の大きな構想を立てることができるのか。仮に線引きされたからといって、市街化農地になった場合に税務対策の問題が出てくる。今は農地の維持費は安い、これが市街化農地になると一挙に税金がかかる。それと、今非常に問題になっていることとして、昔から農業をしている人達よりも後から来た人が強くなってしまって、少しのことで色々なトラブルになる例がある。

そういうことも踏まえ、市が駅を作るにあたっては農業についてこれからどう考えてどのようしていくのか、一つの計画を立てるべきだと思う。ただ単に駅ができるからと

というのは、良いかどうかの判断ができない。

一つ言えることは、20年、30年、40年先はどうかと言うと駅はあった方がいい。ただ、今の時点で考えると大きな問題が沢山出てくる。農業振興地域で、市街化区域・調整区域の線引きがすぐできるのか。駅を作るにしても一部の地域が、農業を守っていくということになれば、一部の人は田んぼが売れて良かった、一部の人は田んぼが残ったと問題が残る。我々の64haのは場整備をしているところに、将来どういったことでまちづくりをしていくのか、あるいは農業地を残すにしてもどんな方向でやっていくのかということを考えてもらわないと、諸手を挙げて賛成することはできない。

委員：現在新駅の考えられている場所は、長坂寺の農会の持っているところはない。

長坂寺については、現在長坂寺線が用地買収に入っており、5年ぐらいを目処と聞いている。また、新駅は、具体的な計画はないと思うが、アクセス道路の計画は考えていただきたい。将来的に、周辺から人を引っ張ってくるとしたら、新幹線側道を含めたアクセス道路の整備は必要になる。

オブザーバー：農政を担当している立場から、農業振興地域等に関して説明させていただく。この地域は県知事が指定した農業振興地域であり、その中で、市は農業振興地域整備計画を作り、農業振興を図っている。このような農業振興地域を含む地域での新駅やまちづくりに関しては、市全体として方針を考えないといけない。その結果、駅をつくるということになれば、農業振興地域の整備に関する法律などの問題をクリアしていくということになるが、法律で厳密に規制していることやこれまでの事例を考えると、中々簡単ではない。市としての大きな方針であれば、それに向かって手続きは進めていくべきだと思うが、今の段階では非常に難しいという認識である。

また、最近 TPP が話題になっており、日本の農政がこれから大きく変わってくる可能性がある中で、農振法も考え方が変わる可能性もあるので、これからの動向も見極めていく必要があると考えている。

オブザーバー：ご指摘のあった長坂寺線について、説明させていただく。長坂寺線の整備は、錦が丘地区の事故や渋滞を緩和する目的で行っている「JR 魚住駅周辺地区 あんしん歩行エリア」の事業の1つであり、長坂寺線についても安全対策として道路を整備する予定である。これは既に用地買収等に入っていて、JRの南側は用地買収が終わり、後は踏切の拡幅がある。概ね5年間を目標に、国道2号までの道路を幅員12mで整備していくと考えている。先ほど新幹線の側道の話が出たが、これについては今のところ土木サイドでの計画というのではない。

委員：企画課に話されたと聞いている。詳しいことは聞いていなかったが、利害関係があるからという話は聞いている。市が絡んでいるところだし、こういう問題が出てくるとしたらそこら辺もクリアしないと聞けない。直接は関わりが無くても間接的な問題として、錦が丘といわゆる通り道との関係はあるが、通過するまちづくりをしていくとしたら背後地から来た人を結びつけていく設計をしないと、ワンパターンじゃないかと言われたら答えられない。

委員：新駅構想についてはまだ、地域としてはまだ話し合えていないし、良いか悪いかも出ていない。雰囲気からすると本当に必要かというようなご意見が大部分だと思う。これから皆様方の意見をまとめて、本当に必要かどうかという討議に持っていきたい。明石市は財政的に豊かでは無いと思うので、そこに大きな投資すれば、その投資効果があるかが一番大事な問題ではないかと思う。今後、もっと掘り下げて、皆さんの意見も聞きながら私たちも詰めていかなければいけないという感じを受けた。

委員：2線区間の平均が3.2kmで、大久保駅－魚住駅間が3.5kmと、300m程度しか長くないのに駅を考えるのはいかがなものかと思う。また、駅ができてそこに電車が停まると運行時間が長くなる。しかもどれだけの人が利用するか疑問である。ただ否定的な意見だけではなく、この農地が開発出来るとなれば確かにあってもいいと思う。何十年も先になれば恐らく開発もされて必要な市民の方もおられるかもしれないが、今すぐに必要な駅かという、ちょっと難しいかと思う。ただ、そういうことも含めて今から検証しておくことは意味があると思う。何が問題点で何が良い点かということ、今ここで検証しておいて、何年か先に我々の意見が活かされれば良いと思う。

委員：個人的にはつくりたいと思うが、これから色々な形で費用対効果を含めた上で検討して頂いて、尚かつ都市計画マスタープランの見直しの中で、明石市も新駅構想を計画に位置付けた上進めるべきだと思う。

委員：皆さんの意見を聞かせて頂きながら、考えていきたいと思っている。

委員：明石駅－西明石駅間の新駅の検討が進んでいないのに、何故また大久保駅－魚住駅間に駅ができるのかと。市も新駅構想の検討を行うならば、都市計画マスタープランの中に位置づけを行った上で説明いただいた方が、皆さんも分かりやすいと思う。また、新駅の意見交換は、先ほども言われたようにJRにも参加していただき、説明をいただいた方が良いと思う。そういうことも考えて頂いて、もうちょっと皆さんがそれならと言うようなことをある程度示してもらわないと、今の段階では何度言っても堂々巡りになってしまうのではないか。

事務局：基本的に大久保駅－魚住駅間の駅は、ほとんど検討されていないのが現状だ。まずはどんなまちづくりが必要なのかということから、皆様にも議論頂きたいと思っている。それからこれは全体の話になると思うが、平成16年当時のJRの考え方としては、まずは東の駅を整備し、大久保以西というのは長期的に、都市計画道路の整備を今後市の方がやっていく上で、こういうところにも駅を考えてはどうかということだったと思う。

事務局：交通計画の今後の進め方について、説明をさせていただく。市の計画で新駅が記載されているものは、今現在は明石市総合交通計画だけになっている。上位の計画である明石市長期総合計画や、都市計画マスタープランには現在駅の記述が無い状態で、計画の整合が取れていなかったところもある。ただ現在、計画の見直しを行っており、長期総合

計画については平成 23 年度に向けて第 5 次長期総合計画を策定中で、都市計画マスタープランについても現在見直し中だ。それに合わせて、駅の記載がある明石市総合交通計画についても、平成 23 年度の見直しに向けて、昨年 10 月から中間の見直し対応を行っており、その中で新駅をどうするのかという議論になった。また、国の方で交通基本法が年明けの通常国会で制定を目指していると聞いている。国の動向も含めて今後、明石市の総合交通計画をどうしていくのかという作業に入っていきたいと考えている。こういった中で新駅についても今回の研究会を開かせて頂いて、市民の皆さんの意見を聞きながら計画に反映していきたいと。駅が長期になるのか、その辺も含めて計画していこうと考えているのでご協力よろしくお願ひしたい。

3. 会長まとめ

委員：市民代表部会は、意見のまとまったものがないこともあり、今回の部会をスタートとして、これがゼロだということで、これを有識者部会にどういった形で持っていくか、今後ともまだまだ話し合いが必要だと思う。

それから、関係者が集まる会議が必要ではないかという話があったと思う。地元説明会についても、もっとしてほしい。

個々の駅については、明石駅－西明石駅間についてはできたら良いけど検討が必要だということ。それから大久保駅－魚住駅間については、まず農地の問題を解決してもらい、また、つくって頂きたいという要望書も出ているので、その辺をもう少し理解して頂きたいと思う。

以上