

---

---

付 録

---

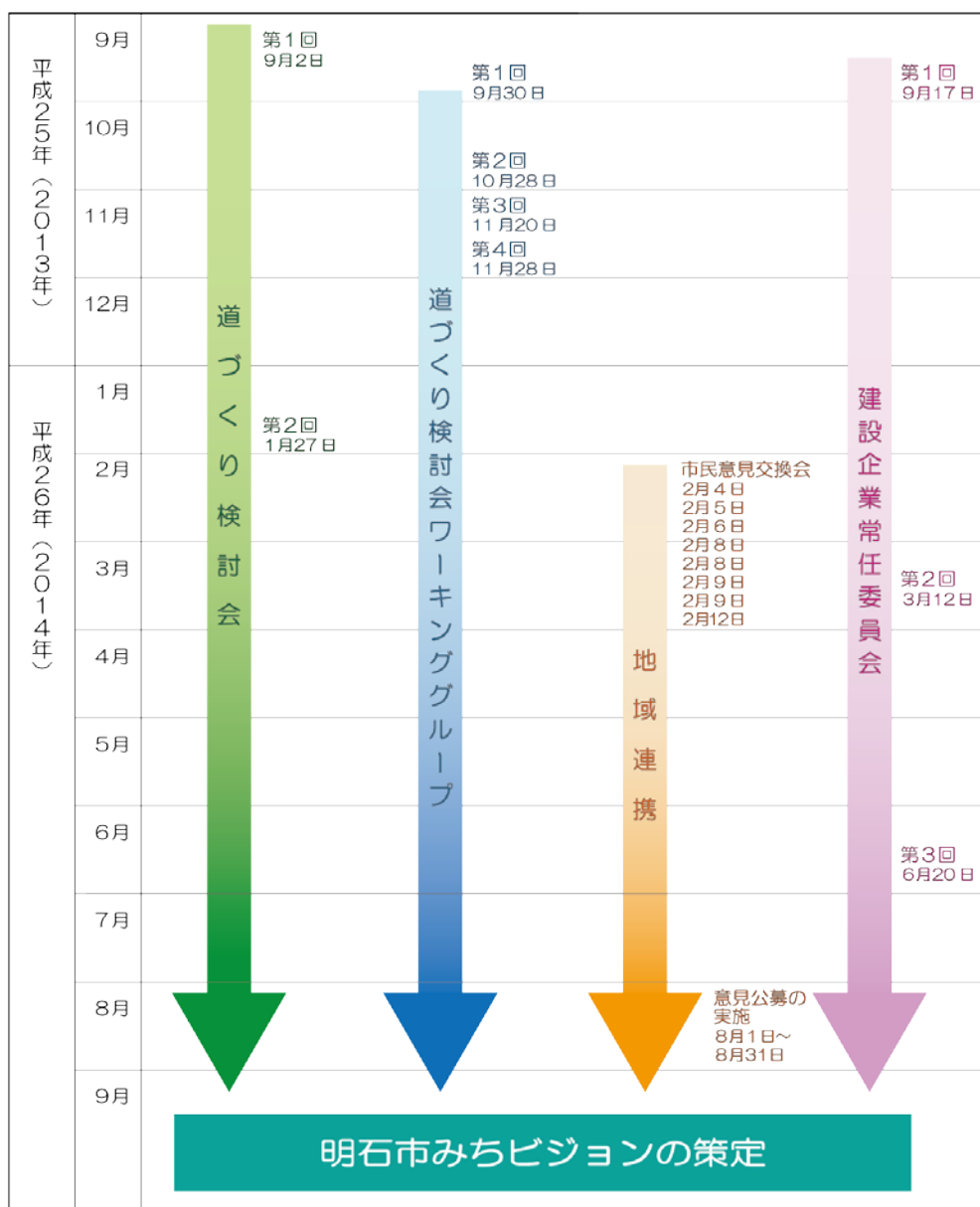
---

明石市みちビジョン 策定経過

明石市では、明石市みちビジョンの策定について、庁内で検討会、検討会ワーキンググループにおいて検討を重ね、基本的な方針をとりまとめました。

とりまとめた基本方針について、市民の皆様の声を反映するため、意見交換会、意見公募を実施し、ここでのご意見を踏まえて、明石市みちビジョンを策定しました。

<みちビジョン策定経過>



**市民意見交換会でのご意見**

「これからの道のあり方」市民意見交換会には、延べ 89 人の方にご参加いただきました。意見交換でいただいた約 100 件の貴重なご意見のうち、主なものを下記に示します。

**【転換の視点】・・・「つかう・まもる」**

- ①道路は通行以外に色々な使い方があると再認識できた。昔は路地が遊び場だった。
- ②道に親しみや愛着を持てるように、通り名を付けてみてはどうか。
- ③道文化の再発見について、四国のお遍路さんのように沿道のおもてなしなどの取り組みが必要である。
- ④たまり場やオープンカフェの進め方として、モデル地区を決めればどうか。
- ⑤オープンカフェについては、あまり実感がわからない。ニーズもないのに、やることに意義があるというはよくない。
- ⑥買い物不便地域の対応として、道路上での移動販売といった視点も持ってほしい。
- ⑦カラー舗装は、歩道や自転車レーンまたは注意喚起などまちまちであるが、目的がはっきりわかるようにしてほしい。
- ⑧道路を含む社会資本の維持管理・更新費をトータルで試算し、はっきりとした見通しを示してほしい。
- ⑨道として使われていない里道は、廃止して行政コストの低減に努めるべき。

**【進展の視点】・・・「さらに、進歩・発展」**

- ①自動車のスピード抑制のためにゾーン 30 など様々な対策を取って欲しい。警察行政と道路行政が連携して取締りを強化して欲しい。
- ②災害時の避難場所、避難経路を克明に表示してほしい。
- ③開発によって行き止まりの道路が多くできている。緊急車両の通行の問題もあるので考えて欲しい。

**【その他】**

- ①生活道路、幹線道路\*)など道路の特性に応じた計画を考えていく必要がある。
- ②ビジョンとしてとてもいいが、実行していくには住民、関係機関との連携が必要である。
- ③今回のような意見交換会の場で市民と行政と一緒に考えて進めていくことが必要である。

**意見公募の実施**

明石市みちビジョン（素案）に対する意見募集（平成26年8月1日～平成26年8月31日）を行ったところ、14件（4名）の意見を提出していただきました。

意見の概要とそれに対する市の考え方は次のとおりです。

なお提出していただいたご意見は、主旨を損なわないように要約しました。

**【意見の概要 ①】**

## ・P16(9)道路の緑化

街路樹の役割は景観形成や生活道路のうるおい形成以外にもあるので記載してほしい。

[意見に対する市の考え方]

- ・ご指摘のとおりですので、文言を以下の通り、変更します。

(以下本文)

街路樹は道路交通の安全性、快適性を高め、沿道における良好な生活環境を確保し、また空間機能としての良好な公共空間の形成に資するものです。そのため、本市では平成11年に策定し、平成23年に改定した「緑の基本計画」に基づいて、道路緑化を進めています。

**【意見の概要 ②】**

## ・P21(3)低炭素・循環型社会

「低炭素型の交通システム」や「芝生舗装」という文言の意味を分かりやすくしてほしい。

[意見に対する市の考え方]

- ・ご指摘のとおり、文言を以下の通り、変更します。

(以下本文)

道路においては、自家用車から公共交通利用へ促進していくことや、街路樹による道路緑化や駐車場の芝生化などにより、低炭素・循環型社会の実現に向けて貢献することが求められます。

**【意見の概要 ③】**

- ・ P49 都市計画道路の整備  
文章を分かりやすくしてほしい。

## [意見に対する市の考え方]

- ・ ご指摘のとおり、文言を以下の通り、変更します。

## (以下本文)

現在、明石市では、長期未着手の都市計画道路について見直しを行っています。この結果を踏まえて、都市計画道路の整備方針を作成し、優先度を十分に検討したうえで計画的に整備を進めます。

整備方針の策定に当たっては、道路の交通機能の向上（走行時間短縮、走行経費減少並びに交通事故減少）だけでなく、下記に示すような評価項目を含めて検討します。

## a) 道路整備に対するニーズ

- ・ 環状道路のミッシングリンクの解消
- ・ 都市防災機能の向上
- ・ 市街地の形成

## b) まちづくりの他の事業との連携により相乗効果が期待できる整備

**【意見の概要 ④】**

- ・ P93 【施設配置】  
文章を分かりやすくしてほしい。

## [意見に対する市の考え方]

- ・ ご指摘のとおり、文言を以下の通り、変更します。

## (以下本文)

- ・ 歩行者にとって心地よい空間を形成する観点から、休憩施設の設置により自己領域（理想的な距離間）の形成を図ろうとするもの。
- ・ ベンチの配置を工夫することにより、良質な歩行者空間を演出している。

**【意見の概要 ⑤】**

- ・ 西新町から貴崎のスーパーに買い物に行く横断幹線が国道2号と県道 718 号線  
の間に欠落しているのが大迷惑をしている。計画はあるようなので早く着工して  
貰いたい。

## [意見に対する市の考え方]

- ・ ご指摘の幹線は都市計画道路大坪線です。現在、明石市では、長期未着手の  
都市計画道路について見直しを行っています。この結果を踏まえて、都市計  
画道路の整備方針を作成し、優先度を十分に検討したうえで計画的に整備を  
進めます。

**【意見の概要 ⑥】**

- ・ 10年分の予算計上は無理でも最低2箇年程度の予算計上は必要と思います。普通この様な計画には既計画分も含まれるから。  
(特に既計画箇所や緊急補修箇所等：H26時点としても計上すべき)

## [意見に対する市の考え方]

- ・ 明石市みちビジョンは中長期を見据えた道のあるべき姿についての考え方や今後10年間の道づくりの基本的な方針を示すものですので、予算につきましては記載しておりません。

**【意見の概要 ⑦】**

- ・ 施策整備については、具体的路線や場所(箇所)毎に記載する方が良いのではないかと。例えば交差点付近の整備では、右折レーン設置、信号機設置、歩道設置等の施策を記載する事でより整備内容が理解出来ると思われる。(理解が容易と思いますが)

## [意見に対する市の考え方]

- ・ 明石市みちビジョンでは4つの道の将来像を実現するために、ハード整備だけでなく、5つの道づくりの基本方針にそってまとめております。

**【意見の概要 ⑧】**

- ・ 電線類地中化は出来る路線や面整備区域だけでも積極的に実施すべきである。身近な事例は大久保町西脇地区土地区画整理事業地区では住宅が立ち並び整然とした整備が進んでいますが、無粋な電柱が立ち並びる景観は非常に残念な思いがします。

## [意見に対する市の考え方]

- ・ 電線類の地中化は、都市景観を向上し、安全で快適な歩行空間を確保することに寄与します。また台風や地震等の災害時に電柱が倒れたり、電線が垂れ下がったりといった危険がなくなります。倒れた電柱に道をふさがれ緊急車両の通行が妨げられることもなくなるため、都市防災機能の向上にも非常に効果的です。明石市としましても道路新設や道路改良を行う場合には、必要性を検討し適宜実施していきたいと考えています。

**【意見の概要 ⑨】**

- ・社会資本の老朽化に対する意識が全国規模で高まっています。特に橋梁については早急な対応が求められ、月に一回程度現況調査を主眼にした調査を職員だけで実施する。(市内の橋梁数は不明ですが。また、難しいかもしれないが、リタイヤした土木技術者を募ってボランティアによる点検の実施を行えばよい。)

## [意見に対する市の考え方]

- ・橋梁の老朽化対策としましては、5年毎の定期点検から健全度を把握し、損傷が軽度なうちに早めに修繕を行い、長寿命化を図る「予防保全型」の「長寿命化修繕計画」を市内182橋について策定し、架替・補修を現在実施中です。  
また、今後は道路の構造、交通に著しい支障を及ぼす道路施設については国が定める統一的な基準により、5年に1度、近接目視による点検を実施します。

**【意見の概要 ⑩】**

- ・全国的に必要な施策でも明石市内で必要がなければ無理に掲載せずに削除したほうが良いのでは、国交省HP等の資料掲載が多く見られ横並べのビジョンを作ってもしょうがない。限られた予算や人材の中でより効率的なビジョンを作成することが重要であると思います。

## [意見に対する市の考え方]

- ・明石市みちビジョンは中長期を見据えた道のあるべき姿についての考え方や今後10年間の道づくりの基本的な方針を示すものです。また先進的な事例として国交省HP資料も紹介しています。  
将来像を効率的に達成するために、限られた予算や人材の中でどの施策をどこでどの程度実施するかについては今後も検討していきたいと考えています。

**【意見の概要 ⑪】**

- ・住民が意識し、親しみのもてる道路にするために、小学校への通学路などのネーミングをみんな決めてほしい。

## [意見に対する市の考え方]

- ・基本施策1-2③に記載のとおり、道に親しみや愛着を持てるように通り名をつけることを今後検討します。

**【意見の概要 ⑫】**

- ・車優先からの脱却のためには
  - ・歩道新設、カラー舗装、30kmゾーン、7～9 進入規制
  - ・路側帯に自転車走行の明示を。交差点にも。
  - ・横断歩道の信号時間の調整・配慮を（通学路）

## [意見に対する市の考え方]

- ・車優先の道路整備からの脱却のために、5つの基本方針にそった、あらゆる施策を重層的に組み合わせて、実施していきたいと考えています。

**【意見の概要 ⑬】**

- ・街路樹、植樹帯の樹木や花について。  
毎年、樹木の剪定、雑草刈がある。コスト低減に向け街路樹、植樹帯を考え直す必要があります。

## [意見に対する市の考え方]

- ・街路樹、植樹帯は道路交通の安全性、快適性を高め、沿道における良好な生活環境を確保し、空間機能として良好な公共空間の形成に資するものです。また温室効果ガスを吸収するなど環境負荷の低減に寄与します。ただご意見のとおり管理をするには剪定、除草などが必要となるためコストがかかります。また基本施策1-1 ①に記載のとおり人優先の道路整備を行う際には植樹帯を撤去することも必要な場合があります。  
今後は路線ごとに街路樹、植樹帯の必要性について考えていきます。

**【意見の概要 ⑭】**

- ・意見交換会について  
以前、数か所で意見交換会がありました。どのような意見があり、このみちビジョンに反映されたのか、よく分かりません。資料として追加してもよいのではと思います。

## [意見に対する市の考え方]

- ・意見交換会の意見は「明石市みちビジョン」本編巻末の資料に掲載します。



<用語集：その1>

用 語		用 語 説 明
あ	明石市道路アダプトプログラム	地域の共有財産である道路・広場・公園などの公共施設の里親となり、自らの活動と責任で清掃・美化・緑化などを行う協働まちづくり制度のうち、明石市の管理する道路区域内の機能管理上支障とならず、且つ、道路管理者が認める場所を対象として、植栽の維持管理や清掃等を行う活動。
	明石市道路安全モニター	散歩や通勤等で市内の道路を利用している市民を安全モニターとして委嘱し、道路の穴ぼこや側溝の破損など危険箇所に関する情報を連絡してもらうことで、道路の安全性の向上につなげる制度。
	あんしん歩行エリア	住宅地や商業地などで歩行者の死傷事故を面的かつ総合的な対策の実施により減少させることを目的として、県公安委員会や道路管理者の申請に基づき、国家公安委員会と国土交通省が指定する地区。
か	概成済	改良済以外の区間のうち、都市計画道路と同程度の機能を果たす、概ね計画幅員の2/3以上または4車線以上の幅員が供用されている現道を有する区間。
	幹線道路	都市の骨格および近隣住区の外郭となる道路。
	管理道路	国又は地方自治体が管理する道路のうち、認定道路以外の道路。
き	狭あい道路	幅員が4メートル未満の道路であり、地震や火災等の災害時の避難・消防活動などの妨げとなる。
	狭窄	生活道路における自動車の速度抑制のための対策。車道部分を狭めたり、視覚的に狭く見せることにより、ドライバーがスピードを落とすことをねらったもの。
	緊急輸送路	阪神淡路大震災での教訓から、災害発生直後から必要となる、救助・救急・医療・消火活動の迅速化や、被災者への緊急物資供給のための道路。高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路と知事が指定する防災拠点を相互に連絡する。
け	景観アドバイザー	住民や事務所、市町村の景観づくりを支援するため、助言者として派遣される建築、緑化などの専門家。景観に関して専門的な知識を有する学識経験者や実務者の中から選ばれる。魅力ある景観づくりのための計画の立案から実施にいたるまで、幅広いアドバイスをを行う。
こ	交通結節点	鉄道駅、バスターミナル、自由通路、駅前広場などの異なる交通手段や同じ交通手段を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設。

<用語集：その2>

用 語		用 語 説 明
し	事業残地	買収した土地のうち道路整備をした後に残ったもの。
	シケイン	生活道路における自動車の速度抑制のための対策。車両の通行部分の線形をシグザグにしたり蛇行させたりして、運転者に左右のハンドル操作を強いることにより、車の走行速度を減速させることをねらったもの。
	循環型社会	持続可能な社会を目指すために必要な社会づくりのひとつ。製品等が廃棄物等となることを抑制し、排出された廃棄物等についてはできるだけ資源として適正に利用し、最後にどうしても利用できないものは適正に処分することが確保されることにより実現される、「天然資源の消費が抑制され、環境への負荷ができる限り低減された社会」。
す	スマートシュリンク	低密度化が進む市街地について、荒廃化を招くことのないよう、一定程度の都市サービス機能は維持しつつ、樹林帯等の「みどり」や、耕作地・市民農園等の「農地」に、あるいは二地域居住等に対応した新たな郊外住宅地等の「住まい」への土地利用転換を誘導していくなど、上手に縮退していく方策。
そ	ゾーン30	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、その他の交通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。
て	低炭素型社会	持続可能な社会を目指すために必要な社会づくりのひとつ。地球温暖化の原因となる二酸化炭素などの温室効果ガスの排出を抑えた社会。
と	道路ストック	これまでに整備されてきた橋梁、トンネル、舗装、標識、照明、情報提供装置、横断歩道橋、のり面、盛土、擁壁などのこと。
	道路占用許可	道路に一定の物件や施設などを設置し、継続して道路を使用することを「道路の占用」といい、道路を占用しようとする場合には、道路を管理している「道路管理者」の許可が必要となる。
	都市計画道路	都市の骨組みを形づくる都市施設のひとつで、将来のまちづくりを見据えて都市計画法に基づき都市計画決定されている道路。
	トラフィック機能	自動車の通路としての機能。自動車交通に関する機能としては、トラフィック機能と沿道の建物等への出入りや荷物の積み卸しの空間としてのアクセス機能がある。
	トランジットモール	中心市街地のメインストリート等で車両の利用を制限し、道路を歩行者・自転車とバスなどの公共交通機関に解放し、街のにぎわいを創出しようとする取り組み。

<用語集：その3>

用 語		用 語 説 明
に	認定道路	地方自治体が「道路法」に基づいて認定した道路。
は	パークアンドライド	鉄道駅等の駐車場に駐車し、そこから市街地までは公共交通機関を利用すること。
	ハザードマップ	火山噴火や洪水、土砂災害、津波等の自然災害に対して、被害が予測される区域および避難地・避難経路等が記載されている地図。
	バリアフリー化	高齢者・障害者等が社会生活していく上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面での障害を除去していくこと。
	ハンブ	生活道路における自動車の速度抑制のための対策。道路を凸型に舗装し、ドライバーが事前にスピードを落とすことをねらったもの。
ひ	ヒートアイランド	都市部の地表面における熱収支が、都市化に伴う地表面の改変（地面の舗装、建築物）などにより変化し、都心域の気温が郊外に比べて高くなる現象
	ヒヤリハットマップ	交通事故には至らなかったものの、歩いていて、自転車に乗っていて、車を運転していて、思わず「ヒヤッとした」、「ハッとした」体験のある危険な箇所を集めた地図。
ふ	フリンジパーキング	郊外から市街地へ向かう自動車が、市街地外縁部から公共交通を利用するために駐車する市街地外縁部の駐車場。
	プローブデータ	個々の車両や人が実際に通行した位置や走行速度などの情報。
ほ	ボトルネック	交差点や踏切、沿道施設への車の出入りなどによって車の円滑な走行が阻害され、交通の妨げになっている箇所。
み	ミッシングリンク	道路ネットワークにおいて部分的に残っている未整備区間。
も	モータリゼーション	自動車が生活必需品として普及する現象。自動車の大衆化。
ゆ	ユニバーサルデザイン	あらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方。
ら	ライジングボラード	自動昇降式の車止め。許可されている車両のみを通行させることにより、市街地への自動車交通を規制する。
	ライフサイクルコスト	構造物の計画、設計から建設、維持・管理、解体撤去、廃棄にいたる費用のこと。
り	里道	正式には法定外道路。道路法の適用を受けない道路で、国有財産特別措置法により平成17年に市の財産となる。
	連続立体交差事業	道路と鉄道との交差部において、鉄道を高架化または地下化することによって、多数の踏切を一挙に除去し、踏切渋滞、事故を解消するなど都市交通を円滑化するとともに、鉄道により分断された市街地の一体化を促進する事業。
わ	ワークショップ	市と参加した市民または参加した市民同士が議論や意見交換、共同作業を行い、合意形成を図っていく方法。