

## 明石市総合交通計画等の市民説明会および意見募集結果



# 「都市計画マスタープラン」「立地適正化計画」「総合交通計画」 (素案)のご意見を募集します!

市民説明会  
を開催!

## 【明石市都市計画マスタープラン】とは？

○今後 10 年間の『都市計画(まちづくり)』の方針を示す計画です。

## 【明石市立地適正化計画】とは？

○市街化区域内に『居住を誘導する区域』、『都市機能を誘導する区域』を設定する計画です。

## 【明石市総合交通計画】とは？

○今後 10 年間の『公共交通(鉄道やバス)、道路等』の方針を示す計画です。

### 意見募集

募集期間	令和 4 年 10 月 28 日(金) ~11 月 30 日(水)
閲覧場所	<ul style="list-style-type: none"> <li>●市ホームページ</li> <li>●都市総務課(市役所 7 階)</li> <li>●企画・調整室(市役所分庁舎 5 階)</li> <li>●行政情報センター(市役所 1 階)</li> <li>●あかし総合窓口(パピオスあかし6階)</li> <li>●各市民センター(大久保・魚住・二見)</li> </ul>
提出方法	住所、氏名、年齢、どの計画への意見か(複数可)を明記(様式自由) 持参、郵送、ファックス又はメールで提出

※いただいたご意見の概要につきましては、個人情報を除き、都市計画審議会やホームページなどで市の考え方とともに公表し、計画策定の参考とさせていただきます。

### 市民説明会

明石東部	10/29(土) 午前 10 時~ ウィズあかし (アスピア明石 7 階 704 学習室)
大久保	10/29(土) 午後 2 時 30 分~ 大久保市民センター(大会議室)
魚住	10/30(日) 午前 10 時~ 魚住市民センター(大会議室)
二見	10/30(日) 午後 2 時 30 分~ 二見市民センター(大会議室)
西明石	11/ 3 (祝) 午前 10 時~ サンライフ明石(研修室)
オンライン	11/ 7 (月) 午後 7 時~ ※事前に申し込み必要(詳しくはこちらから→)

※申し込み不要(オンラインのみ要)  
※各回約 90 分  
※駐車場には限りがありますので、できるだけ公共交通機関でお越しください。  
※手話通訳等配慮が必要な方は事前にご連絡下さい。



### ご意見提出先・お問い合わせ先

#### 【都市計画マスタープラン・総合交通計画について】

明石市 都市局 都市整備室 都市総務課  
〒673-8686 明石市中崎 1 丁目 5 番 1 号  
電話：(078) 918-5037  
ファックス：(078) 918-5109  
メールアドレス：tosou@city.akashi.lg.jp

#### 【立地適正化計画について】

明石市 政策局 企画・調整室  
〒673-8686 明石市中崎 1 丁目 5 番 1 号  
電話：(078) 918-5283  
ファックス：(078) 918-5136  
メールアドレス：toshikaihatsu@city.akashi.lg.jp

## 明石市総合交通計画等の市民説明会・意見募集【結果】

### 1 広報経緯

10月12日	議員情報提供
10月13日	記者情報提供
10月14日	ホームページ掲載
10月15日	広報あかし掲載
10月19日	まちづくり協議会理事会で案内
10月21日	総合交通計画検討会委員へ案内
10月31日	都市計画審議会にて案内
11月10日	明石市障害当事者等団体連絡協議会(ASK)定例会にて案内
11月15日	計画説明動画を掲載

### 2 ホームページ閲覧件数

	期間	件数
市民説明会開催案内	R4.10.14～11.30	798
意見募集案内	R4.10.14～11.30	1050

### 3 動画再生回数

	期間	回数
Youtube動画再生回数	R4.11.15～11.30	135

### 4 市民説明会 出席者数・意見数

開催地区	開催日時	開催場所	出席者数	意見数
明石東部	R4.10.29 10:00～	ウィズあかし 704学習室	7	10
西明石	R4.11.3 10:00～	サンライフ明石 研修室	6	11
大久保	R4.10.29 14:30～	大久保市民C 大会議室	2	3
魚住	R4.10.30 10:00～	魚住市民C 大会議室	1	2
二見	R4.10.30 14:30～	二見市民C 大会議室	9	9
オンライン	R4.11.7 19:00～		19	0
合計			44	35

### 5 意見募集 提出人数・意見数

人数（合計：重複除く）	8
都市計画マスタープラン	6
立地適正化計画	2
総合交通計画	5
件数（合計）	49
都市計画マスタープラン	30
立地適正化計画	7
総合交通計画	12

## 6 意見概要と市の考え方

大項目	No.	意見・質問の概要	市の考え方
①交通計画全般について	1	<p>明石市への移住の動機は子育て支援策ではなく、<u>交通の利便性</u>である。しかし<u>住んでみてそれほど充実していないと感じていることが課題</u>である。</p> <p>たこバスの交通体系の不十分さを課題と捉えて、<u>解決策の方針を明記すべき</u>。また、都市計画マスタープラン内の名称として<u>コミュニティバスではなくたこバスと明記すべき</u>。</p> <p>立地適正化計画のまちづくりの基本方針で、公共交通ネットワークが充実しているとあるが、<u>市民意識調査では、今後推進すべき分野は「交通体系の充実」の割合が高く、ネットワークを維持してだけでなく、拡充も必要なのは</u>。</p> <p>明石は「子育てのまち」とよく言われるが、<u>実際は交通の便のわりに土地が安いなどにより選ばれている</u>。</p> <p>アンケート結果でも、<u>交通の便を理由に転入したが、実際は不便であったという声はないのか</u>。</p>	<p>令和元年実施の市民意識調査では、「電車やバス、道路などの利便性が高い」という設問では、「そう思う・どちらかといえばそう思う」と回答した方が約75%あり、一定の満足度を得ている状況にあります。</p> <p>しかし、「今後推進すべき分野」においては、「高齢者支援の充実」や「子育て環境の充実」に次いで「<u>交通体系の構築</u>」が求められており、<u>交通施策への期待が高いことが分かりました</u>。</p> <p>この度のコロナ禍により、<u>公共交通を取り巻く環境は一層厳しくなっていますが、地域のニーズにこたえられるよう、利便性の向上や利用促進を図ることで、今の充実した交通ネットワークの維持、改善を目指します</u>。</p> <p>また、市内を走るコミュニティバスについては、「Tacoバス」の愛称で親しまれているところですが、<u>計画内では一般的な名称である「コミュニティバス」と記載しながらも、これからも市民に愛され、市民の足を守る交通手段となるよう、運行に努めていきます</u>。</p>
	2	<p>総合交通計画はデータの掲載も多く、<u>大変分かりやすく、評価します</u>。</p> <p><u>障害者は外出機会が増えることで社会とのかかわりが増え、生活の質の向上が図られることから、総合交通計画の策定には賛成であり、ユニバーサルデザインのまちづくり計画とも連動しながらさらなる安全安心のまちの機能向上を望みます</u>。</p>	<p>「明石市ユニバーサルデザインのまちづくり実行計画」をはじめ、<u>上位計画、関連計画と連携を図りながら、より分かりやすい計画づくりに努め、「誰もが安全で安心して移動できる持続可能な交通体系の確立」を目指し、交通施策を推進してまいります</u>。</p>

大項目	No.	意見・質問の概要	市の考え方
	3	<p>総合交通計画については、2050年のカーボンニュートラル、脱炭素社会の実現に向けて、CO2排出量のデータを提示し、基本戦略や施策に反映して欲しい。</p>	<p>計画では、CO2削減に向け、エコ通勤など、自家用車から公共交通への転換を促しますが、目標としては、CO2の排出量データではなく、公共交通に関連する「公共交通の利用者数」や「公共交通のカバー圏域」など評価しやすい指標を用いながら、脱炭素社会の実現に向けた取組を進めます。</p>
	4	<p>総合交通計画の「基本戦略」や「計画の実現」に向けてで、参画と協働が明示されているが、より多くの市民が地域の場で参画できる機会を望む。</p>	<p>計画の実現、推進に向けては、市民や行政、交通事業者などで構成された「明石市地域公共交通活性化協議会」により、利用者の意見にも耳を傾けながら、データ分析、計画の目標達成状況の監視を図りながら事業の推進に取り組んでいきます。</p>
	5	<p>総合交通計画は国が定める「交通政策基本計画」との関連性は、下位計画となるのか。</p>	<p>交通政策基本法に基づき国が定める「交通政策基本計画」は交通に関する総合的な方針を示すものです。</p> <p>一方、今般当市で作成する総合交通計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、国が別途策定する基本方針に則り作成するものであることから、厳密には前述の交通政策基本計画の下位計画とはなりません。</p> <p>ただし、地域の公共交通の適切な維持確保は二つの法律の目的等に共通して掲げられており、国の計画や基本方針、当市で定める計画は齟齬するものではなく、同じ理念に基づいたものと言えます。</p>

大項目	No.	意見・質問の概要	市の考え方
②バス交通全般について	6	<p>他都市では、自治体が無料でバスを走らせているところもある。 バス交通は、高齢者にとってエレベーターやエスカレーターと同じようなものである。採算性やコストの話ではなく、無料で走らせるほうがよい。</p> <p>赤字の路線バスを走らせる理由はあるのか。赤字ならたこバスを走らせればよいのではないか。</p> <p>たこバスは赤字でも拡大をすべき。西明石駅は5分に1本は電車が運行していることから、1時間に1本のたこバスでは誰も乗らないのではないか。</p> <p>バス交通の運行頻度は非常に重要。交通に力を入れると経済効果が生まれる。交通単体で赤字であっても、地域全体が活性化すればよい。</p>	<p>本市は、東京や大阪などの都心部ほどではないものの、高い人口密度により、鉄道やバスなどの民間による公共交通ネットワークが一定の割合で整備され、利便性が保たれている状況です。</p> <p>そのような中、採算性を考慮しないような税金の投入による運行本数の増大や無料化などは、支出に見合った効果は得られないものと考えております。</p> <p>そのため、「交通ネットワークの考え方」に基づき、民間事業者も含めた各交通手段が適切な役割分担を行いながら交通ネットワークを形成し、民間事業者ではサポートできない部分を行政が支援しながら、地域全体が活性化するような交通政策に取り組んでいきます。</p>
	7	<p>高齢化で歩行できる距離が短くなってきている。その中でバスの利用者数を増やすには、便数の増加やバス停の間隔を短くすることである。</p> <p>また、それでも乗らないならデマンドタイプの交通を採用すれば課題解決できるのでは。</p>	<p>デマンド型バスは、事前に予約することにより、利用者が乗り合って移動を行う交通サービスであり、定時定路線型のバスに比べてサービス水準は低くなります。</p> <p>他都市では、極端に人口密度が低い地域や、バス交通が撤退した過疎地などで運用されているケースが多くなっています。</p> <p>本市においては、現在、一定の人口密度を持つコンパクトなまちが形成されており、バスネットワークも市域を概ねカバーしていることから、既存のバス交通を維持することを優先に施策展開を図っています。</p>

大項目	No.	意見・質問の概要	市の考え方
③路線バスについて	8	<p>大観地区は路線バスが1時間に1本しかなく、明石駅に行くにもタクシーがないと困難な人が多い。 藤江線は不採算路線だが、増便などの見直す予定はないのか。</p>	<p>現在、明石駅から大観、藤江方面への路線は不採算路線であり、<u>すぐに増便することは厳しいと認識しています</u>が、<u>今後は本計画の基本理念のもと、地域住民の方も一緒になって公共交通の利用意識を醸成し、利用者の増加につなげていき、路線の維持やサービス水準の向上につなげていきたいと考えています。</u></p>
	9	<p>大久保駅は開発による人口増加でホームが人が多く危険である。 バスなどで、できるだけ西明石へ人を誘導すればよい。</p>	<p>大久保駅については、JRでは、ホームの安全対策として、内方線つき点状ブロックや、列車の接近を知らせる「発車票」の設置など、<u>ハード面での安全対策に加え、朝のラッシュ時には飛び出し見張り員の配置などソフト面での対策しているところ</u>です。 また、あわせてJRでは、人のホームへの転落をセンサーで検知する「ホーム安全スクリーン」を順次各駅に設置する予定となっており、<u>今後もさらなる安全対策についてJRへ要望行っておりま</u>す。 バス交通のネットワークについては、<u>計画内の交通ネットワークの考え方や地域のニーズも注視しながら、より望ましい交通網を形成してま</u>います。</p>
	10	<p>西明石駅と貴崎地区を結ぶ路線バスは現在1日1便程度で非常に不便。 西明石駅南に新しい駅前広場と道路拡幅が行われるなら、<u>新路線の増設は検討されない</u>のか。</p> <p>貴崎から明石方面に行くメリットは少ない。西明石で用が足りる。</p> <p>貴崎地域から西明石への交通が不便であることから、<u>貴崎にある総合福祉センターからJR西明石駅に向けてのコミュニティバスの運行を計画に入れて欲しい。</u></p>	<p>現在、<u>貴崎、林崎地域は、明石駅まで、国道2号側から通るルートと県道明石高砂線側から通るルートであわせて昼間2便/hある路線バスが運行されていますが、一定の利用者がいるものの、採算性には課題があるところ</u>です。 <u>そのような路線に運賃の安いコミュニティバスを運行させた場合、民間バス路線と競合し、既存路線の経営を圧迫し、路線バスの大幅な減便や休止を招き、結果的に地域の交通サービスの水準が大幅に悪化する恐れ</u>があります。 コミュニティバスは運賃は安いものの、<u>1台当たりの輸送量は少なく、1便/hであることを踏まえると、既存の路線バスの方がサービス水準が高く、コミュニティバスの導入よりも既存路線の利用を促進し、維持、改善を目指すことが必要と考</u>えています。</p>

大項目	No.	意見・質問の概要	市の考え方
④コミュニティバスについて	11	<p>コミュニティバスの収支率50%を目指すとするが、<u>たこバスは地域福祉の施策であり、収支率で改廃することには反対である。</u></p> <p>地域平等性等の課題もあるが、高齢化社会の重要施策であると考え</p>	<p>コミュニティバスは<u>貴重な税金を投入して運行することから、利用が低迷しているルートは、地域の方とルート見直ししながら利用促進を進め、利用状況を改善していく必要がある</u>と考えており、収支率の目標値を定めています。</p> <p>なお、本計画では、計画全体の目標として収支率50%を目指すこととしていますが、各ルートの<u>路線改廃にあたっては、収支率だけでなく、沿線人口の利用率の指標も追加</u>しています。</p>
	12	<p>西明石駅や山陽電鉄の駅から勤務先の工場まで<u>歩いて通勤する人が多いので、たこバスに誘導する検討も必要</u>なのは。</p>	<p>普段徒歩で通勤されている方が、雨天時などの代替交通手段として<u>マイカーではなく、コミュニティバスや路線バスを選択</u>するような取組を継続していく必要があると考えていますので、<u>今後も情報発信など</u>に取り組んでまいります。</p>
	13	<p>現在、<u>たこバスの路線改廃スキームにおいて、ボーダーライン以下のルートはあるのか。</u></p> <p>目標である公共交通利用圏はコミュニティバスも<u>勘案しているのか。</u></p>	<p>現在、コミュニティバスの利用者数はコロナ禍前より減少し、昨今の燃料費や人件費の高騰により収支率は悪化している状況であり、<u>令和3年度の実績では、全15ルート中8ルートが収支率が未達成</u>となっています。</p> <p>しかしながら、<u>路線改廃スキームの判定では、沿線人口の利用者数の状況などを踏まえると、継続的な利用促進は必要ではあるものの、大幅に運行を見直す必要があるルートはありません。</u></p> <p>また、公共交通利用圏の算出には、<u>コミュニティバスのバス停も対象</u>としています。</p>
	14	<p><u>二見北地域から市民センターに行くには、たこバスの二見ルートで山電東二見駅北側のバス停で降りて南側に歩いて行かなければならない。</u></p> <p><u>直接市民センターへ行けるルート設定はできないのか。</u></p>	<p>二見ルートは、以前は二見市民センターを<u>経由</u>していましたが、<u>利用が低迷</u>していたため、現在は<u>二見地域の鉄道駅3駅を効率的に運行するルート</u>に見直しています。</p> <p>ルート見直し後、<u>速達性が向上したこともあり、現在は、利用者が年々増加</u>している状況です。</p> <p>しかしながら、<u>利用者のニーズも年々変化することから、地域の声も伺いながら、今後もより良いルートへの見直し</u>について検討してまいります。</p>



大項目	No.	意見・質問の概要	市の考え方
⑤道路について	15	<p>西明石周辺の交通ネットワークとしては、東西は国道2号、浜国道が役割を果たしているが、南北方向は東の175号から明姫幹線まで都市計画道路がなく、特に西明石地区南側は非常にネットワークは貧弱である。</p> <p>周辺人口の状況や工場地域の需要を確認し、調整しながら、西明石駅、藤江駅、林崎松江海岸駅をはじめ、地域内や各工場地域などを結ぶ道路網が必要である。</p> <p>また、北側についても未整備の計画道路の推進が必要である。</p> <p>東西方向には国道や県道がある。しかし、西明石駅周辺には南北方向の道路が不足している。</p> <p>藤江駅や林崎松江海岸駅などの交通拠点を結ぶ満足な道路が無い。アクセス道路は必要。</p>	<p>西明石駅周辺については、道路のネットワークが課題であることは認識しています。</p> <p>現在、西明石駅南側については、新しい改札口の設置に伴う駅前広場やアクセス道路など新たなネットワーク整備を予定しています。</p> <p>また、西明石駅南側には、山陽電鉄林崎松江海岸駅や藤江駅などもあることから、道路ネットワークだけでなく、バスなどの公共交通のネットワークも含めて、公共交通のニーズにあわせた交通施策を検討していきます。</p>
	16	<p>貴崎周辺の道路は、自転車を利用する高齢者が多く危険。</p> <p>公共交通に転換すれば交通安全に寄与するのでは。</p>	<p>交通安全については、道路の安全対策だけでなく、公共交通への利用転換も含めて総合的に実施していきます。</p>
	17	<p>大久保松陰線の進捗状況は。</p>	<p>大久保駅前区画整理区域内の部分は概ね整備は終わっていますが、それより東側の部分については、一部区間で整備が完了しているものの、その他の区間については、現在のところ、事業予定はない状況です。</p>
	18	<p>金ヶ崎神社南側の山手環状線を加古川市まで西へ伸ばしてほしい。または旧西国街道の拡幅を望む。</p> <p>現在、国道2号より北側は東西へ抜ける道路がなく、今後、「17号池魚住みんな公園」のオープンを控え、さらに国道2号が渋滞する可能性がある。</p> <p>ここ数年で大久保から東への道路は新設されて便利になった。今後は大久保より西への道路を新設してほしい。</p>	<p>大久保地域の国道2号の渋滞については、現在、山手環状線（大窪工区）や江井ヶ島松陰新田線が事業中であり、それらの環状道路の完成により渋滞の解消が期待されているところですが、</p> <p>今後も交通環境の変化に伴う道路の渋滞状況等を注視しながら、必要な道路整備を進めてまいります。</p>

大項目	No.	意見・質問の概要	市の考え方
	19	<p>南北に計画されている都市計画道路長坂寺線で、JR踏切から南の浜国との交差点の間の道路幅を拡げてほしい。</p> <p>特に大型スーパーが開店し、自動車や自転車の利用が多くなっており、踏切北側の道路整備が完了するとさらに交通量が多くなることが見込まれる。</p>	<p>都市計画道路長坂寺線については、現在国道2号～踏切までの区間の整備を進めております。</p> <p>今後も、周辺の土地利用や交通環境の変化を注視し、整備の必要性を検討してきます。</p> <p>また、都市計画道路の整備には長期の期間を要することから、交通安全施設の設置などを含めた安全対策を必要に応じて講じていきます。</p>
	20	<p>錦が丘3丁目のJR踏切から北への道路について、自動車や歩行者の通行が多く、歩道が道路の途中までしか確保されていないため、危険であるので道路拡幅、歩道設置を望む。</p> <p>二見の県道明石高砂線や学校、消防署周辺など、道路に歩道はついていないもの、凹凸で利用しづらい箇所があり、ベビーカーや車いす等でも通行しやすい歩道整備が望まれる。</p>	<p>道路の安全対策については、道路の利用状況や利用者の声も参考にしながら、道路拡幅や歩道設置などだけでなく、その他の交通安全施設の設置などを含めて総合的に取り組んでまいります。</p>
	21	<p>土山駅東側の踏切については、歩道橋とスロープがあるが、距離も長く利用しづらい。交通量も多く、今後近隣に商業施設の開業も予定されており、安全対策が望まれる。</p>	<p>踏切の安全対策については、すべての踏切を一度に対策することは困難なため、優先順位をつけながら順次安全対策を進めています。今後も周辺の土地利用や交通状況を注視しながら、必要な安全対策を検討してまいります。</p>
	22	<p>土山駅東側の踏切を北側に渡り、西に行くと急に道路が絞りこまれる箇所がある。明石市域はグリーンベルトの整備などの措置が講じられてきたが、交通量も多く危険なため、隣接する播磨町とも連携して取り組んでほしい。</p> <p>また、タクシーターミナル付近の横断歩道は見通しが悪く車両が停止線で止まらなく、なかなか渡ることができない。何か対策を講じて欲しい。</p>	<p>幅員が狭小な道路や見通しが悪い道路などについては、道路の構造だけでなく、注意喚起の看板設置などもあわせて検討し、交通安全対策を講じていきます。</p> <p>なお、今年度、当該横断歩道手前に歩行者優先の啓発看板を設置しております。</p>
	23	<p>JR魚住駅北側から野木病院までの坂のある道路は、降水量が多い日は、雨水に足を取られそうになって危ないので、排水能力を向上して欲しい。又は難しい場合は歩道に屋根を設置して欲しい。</p>	<p>道路排水においては、側溝の状況や雨水管の整備状況なども勘案しながら浸水被害の軽減を図ってまいります。</p>
	24	<p>魚住町錦が丘1丁目から3丁目付近の道路のマンホールの蓋からゴキブリが出てくるのをよく見かけるので、殺虫駆除または出てこないような蓋への交換を順次実施して欲しい。</p>	<p>ご意見として伺い、担当部署へお伝えしました。</p>

大項目	No.	意見・質問の概要	市の考え方
⑥鉄道施設について	25	<p>将来新駅を設置するのであれば、駅周辺は住宅地域ではなく、大型商業施設や運転免許センター、市役所、企業の本拠地等といった市、県の中心となるようなまちにしてほしい。</p>	<p>鉄道駅周辺は、まちづくりにとって、商業やサービス機能など様々な機能が集積する場所であることが必要なことから、今後、新しい駅を設置する必要性のある場合は、周辺のまちづくりも含めて慎重に検討を行います。</p>
	26	<p>他の地域に比べて、西明石南町のまちづくりが取り残されている。  <u>駅東口のバリアフリー整備はどうなっているのか。</u>            障害当事者や高齢者、ベビーカーを押す方々などが困っている。</p>	<p>現在、JR西日本との共同の取組として、六甲バター工場跡地において、新たな改札口を備えた駅ビルや駅前広場、それにつながるアクセス道路の整備により、地区のバリアフリー化を進めています。</p> <p>また、西明石駅周辺としては、南畑踏切の立体化など歩行環境の整備に取り組んでいるところです。</p> <p>なお、<u>西明石駅東改札口からホームまでのバリアフリー化</u>については、ホームの幅が狭いなど構造的なものに加え、技術的、費用的に多くの課題があるとJR西日本から聞いておりますが、引き続きJRと協議を行います。</p>
	27	<p>最近のコロナ禍やJRとの競争により山陽電車の経営が厳しいとのこと。  <u>江井島地域としては、山陽電車は通勤者など明石駅や神戸方面へ行くのに重要な公共交通なので、廃止とらないよう行政からも支援をお願いする。</u></p>	<p>多くの利用者がある山陽江井ヶ島駅については、<u>現在のところ廃止となる予定はありませんが、今後も山陽電鉄と連携して沿線の利用促進などの施策を検討していきます。</u></p>