

明石市総合交通計画検討会（第4回）議事概要

- | | | |
|---|-----|--|
| 1 | 日時 | 令和5年1月31日(火) 15時00分～16時10分 |
| 2 | 会場 | 明石市役所議会棟2F大会議室 |
| 3 | 出席者 | 委員：20名（うち リモート参加：1名、代理出席：3名）
随行者：1名
傍聴者：4名
事務局：6名 |
| 4 | その他 | — |

協議事項等

1. 開会

2. 議事

【報告事項 - 第1号】 市民説明会および意見募集の結果について … 資料1

令和4年10月～11月にかけて実施した市民説明会および意見募集の結果について、事務局より報告を行った。

≪質疑・意見≫

特になし。

【協議事項 - 第1号】 総合交通計画の目標の追加について … 資料2

計画の目標値の追加について協議を行った。

≪質疑・意見≫

・（委員）新たな目標値である利用者1人あたりの公的資金投入額（算出方法は資料P.6）について、R3 現況値が「138 円/人」とあるが、具体的に分子と分母の数値はどのようなものか。また、R14の目標値は「(R3 現況値を) 維持」とあるが、約10年後も公的資金投入額および利用者数が現況と同程度で推移しているとの見込みか。

⇒（事務局）R3 現況値について、分子（公的資金投入額）は約2億6千万円、分母（利用者数）は約189万人。一方で、人件費や燃料費の高騰、コロナ禍による利用者数の減少をはじめとして公共交通を取り巻く環境は昨今厳しい状況にあり、今後、補助路線および補助金額は増加傾向にあるものと想定している。補助金額が増加するに伴い、利用者数も一定の水準を満たさないことには当該指標にも影響するため、当該指標を確認しながら、適切な補助のあり方について検討を続ける必要がある。

⇒（会長）計画改定後、実績値の進捗確認を行う中で、数値が2割程度動き始めるタイミングが来るはず。その際、どうした要因で動いたのか、良い方向に動いたのか又は悪い方向に動いたのか、議論を行う必要があると考える。

⇒（委員）国土交通省では、地域公共交通の維持のため「地域公共交通確保維持事業」により交通事業者を支援している。従来の補助制度では、計画の作成や補助系統の位置付けを補助要件として求めていなかったが、限りある財源の中で真に公的負担により確保維持が必要な系統に対し効果的、効率的な支援を実施することを趣旨とし、R2.11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正された。今後、当該事業を活用するためには、地域公共交通における補助系統の位置付けや補助事業活用の必要性等を計画内に明記し、また、

具体的な数値指標や目標値を設定する必要があり、公共交通の利用者数や収支状況、公的資金投入額などについては、標準的な指標として全ての計画において設定することを求めている。1人あたり公的資金投入額の大小の是非に係る議論については、目標年次のR14に到達することを待たずして適宜議論する必要がある。

【協議事項 - 第2号】明石市総合交通計画（案）について … 資料3

計画（案）の内容について協議を行った。

《質疑・意見》

・（会長）本日配布されている計画概要版の資料は、市が広報用に用いるものか。

⇒（事務局）概要版資料は、今後、市議会（委員会）への説明等に用いる予定。広報に使用するパンフレットは別途作成予定である。

・（委員）「交通ネットワーク図（広域）」について、本編P.58では「神戸西バイパス」の表現がある一方で、概要版にはその表現がないので整合させる必要がある。また、主に明石市の東西方向の渋滞緩和に寄与する神戸西バイパスであるが、第3回検討会時点では「大久保地域」の事業として位置付けられていた一方で、今回は「明石全域」に位置付けられている。変更の経緯は。

⇒（事務局）神戸西バイパスは市内広域に影響を及ぼす路線であることから、大久保地域に特化したものではないと判断し、明石全域の事業に変更した。

・（委員）本編P.76の「播磨臨海地域道路の整備促進」について、現状「魚住地域」に位置付けられているが、「明石全域」として位置付けるべきかどうか、姫路河川国道事務所の意向も踏まえ個別に調整してはどうか。

⇒（事務局）承知した。改めて調整させていただく。

⇒（会長）国の考えや近隣市町での取扱いなどとも調整しながら、必要に応じ修正することとし、一旦保留にする。

・（委員）【協議事項-第1号】にて委員より質問があった公的資金の投入に関して、予断を持つことはできないが、昨今の情勢を見ていると、人件費をはじめとした様々な運行経費は今後も増加傾向にあるものと考えられ、分子（公的資金投入額）は大きくなる。よって、分母（利用者数）が現状のままでは、1人あたりの公的資金投入額が大きくなる一方である。そうはならないよう、利用者数も増やしながら、現状並みの公的資金を投入していくというのがひとつの考え。先ほど話にもあったが、1人あたり投入額の大小の是非に係る議論は難しいところ。まずは現状を維持する考えを基本とし、こうした会議の場で公的負担のあり方について議論しながら進めていきたい。

・（委員）市内では戸建て住宅の建築が増加している。建築工事の際、例えば施工スペースが誘導ブロック上にはみ出しているケースなどが各地で見受けられ、視覚障害者等への配慮が足りない。一部の誘導ブロックを剥がしてアスファルトで固め、そのまま放置されているようなケースもある。障害者に対する配慮、道路に対する配慮を事業者に指導してほしい。明石駅と市役所の中間に位置する「観光道路」においても、道路の占用を前提とした店づく

りになっている店舗があり、そういった問題の整理もお願いしたい。また、本計画は今後10年間にわたる計画だが、その期間中に、市役所新庁舎整備という大きなプロジェクトがある。明石駅～市役所間における歩行者や自動車の南北交通への対応についても考慮してほしい。

⇒（委員）建築事業等で既存の道路に手を加える場合、最終的には原状復旧もしくはより良い状態に変えることを大原則として指導しており、今後も引き続き指導を行う。また、近年、道路空間をまちの賑わい創出に活用する考え方が国からも示されている。当市における代表的な例で言うと、市道の「魚の棚通」があり、賑わい創出のため行政と事業者等で協力している。観光道路に関しても、例えば三宮中央通りの歩道上でのイベント活用の事例なども参考にしながら、検討を進めていきたい。市役所新庁舎整備や西明石駅南側の都市計画道路整備といった開発事業を予定する中、バリアフリーの考え方に加え、ユニバーサルなまちづくりの観点も踏まえながら進めていきたい。

⇒（会長）賑わい創出とユニバーサルデザインの考え方の両立が重要。関係者と住民が意見を交わしながら、より良いまちにしていく必要がある。

・（委員）二見地域において、歩道上の路面が凸凹しており利用しづらい箇所があるので見直してほしい。

・（副会長）委員からもコメントがあった、利用者を増やして公的資金による投資も増やしていくという考え方は私自身も全うであると考えているが、この考え方が行政側から発信されることが重要。公共交通利用者数をコロナ禍前の水準「1億人」に戻すことを目標に掲げているが、明石市では実現できると思う。全国的にはそれが困難な地域が数多くある中、そうした地域にとって本計画が希望にすらなり得る。これまでたこバス等の取組みを地域住民と一緒に「協働の精神」で進めてきた実績が裏付けになる。地域住民や地域の事業者を含めたオール明石で課題を克服し前進することが重要。公共交通のみならず、歩行者、自動車、自転車を含めた明石市の交通に期待しているし、全国的にも注目されていると思う。目標年次は10年後としているが、しっかりと進捗を注視し、議論を交わすことができれば意義深くなる。

・（会長）計画を作り上げることが本検討会のタスクであるが、重要なのは計画の中身を実現していくこと。想定している条件が今後5年、10年変わらず推移するとは考えづらい。情勢の変化に応じて、場合によっては計画の内容を見直さなければならないし、内容は変えずとも施策の考え方をさらに議論する必要があるかもしれない。今後も明石市が中心となり、関係者が力を合わせることで、基本理念にもある「みんなで守り・育てる」の実現につながる。

・（会長）播磨臨海地域道路の取扱いや、データのエラーなど軽微な修正については会長預かりにて調整することとし、事務局案のとおり改定作業を進めてよろしいか。

⇒（一同）異議なし。

3. その他

今後のスケジュール … [資料4](#)

計画改定に係る今後のスケジュールについて、事務局より説明を行った。

《質疑・意見》

特になし。

4. 閉会

以上