

令和4年度第3回明石市都市計画審議会 諮問事項（参考資料）

2023年（令和5年）1月27日

都市局都市整備室都市総務課 政策局企画・調整室

明石市都市計画マスタープラン等の
市民説明会および意見募集の結果について



「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"> ●市ホームページ ●都市総務課(市役所 7 階) ●企画・調整室(市役所分庁舎 5 階) ●行政情報センター(市役所 1 階) ●あかし総合窓口(パピオスあかし6階) ●各市民センター(大久保・魚住・二見)
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

明石市都市計画マスタープラン等の市民説明会・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.	No.		意見・質問の概要		市の考え方
①都市計画マスタープランと立地適正化計画の連携について	1	ハ ¹		立地適正化計画は都市計画マスタープランの一部であることから、都市計画マスタープランの改定内容に「 <u>居住誘導区域</u> 」や「 <u>都市機能誘導区域</u> 」の導入を反映させるべき。		「 <u>都市計画マスタープラン</u> 」については、「 <u>都市計画法</u> 」に基づいた都市計画や社会基盤整備全般に係る理念や方針を示す計画であり、一方「 <u>立地適正化計画</u> 」については、「 <u>都市再生特別措置法</u> 」に基づいた都市計画マスタープランの高度化版として、主に居住、医療、福祉等の誘導方針を定めたものです。
		ハ ³		都市計画マスタープランの「 <u>将来都市構造図</u> 」において、「 <u>居住誘導区域</u> 」及び「 <u>都市機能区域</u> 」を基本的基盤として位置付けるべき。 よって、「 <u>土地利用の方針</u> 」に立地適正化計画に関する事項を反映させるほか、将来都市構造図についても各誘導区域を反映させる見直しが必要。		また、「 <u>総合交通計画</u> 」については、「 <u>地域公共交通活性化再生法</u> 」に基づいた主に交通に関する方針を定めた計画であり、現在、国や地方においては、それら各計画にて方針を整理しながら、コンパクトなまちを形成し、維持していく考え方が主流となっています。
		ハ ¹⁵		都市計画マスタープランの中で立地適正化計画における「 <u>居住誘導区域</u> 」「 <u>都市機能誘導区域</u> 」「 <u>誘導施設</u> 」の用語が使用できるよう、用語の定義を記載すべき。 また、「 <u>中心核</u> 」は「 <u>都市機能誘導区域（中心拠点）</u> 」に、「 <u>主要地域核</u> 」は「 <u>都市機能誘導区域（生活拠点）</u> 」に置き換え、「 <u>都市施設</u> 」は「 <u>誘導施設</u> 」の範囲まで広げるべき。		よって、 <u>各計画は、根拠法令が違うことから、今回は別に計画を策定</u> しています。 そのことから、各計画において、使用用語の違いは若干あるものの、まちづくりに対する考え方や方向性については連携して策定を行っています。
		ハ ⁸		都市計画マスタープランにおける公共交通のアクセス先を「 <u>主要な交通結節点</u> 」という表現から「 <u>都市機能誘導区域</u> 」という表現に変更する方が市民の日常の利用形態に近づくことになる。		しかしながら、言葉の表現などが分かりにくいとのご指摘を頂いていることから、都市計画マスタープランの中の、 <u>都市づくりの6つの方針</u> に追加して、まちづくりの圏域に関する考え方を示すため、立地適正化計画や総合交通計画に関する方針として、「 <u>コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり方針</u> 」を新たな項目として追記することとします。
		ハ ¹⁶		都市計画マスタープランの全体構想において、「 <u>持続可能な生活圏</u> 」というキーワードを掲げながら、具体的な方針の中では使用されていない。 最も大切なのは日々の暮らしであり、まちづくりの6つの方針の中に、暮らしやすい「 <u>生活圏域</u> 」の構築という項目を加えるべき。		立地適正化計画は、今回、新しく策定する計画です。計画策定後も、各計画が連携して目指すべき都市像の実現に向けてとまちづくりを進めることができるよう、適正に進行管理をしながら、必要に応じて見直しを図っていきます。
		説2		立地適正化計画は都市計画マスタープランの一部として策定すべき。 <u>両計画が別々に策定されるため、表現が市民にはわかりづらい。</u>		
	2	ハ ⁵		都市計画マスタープランの目標年次は2042年度に対して、立地適正化計画は2043年となっており2042年度に統合すべき。 改定についても同時期に行い、統一した計画とすべき。		立地適正化計画における目標年次を都市計画マスタープランと同じく「 <u>年度表示</u> 」とします。 改定については、 <u>社会情勢の変化などを考慮しながら、必要な場合は両計画ともに見直します。</u> また、 <u>両計画の統一化などは、今後の運用を踏まえたうえで必要な場合は検討を行うこととします。</u>

大項目	No.	意見・質問の概要	市の考え方
	3	<p>ハ¹⁷ 都市防災の方針は、立地適正化計画にて各誘導区域を指定して、そのうえで、どのような都市防災施策を講じるかを都市計画マスタープランで記載するのが役割である。 立地適正化計画にある防災方針については、都市計画マスタープランの都市防災方針に移して記載すべきである。</p> <p>ハ²² 立地適正化計画の第8章防災指針は、立地の適正化施策とは直接の関係はなく、都市計画マスタープランに掲げるべき都市施設としての防災施策に関する内容である。したがって、当該第8章は、都市計画マスタープランの都市施設整備の方針の中の「都市防災の方針」に移すべきである。</p> <p>ハ¹¹ 都市計画マスタープランには、災害ハザードにおいて、土砂災害と浸水想定が記載されているが、地震災害について記載がない。 被害の軽減には木造密集地域における道路の確保であり、それらへの対策を記載すべき。</p>	<p>立地適正化計画にある「防災指針」は、都市再生特別措置法に基づき、計画への記載事項の1つとして位置付けられたものであり、<u>防災の観点を取り入れたまちづくりを加速するため、居住誘導区域内の防災対策を記載する</u>ものです。 一方、<u>都市計画マスタープランでは、都市計画における防災に関する基本的な方針を「都市防災の方針」として記載しており、地震災害を含めた防災に関する具体的な方針は、「あかし安全まちづくり計画」などで位置付けています。</u> なお、都市計画マスタープランでは、「都市防災の方針」の作成に当たり、<u>具体的な災害リスクを把握できるように、災害ハザード情報や避難所、緊急輸送道路などを記載した防災関連図を追加</u>しました。</p>
	4	<p>ハ⁴ 都市計画マスタープランでは、市街化調整区域については、方針において、「<u>保全と活用の調和を図りながら適正な土地利用を誘導する</u>」と記載があるが、立地適正化計画では、「<u>市街化を抑制すべき区域</u>」として<u>居住誘導区域には含まない</u>こととしている。 画計画で市街化調整区域の土地利用に対する基本方針が一致していない。</p>	<p>市街化調整区域は、都市計画法上、「<u>市街化を抑制すべき区域</u>」と定義されており、同区域内での新規建築は既存集落内の住環境の保全や一部の公益施設など、<u>極めて限定的に認めている</u>ことから、<u>都市再生特別措置法においてもその方針を示</u>しています。 本趣旨を踏まえ、都市再生特別措置法第81条第19項では、市街化調整区域は居住誘導区域に含まないと規定されており、本市の立地適正化計画においてもそれに沿って運用することとしています。</p>
	5	<p>ハ⁹ 都市計画マスタープランにおける「<u>都市施設</u>」とは<u>道路や公園などを示しており、上水道、電気、ガス、学校、病院、市役所などは含まれていない</u>。 しかし、<u>防災上の観点からこれらの施設を除外することは不可能である</u>。 立地適正化計画の都市機能誘導施設の方が「都市施設」の概念に近いと考える。</p>	<p>都市計画法第11条では、都市計画の「<u>都市施設</u>」として定めることができる施設として<u>道路や公園などが定められており、明石市では、道路や公園、下水道などの社会基盤として行政が設置する施設は現在定めてはいるものの、教育文化施設や社会福祉施設などについては位置付けていません</u>。 しかしながら、<u>電気やガス、学校、市役所庁舎などは、防災上の観点では重要な施設となりますので、今後の参考とさせていただきます</u>。</p>

大項目	No.	No.	意見・質問の概要	市の考え方
②空き地・空き家について	6	ハ°12	<p>今後、高齢者の死亡の急速な増加が見込まれ、空き家の増加が想定される。</p> <p>この深刻で既に直面している課題に対し、都市計画マスタープランで「エリアマネジメント」という言葉を用いず、空き地、空き家の有効活用など具体的な課題解決の基本方針を記載すべき。</p>	<p>空き地、空き家に関しては、都市計画においては、用途地域の変更や地区計画の策定などの面的な対応など、様々な手法と連携し、エリアマネジメントを行いながら対策を進めていきます。</p>
③市街化区域内の農地について	7	ハ°2	<p>国の資料では、今後人口減少が見込まれる地区においては、原則として新たな開発予定地を「居住誘導区域」として設定すべきではないと記されている。</p> <p>よって、都市計画マスタープランには、市街化区域内の農地を居住誘導区域に編入する理由を明確に記載し、無秩序な宅地開発を誘発しないための対策を明記すべき。</p>	<p>現在、明石市では10年連続で人口が増加している状況であり、あかしSDGs推進計画及び都市計画マスタープランにおいて、2030年度の目標人口を30万とし、人口の一定の維持を目標としています。</p> <p>よって、立地適正化計画においても、基本的には市街化区域全域を居住誘導区域として設定しています。</p> <p>なお、都市計画マスタープランでは、乱開発を想定し、区画整理や道路整備、地区計画などにより良好な市街地形成を図ることとしています。</p> <p>また、生産緑地制度については、農地の緑地機能に着目し、良好な都市環境の形成や持続的な農業経営を行う上で一定の有効な制度であり、税制面で優遇される一方で、30年間の営農義務があるなど、土地利用が制限されることから、安定した制度運用が重要であり、慎重に検討しながら、農地の保全や活用を図っていくこととしています。</p>
		ハ°10	<p>市街化区域内の農地等が、開発許可基準が適用されない小規模な宅地化により、木造密集や狭あい道路の発生により乱開発とにならないよう取り組み方針を都市計画マスタープランに記載すべき。</p>	
		ハ°35	<p>市街化区域内の農地については、気候温暖化の防止や災害時の避難場所などメリットは大きい。</p> <p>しかしながら、子育て支援により急激に人口が増加し、調整区域に比べ、固定資産税も毎年増加し、農地の減少が目立っている。</p> <p>一度田が潰れると元には戻れない。子供支援も大切だが、食料生産、農業施策も中長期的な市民の永住には重要であり、バランスのとれた政策をお願いします。</p> <p>そのためにも、生産緑地や農業者に対する支援も必要である。</p>	

大項目	No.	No.	意見・質問の概要	市の考え方
④公園施設等について	8	ハ°13	<p>長期総合計画では、主な施策として、「街区公園」の整備が入っていない。</p> <p>誰ひとり取り残さない街区公園の整備を進めるためにも、<u>小学校区別の幼児・児童一人あたりの街区公園面積のデータや維持管理費用などを検証し、生活圏内で利用できる街区公園の整備に関する方針を都市計画マスタープランでは示すべき。</u></p>	<p>街区公園の整備や緑に対する考え方については、<u>今後、「緑の基本計画」の改定にあわせて具体的に検討を行い、方針を定めていきます。</u></p>
	9	ハ°14	<p>明石市の都市行政とスポーツ行政との連携が不足しており、スケートボードや3人制用兼車いす用のバスケットコート、自転車やその他新スポーツの練習場など、屋外スポーツ施設の整備方針が都市計画マスタープランで示されていない。</p> <p>他都市と比べ、中核市であることを踏まえると、<u>屋外スポーツ施設の整備レベルが現状のままでよいとは思えない。</u></p>	<p><u>公園施設がもつ多様な機能性を考慮し、スポーツ行政とも連携し、利用者のニーズも踏まえながら施設の整備や維持管理、運営を進めていきます。</u></p>

大項目	No.	No.		意見・質問の概要	市の考え方
⑤明石東部地域のまちづくりについて	10	ハ°24		<p>市役所新庁舎の建替へについては、<u>中心核における最重要施設</u>と考えるが、<u>都市計画マスタープラン</u>においては、<u>その機能をどのように活かそうとするのか方針が記載されていない</u>。</p> <p>また、<u>明石港東外港の再開発</u>については、<u>具体的な予定がない</u>のであれば文言を削除すべき。</p>	<p>今回の都市計画マスタープランでは、<u>市役所の建替は、明石港東外港の再開発とあわせて中心市街地の南の拠点形成に向けた取組として位置付けています</u>。</p> <p><u>明石港東外港の再開発</u>については、<u>市と県が引き続き連携を図りながら、現庁舎跡地を含めた一体的な開発を検討するなど、明石市の玄関口としてのさらなる発展を目指します</u>。</p>
	11	ハ°20		<p><u>朝霧地域や近年病院や大規模な量販店などの都市機能が充実しており、マンション開発なども進行している西新町地域は明石東部地域というくくりから脱して3分割した方がよい</u>。</p> <p>よって、<u>立地適正化計画</u>において、<u>JR朝霧駅周辺及び山陽西新町駅周辺は、独立した都市機能誘導区域として位置付けるべき</u>。</p>	<p><u>都市計画マスタープラン</u>では、<u>明石東部地域の「都市核」としては、路線バスなどの公共交通ネットワークの状況も踏まえ、「JR・山陽明石駅」を「中心核」、「JR朝霧駅」を「主要地域核」に位置付けています</u>。</p> <p>その中で、<u>地域区分については、JR朝霧駅や山陽西新町駅周辺は、近年、地域に密着した商業施設や病院などが立地していますが、中心核であるJR・山陽明石駅へのアクセス性も高いことから、朝霧地域や西新町地域も含めて明石東部地域として</u>います。</p> <p><u>立地適正化計画</u>では、<u>行政機能や大規模な商業機能などの都市機能施設は、JR・山陽明石駅周辺に集約されていることから、「JR・山陽明石駅」を「中心拠点」に位置付け、都市機能誘導区域を設定して</u>います。</p>
	説1			<p><u>西新町駅周辺については、都市計画マスタープランでは「生活拠点」と表記しているが、立地適正化計画では「都市機能誘導区域」に設定されていない</u>。</p> <p><u>最近の西新町駅周辺は、大きな病院やスーパーなどができて都市機能誘導施設が多くあり、なぜ都市機能誘導区域から外すのか分からない</u>。</p>	<p><u>また、「JR朝霧駅」は交通の拠点として重要であることから「主要地域拠点」に位置付け、今後のまちづくりの動向を踏まえながら、適切な時期に区域を設定します。「山陽西新町駅」周辺は、今後のまちづくりの動向などを踏まえ、都市機能誘導区域を設定するかも含めて、適宜見直しを行う予定</u>です。</p>

大項目	No.	No.	意見・質問の概要	市の考え方
⑥西明石地域のまちづくりについて	12	ハ°26	西明石駅南側は、木造建築物の密集や藤江地区は西明石駅から離れており、不便であるといった課題がある。 駅北側は、住宅地域、文教地区となっているが、上ヶ池公園や野の池貯水池の再整備等を考慮し、 <u>地区に不足している市民交流施設等の設置が望まれる。</u>	西明石のまちづくりについては、西明石活性化プロジェクト協議会にて示された地域共通の <u>最優先課題解決</u> に向け、「 <u>JR西明石駅及び駅周辺の安全性と利便性の向上</u> 」「 <u>地域交流拠点の充実</u> 」を図るため、 <u>JR西日本と共同で取組を進めている</u> ところです。 具体的な取組として、 <u>都市計画</u> について、 <u>駅前広場及びアクセス道路等の都市施設や当該エリアの高度利用のための用途地域の変更</u> などを2022年11月に実施したところです。 また、 <u>JR</u> においては <u>駅ビルの建設</u> 、 <u>バリアフリーに配慮した改札口の設置及び社宅用地を活用した良質で快適なまちづくり</u> を、明石市においては現在工事中の <u>南畑踏切の歩道橋化・バリアフリー化</u> に加え、 <u>新改札の整備にあわせた駅前広場及び駅前広場から南へ向かう南北道路とサンライフ明石の南側に面する東西道路の2路線のアクセス道路の整備</u> を実施する予定です。 現在の取組に加え、更に広域的な取組も必要であると認識しており、引き続き、検討したいと考えています。
		ハ°27	西明石南側は、 <u>海岸を活かしたまちづくり</u> を考える区域や工場群、商店街、木造密集住宅、共同住宅、一般住宅が存在する区域となり、 <u>用途地域の再検討が必要</u> 。 北側は、 <u>新幹線整備により区画整理もほぼ完了し</u> 、住宅、文教地区として整備されている。 <u>出来上がった様々な施設を基に、有効利用する新しいまちづくりを目指す</u> べき。	
		説7	西明石駅南側は、コンパクトシティのためにも、 <u>地元の意見を聞きながら駅周辺の開発をしっかりと行う</u> べき。	
		説21	<u>木造密集地の解消も重要</u> 。西明石駅南の通りは地震などがあれば大惨事になる。時間をかけてでも整備していくべき。	
		説10	計画を策定するにあたって、 <u>進め方に市民参画が不足している</u> 。 西明石にはサービスコーナーがあるが、 <u>図書館や交流施設など地域としてもっと必要なものがある</u> 。	
⑦大久保地域のまちづくりについて	13	ハ°37	都市計画マスタープランの地域別構想の中で、 <u>大久保地域ではスマートインターチェンジの設置検討とあるが、どこまで検討されているのか、方針として定めてよいのか異議あり</u> 。	明石サービスエリアにおける <u>スマートインターチェンジの設置</u> については、 <u>現在、大久保北部市有地の利活用とあわせて、調査を実施している</u> ところです。
⑧魚住地域のまちづくりについて	14	ハ°45	<u>JR魚住駅周辺は、他の駅と比べて店も少なく空きテナントが多く、駅前ロータリーも小さいため、他の駅と同じくらい乗降客数が増加するよう発展させてほしい</u> 。	魚住地域については、 <u>新しく自由通路や南北駅前広場などが整備されたJR魚住駅を中心とし、現在整備中の17号池魚住みんな公園や北部の農地などの緑環境、南部の海際の公園や海岸施設などと連携しながら、暮らしの核づくりの強化や賑わいづくりに取り組んでいきます</u> 。

大項目	No.	No.	意見・質問の概要	市の考え方
⑨二見地域のまちづくりについて	15	説32	持続可能なコンパクトなまちづくりとは、二見地域にとっては具体的にはどのようなイメージなのか。	本市においては、市内全域で駅を中心としたコンパクトなまちづくりを進めており、二見地域以外の地域では、乗降客数が多く、様々な施設が集積していることからJR各駅を中心としています。
		説28	立地適正化計画では、山電付近が「都市機能誘導区域」として設定されているが、実際は北側の二見北校区は人口が多い。 高齢化すると北から浜側へいくのが大変であるという声もあるがどのような考え方でまちづくりを行うのか。	しかしながら、二見地域においては、二見市民センターなど公共施設がある「東二見駅周辺」、近年、商業施設や住宅などが増加している「西二見駅周辺」、そして、駅自体は隣接する播磨町に位置するが、明石市内からも多くの利用がある「土山駅周辺」と3つの拠点が存在することから、他の地域とは違うまちづくりが求められていると考えています。
		パ7	都市計画マスタープランの地域別構想において、バスサービスの確保について、二見地域では土山駅や東二見、西二見駅の循環など具体的な記載があるが、他の4地域においては、具体的な記載が皆無のため、各地域毎に課題の解決策を記載すべき。	また、臨海地域には産業の拠点である南二見人工島や漁港、公園やレクリエーション施設が共存し、位置している状況です。 そこで、二見地域については、3つの拠点を交通ネットワークでつなぎ、各地域の機能が連携して強化され、誰もが利用しやすい拠点形成を目指しています。
	16	説30	二見市民センターは、二見地区3校区にとって便利な場所に位置することが理想。もう少し中心の地区に移設が望まれる。	二見地域においては、二見市民センター、西部文化会館なども含めての都市機能誘導区域を設定しています。
		説34	二見地域は3小学校区がそれぞれ特色もあり、二見市民センターは地域の中心である西部文化会館の位置に立地すべき。そうするとたこバスのルートも活性化されると思われる。	いただいたご意見は、二見市民センターや西部文化会館の建替検討時の課題とさせていただきます。
		説35	西部文化会館は築50年近くになり、そろそろ建て替えの時期になる。二見市民センターを西部文化会館の位置に移設して、周辺の地価上昇や人口増加、税収増加を考えて欲しい。 西部文化会館と市民センターの統合を願う。	

大項目	No.	No.	意見・質問の概要	市の考え方
⑩都市計画マスタープランの内容全般について	17	ハ°40	都市計画マスタープランの中に用語解説ページを作成して欲しい。	ご意見を踏まえ、より分かりやすい計画となるよう用語集の作成を検討します。
	18	ハ°36	都市計画マスタープランの中で定めている、経済・社会・環境を軸とした、都市づくりの3つの視点に加えて、「脱炭素の都市づくり」「市民参画」の項目を追加し、2050年のカーボンニュートラル実現を打ち出すべき。	脱炭素社会の都市づくりについては、都市づくりの方針の中の「環境保全・整備の方針」にて「環境にやさしく脱炭素型のまちづくりに関する方針」として方針を定めています。 また、別途「第3次明石市環境基本方針」を令和4年4月に策定し、計画を推進していきます。
	19	ハ°38	都市計画マスタープランの計画の推進方針の中で、計画段階から市民が参画、協働し、地域毎には審議会を設置し、市民が目に見える形で権限を持つ運用や進行管理されることを望む。	都市計画マスタープランについては、現在、学識経験者や市議会代表、各種団体などで構成する「明石市都市計画審議会」においてご意見を伺い、意見交換の内容も公表しながら運用を進めていきます。
	20	ハ°39	都市計画マスタープランの推進にあたっては、特に海岸やため池、農地、水道、計画づくりについて県や他市、国との連携を望む。	国や県、隣接する市町とも十分に連携し、まちづくりの目標達成を目指して取り組んでいきます。

大項目	No.	No.	意見・質問の概要	市の考え方
⑪立地適正化計画の内容全般について	21	ハ°19	立地適正化計画では、 <u>5.1都市機能誘導区域の説明は重複しているため、1つにまとめて簡略するべき。</u>	ご意見を踏まえ、 <u>重複している箇所を削除</u> します。
	22	ハ°21	<u>立地適正化計画において示した誘導施設の誘導を都市計画マスタープランにおいて計画するべき。</u>	都市計画マスタープランと立地適正化計画については、 <u>根拠法令や使用用語の違いは若干あるものの、まちづくりに対する考え方や方向性については連携して別に策定</u> を行っています。 また、 <u>立地適正化計画</u> では、「都市機能誘導区域」や都市機能として維持や新たに誘導を図る「 <u>誘導施設</u> 」などを設定するもので、 <u>行政施設において具体的な整備方針については、「明石市公共施設配置適正化基本計画及び実行計画」や各施設の整備計画</u> で示すこととなります。
		ハ°23	<u>都市計画マスタープランは、立地適正化計画にて位置づけしている誘導施設（各種行政関連施設）の整備方針を示すことが必要である。</u>	
	23	ハ°25	<u>立地適正化計画において、誘導施設を特定（22施設又は25施設）しているが、例外を除いて行政が自ら設置する施設である。</u> したがって、 <u>正確には行政が誘導する民間施設ではない。立地適正化計画の趣旨に沿った誘導施設（民間施設）を例示して、その誘導方法を記載すべきである。</u>	「 <u>誘導施設</u> 」は、行政、民間問わず、 <u>本市が誘導すべき都市機能増進施設</u> です。国土交通省が作成した立地適正化計画作成の手引きの誘導施設の例や核都市機能誘導区域の地域特性などを踏まえ、都市機能を誘導するために設定しているため、 <u>具体的な施設名で定義していません。</u> また、居住者に日常的に利用される施設は、基本的に市街化区域全域を居住誘導区域に設定し、居住誘導区域の現状維持を図ることから、5.2.2(2)記載のとおり、 <u>誘導施設として都市機能誘導区域内に誘導・集約するのではなく、居住誘導区域内に幅広く配置し、生活利便性の維持・向上を目指します。</u> なお、 <u>ご意見を踏まえ、新たにその他資料編を作成し、策定時点で誘導施設に該当する誘導施設25施設を記載</u> します。
	24	説25	<u>「居住誘導区域」の設定について妥当であると感じているが、「土砂災害警戒区域」を居住誘導区域に含めることで、国庫補助事業の適用対象外になることはないのか。</u>	<u>現時点で「土砂災害警戒区域」を居住誘導区域に含めることで、適用対象外となる国庫補助事業はありません。</u>

大項目	No.	No.		意見・質問の概要																																														
⑫交通計画全般について	25	パ 6		意見・質問の概要																																														
		パ 6		<p>明石市への移住の動機は子育て支援策ではなく、交通の利便性である。しかし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、解決策の方針を明記すべき。また、都市計画マスタープラン内の名称としてコミュニティバスではなくたこバスと明記すべき。</p>																																														
		パ 18		<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、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では。</p>																																														
		説4		<p>明石は「子育てのまち」とよく言われるが、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。</p> <p>アンケート結果でも、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。</p>																																														
		パ 41		<p>総合交通計画はデータの掲載も多く、大変分かりやすく、評価します。</p>																																														
		パ 49		<p>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。</p>																																														

大項目	No.	No.	意見・質問の概要	市の考え方
	27	ハ°42	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。	計画では、CO2削減に向け、エコ通勤など、 <u>自家用車から公共交通への転換</u> を促しますが、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。
	28	ハ°44	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、 <u>より多くの市民が地域の場で参画できる機会を望む</u> 。	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。
	29	説26	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。	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。一方、今般当市で作成する総合交通計画は、「 <u>地域公共交通の活性化及び再生に関する法律</u> 」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、 <u>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</u> 。 ただし、 <u>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</u> と言えます。

大項目	No.	No.	意見・質問の概要	市の考え方
⑬バス交通全般について	30	説5	<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。</p> <p>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>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、採算性を考慮せず、税金の過大な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>
		説6	<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>	
		説8	<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>	
		説17	<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>	
	31	説16	<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.	No.	意見・質問の概要	市の考え方	
⑭路線バスについて	32	説3	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。	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、すぐに増便することは厳しいと認識していますが、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。	
		33	説9	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。	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、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、今後もさらなる安全対策についてJRへ要望行ってまいります。 バス交通のネットワークについては、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いります。
		34	説15	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、新路線の増設は検討されないのか。	現在、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です。 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があります。
		説18	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。	コミュニティバスは運賃は安いものの、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えています。	
		ハ°48	貴崎地域から西明石への交通が不便であることから、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。		

大項目	No.	No.	意見・質問の概要	市の考え方
⑮コミュニティバスについて	35	ハ43	<p>コミュニティバスの収支率50%を目指すところがあるが、たこバスは地域の福祉の施策であり、収支率で改廃することには反対である。</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られる。</p>	<p>コミュニティバスは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しています。</p>
	36	説20	<p>西明石駅や山陽電鉄の駅から勤務先の工場まで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なのでは。</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マイカーではなく、コミュニティバスや路線バスを選択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、今後も情報発信などに取り組んでまいります。</p>
	37	説22	<p>現在、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。</p> <p>目標である公共交通利用圏はコミュニティバスも勘案しているのか。</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、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となっています。</p> <p>しかしながら、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。</p> <p>また、公共交通利用圏の算出には、コミュニティバスのバス停も対象としています。</p>
	38	説29	<p>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。</p> <p>直接市民センターへ行けるルート設定はできないのか。</p>	<p>二見ルートは、以前は二見市民センターを経由していましたが、利用が低迷していたため、現在は二見地域の鉄道駅3駅を効率的に運行するルートに見直しています。</p> <p>ルート見直し後、速達性が向上したこともあり、現在は、利用者が年々増加している状況です。</p> <p>しかしながら、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について検討してまいります。</p>

大項目	No.	No.	意見・質問の概要	市の考え方
⑩道路について	39	ハ 28	<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>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>
		説14	<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>	
	40	説19	<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>
	41	説23	<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>
	42	ハ 33	<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.	No.	意見・質問の概要	市の考え方
	43	ハ°31	<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>
	44	ハ°32	<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>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>
		説31	<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>	
	45	説27	<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>
	46	説33	<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停まらなく、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>
	47	ハ°46	<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>
	48	ハ°47	<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す。</p>

大項目	No.	No.	意見・質問の概要	市の考え方
⑰鉄道施設 について	49	ハ ³⁰	<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、県を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、<u>周辺のまちづくりも含めて慎重に検討を行います。</u></p>
	50	説13	<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、J R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。 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。 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</u>があるとJ R西日本から聞いておりますが、引き続きJ Rと協議を行います。</p>
	51	ハ ³⁴	<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</u> <u>ならないよう行政からも支援を</u>お願いする。</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>

大項目	No.	No.	意見・質問の概要	市の考え方
⑱その他	52	説24	各計画にキャッチフレーズをつけているのは魅力的な一方、 <u>どれをみればいいのか感じる</u> ところもある。	基本的には「あかしSDGs推進計画（明石市第6次長期総合計画）」の理念や方向性を元に、それぞれの計画の特徴を反映させた形としています。
		説11	大切な計画の説明会だが、参加者が非常に少なく、もっと住民が参加できるような取組をすべき。 意見交換できるよう、計画の説明はもっと丁寧に、知識のない人でもわかりやすく説明して欲しい。 また、住民だけでなく、在勤者や権利者などステークホルダーも含めて意見交換できた方が良い。	説明会および意見募集の広報については、10/14よりホームページへの掲載、広報あかし10/15号への掲載、10/19開催のまちづくり協議会理事会での案内などを通して実施しました。 また、説明会でのご意見により、 <u>急遽計画の説明動画を作成し、11/15よりホームページおよびYoutubeにて動画を配信</u> しました。
		説12	説明会のチラシの配布や回覧などもっと広報活動を行うべきであったのでは。	市民参画の方法については <u>今後も課題として認識し、取り組んで</u> いきます。
54	ハ 29	教育に力をいれたまちづくりとして、「子供の教育力アップ」「習い事による家計への負担減少」「各家庭の平等性の確保」「高齢者の生きがいの確保・認知症防止」「非行、不良少年の減少」「治安向上」「 <u>税収増加</u> 」を目的として、 ①高齢者が、塾や習字など教室を開き、地域の小学生が無償で受けられるサービスを行う。 ②塾など子供の教育に関する習い事を提供する企業などに対して公民館や学校などを無償で貸し出し、月謝の引き下げを行う。 ③市内で使える習い事クーポンを配布する。 を提案する。	ご意見として伺います。 都市計画マスタープランは基本的に社会基盤整備に関する計画ですが、 <u>子育て、教育、高齢者施策なども連携した計画として取り組んで</u> いきます。	