

2015年10月30日

明石市中心市街地活性化基本計画第2期計画（素案）

パブリックコメント

市民自治あかし 世話人代表

松本 誠

表記の第2期計画（素案）に対して、以下の通り意見書を提出します。

巨額の税金を使った事業だけに、市民が納得できる中身のある計画へ再検討されるよう、願います。

1. 前計画を焼き直しただけの“上げ底計画書”

本計画は前計画（2010年国認定）で具体化が積み残された明石駅前中心市街地の南部地域、とりわけ明石港周辺への回遊性を高めるための計画を2015年度（平成27年度）までに具体化するという“公約”に代わるものと見られます。

しかしながら、計画書の大半は前計画に示された当該地区の概況や現状分析等についての記述を、若干の補足データを加えて焼き直したものに費やされ、肝心の南部地域の活性化や回遊性を高める具体的施策はほんの少しばかり添えられただけの、“上げ底計画書”になっています。

この計画書づくりに、コンサルへの委託費など幾らの血税が費消されたか不明ですが、いかにも税金の無駄遣いの代物になっています。

以下、明石港周辺の活性化、整備計画として掲げられた中身の欺瞞性を列挙しますので、計画を抜本的に見直されることを提言します。

2. 小手先だけに終わった「南部の回遊性を高める明石港周辺の整備計画」

明石市の総合計画をはじめ従来からの明石駅前中心市街地の2つのランドマークは、緑の明石公園と明石城、そして「海の玄関」であり明石海峡を借景とした明石港一帯の海浜ゾーンとされてきました。これらを魚の棚など城下町由来の南部地域の商店街と合わせて、来街者にいかに回遊してもらおうかが、中心市街地の最重要課題でした。このことは、中心市街地活性化基本計画を策定してからも、その重要性は変わっていないはずでした。前計画でも明石駅南地区再開発事業と、南部の明石港周辺整備の双方が成果を上げることによって中心市街地の活性化が成し遂げられると明記していました。

しかし、明石港周辺整備の計画は先送りされ、ようやく「第2期計画」としてまとめられた具体的な中身は、①大衆演劇劇場として改修した「ほんまち三白館」 ②旧フェリー棧橋のプロムナード化 ③高速艇乗り場や昼網のセリが行われている水産分場付近の休憩施設の整備 ④明石港本港西側の港口にある江戸時代の旧灯台の景観整備 ⑤高速艇乗降場に隣接する駐輪場の環境改善—の5つだけです。

だれもが想定していたフェリー乗り場一帯の総合的な整備や東外港の過半を占める砂利揚げ場一帯の再整備には全く触れない、「拠点」を欠いた小手先の手直しを計画と称しているに過ぎません。策定に関わった人たちは、これで中心市街地南部への回遊性が高まると、本気で考えているのでしょうか？ このような計画によって、初期に掲げた中心市街地の活性化が達成されなければ、300億円もの税金を投じた再開発事業が無惨な結果に終わりがねません。計画の再考を求めるゆえんです。

3. 「三白館」に依存した南部地区整備の実態

計画書では、上記5つの南部地区に係る具体的事業のうち、「ほんまち三白館」への依存が目立ちます。映画館だった旧・本町日活を改修して、かつての戦前の芝居小屋を再現する大衆演劇劇場に衣替えした三白館は、席数約150で大衆演劇は1日2回の公演で約200人（日）の来場者を見込んでいます。この影響で国道2号以南の通行量が入場者の3倍、約600人（日）増えるという計算になっています。（67ページ）

そもそも、年間平均して200人（日）の入場者数を得ると年間7万人を超えます。これだけの入場者を見込めれば、興行的にはほくほくだろうが、大甘の試算であることは一目瞭然でしょう。加えてその3倍の通行量の増加を見込めるという試算には、首をかしげざるを得ません。

同じことは、「明石港周辺における活性化施策による増加数」でも言えます。（67ページ）

「明石港周辺での観光バス停車」台数が1日平均で5台増加し、200人の来街者増加を見込んでいます。これだけで年間7万人を超える来街者の増加になるという試算です。明石駅前を中心市街地に来る観光バスの大半は、魚の棚への買い物客の乗降です。魚の棚入口で客を降ろし、一定時間後に同じ場所にバスを回して乗り込む。明石港周辺を散策するというコースにはなっていません。また、現状と比較して年間1800台、7万人が増えるという根拠が何ら示されないまま、数字だけが独り歩きしている試算です。

「ジェノバラインによるクルーズ事業」で1日平均50人、年間2万人近い集客増を挙げたり、高層マンションを建ててしまったその先にある「旧フェリー棧橋をプロムナードにする」ことによって1日平均50人、年間2万人近い集客増を見込むなど、真面目に考えれば首をかしげたくなる試算が横行したうでの来街者の目標数値は、まさしく“机上の空論”としか言えません。

船着き場の駐輪施設や休憩施設、遠く離れた旧灯台の景観整備が目に見えた回遊効果をもたらすかどうかは、検証するまでもないでしょう。

4. 影も形も見えない東外港の「砂利揚げ場」や「フェリー埠頭跡地」の整備計画

この2期計画素案を読んで奇異なのは、かつては市も市民も、だれもが「明石港周辺整備」の焦点になると見ていた東外港の「砂利揚げ場」や「フェリー埠頭跡地」の活用、整備計画についての記述が、影も形もないことです。

前計画から2期計画へへの間の大きな変化は、フェリー航路が廃止され、跡地の港湾区域内のフェリー埠頭もマンション業者に売却され、高層分譲マンションが建ってしまったことです。明石駅前のシンボル道路である銀座通りから明石海峡を望む眺望を確保するために、市がせめてもの条件として業者に課した銀座通り南端の旧フェリー埠頭の一部の土地にマンションを建てさせないことも、マンション業者側の巧妙な線引きによって約半分の眺望がマンションで目隠しされてしまう失態も生じました。しかし、そんな代償を払って空けさせた用地の活用についても、計画書では全く触れられていません。

砂利揚げ場の移転、廃止問題は、30年以上にわたる懸案ですが、中心市街地南部の整備計画を立てるといって今回のチャンスにもかかわらず、二見移転問題の再燃を懸念する現市長の思惑から“聖域”としてアンタッチャブル扱いされてしまいました。だれが考えても、明石駅前中心市街地の南部整備計画で砂利揚げ場に触れないのは、不自然さ強調し、まちづくり計画として整合性を欠きます。

5. 計画の抜本の見直しを！

以上の点から、本計画は「計画の名に値しない」だけでなく、将来の明石の中心市街地のまちづくりに重大な禍根を残します。抜本的に見直すべきです。

以上