

第 18 号 2010.10.27

まこと流まちづくりの地平  
第 018 号 2010/10/27

明石の松本誠です。  
「まこと流まちづくりの地平」は今年元旦に一年間のご無沙汰をお詫びして再開したものの、5 回お送りしただけで 3 カ月で再び休載してしまいました。申し訳ありません。

この間、この国の政治も経済も社会も目まぐるしく変化をし、歴史的転換期の佳境に入りつつあります。足元の明石でも過渡期を象徴するような数々の事態が進行しており、このまちのまちづくりと市政の将来に注目してきた私たち“まちづくり人”たちも、さまざまな対応を迫られています。

このような中で、あらためて半年ぶりにメールマガジンを再開させていただきます。気長にお付き合いください。

#### 明石淡路フェリー運航休止に見る 2 つの“無策” 総合交通政策欠く政治と、総合的なまちづくり施策欠く市政

明石海峡大橋が開通してから、航路の継続が常に危ぶまれてきた明石淡路間のフェリー航路が、1 1 月 1 6 日以降、運航を休止することが 1 0 月 1 5 日発表された。明石市と淡路 3 市も出資した第三セクターの運航会社「明石淡路フェリー」が臨時総会を開き決定したもので、従業員は全員解雇し、就航している最後の船舶 1 隻も売却するという。大橋開通後も、愛称「たこフェリー」として航路維持に七転八倒してきたが、刀折れ矢尽きた格好でギブアップに追い込まれた。

明石市は「航路再開に向けた歩みの途中だ」（北口寛人市長）と強調しているが、船も人もいなくなった中での航路再開への展望は聞かれない。

明石海峡のフェリー航路は、1 9 5 4 年 4 月（昭和 2 9 年）本格的なモーターゼーションの始まりを前に県営明石フェリーとして開通した。2 年後には日本道路公団の発足によって公団に引き継がれ、文字通り「国道フェリー」として国道 2 8 号線の一部と位置づけられ、本州から淡路を経て四国を結ぶ大動脈になった。

交通の要衝でもあった明石は、山陽鉄道神戸 明石間（その後国鉄、現在の JR 線）が開通したのと同じ 1 8 8 8 年（明治 2 1 年）に、明石港から淡路島北端の岩屋間に定期連絡船が就航した。その後、淡路島の東西海岸沿いに南下する航路も開設され、明石は関西から淡路、四国への玄関口になった。

明石 岩屋間の旅客航路はピーク時で年間 4 8 1 万人（1985 年）にのぼり、1 日 1 万人を超す利用者があった。フェリーは、明石海峡大橋の起工式が行われた 1 9 8 6 年“官営航路”に終止符を打ち民営化されたが、その当時に 4 隻のフェリーが 1 日 3 8 往復し、2 0 0 人の従業員で年間 2 6 億円の料金収入を挙げて、単年度収支は黒字だった。

#### 大橋開通で廃業の危機

明石フェリーの民営移行から 1 2 年、1 9 9 8 年春の明石海峡大橋開通で航路環境は激変する。神戸・阪神間、大阪、和歌山方面と淡路島や徳島を結ぶ海上航路はほとんどが姿を消し、かろうじて明石海峡航路が残ったが、フェリーも旅客航路も従業員を極端に減らすなど合理化に次ぐ合理化を重ねても、常に廃業の危機にさらされた。

大橋が開通した翌年秋には、架橋に伴う特別措置の助成金が切れる 2 0 0 0 年 4 月までにフェリー航路を廃止することを当時の「明石海峡フェリー」が表明。あわてた明石市と淡路島の自治体が第三セクターによる航路存続を打ち出し、大橋開通と同時に廃止した甲子園高速フェリー会社を中核として、当時の淡路 1 市 1 0 町と明石市が出資した「明石淡路フェリー」を設立し、2 0 0 0 年 7 月から事業を引き継いだ。当時の 1 日 3 6 往復の便を継続、5 9 人に減っていた従業員も継続した。

しかし、大橋の方は予想通り利用台数が増えないため、公団が 2 0 0 3 年に通行料金を約 1 割値下げし、その後も E T C 割引や休日 1 0 0 0 円料金を実施するなどのたびにフェリーの料金値下げで対抗したが、利用者は激減しお手上げ状態になった。

#### 道路優先の「構造的欠陥交通政策」の犠牲

明石海峡大橋は国策として建設され、巨額の公的資金を投じて巨額の負債を塩漬けにしたまま、経常費用も巨額の公的資金（税金）の補てんによって維持されている。料金値下げも民主党政権が標榜する「高速道路無料化」政策も、巨額の税金によって道路の利用者の負担を軽減あるいはゼロにする政策である。

海上交通を担う航路は、民間事業として公的資金の支援のないまま独立採算で続けねばならないために、構造的にも大橋との「市場競争」は成り立たない。海上交通の維持を視野に入れないままの道路優先交通政策が、明石・淡路間のフェリー航路の息の根を止めたといえる。

では、大橋と競合する海上交通はなくてもいいのだろうか？ 答えは「ノー」である。阪神・淡路大震災の際に、鉄道や道路が寸断された中で、海上交通が大きく見直された。明石、神戸、加古川、姫路などから大阪方面への足として臨時の海上交通が開設され、大きな役割を果たした。淡路を経由する海上交通網も機能を発揮した。

その経験から、自動車交通の偏重を改め、海上交通や鉄道輸送への転換を進める「モーダルシフト」が提唱された。明石海峡大橋が開通しても、非常時の危機管理対策として橋1本に頼らず、海上交通を維持していくことの重要性が指摘されたのは、つい15年前のことだ。大阪湾沿岸と淡路島を結ぶ航路が壊滅状態になった中では、唯一残った明石海峡航路は大阪湾のセキュリティシステムとしても重要な課題である。明石海峡大橋のセキュリティシステムとして、いま一度、道路公団がフェリー航路を大橋と一体システムとして維持していく制度構築が不可欠ではないか。

#### ／／ 小手先の航路支援策から、総合的なまちづくりの枠組み構築へ

明石航路の維持が困難になってからも、明石市は航路維持に対しては「小手先の支援策」に終始してきた。フェリーをクルーズ船として季節的な観光利用を呼びかけて助成金を出すなどの、カンフル剤的イベント支援などでお茶を濁してきたといえる。航路維持への構造的な欠陥に対応したり、明石のまちにとっての港や航路の位置づけを明確にし、本質的な「海峡のまち」づくりの一環としての航路維持の絵（ビジョン）を描く作業をしてこなかった。

東西16、明石海峡と播磨灘にへばりついた明石のまちは、海辺の価値を高めて、海辺とまちをつなげるまちづくりを最大の課題にすることが何よりも重要である。「海峡公園都市」や「海峡交流都市」のキャッチフレーズを掲げ、明石駅から明石港に至る駅前通りと銀座通りを「明石公園と港を結ぶシンボルロード」を名付けているのも、港があり、航路が存在するからである。明石航路がなくなれば、明石のまちづくりのコンセプトは根底から揺らいでくる。

こうした認識が、抽象的なキャッチフレーズにとどまらず、具体的な計画の中に位置づけられていれば、明石航路維持への対応は何よりも優先し、明石港のど真ん中に鎮座する砂利揚げ場の移転と跡地活用についても本腰入れて取り組むはずである。だが、いずれも長年放置されて、航路存続の危機が表面化してからも、いったんは取り組むかに見えた砂利揚げ場移転問題もまた先送りされたままだ。

明石航路の存続問題が構造的で厄介な問題であればあるほど、市政の最重要課題として周辺整備や港を活かしたまちづくり計画の策定に本腰いれて取り組まねば、小手先の対応では問題解決につながらない。その意味では、JRの営業主義もちらつく新駅計画などにうつつを抜かしている余裕などはなかったはずであった。

#### ／／ 明石のまちづくりの危機、市民も真正面から取り組もう

明石は豊かなまちづくり資源に恵まれた都市である。日本国中のまちが、まちづくりの資源（ソース）探しに四苦八苦している時代に、有り余るまちづくり資源が逆に、市民にも行政にも油断と怠慢の意識を生み出してきた。

ここ30年、緩慢なる「まちづくり資源つぶし」がこの町で進行し、ついに、半世紀余りにわたってこのまちを支えてきた港と航路が危機に瀕している。国の「欠陥交通政策」をただし、航路が成り立つ政策を求めていくとともに、このまちにとっての港と航路の価値を見つめ直すときである。

いま、明石のまちにとって最も優先して対応しなければならないのは何か。限りある財政の力を、どこに、どのように注ぐべきなのか。山積するまちづくりと行政課題を、いま一度総合的に見直して、総合的に解決する知恵と力を生み出す時であろう。そのためのリーダーシップを発揮できる人材を、掘り起こすことも重要ではないか？

.....

\_/\_/ まちづくり異聞 ( イベント案内、その他 )

\_/\_/ AACPN オール明石市民活動ネットワーク準備会 ( 第 1 回 )

\_/ 11月2日 ( 火 ) 18 : 00 ~ 21 : 00  
明石市民会館第 4 会議室

\_/ 自治会などの地縁系と分野型市民活動系等、明石市内の市民活動団体の大きなネットワークを形成し、今春施行された「自治基本条例」にもとづく「参画と協働」のまちづくりや市政をすすめていくため、市民側の連携組織づくりをめざす。

\_/\_/ 明石まちづくり市民塾 2010 連続講座  
「市民活動・市民利用施設のあり方を考える」

第 2 回 教育・文化芸術活動の場はどうあるべきか？

\_/ 2010年11月21日 ( 日 ) 13 : 30 ~ 16 : 30  
明石市男女共同参画センター ( 明石駅前アスパシア北館 7 階 )

\_/ 資料代 : 3000円

\_/ 市民会館、西部文化会館、生涯学習センター等、多彩な市民活動の場を提供し、独自の企画事業もおこなっている施設の現状と課題、利用者市民との関わりを考える。

< パネリスト >  
市民会館館長・須浪秀樹さん ( 指定管理者 )  
生涯学習センター所長・河野実さん  
明石市文化団体連合会会長・竹内隆さん ( サークル活動、文化活動団体の利用者の立場 )  
明石市文化芸術部次長兼文化施設担当課長・藤林広重さん  
神戸大学大学院国際文化学研究科地域連携研究員、神戸学院大学講師・竹内利江さん

< コーディネーター > 松本誠 ( 市民まちづくり研究所所長 )

\_/\_/ 明石まちづくり市民塾 特別講座「五感で味わう明石の自然」  
明石の里山探訪 第 2 弾 大久保町の松陰新田 一帯の里山

\_/ 2010年11月28日 ( 日 ) 午前 10 時 ~ 午後 3 時  
集合 : 10時30分に明石北高校前  
参加費 : 1000円

\_/ プログラム  
松陰新田の里山の自然環境と町並み探訪  
散策と炊き出しで昼食 ( 芋煮、目張り寿司、味噌汁 ) 会食、懇親  
お話 / 「松陰新田の自然環境と里山の将来」 ( 講師折衝中 )

\_/ 参加申し込み期限 11月15日 ( 月 ) 定員 30 人で締め切り  
申し込み先 : 明石まちづくり市民塾 事務局  
e-mail shimin-juk@jichi-akashi.com  
( このメルマガへの返信でも受け付けます )

.....  
\_/\_/ 発行 : 市民まちづくり研究所 / 松本誠 MATSUMOTO, Makoto  
http://matsumoto2008.com  
e-mail : makoto@matsumoto2008.com  
e-mail : matsumoto-mk@nifty.com

ご意見・ご感想をお寄せください。  
バックナンバーはホームページにアップしています。  
転送・引用・その他の活用を歓迎します。  
活用には発行者の著作であることがわかるようにしてください  
\_/