

平成23年度第1回
神戸市都市計画審議会会議録

平成23年8月11日

平成23年度 第1回 神戸市都市計画審議会

1 日時 平成23年8月11日(木) 午後2時00分～午後4時05分

2 場所 神戸市役所1号館28階第4委員会室

3 出席委員 (24人)

(1)学識経験者

加藤 恵 正	川北 政 廣
小浦 久 子	野崎 瑠 美
三輪 康 一	森津 秀 夫
山下 淳	

(2)市会議員

田路 裕 規	藤原 武 光
川内 清 尚	平野 章 三
安達 和 彦	むらの 誠 一
向井 道 尋	沖久 正 留
大かわら 鈴子	味口 としゆき
池本 真	坊池 正

(3)国及び兵庫県の行政機関の職員

上総 周 平(代理 轉 馬 潤)
吉本 和 之(代理 大 町 勝)
瀬井 豊(代理 角 田 正文)

(4)市民

篠山 淑 子	松倉 聖 武
--------	--------

4 議事

第1号議案 神戸国際港都建設計画道路の変更について (神戸市決定)

(3.4.11号塩屋舞子線ほか2路線)

第2号議案 神戸国際港都建設計画用途地域の変更について (神戸市決定)

第3号議案 神戸国際港都建設計画防火地域及び準防火地域の変更について
(神戸市決定)

第4号議案 神戸国際港都建設計画交通広場の変更について (神戸市決定)
(2号鈴蘭台駅前交通広場)

- 第 5 号議案 神戸国際港都建設計画第二種市街地再開発事業の決定について
(鈴蘭台駅前地区第二種市街地再開発事業) (神戸市決定)
- 第 6 号議案 神戸国際港都建設計画地区計画の決定について (神戸市決定)
(鈴蘭台駅前地区地区計画)

5 議事の内容 別紙のとおり

開会

加藤会長

定刻となりましたので、ただいまより、平成23年度第1回神戸市都市計画審議会を開会いたします。

皆さん、お暑いところお集まりいただきまして、ご苦労様でございます。

まず、事務局のほうから定足数の確認をお願いいたします。

委員紹介・定足数の確認

鳥居計画部長

計画部長、鳥居でございます。

第1回目の委員会で、委員の交代もでございますので、委員名簿に従いまして委員のご紹介をさせていただきたいと思っております。配付の委員名簿をごらんさせていただきたいと思っております。

まず、岩田委員でございますが、本日、所用のためご欠席でございます。

大和委員につきましても、本日、ご欠席です。

加藤会長でいらっしゃいます。

加藤会長

(会釈)

鳥居計画部長

川北委員でいらっしゃいます。

川北委員

川北です。

鳥居計画部長

小浦委員につきましては、少し遅れて参加されるということでございます。

澁谷委員につきましては、本日、ご欠席でございます。

野崎委員でいらっしゃいます。

野崎委員

よろしく申し上げます。

鳥居計画部長

三輪委員でいらっしゃいます。

三輪委員

三輪です。

鳥居計画部長

森津委員でいらっしゃいます。

森津委員

森津です。

鳥居計画部長

山下委員でいらっしゃいます。

山下委員

山下でございます。

鳥居計画部長

そして、田路委員でいらっしゃいます。

田路委員

田路でございます。

鳥居計画部長

藤原委員でいらっしゃいます。

藤原委員

藤原です。

鳥居計画部長

川内委員でいらっしゃいます。

川内委員

川内です。よろしく申し上げます。

鳥居計画部長

平野委員でいらっしゃいます。

平野委員

平野です。

鳥居計画部長

安達委員でいらっしゃいます。

安達委員

安達でございます。

鳥居計画部長

むらの委員でいらっしゃいます。

むらの委員

むらのです。よろしく申し上げます。

鳥居計画部長

向井委員でいらっしゃいます。

向井委員

よろしく願いいたします。

鳥居計画部長

沖久委員でいらっしゃいます。

沖久委員

沖久でございます。よろしく願います。

鳥居計画部長

大かわら委員でいらっしゃいます。

大かわら委員

大かわらでございます。どうぞよろしく願いいたします。

鳥居計画部長

味口委員でいらっしゃいます。

味口委員

味口です。よろしく願います。

鳥居計画部長

池本委員でいらっしゃいます。

池本委員

池本です。よろしく願います。

鳥居計画部長

坊池委員でいらっしゃいます。

坊池委員

坊池です。よろしく願います。

鳥居計画部長

続きまして、国土交通省近畿地方整備局長の上総委員でございますけれども、本日は代理で兵庫国道事務所の轉馬委員が出席予定でございますが、若干遅れて来られるとお聞きしております。

それから、兵庫県副知事、吉本委員の代理で、本日は大町兵庫県土整備部まちづくり局長がご出席でございます。

吉本委員（代理大町）

大町といたします。

鳥居計画部長

兵庫県警察本部神戸市警察部長の瀬井委員でございますけれども、本日は代理で角田交通規制課調査官がご出席です。

瀬井委員（代理角田）

角田です。よろしく願います。

鳥居計画部長

続きまして、篠山委員でいらっしゃいます。

篠山委員

篠山でございます。

鳥居計画部長

松倉委員でございます。

松倉委員

よろしく願いいたします。

鳥居計画部長

次に、定足数でございますが、神戸市都市計画審議会条例第5条第2項の規定によりまして、委員及び議事に関係のある臨時委員の総数の半数以上の出席により会議が成立するという事になってございます。委員の総数は27名でございます、定足数は14名となります。

本日、現在、22名ご出席いただいておりますので、会議は有効に成立しております。以上でございます。

会議録署名委員の指名

加藤会長

本日の会議録署名委員ですが、森津委員と山下委員にお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

議案審議

加藤会長

それでは、議案の審議に入りたいと思います。

本日は、6件の案件を審議いたします。今回の案件は、道路の変更、塩屋舞子線と、同じく道路の変更、鈴蘭台幹線、鈴蘭台環状線を含む鈴蘭台駅前地区の関連議案です。

したがって、まず第1号議案のうち塩屋舞子線を説明いただきまして質疑応答をし、さらにその次に第1号議案から第6号議案の鈴蘭台駅前地区の説明をしていただき質疑応答をし、その後、第1号議案から順次お諮りしたいというふうに思っております。

それでは、第1号議案、塩屋舞子線ほか2路線の道路の変更のうち塩屋舞子線について説明をお願いいたします。

林計画課長

計画課長林でございます。

それでは、塩屋舞子線、神戸市決定の案件についてご説明いたします。

議案（計画書）は2ページ、議案（計画図）は1ページをお開きください。前面スクリーンをごらんください。位置図です。

都市計画道路塩屋舞子線は、垂水区塩屋町大谷の都市計画道路塩屋多井畑線から明石市大蔵谷狩口の都市計画道路狩口伊川谷線に至る延長約6.3km、幅員20mの幹線道路です。

現在の整備状況は、塩屋多井畑線から青山台2丁目までの延長約0.5kmは事業未着手であり、青山台2丁目から垂水妙法寺線までの延長約1.4kmは整備が完了し、垂水妙法寺線から舞子山手線までの延長約1.6kmは事業未着手です。

今回の変更箇所を含む舞子山手線から舞子多聞線までの延長約1.6kmは、事業中の区間であり、昭和47年から整備を進めてまいりました。このうち、北舞子3丁目から舞子坂1丁目までの延長約0.7kmは、平成15年度に整備が完了しており、残る舞子山手線から北舞子3丁目までの延長約0.9kmが今回の変更箇所になります。

さらに西側の舞子多聞線から西舞子6丁目までの延長約0.9kmは事業未着手の区間でありまして、西舞子6丁目から狩口伊川谷線までの延長約0.3kmは整備が完了しております。

議案（計画図）2ページをごらんください。あわせて前面スクリーンをごらんください。変更箇所の計画図です。

今回の変更箇所は、星陵台3丁目の都市計画道路舞子山手線から北舞子3丁目までの延長約0.9kmの区間です。現道を北側に拡幅する計画で、計画幅員を変更前の20mから今回14mに変更します。図中の黄色の部分が廃止をする区域になります。

ただし、東側の県商前交差点付近は右折車線を付加するため、また、西側の北舞子3丁目付近は整備完了区間にすりつけるため、幅員を14mから20mとしています。

変更箇所の現況です。前面スクリーンをごらんください。

星陵台8丁目付近で東向きに撮影した現況写真です。写真左側、すなわち北側から、路肩0.5m、2車線の車道6m、ガードパイプを有する歩道1m、合計約7.5mの道路幅員となっています。

次は、北舞子2丁目付近で東向きに撮影した現況写真です。写真左側、すなわち北側から、路肩0.5m、対面通行の車道4.5m、歩行者の通行帯として南側の路肩1m、合計約6mの道路幅員となっています。

今回の変更箇所は、全線を通して近隣の高校や中学校の通学路としても利用されていますが、現況写真にあるように、歩道幅員が1m程度と狭く、構造物によって歩道と車道が分離されていない区間があります。

都市計画道路の計画については、これまでも沿道の土地利用状況や交通需要など、地域

整備の方向性をふまえて、その必要性や配置、構造等の見直しを行ってきています。

前面スクリーンをごらんください。

今回の塩屋舞子線の変更箇所については、沿道の土地利用状況として主に戸建住宅を中心とした住宅地が形成されていること、現況の自動車交通量は県商前交差点部で昼間12時間あたり約3,000台であり、将来的にも現況より大幅な増加はないと見込まれること、歩行者、自転車の通行量も、朝7時台のピーク時に県商前交差点部で、それぞれ約80人、約20台であり、将来的にも、沿道の住宅地としての土地利用から、大幅な増加はないと見込まれます。

したがって、今回の塩屋舞子線の変更箇所については、南北の主要幹線道路である商大線や舞子多聞線につながる補助的な幹線道路、生活幹線道路と位置づけられます。

これらをふまえ、道路が有すべき機能面から幅員構成を見直した結果、車道部について、中央帯は、自動車交通量及び道路線形を考慮し、設置しなくても車両の安全な通行を確保できるため、省きます。停車帯は、沿道で店舗への出入りや荷さばきなどの停車需要が見込まれないため、通常の路肩とします。

歩道部については、沿道の戸建住宅の車庫からの出入りなどを考慮し、連続する植樹帯を省き、必要に応じた単独の植樹帯の設置にかえます。歩道部の幅員について、歩行者及び自転車の通行量の見込みをふまえ、道路構造令で定める標準的な自転車歩行者道の幅員である3mとし、それに電柱や標識など路上施設帯を加えた3.5mとします。

これらの見直しの結果、変更箇所の標準的な総幅員は、変更前20mから変更後14mとなります。

この変更内容について、平成20年度から約2年半の期間に、沿道地域の住民に対する説明会を17回開催するなど、おおむね地域の合意形成が得られるよう努めてまいりました。

また、変更箇所の地元である星陵台ふれあいのまちづくり協議会からは、14mへの変更をふまえた早期整備要望をいただいています。

なお、今回の事業中の東西の区間などでは事業未着手となっておりますが、これらの区間についても、今後、順次計画の見直しを進めていく予定です。

塩屋舞子線の議案について、平成23年6月14日から28日までの2週間、縦覧を行いました。その結果、12通の意見書が提出されております。

引き続き、提出された意見書についてご説明いたします。

資料1は、塩屋舞子線の変更に関して提出された意見書を1件ごとに取りまとめたものです。

続きまして、資料2は塩屋舞子線の変更に関して提出された意見を項目ごとに整理し、それに対する神戸市の考え方を示したものです。資料2に沿ってご説明いたします。

表紙裏面の目次をお開きください。

提出された意見を、1．道路の計画に関すること、2．道路整備に関すること、3．地元への説明・周知に関すること、の大きく3項目に分類しております。

1ページをごらんください。

1．道路の計画に関すること、(1)道路の幅員についての意見です。

歩道の幅は2mもあれば十分である。植栽も必要ない。車道は広いほうが良い。バスが通れるようになれば地域の老人が喜ぶ。

周辺住宅地の高齢者や杖・車椅子利用者の安全確保のため、歩道は十二分に広くすること、というものです。

これらの意見に対する神戸市の考え方をご説明いたします。

歩道幅員については、歩行者や自転車の交通需要をふまえ、安全で円滑な歩行者及び自転車の交通を確保するため、道路構造令に基づき、自転車歩行車道の標準的な幅員である3.5mとしています。

歩道の設置には、神戸市バリアフリー道路整備マニュアルなどに基づき、平坦性の確保、車道接続部の段差解消など、高齢者や身体障害者をはじめ、歩行者に安全・安心な設計とします。

植栽については、道路の設計にあたり、地域の意向をふまえ、必要に応じて植樹柵の設置を検討します。

車道幅員については、沿道の土地利用状況や交通需要をふまえ、1車線あたり3mを2車線確保し、両側に路肩を設ける計画としています。バス路線についてはバス事業者が決定します。

次に、(2)幅員20mから14mへの変更に反対する理由についての意見です。

塩屋舞子線の事業中1.6km中0.7kmは幅員20mで完成し、残り区間0.9kmは建設用地も確保されているにもかかわらず、幅を14mに変更することが納得できない。

我々が実施したアンケートでは、星陵台8丁目の地域住民の大多数は幅員20mを希望している。

北舞子1丁目には、消防車が進入出来ない狭い路地が3本、本計画道路と交差し、路地沿道の住宅への消火活動のため消防車が本計画道路に停車するしかなく、幅員20mが必要である。

道路北側の舞子墓園の斜面は、地すべりの可能性が非常に高いところであり、北舞子2丁目の沿道には、神戸市が「がけ崩れ危険箇所」と指摘し、防災マップに表示している区域があるため、広い道路幅員が必要である。

この地域は、住宅地として比較的初期に開発されたので高齢者が多く、また学童達の通学路としての機能を期待されている。星陵台中学校の通学路にもなっている入口付近の

カーブで事故が何度かあり、とても危険性を感じる。また、災害時周辺地区の避難場所は、星陵台中学、神戸商業高校があり、本道路が唯一の避難道路となる。

以上のことから20m道路の工事が不可欠である。

2ページをお開きください。

道路はまちづくりの基本であり、沿線住民の安全・安心を第一に考えてもらいたい。20mで建設済みの道路に続ければ、美しい環境になるし、広い方が安全・安心感は大いにあると思う。住民は20mの幅員案により安全・安心を感じている。

「将来の交通需要」であるが、その主張は全く根拠なく、正しくない。全国ベースのトレンドを本道路の将来に当てはめることが乱暴である。また、沿道には本年度末に高層社宅2棟が完成するし、北舞子2丁目では、現在、高層マンション用地が売りに出されている。垂水区は、全国的傾向とは逆に人口がいまだに増加を続けている。根拠のない交通量減少予測を理由に、歩道も含めた道路幅員全体を縮小変更しようとする計画は、一般地元住民にとって百害あって一利なしの政策である。

幼稚園前の道路は直線であり危険性は少なく、幅員14mでも差し支えないが、その他の区間は幅員20mが必要である。

神戸市が挙げる変更理由は全て、変更の動機である財政状況から来る予算削減に対する後づけでしかなく、計画交通量など定量的な数値が示されておらず、沿線住民として到底納得できるものではない。沿線住民の理解のため、都市計画道路本来の使命・目的に沿った計画並びに、それに関する情報開示を強く要望する、というものです。

神戸市の考え方です。1ページにお戻りください。

今回の塩屋舞子線の変更区間については、沿道の土地利用としては主に戸建住宅を中心とした住宅地が形成されていること。現況の自動車交通量は、県商前交差点部で昼間12時間約3,000台であり、将来的にも現況より大幅な増加はないと見込まれること。歩行者、自転車の通行量も、朝7時台のピーク時に、県商前交差点部で、それぞれ約80人、約20台であり、将来的にも沿道の住宅地としての土地利用から大幅な増加はないと見込まれます。

したがって、今回の変更区間を含む塩屋舞子線の事業中区間は、南北の主要幹線道路である商大線や舞子多聞線につながる補助的な幹線道路、生活幹線道路と位置づけられます。

これらをふまえ、道路が有すべき機能面から幅員構成を見直した結果、車道部について、中央帯は、自動車交通量や道路線形から車両の安全な通行の確保に支障がないため、設置を省きます。停車帯は、沿道店舗への出入り、荷さばきなど停車需要が見込まれないため、設置せず通常の路肩とします。

歩道部について、沿道の戸建住宅の車庫からの出入りなどを考慮し、連続する植栽帯を省き、必要に応じた単独の植樹柵の設置にかえます。

2 ページをお開きください。

歩道部の幅員について、歩行者及び自転車の通行需要をふまえ、道路構造令で定める自転車歩行者道の標準的な幅員である3 mとし、それに電柱や標識など路上施設帯を加えた3.5 mとします。これらの見直しの結果、変更区間の幅員を1.4 mに変更します。

幅員を1.4 mに変更した場合でも、車道部は7 mあり、幅2.5 mの緊急車両が停車した場合でも幅員に余裕があり、一般車両の通行が可能です。

また、避難路についても、幅員1.4 mで機能は確保できます。

社宅の建設やマンション用地の売却など、沿道の土地利用更新に伴う交通需要の変化について、大規模商業施設のように周辺の交通事情に大きな影響を及ぼす施設ではなく、1.4 mの道路幅員で処理できると考えています。

変更区間の一部が「土砂災害・水災害に関する危険予想箇所図」で「がけ崩れ危険箇所」に指定されています。道路工事にあたっては、適切な法面対策を施すことにより、がけ崩れなどに対して安全性が向上します。

カーブ箇所や交差点においては、両側歩道の設置や交差点形状の改善により、ドライバーの視認性を向上させ、歩行者の安全性を向上させます。

次に、2. 道路整備に関すること、(1) 取付道路についての意見です。

南北取付道路には、高齢者の安心・安全を配慮し、歩行者や手押車利用のため、斜面迂回道路を設けることを提案する、というものです。

神戸市の考え方です。

南北取付道路については、今後、事業の中で具体的な構造等について検討していきます。

次に、(2) 早期整備についての意見です。

星陵台周辺の交通量は、以前よりも増加している。車道・歩道ともに道路拡幅は早急に実施されるべき、というものです。

神戸市の考え方です。

計画幅員を見直した後、早期に整備を進めていきます。

次に、(3) 整備に伴う余剰地について。

余剰地の売却に反対する。売却についての計画詳細を開示してもらいたい。

余剰地については、地域の景観保全を配慮すること。災害時における緊急避難地など緊急車両用地を十分に確保すること。

余剰地を公園などに活用してもらいたい、というものです。

神戸市の考え方です。

幅員変更後の余剰地は、基本的に売却する方針としています。売却の範囲等については、事業の中で検討していきます。

3 ページをお開きください。

3. 地元への説明・周知に関すること、(1) 神戸市の説明についての意見です。

20mの幅員を見直すにあたって、当該道路沿線の住民に対して十分な説明がなされていない。

星陵台福祉センターにて開催された説明会は、わずか1時間という非常に短い時間であり、参加者の質問に答えてもらえる時間がなかったのが非常に遺憾である。もう少し丁寧な対応を望む。

平成21年1月から2年半にわたり、計10回に及ぶ説明会、個別会合で、強行の姿勢を崩さず、段々高圧的になってきた。もっと住民の意見をくみ取ってほしい。

見直し内容を判断するにあたっては、20m幅員、14m幅員それぞれの施工図面(平面図、各ポイントでの横断面図、鳥瞰図等)等の情報提供が必要。

神戸市が説明会の際に、「地域全体では皆様ほぼ了承をいただいている。」と説明した根拠を示すこと、というものです。

神戸市の考え方です。

平成20年度から2年半の期間に、星陵台ふれあいのまちづくり協議会や周辺の自治会、また自治会内のブロック単位で、継続的に17回、平面図や横断面図等を用いて都市計画変更の内容や変更の理由について説明会を行い、特に道路整備による影響が大きい沿道住民や幼稚園に対して個別に説明を重ね、合意形成が得られるよう努めてまいりました。

なお、変更区間を含む地元の星陵台ふれあいのまちづくり協議会から、14mへの変更をふまえた早期整備要望が提出されています。

説明は以上でございます。

加藤会長

ありがとうございました。

それでは、ただいまから、ご質問、ご意見をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。いかがでしょうか。では、お願いします。

むらの委員

数点、事務局に確認したいんですけども。まず、先ほどの説明では、今回の道路、生活路線ということに位置づけられていると。私は、いろんな意見がある中で、この道路をどういう道路に位置づけるかによって、当然幅員というのは変わってくるのかなと思っています。

私のところにも住民の方々からの意見書なるものもいただいております。その中で何点か私も気になる点がありましたので、そこをまず当局に確認をしたい。

その中で、市の防災一覧表によれば、この周辺の避難所は星陵高校、星陵台中学校、神戸商業高校の3カ所と定められていると。本計画道路は、そこに至る主要な避難経路なんですということで、一部の地元の方々がこのようにおっしゃっているわけです。

先ほど、避難経路というか、避難の部分は確保できるというような話もありましたけれども、まずここが事実なのかどうか。これが主要な避難経路と考えるか考えないかによっても多分変わってくるだろうと思います。そこをまず1つ確認をしておきたい。

それと関連して、今回、大震災がございました。国のほうは震災後、防災の観点で、港湾も含めてそうですが、基準も含めて、いろいろと今見直しを図っています。想定外を想定するというのも、ある知事さんはおっしゃっていましたが、今回、基幹路線が、東西の場合は2号線があります。そして第二神明道路があって、これが中間に位置する道路だと。だから、基幹路線が2本あって、これは基幹路線にならないんだというような発想があるんだろうと思います。だから、生活路線なんだと。

ただ、2号線は、皆さんご存じのとおり、海に面しております。それから山陽、JR等もそこに走っております。津波等があったときに、だめだという想定で、基幹路線が1本になったときに、バックアップ機能としてこの路線を考える必要があるのではないかと私は思います。

だから、14mでも、例えば、人は通れますよ、緊急車両が通っても通行は可能ですと。どちらかという、積極的に広さをとるのではなくて、これでも何とか大丈夫ですと。私は、今後の道路というのは、無理をする必要はないけれども、やはり好ましい幅というのはあると思います。もし想定外のことが起きたときに、できるのであればこれぐらいの幅をとっておいたほうが好ましいと。

だから、この14mというのが、どういう位置づけなのかということのを改めて、そこもお聞きしたいと思います。

加藤会長

では、お願いします。

林計画課長

まず、避難路についてでございます。先ほど申しましたように、生活幹線道路と位置づけということではございますが、沿道に避難所が3カ所あるのではないかと。実は舞子墓園も広域避難地でございますので、そこも合わせて避難所、あるいは避難地の指定というのはございます。

今回の路線の場合、この塩屋舞子線を介して、そこに避難するという事は確かに考えられる話だと我々も思っているところでございます。

そういった場合、どういう幅員が望ましいかということなんですが、これについては、道路構造令の中には、基準は書いていませんが、計画の指針として、都市防災実務ハンドブックという図書もございます。その中では、避難路としての考え方、幅員の考え方が記載されています。

こういう指針もございますので、それを参考に試算をさせていただきましたところ、両

側に落下物があると閉塞範囲ができる、これは1 mずつです。それから、道路の中に駐車車両、あるいは放置車両があれば、その閉塞範囲がある、ということから2 mとる。それから、消化活動、救助活動に必要な範囲が、また4 mほど必要。さらに、歩行者、計画避難人数、区域から逃げる方を想定し、その方が避難するのに必要な幅員というのが、またこの場合は5 mほどあるなということ、この場合で計算しますと、13 m程度であるという1つの計算結果を持っております。

そういった意味で照らし合わせますと、避難としての機能は一応確保できるという判断をさせていただいたということでございます。

それから、もう一つ、国道2号のバックアップ機能にもう1本、この道路を位置づけたらどうかということですが、まず垂水区の南部の道路網の考え方ですが、今委員ご指摘のように、東西に第二神明、国道2号というのがございます。これは、主要幹線道路ということで、みちづくり計画の中でも位置づけられているところでございます。

垂水区の場合、これにプラスしまして、南北の舞子多聞線、商大線、あるいは垂水妙法寺線といった格子状の道路網を構成していき、そして、この主要幹線道路で囲まれたこの区域につきましては、できるだけスムーズに南北主要幹線道路にアクセスできるような道路網を構築していくという考え方で、まず道路網を構成していくと。

東西方向に2本、南北方向にも数本入れていくということでございますので、こういった形で代替性のあるネットワーク、どこか1つがだめになった場合でも、どこかに回り込んで機能を確保できるようにしようという考え方です。

今の考え方はこういうことでございますので、仮に委員おっしゃるように、津波等で国道2号がもしだめになった場合どうなのかといえますと、この第二神明道路を介して行き渡らせ、緊急の場合の輸送などを講じていくということになります。

くしくも、東日本大震災のくしの歯型みたいになるわけでございますが、そういった形でバックアップ機能というのを考えていくということでございます。

一方、塩屋舞子線につきましては、この区間は、今事業中でございますが、この利用のされ方から見ると、生活幹線道路という位置づけを与えております。さらに申し上げるならば、未着手の区間についても見直しをして、昨年の都市計画道路の整備方針では一旦廃止の方針を出させていただいているというところでございます。

一旦廃止ということですが、こういった形で、縦の軸にスムーズに出ていただけるように考えるかということは、住民皆さんと一緒に今後考えていきたいと考えているところでございます。

そういった位置づけから、今のところ、道路網をこういう形ではしご状に構成し、運用を図っていくという考え方でございます。

加藤会長

よろしいでしょうか。どうぞ。

むらの委員

すいません。先ほど名前を申し上げませんでした。むらのです。

今のバックアップ機能の説明で、私が申し上げているのは、この東西のバックアップのことなのですが、2号線がだめになったときに、第二神明だけでまかなえられるのかということです。人や物や流通、すべてがそこに集中したときに、やはりバックアップというのはある程度必要なのではないか。東西に必要ではないかということをお願いしているんです。

いわゆる生活路線は、日々には必要ないかもしれない。先ほど説明がありましたが、いろいろと試算されています。人口がどれぐらいいて、生活が何人、どれぐらい通っていると。だから、通常時は必要ないけれども、想定外のことが起きたときに、それをバックアップして20mぐらい置いておく必要があるのではないか。

そこが、今から買収をしなければならないというのではなくて、もう既に買収がすべて済んでいるということですから、無理に14mにする必要はなくて、防災の観点で20mの道路を設けたらいいんじゃないかなという私の意見です。

それと、震災を受けて国のほうで、見直しを今やっています。その中で、「東日本大震災をふまえた緊急提言」を平成23年7月14日に、高速道路のあり方検討有識者委員会が発表しています。

これは、初めのところで、「この提言の内容は、東日本大震災の被災地域だけではなく、首都直下地震や東海・東南海・南海地震などの大震災が想定されている災害大国日本における、今後の高速道路政策はもちろんのこと、他の交通機関との連携の観点も含め、道路政策全般のあり方の指針として活用されることを期待する。」と。おおむね、高速道路に関して議論されているわけなんですけど、理念というか今後の考え方というのは、きちっとここに明記されています。

その中に、「今後の災害に強い地域づくりにおいては、道路の防災機能を意識して、高速道路等と防災拠点や避難場所等を一体的に整備する」、私が先ほど申し上げました、避難所をどこにして、それに通ずる避難路を一体的にきちっと整備していくということがここに書かれているのではないかなと思います。

だから、舞子墓園が避難所で、私が先ほど申し上げた3つの学校も避難所の1つですということですが、そこは私は地元の議員ではありませんので、住民の皆さん方がどこの避難所に避難するのが一番よくてということまで私は考えられていないのですが、その辺をきちっと考慮して、避難経路というふうに位置づけるのであれば、やはりそれに応じた道路幅員というものを考える必要がある。

だから、私は、先ほどの防災のハンドブックに関しても、あれは震災前の基準です。震

災後、新たに設けられたものではありませんから、やはり震災から何を得て、何を生かしていくのかということが、今後の道路に関して全く考慮されていない。考慮されていないというのは言いすぎかもしれないですが、その点を考慮して、やはりしっかりと道路の幅員というのは考えていかなければならないのかなと。

だから、その辺が大丈夫ですということであれば、私は賛成いたします。

加藤会長

ありがとうございます。そうしましたら、課長、何かコメントありましたら。

林計画課長

前面スクリーンは、主要幹線道路のネットワーク図でございます。神戸市のみちづくり計画では、全体がこういう形になっているということです。

垂水の部分は、ちょうどこの辺でございます。国道2号があって、第二神明があってということですが、東西方向には、さらに北側には第二神明北線もあります。そこに至る舞子多聞線もあるということで、垂水全体としては、このインターに結びつくような道路網を横軸なり縦軸なり入れながら確保していると。市域を全体的に見ると、こんな密度、間隔で構成しています。

ですから、今のところこういう位置づけに基づいて、特に緊急輸送道路につきましては、被災時に非常に重要であるという認識はもちろんしていますので、必要な耐震強化というようなことを図りながら、橋梁の改修などを行いながら、このネットワークの構成に今努めているということでございます。

それと、もう一つ指摘ございました、国が高速道路のあり方を検討する中で、震災前の基準で判断するのはいかなものかという意見もございました。

確かに、国のほうでも高速道路等の議論をされているわけですが、こういう基幹となる道路を中心に話をされていると伺っております。地域レベルの生活幹線道路について、今のところ議論はされておられませんし、特に幅員のあり方等について、今後議論される予定とも聞いていないということでございます。

以上でございます。

加藤会長

よろしいでしょうか。どうぞ、お願いいたします。

味口委員

味口です。よろしく申し上げます。

変更箇所だけでなく、最初に、数点当局にお聞きしたいと思います。塩屋舞子線全体の問題について、この塩屋多井畑線から大蔵谷狩口のこの全体の計画は、最初の説明では、計画の見直しを今後考えるということですが、未着手になっている計画、3カ所等も含めまして、見直しというのは大体具体的にはどういう感じなのかをお聞きします。

林計画課長

未着手の状況、今後の見通しはどうかということでございます。

1つは、この一番東の端でございます。この区間につきましては、20mはございませんが、それなりの現道があります。これにつきましては、高尾ガードというのがここにございまして、高尾美の谷線という道がありますが、この道を介して、ここの部分を通りまして、塩屋多井畑線という、下畑のほうに抜ける道路がございます。こういった中で整備を今後図っていきたい。要するに、垂水の南北軸の1つということでは整備を図っていきたい。これは、先ほど見ていただいた主要幹線道路ネットワーク図でも主要幹線に位置づけられている路線でございます。

一方、この未着手の区間、垂水妙法寺線から商大線の間、それからこの舞子多聞線から狩口の間、これにつきましては、昨年の都市計画道路整備方針では一旦廃止という方針を出しております。

先ほど申しましたように、生活幹線道路という位置づけでございますので、いかにこの南北の道路にスムーズに出ることができるかという点を、この道路計画にとらわれず、住民の皆さんと考えていきたいと考えております。

もう少し補足しますと、例えば、垂水妙法寺線から商大線の間でございますが、非常に地形が山状になっており、これを越えるために非常に迂回をしているような形でございますが、この線形でも、道路構造令に合う道路縦断で整備しようとする、掘り割りの構造や橋梁の整備になるので、非常に沿道利用が難しくなる、というような計画ではございません。

そういう意味では、沿道利用が十分にできないということもございまして、そのような現在の計画にとらわれずに、住民の皆さんに使っていただけやすそうな道路のあり方というのを考える必要があるということで、一旦廃止を提案させていただいているということでございます。

味口委員

廃止ということで間違いのないと思いますが、そうしますと、やはりもともとの計画が非常に過大というか、無理があったのではないかなと思いますが、その辺の認識はいかがですか。

林計画課長

今回の整備の区間は、昭和47年から事業を開始しまして、西側の0.7kmは、整備が完了しておるということでございます。

まず昭和63年から平成5年の間ぐらいに、五百数十メートルの区間を整備し、北舞子につきましては、平成13年から15年ぐらいの間に工事に入りました。2段階に分けて整備を図ってきたということでございます。

当時、これは、昭和29年から始まる道路整備5カ年計画に基づいて、交通需要が伸びるだろうという推定のもとに道路整備を進めてきたということでございます。

その当時の判断としては、まだまだ交通量が伸びるという前提もございましたので、沿道利用という側面もございますが、そういった前提で道路整備を図ってきたという経緯というふうに思います。

味口委員

交通量が伸びるという予想ということですが、やはり過大な計画だったと思います。そのために住民の皆さんがこの長きにわたって翻弄もされてきたと。その責任は重大だと思います。ですから、やはりどんな計画でも、住民の皆さんの声とか、利便性を第一に今後は考えるべきではないかと、これは要望にしておきたいと思います。

それで、私どもも直接地域に行きまして聞きますと、住民皆さんからは、産業道路のように大きな車も通る道路ではなくて、ここはウグイスも鳴くので自然も置いておきたいと。同時に、通学路でもあるので歩道の整備など道は広げてほしいと、こういう意見を聞きました。

そこで、変更箇所について少しお聞きしますが、変更箇所の北側の、この図面で言うと東のほうになりますが、幼稚園がございます。ここで、例えば、出入口とか、通用門とか、それから横断歩道とか、こういう問題について、やはり幼稚園に通っておられる園児の父母からも意見を聞くべきではないかと。今後のこともありますから、そういう点についてどうお考えになっているかお聞きしたいと思います。

林計画課長

もちろん今後どういう道路整備をしていくか、具体的内容につきましては事業の中で検討していくということになります。幼稚園に限ることなく、その整備内容については沿道の方に整備案を説明し、ご意見を伺いながら整備を進めていくということになると思います。

味口委員

地域の皆さんの意見をよく聞いていただくということなんですが、その中で要望があるのは、バス路線の問題だと思います。これは、バス路線は事業者が決めることですが、バス路線が計画された際に、14mの道路できちんとバスが通るのかどうか、ここはどうでしょうか。

林計画課長

神戸市の交通局、それから山陽バスの事業者に今回の計画について伺ってまいりました。物理的には走行可能というご意見をいただいております。

ただ、バス路線を走らせるかどうかについては、今後検討していきたいということでございます。

味口委員

最後にしますが、やはり商大線の18mと比較しても、ここで20mという道路はちょっと大きすぎるのではないかと私も思いました。

しかし、歩道の問題、特に北側は歩道がないところがありますし、南側も切れたりしてまして、現地も見ましたが、大変危険で、今の道路ではやはりいけないというのは、ごもっともかなと思っています。終わります。

加藤会長

どうもありがとうございました。ほかに、どうぞお願いいたします。

安達委員

安達でございます。

私は、基本的に道路というのは起終点、同じ幅というのが基本だろうと思っています。やむを得ない場合を除いて、あるところでは広がっている、あるところでは狭まっているということであれば、車を運転する方にとっても非常に走りにくい道路ということになるのではないかと考えています。

それから、このことに関して事前にもお尋ねいたしましたし、今の説明もお聞きしていましたが、先ほどむらの委員もおっしゃいましたが、せっかく確保しているところも、20mではなしに14mにするという。その辺の整合性といいますか理由というのが、もう一つ私には理解しにくいなと思ひまして、お尋ねしたいんですが。

例えば、その理由として、先ほど3,000台という交通量のお話がありました。3,000台が多いか少ないかということは議論があると思いますが、当時20mを目指したときの予想と比べてどうなのかということが1点。それから私のところにも、私は垂水の議員ではありませんが、ずいぶん地元の住民の皆さんからもお手紙を何回もちょうだいいたしております。その中にもちょっと書いておりましたけれども、平成9年当時、当時の局長さんが、かなり20mの必要性というものを強調しておられたというようなことも書いておられたんですが、そのときと比べて今現在がどうなのか。特に20mを14mにするという特別な理由があればお尋ねしておきたい。

林計画課長

まず、途中で道路幅員が変化すると走りにくいのではないかというご意見をいただいております。そういうご指摘に対しまして、道路構造令、道路をつくる際のよりどころでございますが、そういったものに照らし合わせて、その構造令の数値を満足するというのは当然守っていかなければならないということで、今こういうものが可能であろうということでこうした線形にさせていただいております。道路管理者なり公安委員会なり相談をさせていただいて、これならという了解をいただいているところでございます。

それと、変更の理由として、20mの場合はどんな交通量を考えていたのかという話で

すが、そもそも変更の理由そのものが、自動車の計画交通量の変化のみが今回の幅員の見直しの要因ではないという点をまず最初にお断りさせていただきたいと思います。理由としては、沿道の土地利用とか、そういう地域整備の方向性のようなものもふまえた上での話であるということでございます。

具体的に、停車帯を路肩にしたと、あるいは歩道も3.5mにしたというのは、自動車交通量だけではなくて、沿道の土地利用でありますとか、歩行者、自転車の交通事情、見込みというようなものもふまえての変更だということでございます。

その上で、20mの場合にはどんな交通量を考えていたのかということですが、先ほど昼間で3,000台と申しました。昼間3,000台でございますので、1日でありますと恐らく4,000台ぐらいになるのではないかと思います。それが、この20mの場合、平成9年当時ということもございましたが、国交省の出されております将来交通需要の見込みと、伸びというものを、先ほど道路を5カ年計画で進めてきたと申し上げましたが、そういった中では、当時1.5倍ぐらいだろうというふうな数値もありましたので、はっきりした数値は残っておりませんが、推定ではございますけれども、4,000台であれば6,000台程度かなと考えていたのではないかとということでございます。

安達委員

理由はそういうことだろうと思いますが、せっかく既に土地を確保しているというところ、そこは手をつけないで売ってしまうという、この姿勢がどうかと思います。事前にもお尋ねいたしましたが、せめて、削らないといけないところ、これはもうやむを得ないと思いますが、既に確保しているところについては、地元の皆さん方のおっしゃるような形で、単に売ってしまって家が建つというようなことではなくて、何か方策がないのかなと思いますが、その点、もう一度だけ、お願いします。

林計画課長

この図は、塩屋舞子線の変更区間の東端の部分で、既に土地を買い取っている部分でございます。現道の北側の拡幅ですので、こういった形で拡幅を予定しているということでございます。用地を買収したということでございます。

西側につきましては、もうほとんど全筆買ってありますし、この部分につきましては、必要な20mの範囲を買収を終えています。先ほど言った幼稚園についても、必要な範囲で用地買収を終えているということでございます。

これに今の変更の線を重ね合わせますと、当然交差点部については20mですりつけをしていくということでございますが、この辺に来ると14mという形でラインが通るということでございます。

そうしますと、残地につきましてはいろんな形状のものが、特にこの辺に出てまいります。それからこの部分につきましても、今お持ちの方から買わせていただいたような経緯

もあります。そういったことでいきますと、買い戻しを希望されている方もいらっしゃるということで、今後は個別、具体的にどんな形で処分させていただくかということも相談もさせていただきながら、対応させていただくということでございます。今のところ基本的には一般公募売却で進めていきたいと考えております。

安達委員

わかりました。事前にお尋ねしたときにも、幼稚園は喜んでいるというようなお話もございましたが、結果として幼稚園だけが喜ばれて、あと何かそういうことが将来にわたって残るようなことのないように、そのことだけしっかりと、直接の住民の皆さん方に対しては、きちんとした、納得いく説明というものをお願いするように要望して終わります。

加藤会長

ありがとうございます。ほかにいかがですか。では、お願いいたします。

坊池委員

坊池です。垂水の道路状況について、最近やっと南北線が全部整備されてよくなりました。しかし、この南北線だけではいけないと思います。この南北線を主として、東西の道路も、せめて1本でも区内を横断するようにしておかないと、緊急時の場合に、やはり大事になってくると思っております。

私は、3年間ほど垂水区内で勤務をして、その道路状況について、垂水は本当に狭い道路が多くて、厳しいところだという感じを持っていました。今回、南北線はどうか全部整備されてよくなりましたが、今度は東西道路だと思っていたら、今回の計画であがってきました。私はできたら20m確保でやってほしいと思います。

と言いますのも、市民の安心・安全、それから防災等々もありますが、もう少し言えば、一番大事な消防・救急のことにに関して、垂水は、南北道路もいいんですが、東西道路も大変重要になってきます。そんな意味で、この道路、せめてこれから計画されているところは、用地も20mで確保されているということなので、できたら私の意見としては20mでしたほうがいいのではないかと思います。

それと、通行車両も3,000台、これから先も完成したときも変わらないのではないかとありますが、高丸インターから南に降りたところの星陵高校の前の交差点が、商大へ行くほうと舞子山手線との道路が整備されて、スムーズに通過できるようになりました。そうなれば、やはりこの計画道路ができれば、反対に通過車両になってしまいましたが、もっとこの計画道路に流れていくのではないかなと思います。特に第二神明から下については、そういう東西のしっかりした道路が少ないので、特にここはインターの近くでもありますし、その点から20mの確保が必要ではないかなと思います。意見として申し上げておきます。以上です。

加藤会長

ありがとうございます。ほかに、藤原委員、お願いします。

藤原委員

藤原です。意見として申し上げたいと思います。

意見書など要旨の集約にも幾つか出ているわけですが、私どもの全議員に対しまして、住民の皆さん方から何回かにわたりお手紙もいただいております。この中にもありますように、先ほどからも意見が出ておりましたが、用地の売却の計画は公募でと、こうおっしゃるわけですが、そうすると、その後がどうなるのか心配だと、こういうご意見ですし、あるいはこの間の17回にわたる説明が十分されていないのではないかと、こういうご意見もありますし、あるいは高圧的で丁寧な対応ができていなかったのではないかと、こういうご意見もあって、それぞれ住民の皆さん方から出されているということだと思えます。

そこで、神戸市のほうは神戸市としての考え方を出しているわけですが、考え方をいせば、それで理解ができるということでもないと思えます。

この星陵台全体で見ると賛否いろいろある状況下の中で、今日は決定して、後は事業の中でやりくりをしようと、こういうことだと思えます。

ここの意見を出されている地域の皆さん方は、このままではどうしても納得ができないというのが今の心情だと思います。しかし、トータルとしての道路をどうするかということは、これは大きく垂水区全体にもかかわりますし、計画を廃止しようとしているところも買収が困難であるというのは、私どもよく理解できる地域でもありますし、東西道路ができればいいということですが、この計画そのものが難しいのではないかと思えます。

そういう意味では、今回の出されている意見もふまえて、事業実施にあたっては、住民の皆様方のご理解をなるべくいただくように、これは最大の努力をするということ、神戸市も当然そういうふうになると思いますが、意見を申し上げたいと思います。

加藤会長

ありがとうございます。ほかに。では、川内委員、お願いいたします。

川内委員

川内です。現状の写真をお願いします。

私もこの垂水区でありまして、この道路は車なり、時々歩いて通ったりします。この黄色いスタンションみたいなものが立っていますが、これは、実は地元の皆様方から要望があって、とりあえず安全対策をしようということで、最近、これを立てました。

ここは通学路になっており、特に中学生、高校生がここをよく通ります。本当に車が走り違ふときに、歩行者がいなくにはこの中まで入ってきています。ずっと長い間こんな状態を続けてきたと。

まず、私が望みますのは、やはり1日も早く、こういうふうな危険な状態から脱していただきたい。これが1つです。

それと、先ほど、藤原委員のほうからもございましたし、先ほどからも意見も出ていますが、やはり残地の問題とか、いろいろとご不満なり、また不安を抱えておられる方もたくさんおられますので、その辺ところは、一方的に市の考え方を押しつけるのではなくて、本当にいろいろと、もっとじっくり話をさせていただいて、その問題については検討をいただきたいと思います。

とにかく、この危険な状態から早く脱していただきたいと思います。

加藤会長

ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。よろいでしょうか。

お諮りしますのは、冒頭申し上げましたように、最後ということにさせていただいて、あと1号議案から6号議案まで、鈴蘭台駅前地区につきまして、関連案件でございます。一括して議題に供したいと思います。

では、事務局のほうからお願いいたします。

林計画課長

それでは、鈴蘭台駅前地区関連の議案をご説明いたします。

第1号議案中の鈴蘭台幹線、鈴蘭台環状線の変更及び第2号議案から第6号議案までの6議案は、いずれも神戸市決定の鈴蘭台駅前地区についての案件ですので、一括してご説明いたします。

初めに、鈴蘭台駅前地区の概要についてご説明いたします。前面スクリーンをごらんください。位置図です。

鈴蘭台駅前地区は、神戸電鉄鈴蘭台駅前に位置し、都市計画道路鈴蘭台幹線及び鈴蘭台環状線に面する地区であり、周辺に区役所などの公益施設が集まる北区の玄関口となっています。

鈴蘭台駅前地区を含む鈴蘭台地区は、神戸市都市計画マスタープランにおいて、地域での都市活動や文化活動を支える地域拠点に位置づけられており、公共交通機関の結節機能の強化や商業・業務・文化機能などの集積を図ることとしております。

鈴蘭台駅前地区の現在の状況です。駅周辺は、駅前広場や駅へのアクセス道路である鈴蘭台幹線などを都市計画決定していますが、未整備の状況であり、駅前には人と車が錯綜するなど、北区の玄関口としてふさわしい空間が確保されておりません。このたびお諮りします6議案は、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図り、北区の玄関口にふさわしい安全・快適でにぎわいと魅力あるまちづくりを目指して、交通基盤施設と共同化ビルの建設をあわせて実施する市街地再開発事業による整備を進めるため、都市計画の決定、変更を行うものです。

各議案の関連性についてご説明いたします。

第1号議案「道路の変更」及び第4号議案「交通広場の変更」では、限られた空間の中で駅前広場を含む交通基盤施設の整備と共同化ビルの建設を一体的に推進するため、第1号議案で都市計画道路の線形変更などにより道路としての交通広場を確保するとともに、第4号議案の交通広場では、駅前広場の一部の区域を共同化ビルの敷地とし、その上部に共同化ビルを張り出して建設することを可能とするため、立体的な区域を定めるものです。前面スクリーンをごらんください。

この整備イメージ図は、駅前広場と共同化ビルを表示したものです。今後、事業の中で具体の検討を進めることとなりますが、駅前整備をイメージするための参考図としてごらんください。

イメージ図の黄色の部分が、この立体的な区域を定める交通広場でありまして、第1号議案の交通広場と第4号議案の交通広場を合わせた区域が今回の駅前広場となります。

第2号議案「用途地域の変更」及び第3号議案「防火地域及び準防火地域の変更」では、市街地再開発事業の施行をふまえ、商業・業務などの集積をさせることを目的として、容積率の緩和を行うとともに、現在の準防火地域の指定を防火地域へ変更するというものです。

第5号議案「市街地再開発事業の決定」では、鈴蘭台駅前地区での市街地再開発事業の内容を定めるものでございます。

第6号議案「地区計画の決定」では、市街地再開発事業の施行をふまえ、建築物の用途の制限を行うとともに、壁面の位置の制限や建ぺい率の低減により空地を確保し、容積率の上限を地区計画で定めることにより、土地の適正な高度利用を誘導するというものです。

それでは、第1号議案「神戸国際港都建設計画道路の変更について」、鈴蘭台幹線、鈴蘭台環状線及び、第4号議案「神戸国際港都建設計画交通広場の変更について」、鈴蘭台駅前交通広場について、順にご説明をいたします。

議案(計画書)は2ページを、議案(計画図)は3ページをお開きください。あわせて前面スクリーンをごらんください。位置図です。

都市計画道路鈴蘭台幹線は、鈴蘭台東町2丁目の都市計画道路水呑木見線から神戸電鉄鈴蘭台駅前を経て鈴蘭台北町2丁目の都市計画道路鈴蘭台環状線に至る、延長約1.2km、幅員20mの道路です。

都市計画道路鈴蘭台環状線は、鈴蘭台東町1丁目の都市計画道路鈴蘭台幹線から神戸電鉄西鈴蘭台駅前を経て鈴蘭台北町2丁目の都市計画道路鈴蘭台幹線に至る、延長約3.8km、幅員16mの道路でございます。

また、鈴蘭台駅前には交通広場を決定しております。

鈴蘭台駅前周辺の現況写真です。位置図は、現道を灰色、変更案の計画線を赤色で表示しております。

鈴蘭台幹線は、車道に停車帯がなく、歩道も狭い状況です。また、交差点に右折レーンもないため、駅への送迎などが重なる時間帯には混雑が見られます。

鈴蘭台環状線は、交通広場が未整備であるため、バスやタクシー、駅への送迎をする自家用車などが停車するなど、鈴蘭台駅前には人と車が錯綜している状況でございます。

議案（計画図）は4ページをお開きください。あわせて前面スクリーンをごらんください。計画図です。

既決定の区域を灰色で、廃止する区域を黄色で、追加する区域を赤色で表示しております。

鈴蘭台駅前の限られた空間の中で駅前広場を確保するため、鈴蘭台幹線の駅前の約120mの区間について、現道を活用するよう線形を東へ変更します。あわせて鈴蘭台環状線の起点を東へ約10m延伸し、総延長を約3,770mから約3,780mに変更します。また、変更前の交通広場、約3,100㎡を、変更後の駅前広場のうち共同化ビルの敷地から外れる約1,400㎡に変更するとともに、接続道路を鈴蘭台環状線から鈴蘭台幹線に変更します。

次に、第4号議案、鈴蘭台駅前交通広場です。

議案（計画書）は9ページを、議案（計画図）は8ページをお開きください。あわせて前面スクリーンをごらんください。計画図です。

鈴蘭台駅前の限られた空間の中で、道路及び交通広場の整備と共同化ビルの建設を一体的に推進するため、立体都市計画制度を活用し、共同化ビルと駅前広場を複合的、重層的に整備します。

駅前広場のうち共同化ビルの敷地と重複する区域、すなわち計画図の赤色で表示する区域約1,300㎡を鈴蘭台駅前交通広場として都市計画決定します。

前面スクリーンをごらんください。先ほどごらんいただいた整備イメージ図です。

鈴蘭台駅前交通広場は、第1号議案の鈴蘭台幹線として決定する交通広場と一体となって駅前広場を構成するものであり、路線バス、タクシー、乗用車が通行する車道部と、歩行者が通行または滞留する歩道部からなります。また、上部は共同化ビルとして整備し、限られた空間を有効に活用します。

議案（計画図）の9ページをお開きください。あわせて前面スクリーンをごらんください。立体的な区域に位置づける範囲です。

A - A 断面にありますように、交通広場のうち東側を車道部として整備し、B - B 断面にありますように、その高さを5mとします。また、西側の歩道部として整備する区域では、C - C 断面にありますように、その高さを3mとします。

今回の駅前広場の見直しに伴い、その総面積は、第1号議案の交通広場約1,400㎡と、第4号議案の交通広場約1,300㎡をあわせた約2,700㎡となります。

道路及び交通広場の説明は以上です。

続きまして、第2号議案「神戸国際港都建設計画用途地域の変更」と、第3号議案「神戸国際港都建設計画防火地域及び準防火地域の変更」についてご説明いたします。

議案（計画書）は4ページを、議案（計画図）は6ページをお開きください。

用途地域とは、建築物が無秩序に混在することを防ぐため、住居、商業、工業など、市街地の大枠としての土地利用を定めた、第一種低層住居専用地域など12種類の地域のことです。用途地域ごとに、立地可能な建築物の用途、容積率、建ぺい率などを定めています。

次に、防火地域及び準防火地域とは、市街地における火災の危険を防ぐため、建築物を構造などの面から規制する地域のことです。用途地域と連動して指定し、都市の防災不燃化を促進します。

このたびの変更につきましては、鈴蘭台駅前地区における市街地再開発事業の施行をふまえ、駅前にふさわしいにぎわいを創出し、健全で良好な土地の高度利用を図り、商業・業務機能などを集積させることを目的として、用途地域と防火地域及び準防火地域を変更するものです。

前面スクリーンもあわせてごらんください。これからご説明する図面の凡例です。

境界については、用途地域界、容積率界、高度地区界を赤色の点線で表示しています。

用途地域の表示例についてご説明いたします。

例の「1中高（200/60）」でございますが、左から順に、用途地域が第1種中高層住居専用地域、容積率が200%、建ぺい率が60%、高度地区が第4種高度地区であることを表しています。また、用途地域の略号を左側に表示しております。

高度地区の表示例については、計画図に表示されている高度地区の種類、略号、制限内容を示しています。

防火地域及び準防火地域の表示例については、防火地域を赤の斜め格子模様で、準防火地域を赤の斜めハッチで表しています。

次に、議案（計画図）の7ページをお開きください。あわせて前面スクリーンをごらんください。計画図です。

図の表示は、変更後の内容を表しており、変更する区域は、黒枠の部分です。用途地域は、近隣商業地域のまま変更ありませんが、容積率について、駅前で特に高度利用を図るべき区域として、300%から400%に変更します。また、用途地域の変更にあわせて、準防火地域から防火地域に変更します。

議案（計画書）の6ページをお開きください。用途地域の変更前後対照表です。

このたびの変更により、近隣商業地域の容積率10分の30以下、建ぺい率10分の8以下は、約0.9ha減少し約357haに、容積率10分の40以下、建ぺい率10分の8

以下は、約 0.9 ha 増加し約 345 ha となります。

議案(計画書)の 8 ページをお開きください。防火地域及び準防火地域の変更前後対照表です。

このたびの変更により、防火地域を約 0.9 ha 増加し約 920 ha に、準防火地域は約 0.9 ha 減少し約 5,942 ha となります。

用途地域、防火地域及び準防火地域の説明は以上です。

続きまして、第 5 号議案「市街地再開発事業の決定について(鈴蘭台駅前地区第二種市街地再開発事業)」です。

議案(計画書)、議案(計画図)はともに 10 ページをお開きください。

市街地再開発事業とは、市街地の土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新とを図るため、都市計画法及び都市再開発法に基づき、建築物や公共施設等の整備を行う事業で、区域内の土地・建物の買収の有無により、第一種と第二種の種類があります。

鈴蘭台駅前地区については、駅前広場の整備や公益施設の入居を予定しているなど、公共性の強い事業となるため、区域内の土地・建物を買収することにより土地を取得し、施設建築物を建築する第二種市街地再開発事業を行います。

それでは、鈴蘭台駅前地区第二種市街地再開発事業の概要についてご説明いたします。

議案(計画図)の 10 ページをごらんください。あわせて前面スクリーンをごらんください。

事業の施行区域を赤色の実線、区域内の幹線道路を橙色、区画街路を灰色、交通広場を薄い黄色、施設建築物、すなわち共同化ビルの敷地を黒色の実線で表示しています。

事業の施行区域の面積は、約 1.1 ha です。

なお、市道鈴蘭台 10 号線及び県道鈴蘭台停車場線に面した区域は、既に 4 階から 5 階の耐火建築物が建設されており、今回の市街地再開発事業の事業区域に含めておりません。前面スクリーンをごらんください。平面図です。

主に商業・業務施設や公益施設を予定している南棟と、主に商業・業務施設や駐車場を予定している北棟を配置する計画です。

南北断面図です。

南棟は、おおむね 10 階程度で、低層階には商業・業務施設を配置し、上層階に公益施設を配置する計画です。北棟は、おおむね 6 階程度で、1 階部分に商業・業務施設・駐輪場を配置し、2 階以上に駐車場を配置する計画です。北棟、南棟は複数階においてデッキにより連絡をいたします。

東西断面図です。

南棟は、3 階以上のフロアを第 4 号議案で定める立体的な交通広場の区域の上に張り出すように整備をすることで、限られた空間の中で共同化ビルの床面積を確保します。

議案(計画書)の10ページをごらんください。建築物の整備内容です。

建築面積は、約3,600㎡、延べ面積は約2万5,200㎡、建ぺい率約80%、容積率約450%です。また、敷地面積約4,500㎡の中で、歩行者空間を確保するため歩道状空地を整備することとしております。

なお、建ぺい率、容積率の数値については、第2号議案「用途地域」並びに第3号議案「防火地域及び準防火地域」とあわせて、次にご説明いたします第6号議案「地区計画の決定」の変更内容を前提としたものとしております。

市街地再開発事業についての説明は以上です。

続きまして、第6号議案「神戸国際港都建設計画地区計画の決定(鈴蘭台駅前地区地区計画)」についてご説明いたします。

議案(計画書)は12ページを、議案(計画図)は11ページをお開きください。あわせて前面スクリーンをごらんください。計画図です。

鈴蘭台駅前地区は、駅前の交通安全の確保と、北区の玄関口にふさわしいにぎわいづくりを図るため、駅前広場と道路の整備により、駅前の交通結節機能を改善するとともに、共同化ビルの整備により駅前の高度利用と都市機能の更新を図り、安全・快適で活力と魅力ある駅前空間を構築することを目標として地区計画を決定します。

図では、地区計画の区域を赤の実線で表示しております。

区域をA地区とB地区の2つに区分し、A地区は共同化ビル建築敷地、駅前広場、道路を含む区域、B地区は既存の建築物が立地している区域です。

前面スクリーンをごらんください。地区施設の配置及び規模についてご説明いたします。

地区施設である歩道状空地を黄緑色で表示しております。幅員4mの歩道状空地を約20m、幅員2mの歩道状空地を約160m配置します。いずれも歩行者が鈴蘭台駅へ安全・快適にアクセスできるよう、共同化ビル敷地内に設けるもので、幅員4mのものは県道鈴蘭台停車場線と駅前広場をつなぐ空間として、幅員2mのものは、鈴蘭台幹線、鈴蘭台環状線及び駅前広場に面する空間として配置します。

議案(計画書)の13ページをごらんください。

次に、「建築物等に関する事項」についてご説明いたします。

A地区、B地区ともに、建築物等の用途の制限を定め、用途地域による制限に加えて、マージャン屋、ぱちんこ屋、射的場、勝馬投票券発売所、場外車券売場、その他これらに類するものは建築してはならないこととします。

さらに、A地区では高度利用型地区計画制度を活用します。

前面スクリーンをごらんください。

高度利用型地区計画とは、適正な配置・規模の道路等が整備される区域において、建築物の形態を規制することによって、敷地内に空地を確保し、容積率等を緩和するものです。

具体的には、建築物の建ぺい率を指定建ぺい率よりも減らしたり、建築物の壁面の位置を後退させたりする制限を加えることにより、指定容積率よりも高い容積率を地区計画で定めることができるというものです。

議案（計画書）の13ページにお戻りください。

これにより、A地区では指定建ぺい率80%に対して、建築物の建ぺい率の最高限度は10%を減じ10分の7、すなわち70%を定めます。ただし、建築基準法第53条第5項第1号に該当する建築物、これは指定建ぺい率80%の防火地域内に建築する耐火建築物のことですが、これに該当する場合においては、10分の2、すなわち20%を加えた数値とするため、実際の建築物の建ぺい率は70%に20%を加えた90%まで許容されます。

また、壁面の位置の制限は、共同化ビルの敷地のうち、敷地北側においては市道鈴蘭台10号線に面する部分で、道路の境界線から建築物の外壁の面までの距離を4m以上とし、敷地東側の鈴蘭台幹線に面する部分の一部、敷地南側の鈴蘭台環状線に面する部分、敷地西側の県道鈴蘭台停車場線に面する部分の一部については、道路境界線から建築物の外壁の面までの距離を2m以上とします。

建ぺい率の制限と壁面の位置の制限を地区計画で定めることにより、今回の用途地域の変更での指定容積率400%を緩和し、建築物の容積率の最高限度は10分の50、すなわち500%とします。

その他、高度利用型地区計画で必ず定める項目として、建築物の容積率の最低限度、建築物の建築面積の最低限度があり、それぞれ駅前の高度利用を図る意味から、容積率の最低限度を10分の20、すなわち200%、建築面積の最低限度を1,000㎡と定めます。

B地区では、建築物の容積率の最低限度を、A地区と同様、駅前の高度利用を図る意味から10分の20、すなわち200%、建築物の敷地の面積の最低限度は150㎡と定めます。

地区計画についての説明は以上です。

以上の6議案を平成23年6月14日から28日までの2週間、縦覧に供しました。その結果、鈴蘭台駅前地区に関連して8件の意見書が提出されております。

資料3は、鈴蘭台駅前地区の変更に関して提出された意見書1件ごとに取りまとめたものでございます。

資料4は、鈴蘭台駅前地区の変更に関して提出された意見を項目ごとに整理をし、それに対する神戸市の考え方を示したものです。資料4に沿ってご説明をいたします。

表紙裏面の目次をごらんください。

提出された意見を、1.鈴蘭台（北区）のまちづくりに関すること、2.地元周知・協

働のまちづくりに関すること、3．市街地再開発事業に関すること、4．その他意見の大きく4項目に分類しております。

1ページをごらんください。

1．鈴蘭台（北区）のまちづくりに関すること、（1）鈴蘭台地区の位置づけ、状況についての意見です。

神戸市の都市計画において、鈴蘭台地区は、神戸市北区の玄関口であり、再開発を行うにあたっては、従来の市内の都市機能だけを目的としたものではなく、新鮮なコンセプトが必要である。

公共性よりも地権者が先にありきで、鈴蘭台駅前の開発が遅れたのは、明らかに神戸市の都市計画の基本が明確でなかったからである。

それぞれのまちには、そこに住んでいる人の息吹や思い出がある。計画にあたっては、将来のまちづくりの観点やこれまでの歴史の面も考慮に入れ、慎重に精査した上で進めるようお願いしたい、というものです。

神戸市の考え方です。

鈴蘭台は、都市計画マスタープランにおいて、地域での都市活動や文化活動を支える「地域拠点」に位置づけられており、公共交通機関の結節機能の強化や商業・業務・文化機能などの集積を図ることとしています。

今後、市街地再開発事業を進めるにあたっては、周辺環境や景観へ配慮しながら、合理的で健全な高度利用と都市機能の更新を図り、北区の玄関口にふさわしい安全・快適でにぎわいと魅力のあるまちづくりを実現できるよう、共同化ビルの基本設計や事業計画などの検討を進めます。

次に、今回の計画を駅前地区だけのことで終わることなく、周辺の空き店舗を持つビルや店舗の活性化を図る対策や楽しい歩道をどんどんつくり、周辺の道路が便利になるなど、周りの地域への広がりにも目をむけ、鈴蘭台周辺や北区全体に関係することであるとの認識で考えてほしい。

地区計画に関する説明会では、「早くやってくれ」という意見を聞いた。正当な鈴蘭台住民の叫びだと共感する。小さな子供からシニア世代まで、日曜日にも鈴蘭台駅前へ降りていこうと思えるような駅前に早くなるように望む。

駅前地区の周囲で営業している店や商店業種と駅ビルへ入る業種とがぶつかりあわないように、今後、鈴蘭台全体の業種配分を十分考慮してテナントを誘致してほしい。今の駅前にないもので、鈴蘭台の消費者の新たなニーズをつかむ店舗を加えると、駅前の多様化につながると思う、というものです。

神戸市の考え方です。

駅前整備にあたっては、駅前だけでなく周辺も含めた活性化などを考慮した上で、共同

化ビルの基本設計や事業計画、テナント誘致などについて、民間事業者のノウハウも活用しながら鋭意検討を進めていきます。駅前整備により、新たに多くの人を呼び込むことで、周辺の既存店舗等への波及効果があると考えています。また、駅前整備とあわせて、駅周辺の都市計画道路の整備などについても、今後、検討していきます。

2ページをごらんください。

(2) 交通事情についての意見です。

駅前に区役所機能が来ると、電車での来庁は便利にはなるが、以前と同じように車での来庁者は減らない。むしろ、駅前の商業地域が魅力的になれば、鈴蘭台へ来る車が増えると考えられる。北区の交通事情について、今後の政策をどのようにすべきと考えているのか。

神戸市の考え方です。

北区の区別計画では、安全で便利な暮らしの実現のため、鉄道、バスなど公共交通の既存路線の維持・充実や、道路・駅前広場の整備による交通環境の改善などに取り組むこととしています。

鈴蘭台地区では、駅前にバス、タクシー、自家用車の乗降スペースを確保し、交通結節機能の強化、公共交通機関の乗り換えの円滑化を推進することで、北区の玄関口にふさわしい駅前広場空間を形成し、公共交通の利用促進を図ります。

また、鈴蘭台幹線、鈴蘭台環状線は、周辺地区から鈴蘭台駅へのアクセス道路として整備し、交通の円滑化、歩行者の安全性の確保を図ることとしています。

次に、2. 地元周知・協働のまちづくりに関すること、(1) 周知方法についての意見です。

計画について、広く住民に知らせてほしいとかねてから要望してきた。都市計画ミニニュースは、神戸電鉄の鈴蘭台駅などにも置かれるようになり、良くなった面もあるが、区役所の中で一番来庁者が多い一階の窓口近くに目立つように置いてほしい。また、情報提供として、これからも都市計画ミニニュースの全戸配布をお願いしたい。

神戸市の考え方です。

都市計画ミニニュースは、現在、北区役所のまちづくり推進課の窓口を設置をしています。今後、北区役所と相談しながら出来る限りわかりやすい場所に置けるようにしていきます。

また、地元住民の方から、「都市計画ミニニュースを見たことがない」といったご指摘があったことから、自治会や婦人会へお願いし各戸配布をしていただいています。今後も引き続き自治会や婦人会のご協力を得ながら、全戸配布に努めます。

交通広場の立体都市計画(約1,300㎡)について、説明会やニュースの断面のイメージ図は、歩道部も車道部も同じ高さになっていたが、縦覧した際に見た図面では、高

さが3mと5mになっていた。正確な説明をすべきだ。

鈴蘭台幹線の変更について、都市計画ミニニュース13号での説明図面と縦覧の際に見た図面を比べると、ニュースのほうは道路の変更の途中までしか書かれていない。当該地域の住民に対してはもちろん、ニュースを読んだ人や説明会で聞いた人に対して余りにもずさんで無責任な説明ではないか。正確な説明責任を果たしてほしい、というものです。神戸市の考え方です。

都市計画ミニニュースは、今回の変更内容をわかりやすく説明するため、市街地再開発事業に関係のある部分を中心にイメージ図を掲載しています。ご指摘のあった市街地再開発事業の断面のイメージ図は、共同化ビルが交通広場の上に張り出すということをわかりやすく伝えるため用いた図面です。共同化ビルの具体的な形態などについては、今後、詳細に検討する段階でお知らせをします。

なお、今回の線形変更により、敷地が都市計画道路区域から外れることとなった権利者の方へは個別に説明を行い、変更についてご理解をいただいています。

3ページをごらんください。

(2)協働のまちづくりについての意見です。

平成19年に、「道路と駅前広場」の計画が立てられ住民に説明され、平成20年に勝手に「駅前開発と共同ビル計画」に変更され、住民にはその経緯は説明せず、新計画を説明するだけで終わった。今回の計画は、地主、建設業、行政の三者のみの計画となっているので、急がず住民の声を聞き、住民参加の都市計画にすべきである。

6月8日に行われた都市計画案の説明会に出席したが、駅前商店の皆さんや立ち退きになる当事者の皆さんが少なかった。今後、住民中心の「まちづくり協議会」のような会を作り、住民合意でまちづくりを進めていくべきではないか。

鈴蘭台の自治会は、今までに各自治会長が交代したとか着任したとかの話は一度も聞いたことがない。もともと自治会なるものが機能していないのに、自治会の意見とはとんでもない話である。

鈴蘭台に隠れている魅力や今まで発揮できなかった潜在能力というものが必ずあるはずだ。それを引き出すような調整やサポートをするのも行政の役目だと思う。「地域の自主性を」と地域任せばかりにはせず、鈴蘭台が少し元気になるまで、住民のために一歩前に出てリードしてほしい。

住民の関心が低いのも悪いが、行政側のプロモーション不足がある。鈴蘭台の人々に、駅前エリアについて今まで以上に興味を持ってもらうチャンスでもあるので、都市計画などの知識が余りない住民の方々がわかるように説明をし、神戸電鉄や駅前商店の方々の協力も得ながら、鈴蘭台の駅前再開発の認知度を上げてほしい、というものです。

神戸市の考え方です。

鈴蘭台駅周辺では、これまでに地元組織が主体となって、市街地再開発事業を前提とした駅前整備についてさまざまな検討が行なわれてきましたが、権利者の合意形成がなされず、具体化には至りませんでした。

そこで、平成18年度より市が主体となり、意見交換会や個別相談などを通じて権利者や地域の方々の意見をお聞きした結果、地域の方々の多くが駅前広場及び駅前へのアクセス道路の早期整備を望まれていると判断して、平成20年度からは街路事業により駅前を整備することとなりました。

しかし、用地買収を進める中で、駅前での商売継続の意向をお持ちの権利者が多かったことから、街路事業から市街地再開発事業に変更して整備を進める方針となりました。

事業を変更するにあたっては、駅前の整備方針や整備イメージ図を作成し、共同化ビルの建設と駅前広場や道路の見直しについて地元説明会を開催しご意見をお聞きしました。加えて、進捗状況などについて都市計画ミニニュースや神戸市のホームページなどでお知らせをしています。また、駅前権利者の方々については、駅前権利者で組織する駅前整備検討会において説明会を実施しているほか、個別にも話し合いを行っています。

今後も引き続き、より多くの方に関心をもっていただけるよう周知に努めるとともに、関係権利者等と十分に協議をしながら、市が施行者として責任を持って事業を行います。

4ページをごらんください。

3. 市街地再開発事業に関すること、(1) 事業全般についての意見です。

私は40年以上も鈴蘭台に住んでおり、当初より放置された景観とまちなみに落胆していた。安易に容積率を改正し、コンセプトに関係なく、どこにでも見られる金太郎飴的発想と思われても仕方のない計画には賛成できない。今回の大雑把な都市計画局案に反対。

建設総コストとそれに見合う改造により、ひいては駅前としての活性化と全体の景観、環境、駅の機能の充実をさせるにはどうすればよいかの明確化が必要である。

神戸市の考え方です。

北区の玄関口にふさわしい都市基盤整備と土地の高度利用を進めるため、今後、駅前にふさわしいにぎわいづくりや、景観面、環境面など、さまざまな視点に配慮しながら共同化ビルの基本設計や事業計画などを検討していきます。

なお、駅の機能の充実については、駅前整備の基本方針をもとに、神戸電鉄と引き続き協議を行いながら、バリアフリー化を推進していきます。

次に、南棟・北棟の共同化ビルの共同化とはどういうものか。誰と誰のどのような共同なのか、というものです。

神戸市の考え方です。

共同化とは、個別の建物や土地を所有している複数の権利者の土地を集約し、一体的に建物を整備することです。鈴蘭台駅前地区については、従前の権利者だけでなく、にぎわ

いづくりに資する商業施設や区役所が入った共同化ビルの建設を予定しています。

次に、計画決定された後、事業協力者により推進するとの事だが、その際の責任の所在が明確でないと思われるので、今までのように市がやるべき。

神戸市は最終的にどこまで責任を持ち、住民の意見を聞いてくれるのか不明である。神戸市の考え方です。

市街地再開発事業の施行者は神戸市です。事業協力者には、早期段階から民間事業者のノウハウを反映させるため、施行者に適切な提案をしていただきます。その提案をもとに、関係権利者と協議しながら、市が施行者として責任を持って事業を行います。

次に、「都市計画決定後、早期に民間の協力者を選定」とあるが、どのようにして協力者を選定するのか。

神戸市の考え方です。

事業協力者の選定については、事業に関する提案を受け、学識経験者等で構成する選定委員会において審査をし決定します。

次に、共同化ビルには北区役所が入ると計画されているが、ビルの北区役所部分は市の固定資産になるのか賃貸となるのか不明である。

神戸市の考え方です。

区役所は共同化ビルに移転する予定ですが、所有形態については現段階では未定です。

次に、駅前ビルの新築にあたり、神戸電鉄鈴蘭台駅前地区全体の改革には、現在の駅を含めた計画をする必要があり、そのためには神戸電鉄の全面的なご協力をいただくため、十分な検討と事前協議が必要である、というものです。

神戸市の考え方です。

駅舎の再整備などについては、これまでも神戸電鉄と協議しています。今後、共同化ビルの基本設計や事業計画の作成にあたって、より詳細な協議、検討を進めていきます。

5ページをごらんください。

(2) 共同化ビルの規模についての意見です。

平成7年当時、鈴蘭台の理想だった「高度化」が、15年を経た今でも理想の形かどうか考え直すべき。人口減少が進む現状で、三宮や神戸といった中心都市部の駅と鈴蘭台のような郊外住宅地の駅とでは、高度化の必要性は違うのではないかと。高度化に反対。

さらなる高度化を図ることよりも、逆に駅前を高層ビルで埋めてしまわないことで、郊外ベッドタウンらしい落ち着いた雰囲気を演出し、魅力ある駅前を実現することが必要。

駅前にふさわしいにぎわいづくりを図る高度化、つまり容積率を上げることに反対。容積率は300%のままとする。本当に必要なものだけをビルに入れるのだという心構えで取り組んでいただきたい。

10階建ての共同化ビルの高さは、交通広場の広さとの釣り合いから考えると、高す

ぎて圧迫感があるので、駅前の広場に相応しい高さで抑えてほしい。景観上、そして人間工学的な感覚から、誰もが気持ちよくほっとできる明るい空間を駅前につくるように神戸市に努力を求め。それができないのなら、都市づくりのプロとしての神戸市から、できない理由を説明してほしい。

10階程度のボリュームの建築が本当に必要なのか非常に疑問。鈴蘭台の駅前に10階程度の高層ビルがふさわしい根拠はどこにあるのか。

周辺マンションに住む人の見晴らしが悪くなるので、6階か7階くらいの建物にしてはいかがか。

10階建てともなれば、景観はもとより日照や風の問題等、環境問題も出てくるのではないかと。環境アセスメントをして、近隣への悪影響が出ないようにしてほしい。

共同化ビルが予定されている土地のすぐ横に、日常の食料品を購入できる大型店舗があるため、主に小規模の店舗がいくつか入居するだけというのであれば、商業施設にそれほど多くの階数は必要ないのではないかと。全体を5～6階にとどめることで、圧迫感のない駅前広場を実現してほしい、というものです。

神戸市の考え方です。

鈴蘭台は、都市計画マスタープランにおいて地域での都市活動や文化活動を支える「地域拠点」に位置づけられており、公共交通機関の結節機能の強化や商業・業務・文化機能などの集積を図ることとしています。

また、「都市再開発の方針」においても、都市基盤整備と土地の高度利用により拠点形成を図るため、一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき地区に位置づけられています。

駅前の限られた空間の中で、駅前広場等の公共施設を整備するとともに、従前の権利者の店舗やにぎわいづくりに資する商業施設、さらに区役所が入居可能な床面積を確保することを考慮すると、南側の共同化ビルは10階建て程度の規模になると考えています。

今後、共同化ビルや駅前広場の基本設計を進める中で、鈴蘭台の地域特性をふまえ、周辺環境との調和や景観への配慮を検討するとともに、歩道状空地の整備など、駅前にふさわしい安全で快適な空間づくりを検討していきます。

また、環境アセスメントについては、「神戸市環境影響評価等に関する条例施行規則」で対象事業を規定しており、本事業は規模要件に満たないため対象となりません。

6ページをごらんください。

(3) 区役所の移転についての意見です。

区役所移転となれば、北区民全体の問題だ。北区の広報に移転の記事を早く掲載し、広く意見を聞いてほしい。計画が決定してからでは、区民の要望・意見が反映されない。

そもそも神戸市として、住民の意思をどのように把握して計画したのか。区役所を駅

前につくるメリット、必要性が、またそれが駅の活性化にどうつながるのかが、住民の私には全く見えてこない。私は、住民こそが主役であるべきだと考えるが、住民も意識が低いかもしれないし、行政側も努力が足りないと感じている。

区役所の機能を全部移すのではなく、市民サービスに直結した部門をのみを移すことでビルの規模を小さくすれば、ビルの圧迫感がなくなり、経費の節減もできるのではないかと、いうものです。

神戸市の考え方です。

現在の北区役所庁舎は、昭和48年に兵庫区から分区した際に建てられた建築物です。坂の上であり、手狭で老朽化していることから、これまでも地元や市会でも繰り返し駅前移転の要望を受けてきました。今回の駅前整備における共同化ビルは、区役所も入居可能な規模を想定していますが、区役所の移転については広報紙等を通じて広く区民の皆さんの意見を聞きながら検討を進めていきます。

7ページをごらんください。

(4) 駐車場についての意見です。

立体駐車場は6階建てとの事だが、鈴蘭台にそんな大きな駐車場が必要なのか。

ミニニュースで、鈴蘭台駅前の整備方針について、「北区の玄関口にふさわしい」、「快適で、にぎわいと魅力ある駅前空間」といった表現が使用されているが、駅前のすぐ横に巨大な立体駐車場がそびえたつ光景が「北区の玄関口にふさわしい」とはとても思えない。また、できるだけコンクリートの冷たい立体駐車場の雰囲気を中心に押し出すことのないよう、景観という面からもしっかりと考慮してほしい。

地下駐車場にする等の対応をしてほしいが、膨大なコストがかかるため無理だと聞いた。ならば、共同化ビルを全体に低くする等、ビルの建設費用を低く抑え、使えるお金で鈴蘭台駅周辺の土地を少しずつでも神戸市が買い取るか、もしくは借り上げるなどして、別に駐車場をつくるべき。今回の計画では、味気ないばかりでなく、まちの活性化のチャンスを生かせていない。

駐車場は、鈴蘭台駅前を中心とした広い範囲の方々が利用するものと考え、もっと台数がふえるように別の場所で考えてほしい。130台の根拠は何か。

空気の汚れや出入り口の安全などが気になる駐車場を、狭い駅前地区へ持ってくる事自体、理解しがたい。

駐車場の入口となる4mセットバックされている道路は、いつも駐車が多く危険な状態だ、というものです。

神戸市の考え方です。

駐車場については、「建築物に附置すべき駐車施設に関する条例」及び「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針」に基づき求めた必要駐車台数99台に加

えて、現在、区役所で使用している公用車の台数などを考慮して、駐車台数約130台を想定しています。

また、設置場所については、共同化ビルの利用者の利便性を考慮し、北側の共同化ビルの中に設ける計画としています。

今後、共同化ビルの基本設計を進める中で、駐車場の出入り口の位置や安全対策を検討するとともに、鈴蘭台の地域特性をふまえ、周辺環境と調和したデザインを検討していきます。

次に、4. その他意見です。

鈴蘭台踏切は、今でも歩行者は線路ぎりぎりのところを歩いている状態である。ぜひ改善していただきたい、というものです。

神戸市の考え方です。

当該箇所は、市街地再開発事業の区域外ですが、その改善については、神戸電鉄とも協議しながら、可能な対策について今後検討していきます。

次に、移転後、現在の区役所の跡地利用はどうか、北区民のために活用してほしい、というものです。

神戸市の考え方です。

区役所は、共同化ビルに移転する予定ですが、跡地利用については未定です。

以上、鈴蘭台駅前地区関連の第1号議案から第6号議案に対して提出された意見の集約と、それに対する神戸市の考え方についてご説明いたしました。

説明は以上です。

加藤会長

ありがとうございました。

それでは、皆さんからご意見、ご質問をいただきたいと思います。いかがでございますか。お願いいたします。

大かわら委員

大かわらでございます。今のご説明で、駅前の整備をしていくということで、駅前にふさわしいにぎわいづくりをされるということをおっしゃっていただきましたが、お聞きする住民の方の意見では、整備はされても、なかなかそれが本当に活性化につながるのかと、活気づくりにつながるのかというような不安の声もお聞きしております。

そういう点では、具体的にどういうことをお考えなのか、その内容をお聞きしたいということが1点と、それから共同化ビルが北棟で6階程度、それから南棟で10階程度ということなんですが、どの程度の店舗が入るのか、従前の権利者がどの程度で、新規の店舗がどの程度という、どういう構想なのかということをお聞きしたいと思います。

林計画課長

ビルの中の商業施設のあり方等のご質問であったと思います。内訳でございますが、この商業施設は、南棟に1階から4階までと、北棟に1階付近ということで、今のところ4,000㎡ぐらいを考えております。それから、公益施設につきましては、区役所ということで、9,000㎡ぐらいを考えております。それから、駐車場につきましては5,000㎡ぐらいということでございます。残り共用の部分でありますとか、公共用通路とかいうような部分がございます。それを加え合わせまして、全部で2万5,200㎡と、これは現在の想定でございます。

商業施設、先ほど4,000㎡ぐらいと申しましたが、そのうち約半分、2,000㎡ぐらいが従前の権利者の権利床となるのかなという、今の想定でございます。約6割の方が残られるという想定であれば、そのぐらいの面積になるということです。新たなにぎわいづくりということで、それ以外の2,000㎡程度というのを今予定しているということでございます。

活性化にどうつながるのかという話でございますが、都市計画マスタープラン、あるいは再開発の方針でございますように、高度利用を図りながら、にぎわいづくり、魅力づくりを進めていくということでございます。具体的にはこの事業は、今後、事業協力者の協力のもとに、さらに特定建築者制度を活用し、具体的な内容を進めていくということになってございます。

再開発事業の今後の流れでございますが、都市計画決定を経た後、事業協力者による事業、共同化ビル等の基本設計を行いまして、事業決定を行い、そして権利変換の計画決定をし、この段階で特定建築者制度を導入します。これは、民間事業者による資金、あるいはそのノウハウを生かすということでございます。それに先んじて、事業協力者によるノウハウというものを取り入れながら事業計画を詰めていきます。

具体的には、こういった過程の中で、具体的な誘致なり、施設規模というのを今後詰めていくということで、そのときの視点が、先ほど申し上げましたが、にぎわいづくりなり活性化づくりという視点をもって臨んでいくということになるということでございます。

大かわら委員

新しい共同化ビルで、半分が従前の方で、残りの半分が新しいところを誘致をするということのようですが、ただスペースをつくっても、もし空き床が出てしまうと、にぎわいづくりという点からも逆効果になると思います。新長田や、ほかのところの経験もありますし、今の経済状況で本当に全部埋まって、にぎわいづくりにつながるのかなという点がちょっと私は不安に思いますが、そういう点はある程度見通しを持っておくべきだと思いますが、その点はいかがでしょうか。それから南棟の10階建てということについて、今たくさんご意見も出てたようですが、やはり住民の方から私もお聞きしているのが、ちょっと高すぎるのではないかと、圧迫感を感じるというようなご意見もお聞きしています。

空き床をつくらないという点でも、それから景観ということで考えても、ビルの規模に関しては住民の皆さんの意見をよくふまえて検討が必要と思いますが、そのあたりはいかがでしょうか。

林計画課長

新たな民間の方として約2,000㎡という話をさせていただきました。これは今の予想といいましょうか、割り切りといいましょうか、考えの中で出しているものです。従前が2,000㎡でございますので、鈴蘭台地区のポテンシャルというのをふまえれば、それ相当くらいあるのかなということで決めている数字ということでございます。

目安として適当かどうかわかりませんが、2,000㎡といいますと、今の三宮で言いますと、ミント神戸の1階部分が大体2,500㎡ですから、通路をとればあのくらいの面積かなと思いますが、それくらいのイメージというふうに思っているということでございます。

ただ、これにつきましては、先ほど申しましたように、事業協力でもって今後詰めていくということでございます。当然、鈴蘭台の持つポテンシャルなどをリサーチしながら、具体的な内容については今後詰めさせていただきます。場合によっては、減るケースもあるかなとは思いますが、一応の目安として出させていただいているということでございます。

それと、景観等、圧迫感があるのではないかとのことですが、先ほどから申し上げましたように、都市計画マスタープラン、あるいは再開発の方針などでは、やはり駅前にふさわしい高度利用を図っていく場所ということでございますので、一定の高度利用というのは図るべきだろうと。

区役所の移転についても、要望に応じたものということでございまして、必要な機能を積み上げますと、大体今ご説明申し上げました程度の規模になるというふうに考えております。

それで、その周りには、壁面の後退でありますとか、あるいは幹線道路である鈴蘭台幹線等、あるいは西側には鉄道が通っているということで、周りにも余剰の空間もございません。その中で壁面の後退なりを行うということで、周りにも配慮した形で建物の計画を立てておるということでございます。

ということで、今後、具体の中身につきましては、景観面の影響についても十分検討し、また住民の皆さんにもそういう計画であるとお知らせしながら進めていきたいと考えております。

大かわら委員

地域の皆さんは、今回の開発に関して、やはりまちの活性化をしてほしいということや、利便性の向上ということに期待を大きく持たれていると思います。そういう点をふまえて

進めていただきたいと思います。今回のこの問題は、地権者だけとか、一部地域という問題ではなくて、北区全体の問題と、北区住民にかかわる大きな問題だという視点でぜひ進めていただきたいと思います。

計画がこれから具体化していくと思いますが、その場面場面で、ぜひ地域の皆さんへの説明会であるとか意見を聞く場面、そういうものをつくっていただきたいと思います、そういう点についてはいかがでしょうか。

林計画課長

地権者の方との相談というのは、まず第一義的にあると思います。そんな話し合いをする中で計画をつくり上げていくわけですが、当然、広く計画内容を周知し、意見を募っていくということにつきましても、あわせて取り組んでいきたいと思っています。

大かわら委員

これで最後にしますが、これまでの経過から言いますと、地域の方々、私たちの意見を十分聞いてもらったと思われる方もいらっしゃるかもしれませんが、そうでもないという意見もたくさんお聞きしています。そういうことがありますので、ぜひ地域の皆さんの声を聞いて、住民と一緒に進めるという視点で進めていただきたいと思いますということを要望しておきます。

加藤会長

ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

坊池委員

区域外の話ですが、鈴蘭台環状線にドッキングしています、その西側の神鉄の鈴蘭台駅の下の高架について、どのように考えておられるのか、ちょっと教えていただきたいと思います。

林計画課長

今ご質問があったのは、鈴蘭台環状線が、駅前から西側に延びているということで、すぐ神鉄と交わる部分がございます。その部分のことをおっしゃっていると思いますが、写真でありますように、これが現況でございます。2.5mあったものを20cm切り下げまして2.7mを確保し、暫定整備をしております。おっしゃるように、今回の整備区域から対象外で外れておりまして、この部分については、事業としては、今後の課題となっております。ですから、再開発事業とはひとつ切り離して、今後の長期的な課題として取り組んでいくことになるかと思います。

この部分を正規の形で高さを確保するということになりますと、切り下げをする、あるいは軌道面を上げるというような作業になりますので、非常に事業的には大規模なものになります。そういう意味では、この再開発事業とはひとつ区分をして、長期的な課題として整備させていただいたということでございます。

ただ、歩行者の通路につきましては、現在、南側は、通れるようになってございます。今回の整備に伴いまして、北側に改札の部分がございまして、その部分については橋状化されるということで、歩行者の通路は新たに北側に確保できるという計画にはなってございます。

坊池委員

歩行者については、十分横断する道路、通路は確保されるということですが、この駅前を整備する中で、やはりこの道路、環状線のここが大変重要なポイントになってくると思います。同時にできなくても、将来的に十分、せめてマイクロバスのような車が通れるぐらいの高さの確保というものをやはり考えていかないと。今もこの道路によって東側と西側が半分分断されたみたいな形になっているので、せっかく駅前市街地が、新しく良くなるので、ぜひ、いろいろと課題も多くあると思うのですが、この高架下の道路も十分な高さを確保して、東西の通過をできるしっかりとした道路として考えてほしいなと思います。

というのも、この高さで通れるのが救急車だけだと思います。そういう緊急車の通行についても、はしご車等まで通れるようになれば、この近辺も緊急時の対応も早くできると思いますので、ぜひ神戸電鉄との協議を今後していただきたいと思います。駅の改造もあるかと思いますが、恐らく線路を上を上げるというのは少し無理かなと思いますので、道路面を下に切り下げるという方向になるかと思いますが、ぜひこの高架下の改善も、やはり駅前を整備する上では大変重要な位置になるのではないかと思います。その点、今後の課題ですが、どうでしょうか。

林計画課長

先ほど申しましたように、やはりステップごとに取り組んでいく話だと思っています。まずは、駅前の改善をさせていただくと。その次に、こういった横断をどう確保していくかということに取り組むべきと。

道路を切り下げるとのことですが、道路を切り下げただけで正規の、道路構造令に規定される建築限界が確保できるかということ、これは非常に難しく、この道路を越えてから、坂道で、すごく上がっていきますので、全部切り下げますと沿道利用がまた大変なことになるとということで、極端に下げることは難しいと思っています。そうすると、やはり軌道を上げるという話になってきますので、そうすると非常に大きな話になってしまいます。

ただ、我々としては、鈴蘭台幹線、縦の軸でございまして、こういったものも再開発事業にあわせて、北なり南なりというのをゆくゆくは整備していく必要があると思っています。そういった部分で全体的にどうつながっていくかということは考えていかないといけない話だと思っています。

この課題も十分認識しながら今後臨んでいきたいと思っています。

坊池委員

どうもありがとうございます。ぜひ、今後の継続的課題ということで取り組んでいただきたいと思います。ありがとうございました。

加藤会長

どうもありがとうございました。池本委員、どうぞ。お願いします。

池本委員

池本です。何点かご質問させていただければと思います。まず1点、区役所の移転が考えられているわけですが、6ページのところの意見書の中で、区役所の機能を全部移すのではなく、市民サービスに直結した部分のみを移すことでビルの規模を小さくすればということの意見があります。これに対して、区役所は、今現在、全部が入れる規模を想定しているわけですが、広く区民の皆さんのご意見を聞きながら検討を進めていくということで、この検討の結果、例えば、10階建てのビルが9階、8階というように高さが変わるということがあるのかということをもまず1点お聞きしたいと思います。

林計画課長

区役所の移転については、今のところ全面移転を予定しています。ご説明させていただいたとおりです。

検討によって高さが変わるのかということですが、区役所に限らず、先ほどございました、にぎわいづくりのための商業施設という部分も含めまして、設計の詳細は今後ということでございますので、場合によっては高さが変わる場合もあると、床面積も変わる場合もあると思っております。

都市計画決定の内容の1つではございますが、この数字で固定されたというものではなくて、ある程度融通がきくものだというふうに思っていますので、変わる可能性はあるということです。

池本委員

ありがとうございます。もう一点です。今、神戸電鉄の駅を3階に、という形を市のほうでは想定されているということですが、多分それは駅ビルの中身について、駅の出入口が3階にあればシャワー効果等でビルの利用が促進されるというような、いろいろ考えられた設定だとは思いますが。実際、ビルの駅前開発などでも、三宮とか長田とか六甲道などでも、2階以上のビルの利用というのが非常に難しい現状がある中で、そうは言っても、駅のビルなので、神戸電鉄を利用される方にとっては、いろいろと駅を利用するのに不便になるんじゃないかというような声をよくお聞きします。そこで、バリアフリーの視点も含めて、駅の利便性という視点が、先ほどのにぎわいをつくっていくという視点と同じように重要項目として入っているのかということをお聞きしたいと思います。

林計画課長

委員にご指摘いただきましたように、3階から橋上化をして出入口を設けてということでございます。ビルの中に公共通路を用いまして、駅前広場なり1階にアクセスするということでございます。それについてはバリアフリーといたしまししょうか、円滑に移動できるような形を求めていきますし、そういうふうになるべく積極的に努力していくということになると思います。

委員ご指摘の趣旨どおりと理解していただいたら結構だと思います。

池本委員

ありがとうございます。質問は、最後にしたいと思います。この駅前の開発は、お聞きしたところ、40年以上前から、道路の変更箇所といたしますか、今回廃止になる箇所は計画をされていて、ビル自体も四角でなくて、その角のところだけ、へこんで建てていただいているような配慮があったりというような形で、周りの方からすると、今回の変更というのは、最初に聞いていたものと違うじゃないかと言われる方もおられるのではないかと思います。そういった近隣の方への説明は、大丈夫なのかなというのが1つお聞きしたいところです。

林計画課長

地元の説明につきましては、これまでも説明会を開催しております。都市計画案の説明というだけでも、地区計画(素案)について、今年の2月に、北区役所で行いましたし、都市計画(案)の説明会も、この6月に行っております。案内をさせていただきながらやっております。

それから、今回の都市計画の内容をまとめましたミニニュースにつきましては、広く周知をするようにということで、自治会等の協力を得ながら、約9,000部、鈴蘭台でまかせていただいております。周知には努めさせていただいているということでございます。

池本委員

最後に要望だけ簡単に。周知徹底というところでは、40年以上の計画で、迷惑を被ってきているということで、民事訴訟は、リスクの1つとしてはあるぐらいのいろいろな計画の変更ということで、さまざまな人に丁寧な説明をしなくてはいけないと思います。

塩屋舞子線の話でもそうだと思いますが、全国的な流れの中での計画の見直し、そういった中で費用が数億円程度削減できる、また地崩れ等の指定地域で安全性がどうかとか、消防のことにに関してとか、塩屋舞子線の例ですが、住民の方は、非常に不安に思っておられる点もあるかと思えます。

この鈴蘭台のところでも、先ほどの、ビルが10階建ったら景観がどうなんだろうということも、非常に不安があったりということなので、既に非常にたくさんの説明会やニュースをお配りされているということですが、今後もより一層丁寧に住民の方と話をし、特に景観や快適性というところは、事業者と市民、住民の方と、意識をよりしていただい

て、進めていただけたらありがたいなと要望させていただきます。ありがとうございます。

加藤会長

味口委員。

味口委員

味口でございます。駅周辺で商売をされている方の問題についてちょっとお聞きしたいと思えます。

1つは、今から工事等に入っていくわけですが、仮設店舗等が必要になってくると思うんです。その計画についてご説明いただきたいと思えます。

林計画課長

今後、仮設店舗というのは確かに必要な場合が想定されます。ただ、具体につきましてはまだ決まっておりません。仮設店舗を設ける場合もあるでしょうし、もし周辺で空店舗があればそれを借りる場合もあるのかもしれないし、今後、検討させていただきます。

味口委員

大事な問題だと思えます。というのは、お客さんがついているところが、工事中に、仮設店舗になって来なくなるというようなことがないように、やはり周辺の商売人なりに配慮が必要だと思えます。

それと同時に、説明では2,000㎡に従来の業者を入れるという話ですが、テナント料が高すぎるという問題で商売が成り立たないということになると、にぎわいという点からも非常に懸念される問題があると思えます。

私は、灘区の選出ですが、六甲道駅周辺で、テナント料が高すぎて出ざるを得ないという業者がずっと出ています。これは、新長田周辺も一緒だと思えます。ですから、そういう点について当局がどう考えておられるのかをご説明いただきたいと思えます。

林計画課長

いずれにしましても、地権者の方についてはよく話をさせていただいて、今後の再開発事業に参画していただくかどうかということをご相談しないといけないと思えます。ご要望を承る、それから、どんな条件になるのかということも話をさせていただきながらということになると思えますが、具体的な話につきましては、確かに今後の状況の中で詰めさせていただくこととなりますので、その段階で十分に話をさせていただくということになると思えます。

味口委員

鈴蘭台周辺で本当に一生懸命頑張っておられる業者が、今度の計画によって商売を断念せざるを得ないとか、本当に不利益が講じないようによく考えていただいて、進めていただきたいと要望して終わります。

加藤会長

ほかに何かございますか。どうぞ、お願いいたします。

向井委員

要望だけしておきたいと思います。鈴蘭台駅前は、大学が1つあります。それから、県立と神戸市立の高校がありまして、規模的には大きくないですが、学生のまちであるという、そういうコンセプトをこの整備計画の中に1つ考えて入れていただきたいなという思いが1つあります。

それから、今、神戸電鉄の粟生線の問題が出ております。鈴蘭台から三木、粟生方面へ行くという1つの玄関口ですが、この鈴蘭台の整備でよくなることによって、また粟生線への、いい意味での影響も出てくるのではないかと考えています。そういった部分も考え合わせて、1日も早くこの駅前整備を進めていただきたい。

ただ、先ほどの学生のまちということもありますし、魅力ある景観、いろいろありますが、できるだけ高さは抑えるべきだと思います。やはり魅力のある鈴蘭台駅前というのが大事になってくると思います。

それと、坊池委員もおっしゃっていましたが、高架の問題、あれはもうすぐには技術的な問題で難しいかもしれませんが、将来的には何とかしないと、もう鈴蘭台は行き詰まってしまうんじゃないかと。

それともう一つ、北側にある踏切。これも早急に解決しないと、本当に中心になり得ない。全体的に地形自体が起伏に富んだところですから、何とかそのあたりを将来的に考えていかないといけないと思いますので、その辺をしっかりと計画に入れていただきたいなと要望して終わります。

加藤会長

関係者にお伝えするという事で承ります。よろしいでしょうか。

ほかに何かございますか。

そうしましたら、今までのご議論をふまえてお諮りをしたいと思います。

まず、第1号議案でございます。「神戸国際港都建設計画道路の変更」、神戸市決定です。原案のとおり承認してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

加藤会長

それでは、第2号議案「神戸国際港都建設計画用途地域の変更」、神戸市決定です。原案のとおり承認してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

加藤会長

それでは、続きまして第3号議案でございます。「神戸国際港都建設計画防火地域及び準防火地域の変更」、神戸市決定です。

原案のとおり承認してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

加藤会長

では、第4号議案、「神戸国際港都建設計画交通広場の変更について」、神戸市決定です。原案のとおり承認してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

加藤会長

第5号議案「神戸国際港都建設計画第二種市街地再開発事業の決定」、神戸市決定です。原案のとおり承認してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

加藤会長

最後、第6号議案「神戸国際港都建設計画地区計画の決定」、神戸市決定です。原案のとおり承認してよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

加藤会長

ありがとうございます。これで、すべて議事を終了ということにさせていただきます。これをもちまして、この会議、閉会でございます。皆さんご協力ありがとうございました。