

平成20年度 第1回
神戸市都市計画審議会会議録

平成20年7月25日

平成20年度 第1回 神戸市都市計画審議会

1 日時 平成20年7月25日(金) 午後1時30分～午後4時50分

2 場所 神戸市役所1号館14階大会議室

3 出席委員 (24人)

(1)学識経験者

岩田弘三	大和三重
加藤恵正	川北政廣
澁谷啓	野崎瑠美
三輪康一	森津秀夫

(2)市会議員

安井俊彦	浜崎為司
吉田基毅	松本しゅうじ
荻阪伸秀	崎元祐治
大寺まり子	平木博美
壬生潤	松本のり子
金沢はるみ	

(3)国及び兵庫県の行政機関の職員

木下誠也(代理 廣川 誠一)
五百蔵俊彦(代理 本井 敏雄)
上山高文

(4)市民

足立典子 小田大治郎

4 議題

第1号議案 神戸国際港都建設計画道路の変更について
(3.4.14号 鈴蘭台幹線)

第2号議案 神戸国際港都建設計画道路の変更について
(1.3.6号 大阪湾岸線西伸線)

5 議事の内容 別紙のとおり

1. 開会

井澤計画部長

開会に先立ちまして、委員の皆様にお伝え申し上げます。

当審議会の会長を務めていただいております安田委員が3月末をもちまして、委員を退任されておられますので、本日、新しく会長を選任いただくこととなりますが、それまでの間、事務局の方で進行を務めさせていただきます。よろしく願いいたします。

それでは、ただ今から平成20年度第1回神戸市都市計画審議会を開会いたします。

2. 委員紹介、定足数の確認

井澤計画部長

本年度最初の審議会ですので、委員の皆様をご紹介申し上げます。

お手元の委員名簿をご覧ください。

まず、学識経験者委員をご紹介申し上げます。

岩田委員です。大和委員です。加藤委員です。川北委員です。小浦委員は、本日も欠席でございます。澁谷委員です。野崎委員です。三輪委員です。森津委員です。山下委員は、本日も欠席でございます。

次に、市会議員委員をご紹介申し上げます。

安井委員です。浜崎委員です。吉田委員です。松本しゅうじ委員です。荻阪委員です。崎元委員です。大寺委員です。平木委員です。北川委員は、遅れてご出席の予定でございます。壬生委員です。松本のり子委員です。金沢委員です。

次に、国及び兵庫県の行政機関の職員の委員でございます。

まず、国土交通省近畿地方整備局長の木下委員、本日は代理で廣川兵庫国道事務所長がご出席です。兵庫県副知事の五百蔵委員、本日は代理で本井まちづくり局長がご出席です。兵庫県警察本部神戸市警察部長の上山委員です。

次に、市民委員でございます。

足立委員です。小田委員です。

続きまして、定足数でございます。神戸市都市計画審議会条例第5条第2項の規定により、委員の総数の半数以上の出席により、会議が成立することになっております。

委員の総数は27名であり、定足数は14名となります。現在のところ、24名にご出席を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。

3. 会長の選任

井澤計画部長

続きまして、会長の選任について、ご説明申し上げます。

神戸市都市計画審議会条例第4条第2項により、「会長は、学識経験者委員のうちから委員の選挙により定める。」と規定されており、また同規則第2条において、「委員に異議のないときは、会長の選挙につき指名推薦の方法を用いることができる。」と規定されております。これらの規定に従い、まず会長の選任を選挙によるか、指名推薦によるか、お諮りさせていただきます。

次に、指名推薦で行う場合には、ご推薦をいただきますようよろしくお願いいたします。それでは、選任の方法ですが、選挙と指名推薦いずれがよろしいでしょうか。

(「指名推薦」の声あり)

指名推薦との声がございましたが、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

ご異議がないようでございますので、指名推薦により会長を選任させていただきます。会長のご推薦はございませんでしょうか。

野崎委員

加藤先生にお願いしたいと思います。会長の職務代理もしていただいていたので、適任かと思えます。

井澤計画部長

ただ今、加藤委員をご推薦いただきましたが、他にございませんか。ないようでしたら、お諮りいたします。

神戸市都市計画審議会会長に、加藤委員を選任いたしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

それでは、加藤委員に会長をお願い申し上げます。加藤委員、会長席の方へよろしくお願いいたします。

(加藤委員 会長席へ移動)

井澤計画部長

それでは、加藤会長、よろしくお願いいたします。

加藤会長

ただ今、会長に選任いただきました加藤でございます。

大変な重責ではありますが、皆様のご指導とご協力で会議を運営したいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

4．会長職務代理者指名

加藤会長

まず、会長職務代理者の指名ということが必要であります。森津委員にお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

5．会議録署名人の指名

加藤会長

本日の審議会の会議録署名人ですが、川北委員、森津委員にお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

6．傍聴者への注意事項

加藤会長

会議に先立ちまして傍聴の皆さん、受付で傍聴人の注意事項をお渡ししていますが、会議の進行にご協力いただきますようお願い申し上げます。

それでは議事を進めたいと思っております。

金沢委員

会長。1つ、よろしいでしょうか。

加藤会長

どうぞ。

金沢委員

今日、この都市計画審議会を開催されるにあたりまして、今日来られている傍聴人の方たちのうちで、意見書を出しておられる方たちが、今日陳述をしたいということで口頭陳述の申し出をされていたそうです。ところが、これが都市計画総局で断られたというふう聞いております。

神戸市都市計画審議会運営要綱の第5条に会長が必要と認めるときは、委員、臨時委員及び専門委員以外の者を会議に出席させて意見を述べさせ、また説明させることができる

と書いてございますけれども，会長にお認めいただければ，この方々が意見を述べる機会があると思うのですが，私はぜひ会長に意見を述べさせていただくことをご了承いただきたいと思いますが，いかがでしょうか。

加藤会長

この間の経緯につきまして，事務局の方から説明して下さい。

三島計画課長

事務局から口頭陳述の件について，説明させていただきます。

都市計画法では住民の意見を反映させる措置といたしまして，必要に応じて公聴会や説明会を開催し，また，案の縦覧，それに基づき意見書の提出を規定しております。さらに，提出された意見につきましては，その要旨を都市計画審議会に提出して審議の資料とすることとされております。これは法律で定められております。

神戸市の審議会につきましては，口頭陳述の規定はございませんが，案の縦覧，それに対する意見書の提出，その意見書の要旨を審議会に諮るということで，意見書を出されている方の趣旨につきましては，十分，審議会で審議できるシステムがとられているということでございます。

そのような考え方にに基づき，神戸市の都市計画審議会におきましては口頭陳述については認めておりませんので，ご了承いただきたいと思います。

(傍聴席より声あり)

金沢委員

震災後の都市計画審議会の折に，口頭陳述をされたことがあるというふうに聞いております。そして，もう1つは，法律上はそうなっていても，各地域の各自治体の都市計画審議会では，実際に口頭陳述をされているところも多数ございます。この審議会で諮ればよいことだと思うのですが，私が先程言いました要綱の第5条という点ではどうなのでしょう。

三島計画課長

要綱の第5条につきましては，会長が必要と認めるときは，委員，臨時委員及び専門委員以外の者を会議に出席させて意見を述べさせ，または説明させることができるとなっております。

この要綱の趣旨でございますが，委員，臨時委員，専門委員のみでは審議できないという事項，そういう専門的な事項に対しては，会長が出席をさせて，意見を述べさせて説明させることができるという趣旨になっております。したがって，案に対しての住民の意見につきましては，意見書という取り扱いのシステムがございますので，この要綱はそのような取り扱いをしていないと解釈しております。

(傍聴席より声あり)

加藤会長

今回、口頭陳述されるという内容につきましては、既に私どもにいただいた資料で拝見しております、改めてお伺いするというのも、また重なるということでもあろうかと思っております。そういう意味で、今回、口頭陳述は行わないということで会議を進めたいと思っております。

(「了解」の声あり)

金沢委員

ぜひ今後の検討事項にしていただきたいと思います。それと同時に、神戸市の方では都市計画審議会の会議録というものもインターネット上で見るできないように聞いておりますので、それについてもぜひオープンに、これから検討課題として、取り組んでいただきたいと思いますということを言っておきます。

加藤会長

ご意見としてお伺いしておきます。

7. 議案審議

(第1号議案 神戸国際港都建設計画道路の変更について 3.4.14号 鈴蘭台幹線)

加藤会長

それでは、議案の審議に入りたいと思います。

まず、第1号議案 神戸国際港都建設計画道路の変更について、3.4.14号 鈴蘭台幹線、神戸市決定でございます。事務局、お願いいたします。

三島計画課長

議案計画書の3ページをお開き下さい。第1号議案 神戸国際港都建設計画道路の変更について、3.4.14号 鈴蘭台幹線、神戸市決定です。

議案計画図は1ページをお開き下さい。併せて前面スクリーンをご覧下さい。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及び県道鈴蘭台停車場線に至る延長約1,170mの両側に歩道と停車帯を備えた2車線の道路として、昭和39年に都市計画決定していますが、全線が事業未着手になっております。鈴蘭台地区は、

区役所等の公共・公益施設が集まる北区の中心です。周辺の道路ネットワークとしては、地区の東に神戸三田線，西に長田箕谷線を配置し，既成市街地と鈴蘭台地区を連絡しております。また，水呑木見線や鈴蘭台環状線，鈴蘭台停車場線により，鈴蘭台駅を中心とする環状の道路網を構成しています。鈴蘭台地区の中心である鈴蘭台駅には駅前広場を配置するとともに，これにつながるアクセス道路として鈴蘭台幹線を都市計画決定していますが，いずれも未整備であるため，道路のネットワークが不完全なままとなっております。

前面スクリーンをご覧ください。現道を灰色，計画線を赤色で表示しております。駅前に至る現道は，幅員が狭い上，カーブが連続し，歩道の無い区間がある等，危険な状態となっております。

また，駅前付近では車道に駐車帯がなかったり，歩道も狭い状況であり，歩道に乗り上げて駐車する車両があったり，歩行者が車道を通行する姿も見られます。交差点にも，右折レーンもないため，駅への送迎等が重なる時間帯には渋滞が生じております。鈴蘭台幹線の整備により，駅へのアクセス道路として駅前と周辺地域との安全で円滑な交通を確保することができ，また，緊急・災害時の避難・救援路の役割も果たすとともに沿道宅地の有効利用促進等の効果もあります。

鈴蘭台幹線は，高齢者や車いすの方々をはじめ，歩行者が安全で安心して歩くことができ，さらには，沿道利用のための停車需要にも対応するため，両側に歩道と駐車帯を備えた道路として整備する計画です。このたび，鈴蘭台幹線のうち，住宅地の区間において計画幅員を20mから16mに縮小変更しようとするものでございます。

議案計画書の4ページをご覧ください。

議案計画図は2ページをご覧ください。併せて前面スクリーンをご覧ください。

既決定の区域を灰色，廃止する区域を黄色で表示しております。変更区間としては，南側延長132m，北側延長407mの合計539mとなっております。

変更区間である住宅地の区間について，沿道の土地利用形態に合わせて，歩道の幅員を4.5mから3.5mに，駐車帯の幅員を2.5mから1.5mにそれぞれ縮小し，その結果，幅員を20mから16mに変更いたします。南側の変更区間は，両側をそれぞれ2mずつ，計4m縮小することとし，北側の変更区間については，起点側となる南側は，両側をそれぞれ2mずつ，計4m縮小することとし，終点付近については，既決定の都市計画公園である鈴蘭台北町北公園との整合を図るため，東側を4m縮小することとしています。

なお，水呑木見線への取付区間となる，住宅地区間の南側については，高架構造となり，両側に側道を設置するため，現計画のとおり幅員は20mとし，変更いたしません。

以上，本案について，平成20年4月8日から22日まで2週間，縦覧を行いました。その結果，43件の意見書が提出されております。

議案の説明については以上でございます。

引き続き、意見書の要旨、神戸市の考え方についてご説明いたします。

資料1、都市計画の案に係る意見書の要旨をご覧ください。

本案に関して提出された意見書の提出者及び意見書の要旨を1件ごとに取りまとめたものです。

次に、資料2、都市計画の案に係る意見書の要旨の集約及び神戸市の考え方をご覧ください。提出された意見書では、同じ内容の意見があるため、それらを項目ごとに整理し、神戸市の考え方をまとめたものです。

それでは、資料2に沿ってご説明いたします。

表紙の裏ページの目次をご覧ください。提出された意見は、
・計画に関する事、
・環境に関する事、
・事業に関する事、
・鈴蘭台の駅周辺並びに鈴蘭台地区に関する事、
・その他の大きく5項目に分類されます。

1ページをご覧ください。

・計画に関する事について、ご説明いたします。

(1)計画の必要性についての意見ですが、都市計画決定当初から、44年間放置されている鈴蘭台幹線を、なぜ、今、事業着手しようとするのか、鈴蘭台幹線は不要である。というものです。

これに対する神戸市の考え方ですが、鈴蘭台地区においては、昭和39年に駅前広場や駅へのアクセス道路となる鈴蘭台幹線を都市計画決定しています。この鈴蘭台地区の道路ネットワークとしては、地区の東に神戸三田線、西に長田箕谷線、南から西に向け水呑木見線を配置し、既成市街地並びに西北神の他地域と鈴蘭台地区を連絡することとし、地区の南の水呑木見線や北の鈴蘭台環状線・鈴蘭台停車場線を合わせて、鈴蘭台駅を中心とする環状の道路網を構成することとしています。現在、鈴蘭台駅周辺は、区役所等の公共施設や商業施設が立地する等、北区の玄関口であり、また、鈴蘭台駅の1日の乗降客数が約2万3,000人にのぼる交通結節点であります。神戸三田線、長田箕谷線、水呑木見線等の各路線は整備できていますが、駅につながる肝心の鈴蘭台幹線と駅前広場が未整備であるため、人と車が錯綜し、大変危険な状態にあります。

鈴蘭台幹線は、駅前と周辺の地域を安全かつ円滑に連絡し、緊急・災害時の避難・救援路の役割も果たすとともに、歩道のバリアフリー化により、歩行者通行の安全性の向上に寄与する道路です。

また、沿道宅地の有効利用促進等の効果も期待され、駅前広場の整備に合わせて、鈴蘭台幹線の整備に取り組んでいく必要があります。

市では、鈴蘭台駅周辺の整備を推進するために、昭和50年代から、まちづくりの働きかけを行い、地域主体のまちづくり活動を支援してきました。

しかし、権利者の合意形成等から駅前整備計画がまとまらず、平成13年頃からまちづくり活動は休止状態になっていました。

そこで、平成18年から市が主体となって、権利者や地域の皆様と意見交換を進め、鈴蘭台幹線の計画幅員を20mから16mに縮小する都市計画変更案を取りまとめるとともに、駅前広場についても、平成20年度中に一定の方向性を取りまとめることとしています。

2ページをお開き下さい。

(2)計画の進め方についての意見ですが、鈴蘭台幹線の計画や、「鈴蘭台駅周辺整備を考える会」の活動等知らなかった。

道路計画について、限られた範囲での意見だけではなく、広い範囲で住民の意見を聞くとともに、地域住民の話を聞き、じっくりと議論すべき。

メリット、デメリットを具体的な数字や型で教えてほしい。

地権者の意見もしっかりと聞くこと。

鈴蘭台幹線を整備することが住民意見の大半ではない。

意見交換会に出席し、反対意見も述べたが納得できる回答はなかった。

鈴蘭台のランドデザインを示し、まちや道路のあり方について地域ときっちり話し合うべき。というものです。

これらに対する神戸市の考え方ですが、から つきましては、鈴蘭台幹線の計画の見直しに当たっては、意見交換会や、会場でのアンケート、個別相談等により、権利者や地域の皆様の意見をお聞きし、いただいた意見や市の考え方を随時、都市計画ミニニュースで周知に努めてまいりました。引き続き、皆様のご理解が得られるよう努めてまいります。

つきましては、平成7年に策定された、第4次神戸市基本計画及び区別計画において、鈴蘭台は、近隣の生活圏の核となる衛星都心として位置付けられており、鈴蘭台駅前のターミナル機能の強化や、鈴蘭台幹線を整備することとしています。

また、鈴蘭台地区を北区の玄関口にふさわしいまちにしていくためには、沿道宅地の有効利用や、まちなみの整備改善等の取り組みも大切であり、地域の皆さんのまちづくり活動を積極的に支援してまいります。

(3)計画内容についての意見ですが、鈴蘭台幹線の道路幅員が広すぎる、もっと狭くするべきではないか。

道路が狭いおかげで死亡事故がない。

道路を拡幅されると高齢者は渡りきれない。また通過車両が増える。

地域内を通過するときに、道路が走りやすくなることにより、道路横断が危険となる。

神鉄沿いの既存道路を拡幅すればよいのではないか。というものです。

これらに対する神戸市の考え方ですが、から つきましては、鈴蘭台駅周辺では、多くの歩行者交通が発生しています。高齢者や車いすの方々も、安全で安心して歩くことができるよう、両側に歩道と停車帯を備えた2車線の道路として昭和39年に都市計画決

定しています。このたび、住宅地の区間について、両側に幅員3.5mの歩道、1.5mの停車帯を備えた必要最低限の道路幅員に縮小変更することとし、道路全体の幅員を20mから16mに都市計画変更する案としています。なお、道路の横断については、歩行者の安全対策について、十分配慮した道路となるよう整備いたします。

につきましては、神鉄沿いの道路を拡幅整備する場合、新たにマンションや商業施設、大規模な電力施設等の堅固な建物等が抵触することになります。また、急カーブが連続したり線路側の沿道利用ができない等、現計画ルートに比べて、よりよい道路計画になるとはいえません。

3ページをご覧ください。

・環境に関することについて、ご説明いたします。

(1)騒音・振動・住環境等についての意見ですが、鈴蘭台幹線が整備されると、騒音・振動・排ガス問題が発生する、また地域の緑がなくなる。

工事中は大変な騒音とほこりで商売ができない。

鈴蘭台幹線が整備されると、国道428号のバイパスとして利用され、交通量が増加する。

鈴蘭台幹線の整備により、地域が分断することとなり、形成されたコミュニティが崩壊する。というものです。

これらに対する神戸市の考え方ですが、とにつきましては、歩道には植栽により、緑のある空間を創出していきます。道路の設計に当たっては、低騒音舗装を行う等の工夫をするとともに、工事施工中は、低騒音型機械の使用等により、住環境への影響をできるだけ少なくする対策を講じてまいります。

につきましては、鈴蘭台幹線は、鈴蘭台駅へのアクセスの向上を、主な目的とする道路であり、周辺の道路ネットワークからみて、国道428号のバイパスとしての機能は低いと考えられます。

につきましては、地域のコミュニティの活性化のために、ソフト施策も含め、地域のまちづくり活動を支援してまいります。

(2)環境施策との関連についての意見ですが、神戸市は、公共交通の利用促進を進めている。なぜ、低炭素時代を迎えるのに車のために、鈴蘭台幹線の整備を進めるのか。というものです。

これに対する神戸市の考え方ですが、鈴蘭台幹線及び駅前広場の整備は、駅周辺でのバスやタクシー、自家用車での送り迎え等のスムーズな交通を確保するとともに、安全で安心して歩ける歩道を整備するものであり、鉄道やバス等の公共交通機関の利用促進に寄与します。

・事業に関することについての意見ですが、立ち退き等の移転交渉を早く着手してほしい。

立ち退きに伴う代替地の話をしてほしい。

鈴蘭台幹線の整備により、住居が失われる。生活権、居住権、毎日の生きがい、自由感はだれが補償してくれるのか。

この地域に長く住んでいる方々の将来も十分に考慮して計画を進めてほしい。

高齢者が多いので、隣同士助け合って住める共同住宅を作してほしい。というものです。

これらに対する神戸市の考え方ですが、都市計画の変更後、事業に着手し、測量や設計・調査を行い、その後、用地買収や建物補償の協議を進めてまいります。この協議においては、それぞれの権利者の方々のご事情をお聞きし、個別、具体的話し合いをさせていただきます。

4ページをお開き下さい。

・鈴蘭台の駅周辺並びに鈴蘭台地区に関することについての意見ですが、鈴蘭台幹線の整備より、まずは鈴蘭台駅前広場の整備について先行すべき。

鈴蘭台の駅前をどうしていくかを示して、道路の計画を進めて下さい。

鈴蘭台駅のバリアフリー化が必要。

駅前広場は必要ない。

鈴蘭台幹線、鈴蘭台環状線、鈴蘭台駅前広場について、個別に整備を考えるのではなく、駅を中心に効果的な整備のあり方を工夫する。地下利用、トンネル工法等。地上は人にやさしい町に、地下は車、バス、タクシー、倉庫他、利用を工夫する。

鈴蘭台幹線の南北道路の整備より、鈴蘭台環状線・神戸親和女子大学等の東西道路の整備をすべき。

鈴蘭台駅南側の高架下を消防車が走れるようにすることを望む。

地域の活性化のために、ハード・ソフト両面ともが充実した内容が必要。

鈴蘭台は古く開発されたまちで、消防車も救急車も通らない道がある。鈴蘭台幹線の整備ではなく、そのような道路を整備することで、安全なまちづくりが必要ではないか。

情報をオープンにし、住民全体でまちづくりを進める仕組みづくりをしてほしい。というものです。

これらに対する神戸市の考え方ですが、から につきましては、駅前は人と車が錯綜し、非常に危険な状態にあり、駅前を早期に整備する必要があります。駅前の整備については、鉄道と、バスやタクシー、自家用車等がスムーズに接続できる駅前広場の整備と、権利者の生活や商業の再建を図り、かつ駅前にふさわしいにぎわいや、生活利便性を確保するための共同化ビルの建設や、駅及び駅周辺のバリアフリー化等に取り組んでいく必要があります。平成18年夏に駅前の土地所有者を対象として、個別に意向確認を行っており、これらの意向も踏まえ、十分に話し合いを行いながら合意形成を図り、平成20年度中には一定の方向を見出し、事業化につなげてまいります。

なお、鈴蘭台幹線や鈴蘭台環状線、駅前広場は周辺の地域と駅前を連絡するとともに、歩行者空間の整備、沿道宅地の有効利用等のために計画しているもので、道路や広場をトンネル等により地下利用する提案については、これらの機能を果たす上で大きな障害が発生するため、採用することはできません。

と つきましては、鈴蘭台幹線の整備により、鈴蘭台地区の環状の道路網を利用して、効率よく効果的に駅前へアクセスできることになり、地域全体の交通安全の向上が図られます。

なお、駅前を東西方向に連絡する道路は、沿道には建物が連たんしており、幅員が狭く、一部の区間では歩道もない状態であり、また、鉄道交差部の桁下空間の制約がある等、整備・改善を進めていく上で多くの問題を抱えており、鈴蘭台幹線の整備とは別個に検討していく課題です。

から つきましては、鈴蘭台地区の安全・安心で活力あるまちづくりのためには、宅地の有効利用や、身近な生活道路の整備等、地域の皆様と行政が協働でまちづくりに取り組んでいく必要があります。引き続き、地域のまちづくり活動を支援してまいります。

5 ページをご覧ください。

・その他の意見ですが、当初決定時の計画図がないと聞いたが、どういうことか。

北区選出の市議員には、鈴蘭台住民が今抱えている現在の苦しさ、悲しさ、不安感をご理解いただけるでしょうか。ぜひ私たちの力になって下さい。

有馬街道を改善してほしい。というものです。

これらに対する神戸市の考え方ですが、つきましては、鈴蘭台幹線は旧都市計画法に基づいて、昭和39年10月14日に都市計画決定しており、図書としては計画書、一般図(1/50,000)を備えています。

つきましては、今回の都市計画変更案に対する意見には該当いたしません。

つきましては、道路の維持管理に関するご要望としてお伺いしておきます。

意見書の要旨の集約及び神戸市の考え方につきましては、以上です。

以上で説明を終わらせていただきます。

加藤会長

それでは、この件に関しまして、ご意見、ご質問がありましたらお受けしたいと思えますが、いかがでしょうか。

安井委員

いつも都市計画審議会で言っているのですが、一番気になるのは、市民に対する周知です。この問題で、これが1番に出ているのですが、2ページに出ています。住民の皆さん、また沿線の皆さんに知らしめる方法として、神戸市は権利者や地域の皆様の意見をお聞きするための意見交換会を7回催したと言っていますが、この意見交換会をやりますという場所と日時をどういう方法で知らしめたのかという質問と、それから、一般市民の皆さん

方には都市計画ミニニュースで周知に努めてまいりましたとありますが、この回数はどれぐらいだったのか、その辺を教えてください。

三島計画課長

1点目の説明会については、どういう形で広報していったのかということですが、まず平成18年の9月に始まりまして、第1回意見交換会といたしまして小部第2地区自治会、10月22日に鈴蘭台東町1・2丁目自治会、10月29日に鈴蘭台北自治会という形で3回行っております。

その後、11月13日から19日まで、現地相談所の開設という形で、これは北区役所で開催させていただいています。

その後、意見をいただいたものを都市計画ミニニュースとして発行いたしております。平成19年4月に都市計画ミニニュース第2号を発行いたしまして、このミニニュースの中で意見交換会を4月23日に開会しますということをお知らせいたしております。4月23日の第2回意見交換会、これは小部第2地区、鈴蘭台東町1・2丁目自治会、鈴蘭台北自治会、3自治会すべてを対象にした意見交換会を行っております。

その後、5月に意見交換会の内容並びに次回の意見交換会の日時を載せた都市計画ミニニュース第3号を発行いたしております。その中で意見交換会の日時をお知らせいたしまして、6月5日第3回の意見交換を行っております。7月に、その第3回意見交換会の報告並びに第4回の意見交換会の内容をお知らせいたしております。8月に第4回の意見交換会を開催し、9月にその意見交換会の報告並びに第5回の意見交換会の日時の予定をお知らせするミニニュースを発行し、9月29日に第5回意見交換会を行っております。

その後、平成20年2月に都市計画ミニニュース第6号を発行いたしまして、この中で神戸市のこれまで行ってきた地域の皆様の意見に対する考え方のご説明と都市計画変更案の説明会を開催する内容を記載しております。

そして、2月14日に都市計画変更案の説明会を行っております。

また、やはり大きな場では話しにくいという方もいらっしゃいますので、2月14日から24日まで、現地相談所を開設いたしまして意見を聞いております。

その後、3月に都市計画変更案及び案の縦覧のご案内を記載した都市計画ミニニュース第7号を発行いたしております。それを受けて、4月8日から4月22日まで、都市計画変更案の縦覧を行っております。

以上でございます。

安井委員

こうして見ると、いかにも徹底的に市民に知らしめている、市民に情報を与えているというように、こういう一覧表で見ると思いがちですが、実は詰めがなっていないケースがほとんどです。何回も申し上げているように、基本的に情報を与えるというのは、こういう計画がありますよ、こういうことを考えていますよ、ということ住民の皆さんにお知らせ

せして、その上で意見を求めるというのが目的ですが、意見交換会があるということを知らせているのは、都市計画のミニニュースで、それ以外の特別な方法はとっていないのです。都市計画ミニニュースで知らしめる方法しかとっていない。これでは住民側からずっと同じようなクレームが出るんです。私は知らなかった、私はそういうことを知らしめられなかったと。知らない人に罪があるという、それは確かに民主主義の世の中ではそうかもしれませんが、しかし全く知らされてない、全く気が付かなかったという市民が何回も同じクレームを出していたら、やはり行政側としては何らかの方法で、違う方法で知らしめる、違う方法で何とか住民にそういうことを知らしめるという工夫があってもよいのですが、全く同じことを繰り返している、これでは私は駄目だと思うんです。ここでは関係ないことですが、自分の土地がいつの間にか用途変更で変わっていたとか、そういうことが重なり過ぎて、工夫がなさ過ぎると思うのですが、その点はどうなのでしょう。

加藤会長

事務局，答えて下さい。

三島計画課長

広報の仕方でございますが、今回させていただいた、ミニニュースの配布でやらせていただいております。やはりその中でできるだけ皆さんに情報を出していこうということでやっております。配布の方法としては、鈴蘭台幹線沿道の住民の方には各戸配布という形で、これは自治会にお願いして配布をしております。また、鈴蘭台の沿道だけでなく、周辺の自治会につきましても各戸配布並びに自治会によっては回覧という形で行っております。自治会を経由して1,260の部数のミニニュースを配布させていただいております。

それと、なかなか自治会だけではうまくいかないということもあり、沿道の店舗については、職員が各戸配布を行っております。不在地主につきましては郵送で送らせていただいております。市では、幹線と駅前を同時にやっていくとっておりますので、駅前の権利者にも配布をいたしております。そういう形で部数としては各3,000部を送らせていただいている状況でございます。委員が言われますように、ミニニュースだけでは周知がなかなか図れないということでございますが、配るだけではなく、職員もその場に行って、お話をさせていただくなり、戸別に配布させていただくということでは努力させていただいております。その中でも、まだやはり知らないという方がいらっしゃるということにつきましては、都市計画総局も認識いたしまして、今後何らかのことを考えていかなければならないと思っておりますが、今回はこういう形で進めさせていただきました。

安井委員

たった1,470とか1,260、これぐらいのものを配布するのに時間がかかることはないんです。郵送することの方が確実だと思います、これぐらいの数だったら。やっぱりポスティングをして、ほとんどの人がどう見るか。しかもあれは非常に見にくいものですよ。その中で現地説明会をいつやりますというような重要なことならば、やはり郵送し

てあげるべきだと思うんです。同じ手法をもう10年、20年繰り返して、市民から、私たちは聞いていません、私たちは知らなかったというクレームを聞きながら、同じ手法をやるというのは考えていただきたい。

加藤会長

ありがとうございます。他に何か、ご意見、ご質問ございますか。

松本のり子委員

市民から市長あての要望書も幾らか出ていると思うのですが、まず、どのくらい出ているのか、そして、その要望書をどのように受けとめておられるのか、お聞きします。

加藤会長

事務局、お願いします。

三島計画課長

まず、1つが「鈴蘭台幹線の事業着手の見直しを求める要望書」という要望書が出されております。これにつきましては、団体名といたしましては「鈴蘭台のしあわせを考える会」という団体から出てきております。4月8日、14日、22日、30日に分割して出てきております。合計いたしますと280名からの要望でございます。その要望につきましては、幹線の概要を広く住民に知らせ、住民の意見を聞く場をたくさん作って下さい。それと、駅前整備については、たたき台をまず示して住民の意見を十分聞く場を作って下さい。3つ目に、住民の合意が得られるまで計画に着手しないで下さい。という3点でございます。

この要望書をいただきまして、鈴蘭台のしあわせを考える会の代表の方に、この取り扱いにつきまして、どういう形にしましょうということをご相談させていただきましたが、この対応の仕方について、こうしましょうという形では相手側からは返ってきておりませんので、まだ対応はしておりません。また説明をして下さいということであれば、神戸市から参りましてご説明したいと思っております。

それと、もう1つでございますが、7月23日に北区鈴蘭台幹線道路問題に関する署名の提出ということで、こちらの方は「鈴蘭台のまちづくりを考える会」の会員の方から提出されています。署名数は330でございます。内容につきましては、1つが鈴蘭台幹線の計画概要を鈴蘭台地域の住民に広く知らせ、住民の意見を聞く場をたくさん作って下さい。2番目としては、住民の合意が得られるまで計画に着手しないで下さい。という内容になっております。これは7月23日、つい先日いただいておりますので、330名の方の署名でございますが、これをどういう形で処理するかというお話はまだできておりません。

松本のり子委員

では2つ合わせて610名の方が住民合意を得られるまで着手しないでほしいという中身であると理解するのですが、先程7回ほどミニニュース等で住民説明会をしたとおっし

やいました。安井委員の方からもそれでは不十分だということが意見として出されました。先程の610名の方がやはり不十分だからこそ住民の合意が得られるようにという要望書も出されていると思います。先程今後の話し合いだとおっしゃいましたが、住民合意をどのようにとって、話し合いを進めていこうとされているのか、その点をお聞きします。

三島計画課長

まず初めに、610名ということで280名と330名を足されたと思いますが、その署名の中で重なっている方がいらっしゃいます。7月23日にいただいたものなので、まだ最終的に幾ら重なっているかというところまでは分析はできておりません。

その中で、神戸市の考え方でございますが、地域の方々、一番沿道で影響のある沿道3自治会を窓口にして、沿道の方々、皆さん集まっていただく意見交換会を開催して意見の集約をいたしてきております。

また、意見交換会ではなかなかお言葉が発せられないということで、その会場でのアンケート等もいただいております。その中で、鈴蘭台幹線はやはり早く整備するべきという意見もいただいております。また、鈴蘭台幹線には反対であると。鈴蘭台幹線の計画については、もう少し狭くするべきではないかということと、整備の進め方については、やはり鈴蘭台全体のグランドデザインを示してやっていってはどうかという意見等、様々な意見が出てきております。

ただ、神戸市が考えておりますのは、様々な意見をいただいたということもございますが、この沿道自治会だけでなく、鈴蘭台というのは、やはり北区の玄関口でございます。23万5,000人という人口がある玄関口でございます。その行政システムの中心の北区役所がある区域ということでございまして、沿道住民だけでなく、北区その他の住民からも、鈴蘭台についてはご要望をいただいております。

一つは、北区連合自治協議会から、市長に対して、鈴蘭台について対応すべきという要望をいただいておりますし、鈴蘭台の周辺の地区の小部連合自治会、鈴蘭台旭ヶ丘連合自治会並びに鈴蘭台東山自治会からも要望書をいただいております。また、鈴蘭台婦人会、鈴蘭台西町の婦人会からも要望をいただいております。

今の鈴蘭台の現状、鈴蘭台の駅前には交通が非常に輻輳しておりまして、事故が多いところです。年間で約50件の事故が起こっております。北区だけで約600件ぐらい事故があるうちの50件は鈴蘭台駅前近辺並びに鈴蘭台幹線で起きているということでございます。安全・安心ということから、また鈴蘭台の活性化のために、地域の方も努力されております。そのようなことから、鈴蘭台幹線並びに鈴蘭台駅前広場は必要であると判断をいたしまして、進めさせていただきたいと思っております。

今後の合意形成につきまして、地域の方が一番心配されているのは、やはり私たちの生活がどうなるのかということであると思っております。その点につきましては、今後、生活をどうしていくかということについて、個別、具体的なお話をさせていただかなければならな

いと思っております。今までの意見交換会というのは、やはり全体論の話でございまして、個別、個人の生活の中身まで入ったお話はできないということでございますので、今後できるだけ手厚くお話をさせていただきたいと思っております。

松本のり子委員

先程、沿道住民のみならず、北区全体からいろんな意見が出ているとおっしゃいましたが、やはり道路ができるために自分の家がなくなる、そこで60年、70年、80年とずっと生活してきた人たちが、死ぬ間際にどこかに移らざるを得なくなる、そういったことを考えると、事故が多いから道を広げるのだというのではなく、事故対策というのは他にも十分あるかと思うんです。だからこそ、住民の声をしっかり聞いてほしいと。今のお話聞いていましたら、このままここで今日決まって、どんどんどんどん事業を進め、そして住民が聞かなければ、強制的に家をつぶして道路を造っていくという、過去のそのようなやり方にもなりかねないと思いますので、この610人の中にはダブっている方がいるとおっしゃいましたが、1,400枚配布している中で、600人以上の方たちがとりあえず要望書をきちんと出されているということは、いくらダブっているとしても、かなりの重みがあります。やはり、住民の住民合意をきちんとしてほしいという重みがあるということを受けとめるべきだと思います。この点をきちんと意見として言わせていただいて終わります。

加藤会長

ありがとうございます。他に何かご意見ございますか。

金沢委員

そもそものところからお聞きをしたいのですが、この鈴蘭台幹線が都市計画決定されたときの申請理由というのが、鈴蘭台地区の急速な開発のため、そして2つ目が将来の発展に対処するためということだった訳ですよ。それで今はもう44年経っていて、この目的のところはもう既に変わってきている。急速な開発というのは、もう開発はほとんど鈴蘭台地区については終わっているのですが、それでもなお、この都計道路が必要なのかどうかということをお聞きしたいと思います。

それから、先程いろんなところから要望書が出ているということをお聞きしたのですが、私、鈴蘭台の婦人会さんの婦人懇のときの要望を見ますと、駅前のことということでご要望されております。幹線を早く造ってほしいという要望が入っているのでしょうか。それが入っている要望というのは幾つあるのか、教えていただきたいと思っております。

それから、もともとこの鈴蘭台の計画というのは、駅前の整備ですね、それが先にずっと進んできた。しかし、それが何度も何度も起こっては消え、起こっては消えという経過を繰り返していると思います。その中で、実は、鈴蘭台駅整備を考える会が17年度から何度か始められて、その中で道路を先にした方がいいのではないかとのご意見が何度か出される中で、神戸市の方も駅前の整備がなかなか進まないから、道路を先に造っていこ

うというような流れができていないのかと、私は、この駅前整備を考える会の議事録を見せていただいているのですが、この経過について一体どこで、なぜ駅前整備を進める前に道路を先につけていこうという流れになってきたのかをお聞きしたいと思います。

加藤会長

事務局、お願いします。

三島計画課長

まず1点目でございますが、都市計画決定をしたときの、その理由というのは、急速な開発に対応するためということと、その地域の発展に対応していくために必要である都市施設だから都市計画決定をしたということだが、それについてはもう44年経っているため、違うのではないかとのご質問ですが、委員がおっしゃられましたように、鈴蘭台については、昭和39年当時から比べますと、非常に団地が張り付きまして開発をされてきております。そういう形で地域もある程度の発展をしてきているという状況でございますが、今現在を見ますと、その発展がちょっと止まっているという状況でございます。そういう開発がされているのに、この鈴蘭台幹線並びに鈴蘭台の駅前広場ができてないということで、逆に鈴蘭台の課題となっていると考えております。そういう課題があるということを知り、神戸市も認識しておりまして、地域の方もそういうことを感じられているということで、鈴蘭台について何らかの対応をすべきというたくさんの意見をいただいております。今回、鈴蘭台幹線並びに鈴蘭台駅前広場を進めさせていただこうというものでございます。

2点目の、要望についてたくさんいただいているが、それは、駅前のことであって幹線のことではないのではないかと。特に、鈴蘭台婦人会がそういうことではないかのご質問でございますが、今年も鈴蘭台婦人会から要望が出てきています。それにつきましては、鈴蘭台幹線の整備について、進めていく形になったということについて非常に喜んでおり、どんどん進めていただきたいという婦人懇でのご要望が上がってきております。

それにより、やはり鈴蘭台の地区全体につきましては、駅前だけでなく、鈴蘭台幹線、鈴蘭台全体の活性化並びに安全・安心なまちづくりということを考えまして、鈴蘭台駅前広場並びにアクセス道路が必要だということを知りいただいているのではないかと感じております。

3点目に、駅前を先に進めてきたが、積み上げては頓挫しという形で、幹線道路が先という声がある中で、そういう形になったのではないかとのご質問でございますが、神戸市といたしましては、鈴蘭台幹線だけが必要だとは考えておりません。鈴蘭台幹線と鈴蘭台の駅前広場、両方とも必要な都市施設であると考えております。

そして、鈴蘭台幹線は7回の意見交換会並びに都市計画案の説明会を経まして、今回、地域としてはやはり鈴蘭台の地形を生かして、幅員20mは少し広いのではないかとご質問でございますが、住宅地域については16mに縮小する案をまとめさせていただいております。

また、駅前広場につきましても、平成18年度から駅前広場の地権者の方々の意向を確認するため、個別に1件1件お話を伺いまして意向を確認させていただいております。今年の初めからは皆さんに集まっていたり、個人の意見をお聞きすることで、鈴蘭台の駅前の具体的な検討を進めさせていただいております。平成20年度で一定の方向性を出し、事業化へ進めていきたいと考えております。繰り返しになりますが、神戸市といたしましては、鈴蘭台幹線並びに鈴蘭台駅前広場を同時並行的に進めていきたいと考えております。確かに道路を先にとすることは、周辺整備を考える会でも意見としていただきましたが、神戸市といたしましては幹線を先にとという考え方はございません。

加藤会長

金沢委員、よろしいですか。どうぞ。

金沢委員

この周辺整備を考える会の議事録を見ていますと、やはり道路を先に造った方がいいという話が出て、平成18年7月29日の会議の考える会では、鈴蘭台幹線に抵触する方への説明を行うとあります。そしてその結果に基づいて、考える会として要望書を出す等の対応方針を決定すると書かれております。そして、この話の中で、鈴蘭台幹線の方を先にやっていった方がいいのではないかという話がどんどん進んでいくのです。そして、その後、18年9月29日に第1回目の鈴蘭台幹線に関する意見交換会、先程も表が出ましたが、小部第2地区自治会ははじめ3つの自治会への説明、そして住民の皆さんへの説明会へと移っていく訳です。ですから、本当に最初は駅周辺のことを考えて、駅周辺をどうするかという話の中で、結局、そちらの話はなかなかまとまりそうにないから、先に幹線をつけたらどうかという話が出てきて、こういうふうにとどんどん進んでいっているというのが、私が議事録を全部読ませていただいた中で出ている経過なのです。

しかも、沿線の住民の方たちの中には、旧都市計画法により昭和39年に決定をされていたがために、平成18年までこの説明会が行われるまで全くこの計画を知らなかった、自分の家が沿線にかかっている、道路にかかっていることすら知らされていなかったという住民の方たちもたくさんいらっしゃいます。全く寝耳に水で、9月から始まった説明会へ何事かと思っただけで、自分の家がかかっている、立ち退かなければいけないことになっている、びっくりしたという方もたくさんいらっしゃるんです。こういった問題についても、神戸市はどう考えているのでしょうか。

それから、鈴蘭台幹線に関する意見交換会、これも非常に神戸市が住民参画と言いながら、神戸市が一方的に話を進めていっているというのが話の中で分かってまいります。

最初の小部の自治会での説明会というのは、拍手が出て、そして、概ね鈴蘭台幹線の整備に賛成というご意見が出ております。ところが、鈴蘭台の北町、3回目に行っております北自治会で56名の方が参加している話し合いの中では、こういうものは本当に要らないというお話がたくさん出ております。そして、このご意見に対して拍手が起こるとい

形になっている訳です。そして、その後、住民説明会がずっと行われている訳ですが、第2回の地域住民の皆さんの説明会で、神戸市は、地域の皆さんが総論で納得いただいてから事業化をしていくと言っておきながら、どんどんと3回目の説明会のときには、もう16mにするということについても計画していきたいという話を出し、第4回では、具体的に16mのところも検討していきたいというような話で、この議事録を見ますと、この説明会の中では反対という声の方が圧倒的に多い訳です。そんな中で16mという変更をどんどん進めていっているというのが実際のところなんです。そして、住民説明会というのは、自治会以外の住民説明会は5回で一応終わり、もう16mの変更でいきますという話になって、今日の流れまで来ている訳です。

ですから、610人の重なっているというところがありましたが、520人の皆さん方からも要望書や、そんなに早く進めないでほしいと、もっと話し合いを進めてからしてほしいという意見が出ています。私はこの2つの周辺整備を考える会と鈴蘭台幹線に関する意見交換会の議事録を全部見せていただいて、非常に住民合意ができていない、市が決めたことは何が何でもやっていくのだという態度が見て取れるのです。そういうことはやはりやってはいけないと思うのです。十分に時間をかけて、住民合意を取りつけながら、20mが本当に商業地でも要るのか、もっと狭くしてもいいのではないのでしょうか。時間をかけてもいいのではないですか。十分に鈴蘭台の将来構想を考えた中で、この幹線が要るのかどうか、本当にひざを突き合わせてやっていくべきではないかと思うのですが、その点についてお伺いしたいと思います。

三島計画課長

まず、1点目でございますが、鈴蘭台周辺整備を考える会の中で、幹線道路を進めてはどうかという意見があり、神戸市は幹線道路をやっていっているということではないかというご質問でございますが、鈴蘭台周辺整備を考える会が発行したニュースがございます。地域がこういう会を作って、そこが各地域に情報を出すという形で出されているニュースでございます。そのニュースにも書いてありますが、神戸市といたしましても、やはり鈴蘭台のことを考えますと、駅前周辺だけでなく、鈴蘭台駅へのアクセスも鈴蘭台地区の課題であると考えております。駅前広場というのは何回も議論してきましたが、やはり駅前広場だけでなく、それと並行して鈴蘭台幹線を整備することが必要ではないかとの提案があったということを書いていただいております。

神戸市といたしましては、鈴蘭台幹線だけでなく、鈴蘭台幹線と鈴蘭台駅前広場、両方の施設が必要であるということを提案させていただいた中で、まず鈴蘭台幹線につきましては、1,170mという延長を持った都市施設でございますので、その地域地域において話し合いをしていくということから、地域ごとに説明会をさせていただいているということでございます。

駅前広場につきましては、駅前の区画において、その地域の方に、平成18年から個別

に意見をいただくという形で伺っておりまして、幹線道路と駅前広場については並行してやっていくという考え方は、神戸市ではずっと提案させていただいておりますし、そのスタンスで事業を進めていきたいと考えております。

それと、周辺整備なり意見交換会の議事録を読むと、反対の意見があるようだということで、十分に聞いてやっていってはどうかというご意見でございますが、まず意見交換会でも、初めのうちは賛成の意見も出ておりました。第2回の意見交換会では、賛成の意見を言われた方に対して、反対の意見の方が自分の家がかかっていますので、非常に個人的な意見になりまして、よそ者が物を言うなというような、口論になるようなこともございました。そういうことがあり、なかなか意見交換会では賛成の意見が言える雰囲気ではありませんでした。公の場で賛成だと言いますと、そこで口論になってしまったということもありまして、賛成の意見が言いにくいということがあり、なかなか賛成意見は議事録上は出てこないということがございます。会場ではなかなか言えないということで、アンケートをとらせていただいております。そのアンケートでは、早く進めてほしいという意見が出てきております。意見交換会ですべての方が反対だというものではないということをご認識いただきたいと思います。

繰り返しになりますが、そういう形で皆さんからいただいた意見を踏まえた上で、神戸市では鈴蘭台幹線及び広場については必要であるという判断をいたしまして、今回、事業を進めさせていただきたいということでございます。その中で鈴蘭台の地形、両サイドは山でございます。ちょうど鈴蘭台幹線を計画しているところは平地の部分でございますので、そこについてはできるだけそういう機能を生かすという形で、当初の20mの幅員ではなく、それを狭める方がいいのではないかというご意見もございまして、それに対して検討いたしまして、住宅地の区間については20mの幅員を今回16mに変更するという都市計画変更案を提出させていただいております。

金沢委員

16mへの計画変更ですね、これが住民の方からここは16mに変えてほしいという意見を出されたのは、どこですか、いつですか。私はこの議事録を見る限りでは、住民の方からここを16mにしてほしいというような意見はちょっと見当たらないのですが。

それから、平成18年になって、初めて住民の方は計画のことを知ったというところはどうなのでしょう。

それから、駅周辺整備を考える会の平成17年11月26日にされている会議の中で、役所が主導的に進めることが必要だと。できるところから実施してほしいと。駅前広場と異なり、道路は行政が一方的に事業を推進できる、権利者が売ってもよいところから買収していく、買いやすいところからでも買えばよいという、こういうご意見が幾つか出てきているのです。その中で当時の北区のまちづくり推進課長が都市計画の考え方について、皆さんの声を都市計画総局に伝えると。本日、少なからず幹線道路だけでも整備できれば

というご意見が出たと。道路だけでもというご意見は初めてかと思うと。そして、これを都市計画総局に申し伝えると言われていました。次の年の7月29日の話し合いの中では、どんどんと道路の方の話は進めていこうと話が進んでいっているのです。というのが、この自治会への説明会、住民への説明会となっていっているのです。まさに道路先にありきということで、今進められてきたというのが現実のところでは。鈴蘭台の中で、沿道の皆さん方に対して1年半の説明会だけで、今回、この変更をしてしまおうとしている訳ですから、余りにも拙速であるし、余りにも行政が主導で進めてきているというのは、私は間違いないと思うのです。

三島計画課長

1点目は、16mということで、いつの段階でそれが地元から出てきたのかというご質問です。それにつきましては、16mという数字は地元から出てきた訳ではございません。ただし、意見交換会をする中で、20mという幅員は過去に決められたものであって、今の時代、鈴蘭台の土地利用の状態を見て、もう少し狭くするべきだというご意見をいただいております。そういう中で、16mというのは神戸市側から提案させていただいております。道路に備えるべき通行の機能、アクセスの機能、環境の機能、空間の機能、そういうものを踏まえた中で何mの幅員が必要かということ判断して、神戸市としては16mまでは縮小できるということで、必要最小限の幅員としては鈴蘭台地区としては、16mということをご説明させていただき、それに対してご意見をいただいたという形でございます。

2点目につきましては、平成18年になって初めて計画を知ったということでございますが、確かに神戸市の都市計画につきましては、都市計画決定して、そのときに案の縦覧もしておりますが、なかなか能動的にお知らせをするということではできておりません。ただ、いつでも地域の皆さんが来ていただければ、その書類等を見ていただけるように対応できる体制をとっております。

ただ、ここ鈴蘭台につきましては、鈴蘭台の周辺整備を考える会というのがございます。これは過去から鈴蘭台について課題があるということで、行政にも働きかけて、地域と一緒に課題を解決していこうという形で地域が主体的に考えねばならないということで立ち上がった会でございます。平成5年から何回も検討をされており、第2回の広報の冊子、新聞折り込みで2万世帯に配っていたということ聞いておりますが、その中には鈴蘭台幹線という形のはっきりした図面まで入って、広報されております。そういう形で地域でも一体となって考えていかなければならないということで、地域が皆さんに周知するという形で動きがございました。そして地域でも頑張っていこうということでございますが、何回か積み上げた中でもなかなかまとまっていけないということで、今の状態を迎えているのが現状でございます。

それと、私が北区のまちづくり推進課にいるときに、地域の方から駅前広場をやっ

くと何回も検討したけれど、それがなかなかまとまらないため、幹線道路は行政で進めるものではないかということで、そちらの方を進めてもらいたいという声が出たということから、それを都市計画総局に伝えるということをしたということでございます。区役所の立場といたしましては、やはり地域の声を行政の担当部局につなぐというのが仕事でございます。地域の方からそういうお声があれば、こういう声が出てきていますという、そういう声も踏まえて行政として総合判断していただきたいということでお伝えしたということでございます。

その中で、都市計画総局がそれを受けまして、駅前広場は今まで何回も積み上げてきて、何回も崩れたということもありますが、鈴蘭台につきましては駅前だけをやっても、なかなか活性化までいかないということで、鈴蘭台幹線と鈴蘭台駅前の広場とを並行して取り組んでいくこととし、地元働きかけて、平成18年から動いてきているところです。

金沢委員

鈴蘭台駅の駅前広場の問題については、十分に地権者の皆さんとお話し合いを重ねながら、それで幹線の話が出てきたということ、そして反対の方たちには説明会が全体で17回ということですね。なぜ駅前と同じように、この道路についても、地権者の皆さん方ともしっかりと十分に話し合う、そういうスタンスを持たないのですか。当初の方は時間が掛かるということなのかもしれませんが、同じように進めていくとおっしゃるのならば、もっと時間を掛けて住民の皆さんの合意をもって道路の幅を狭めたり、変更したりということができると思うのですが。そこが足りないというふうに思います。

これで最後にしますが、昭和39年決定当時の図面は5万分の1のものしかありません。この当時は、そういう図面で当時の建設省が認可をおろし、決定したということなのですが、これはどこをどういうふうに決定したか、全く分からないのです。住民の皆さんたちも昭和39年当時の図面を見せてくれと言っても、神戸市にないと言われたと言われています。議員への事前説明会のときに、局長が、推測けれども当時から図面はあったと思うと。もちろん建築制限等をかけていく訳ですから、図面がないとおかしくなる訳ですが、それでも今をもって神戸市にはその当時のどこに建築制限かけていくかという、この道路の正確な図面、当初の図面はないのです。私が調べさせていただきましたが、ないということなのです。ところが県の方には図面が残っております。これはご存じでしょうか。

加藤会長

事務局。

三島計画課長

県にあるかどうかというお答えの前に、駅前広場と幹線の進め方の違いでございますが、基本的には駅前については商業、お店をされている方がいらっしゃいます。鈴蘭台のにぎわいづくり、活性化ということ、それから駅前広場や、交通結節点だけを造って成るものではなく、商業をどう考えていくか。それともう1つは、駅も含めたバリアフリー化、そ

ういう3点ほどを考えていかなければなりません。にぎわいということにつきましては、商業の方にどういう形で残っていただくか、そういう意向を確認しながらやっていかなければならないということで、個々、個別の要件を聞かせていただいて、残りたい方、出ていきたいと言われている方、個々のご意見を聞いて、案を考えていくということが必要ですので、そういう形でさせていただきます。

鈴蘭台幹線につきまして、同じレベルで考えますと、事業に入っただけの補償の話、どこにその生活圏を確保していくかということになってきます。そこで、事業を具体的に進めていき、幾ら費用が出るのか等、具体的な話が出てこなければ話ができませんので、事業認可がおりまして事業化されましたら、具体的に話をさせていただきたいと思っております。

ただ、事業化したからと言って、どんどん進めていくものではございません。地域の方と十分お話をさせていただいて、生活権等できるだけ満足のいくようにお話をさせていただいた中で、事業を進めていきたいと考えております。

次に、県に図面があるのを知っているかという件でございますが、神戸市に都市計画当初の図面はどんなものがあるのかという問い合わせに対して、市では計画書と一般図（5万分の1）がありますという説明をさせていただいております。今回、市でもそれだけかといういろいろと探しました。兵庫県にもお伺いして、その辺の図面がないかということでお聞きまして、県では参考図ということで、こういうものがあるということは市でも認識いたしております。

金沢委員

これは街路変更図ということで、兵庫県の方でちゃんと44年間保存されているものです。私、情報公開でこれを取らせていただきました。このように茶色くなっているような図面ですが、この図面では今の計画されている道路とずれています、微妙に。地元の方に見ていただいたら、今の私ところがかかっているけれど、この図面だったらかかっていないのではないかということになっているのです。これは、神戸市は説明責任を果たしているとは言えないのではないですか。これはだれでも兵庫県に行けば情報公開で取れる図面です。これが唯一残っている図面になる訳ですが、神戸市には残っていないのですから。では何を基礎に、これを計画決定したかというところが問われてくるのです。だから、私は今回、この計画変更はここでははないというふうに思います。それを言って終わります。

加藤会長

事務局。

三島計画課長

それについてお答えさせていただきます。

神戸市でも、県に図面を見せていただきました。まず、その図書の扱いでございますが、鈴蘭台幹線が都市計画決定されましたのは昭和39年10月14日でございます、旧都

市計画法に基づいて都市計画決定をいたしております。旧法につきましては、そういう備え付けの図面というものの規定がございませんでした。当時は、一般図、5万分の1程度、そういうものが一般図書として備え付けられていたのが一般的でございます。

神戸市が申し上げておりますのは、まず1つは、昭和39年に都市計画決定し、やはりそこにある建物については建築指導をしておりました。39年当時に対応したという台帳があります。ただ、どういう内容を指導したかというのは分かりませんが、昭和39年から対応していたことは分かっております。

なかなか5万分の1の図面ではそういう建築指導はできませんので、推測でございますが、何らかのもう少し詳細な図面があったのではないかと思っております。新法になってそういう建築制限をかける中で図面を作成していますが、その図面は、旧法の都市計画法上の図面ではございませんので、当然、地形や地物が変わっているため、図面が変わっていきます。そういうことで新しい図面に置きかえています。そうしないと、どこがどこか分からないということになってきますので、図面を更新をしております。そういうことにつきましては、都市計画の建築の指導に関わってくる部分、個人の財産に関わってくる部分ですので、非常に正確にやっているということでございます。それが何回も土地、地物の変更に併せて今まで変えてきております。今現在残っているのは、500分の1なり、2500分の1の都市計画図が残っており、そういうものに置き変わってきています。参考図ですから過去のものは多分廃棄していると思います。そういった形で、引き継ぎ、引き継ぎして現在のものが今の形で都市計画の建築制限をかけさせていただいている図面になっていると思います。

県の図面というのも、私どもも見せていただきましたが、県に確認しましたら、これはあくまでも参考図という形でございます。それで中を見ますと、線が引いているのですが、手で書き直したような形もございますので、どこまでそれが本当のものだったのか、その辺が十分はっきり分からないということもありまして、県もあくまで参考と言われておりました。

金沢委員

もうやめようと思ったのですが、もう1回言います。それならば、神戸市は何を根拠にこれを作ったのですか。これは間違っているかもしれないと、いい加減なものをです。これは神戸市が出したのでしょうか。兵庫県が作ったのではないですよ。確かに神戸市が作って、兵庫県に提出されて、ちゃんと向こうにも街路変更図ということで保存をされているのです。神戸市は保存すらしてない。そして、地図が変わったら、航空写真撮るたびに置き換えて、前の地図は廃棄しましたと。事業化もされていない図面を捨ててはならないでしょう。最初から置いておかなければならないでしょう。ならば、これがいつの間にか、担当者が変わってずれていったのですか。しかも昭和39年に都市計画決定した後に、確かに1カ月後に申請された方がいらっしゃいます。そして、1番から19番までの台帳が

昭和43年でしたか4年でしたか、それぐらいまでの台帳が1から19まであるのです。けれど、それが地図の方に転記されていなければならないのに、その地図がまたないので、神戸市に。ありませんと担当者は言われました。今ある地図というのは、昭和47年か、そのぐらいに作った正確な計画がかかっている地図です。道路の図面です。そうしたら、その前は正確ではなかったのではないかというふうに、正確ではなかったのではないかと言うよりは、最初の決定からずっとずれてきたのではないかという懸念は全く拭えません。その証拠が全然出てこないのです。そんな中で、今回この変更をすることを私は絶対にやってはならないと思います。意見だけです。

加藤会長

事務局。

金沢委員

もういいです。

加藤会長

よろしいですか。

他にご意見はございませんか。

それでは、他にはご意見ございませんようですので、お諮りしたいと思います。第1号議案 神戸国際港都建設計画道路の変更でございます。3.4.14号 鈴蘭台幹線、神戸市決定でございますが、原案どおり承認ということによろしいでしょうか。

(「異議あり」の声あり)

加藤会長

分かりました。そうしましたら、改めてお諮りさせていただきたいと思います。

第1号議案につきまして、賛成の方の挙手をお願いいたします。

(賛成者21名挙手)

反対の方、挙手をお願いいたします。

(反対者3名挙手)

賛成多数でございます。よって、第1号議案については原案のとおり承認し、市長に答申したいと思います。

(第2号議案 神戸国際港都建設計画道路の変更について 1.3.6号 大阪湾岸線西伸線)

加藤会長

続きまして、第2号議案の方に入らせていただきます。

神戸国際港都建設計画道路の変更について、1.3.6号 大阪湾岸線西伸線、兵庫県決定でございます。

これにつきまして、事務局からお願いいたします。

三島計画課長

議案計画書5ページをご覧ください。第2号議案 神戸国際港都建設計画道路の変更について、1.3.6号 大阪湾岸線西伸線、兵庫県決定です。

本計画案につきましては、平成19年10月、都市計画決定権者である兵庫県より神戸市の意見を求められており、その回答に先立ち、本都市計画審議会に諮問するものです。

初めに、大阪湾岸道路の全体計画の概要をご説明します。

前面のスクリーンをご覧ください。

併せて、資料3ミニニュースの平成19年9月1日号の1ページ左側もご覧ください。資料3は、兵庫県が都市計画案を作成するに当たり、事前に沿道住民の方々にご意見をお聞きするために各戸に配布した、主にルート・構造に関するニュースです。

大阪湾岸道路は、南はりんくうジャンクションで関西空港自動車道と西は垂水ジャンクションで神戸淡路鳴門自動車道等とを結ぶ延長約80kmの自動車専用道路です。このうち、六甲アイランド以東約55.8kmにつきましては、平成6年までに供用を開始し、また、垂水ジャンクションから名谷ジャンクション間約1.8kmにつきましては、平成10年に供用を開始しております。残る未整備区間のうち、名谷ジャンクションから駒ヶ林南間、約6.4kmにつきましては、平成6年に都市計画決定がなされていますが、駒ヶ林南から六甲アイランド間の約14.5kmにつきましては、このたび都市計画決定を行おうとするものです。

それでは、自動車交通の現状、大阪湾岸道路の必要性について、ご説明いたします。

前面スクリーンをご覧ください。神戸市における自動車交通の現状ですが、神戸市と東方面を往来する交通が1日に約20万台、神戸市と西方面を往来する交通が約22万台あり、神戸市と東方面、西方面とのつながりは、ほぼ同等となっています。また、それ以外に、神戸市を東西方向に通過する交通が1日に約12万台あります。

しかし、市内における東西方向の高速道路は、六甲アイランドまでが阪神高速3号神戸線の4車線と5号湾岸線の6車線の計10車線あるのに対し、ポートアイランド以西は3号神戸線の4車線しかなく、交通処理能力に不均衡が生じています。そのため、3号神戸線では、京橋、生田川等の市街地中心部において、慢性的に平日4時間から8時間以上の渋滞が発生するとともに、5号湾岸線との乗り継ぎに起因し、摩耶ランプ周辺等の一般道路でも渋滞が発生しています。

大阪湾岸道路西伸部は、これら渋滞の緩和や沿道環境の改善等、交通諸問題の改善に寄

与することを整備効果の1つとしています。

2つ目の整備効果は、阪神港の連携強化を図る国際物流基幹ネットワークが形成されることにより、神戸港の国際競争力の強化が図られる等、神戸・阪神地域をはじめ、関西経済の活性化に寄与します。

3つ目の整備効果は、六甲アイランド、ポートアイランドの海上都市が、新たに高速道路で結ばれることにより、移動時間の短縮や信頼性が向上する等、地域の利便性が向上するとともに、神戸医療産業都市構想等、地域活性化プロジェクトを支援します。

4つ目の整備効果は、市街地における東西方向の多重ネットワークが形成され、代替機能が確保されることにより、災害等に強い道路ネットワークが形成されます。

このように、大阪湾岸道路は、神戸・阪神地域の交通課題に対応するとともに、国際物流基幹ネットワークの形成等、神戸市にとって是非とも必要な都市基盤です。

続きまして、大阪湾岸道路西伸部の経緯について、ご説明いたします。

前面スクリーンをご覧ください。大阪湾岸道路西伸部は平成元年、建設省から兵庫県及び神戸市に対し計画原案が提示され、その後、建設省原案を一部修正した神戸市案を作成し、平成8年にルート・構造について地元説明を行いました。

その後、道路公団民営化等の高速道路を取り巻く環境が大きく変化し、国を中心に、コスト縮減を図るため、ランプ配置等の見直しを行い、平成15年、国土交通省、兵庫県、神戸市により概略計画案に合意しました。

その後、大阪湾岸道路有識者委員会が設置され、アンケートやヒアリング等を実施し、皆様から広くご意見をお聞きするとともに、慎重な審議がなされ、平成17年1月、整備の必要性、概略計画案の優位性が確認されるとともに、計画を進めるに当たっての配慮すべき事項が取りまとめられました。

これを受けて、平成17年2月からは、国を事業予定者として、兵庫県により都市計画に伴う環境アセスメントの手续が進められました。平成17年12月から翌年1月にかけて、環境影響評価方法書を縦覧し、その後、これを踏まえ、環境影響評価の調査等を実施しました。

一方、都市計画手続については、平成19年7月、国土交通省より、兵庫県及び神戸市に対して、計画原案が送付され、9月に市内7カ所で説明会を開催するとともに、10月には公聴会を開催しました。

その後、説明会等でのご意見を踏まえ、兵庫県において計画原案が最も優位性が高いと判断し、これを都市計画案として取りまとめ、平成19年11月6日から1カ月、環境影響評価準備書とともに縦覧に供しました。

また、環境影響評価法第17条にもとづき、説明会を開催するとともに、平成20年2月には公聴会を開催しました。

それでは、1.3.6号大阪湾岸線西伸線の計画内容について、ご説明いたします。

前面スクリーンをご覧下さい。

併せて、議案計画図の3ページをご覧下さい。本道路は、東灘区向洋町東1丁目を起点とし、長田区駒ヶ林南町地先を終点とする、延長約14.5km、往復6車線、高架構造の自動車専用道路です。起点は供用済みの1.3.1号大阪湾岸線(阪神高速5号湾岸線)と、終点は1.3.5号湾岸線と接続します。また、南駒栄ジャンクションで分岐し、都市高速道路2号線(阪神高速31号神戸山手線)とも接続する計画としております。

出入り口は、六甲アイランドにおいて、六甲アイランド北ランプと対をなす西方向対応のランプを1カ所、ポートアイランドにおいて、東方向対応、西方向対応のランプをそれぞれ1カ所、長田区臨海部において、都市計画決定済みの駒ヶ林南ランプと対をなす東方向対応のランプを1カ所、計4カ所、設置する計画としております。

次に、道路幅員について、ご説明いたします。本線部の幅員構成は、車道部が1車線当たり3.5mとして、片側3車線、総幅員27mとなります。

それでは、計画路線のルート・構造について、東から順に、ご説明いたします。

議案計画図の4ページをご覧下さい。併せて前面スクリーンをご覧下さい。

赤色で着色している部分が、新たに道路として追加する区域、灰色で着色している部分が、既に道路として都市計画決定されている区域です。

まず、六甲アイランドでは、供用済みの阪神高速5号湾岸線との接続箇所を起点とし、北側臨港道路上を高架構造で通過する計画です。六甲ライナーとの交差点では、計画路線が上越しします。また、西側臨港道路との交差点西側において、西方向対応の六甲アイランド西ランプを計画しております。

議案計画図の5ページをお開き下さい。

併せて、前面スクリーンをご覧下さい。六甲アイランドからポートアイランドまでの海上部では、船舶が航行する航路を2カ所横断します。六甲アイランド側の灘浜航路やポートアイランド側の新港航路では、港湾を利用する船舶に航行上支障がないよう計画しております。

なお、橋梁桁下の航路の幅や高さ等については、海事関係者、関係機関、学識経験者からなる検討委員会で調整されており、都市計画決定と併せて、港湾計画に位置づけられる予定です。

議案計画図の6ページをご覧下さい。

併せて、前面スクリーンをご覧下さい。ポートアイランドでは、北側臨港道路上を高架構造で通過する計画としており、港島トンネル南側の交差点東側において、東方向対応のポートアイランド東ランプを計画しております。

また、ポートライナーや神戸大橋を上越ししたのち、南に曲がり、大学前道路の東側沿いを南下し、ポートアイランド西端付近で西に曲がり、海上を経て和田岬に至る計画としております。

なお、現在の神戸ヘリポート付近において、西方向対応のポートアイランド西ランプが接続する計画としております。

議案計画図の7ページをお開き下さい。

併せて、前面スクリーンをご覧下さい。ポートアイランドと和田岬までの海上部では、航路を2カ所横断します。ポートアイランド側の第二航路や和田岬側の第一航路では、港湾を利用する船舶に航行上支障がないよう計画しております。

次に、和田岬から長田区駒ヶ林南町までの区間では、高架構造で、護岸沿いを通過する計画としております。

次に、苅藻島クリーンセンター付近より西側では、石油コンビナートとの防災安全上必要な離隔距離を確保するため、海上を通過し、湾岸線に接続する計画としております。

また、苅藻島クリーンセンター付近の南駒栄ジャンクションで分岐し、本線を上越しした後、トンネル構造の神戸山手線と接続する計画としております。

なお、都市計画決定済みの駒ヶ林南ランプと対をなす東方向対応の駒栄ランプが、高松線に接続する計画としており、入り口は、神戸山手線の北方向対応ランプと共用いたします。

それでは、計画路線のコンピューター・グラフィックスの映像をご覧下さい。

なお、この映像は各地区の説明会で皆様にご覧いただいたものです。

前面スクリーンをご覧下さい。阪神高速5号湾岸線六甲アイランド北ランプです。ここが計画路線の起点となります。六甲ライナーです。六甲ライナーの交差部では計画路線が上越しします。その後、計画路線は、往復6車線一体構造となり、北側臨港道路上を通過します。西方向対応の六甲アイランド西ランプです。六甲アイランドの西端から海上部で灘浜航路、新港航路を経て、ポートアイランドに至ります。こちらが灘浜航路になります。こちらが新港航路になります。ポートアイランドに移りまして、東方向対応のポートアイランド東ランプでございます。右手に見えますのが港島トンネルの出入り口です。左手に中公園、右手に神戸大橋、中央にポートライナー中公園駅です。ポートライナー交差部では計画路線が上越しをします。神戸学院大学等3つの大学がございます。計画路線は大学前道路の東側沿いを南下します。西側臨港道路を南に延伸し、現在の神戸ヘリポート付近に新たに交差点を設け、西方向対応のポートアイランド西ランプが接続します。ポートアイランド西端付近で西に曲がり、海上部で第二航路、第一航路を経て、和田岬に至ります。三菱重工、三菱電機の工場敷地南端の護岸沿いを通過します。苅藻島クリーンセンターです。計画路線はこの付近から海上を通過します。新湊川の河口上を通過し、右手に見えませんが長田港です。石油コンビナートの南で、トンネル構造の湾岸線に接続します。ここが、計画路線の終点となります。次に、南駒栄ジャンクションでは、神戸山手線方向の連絡路が本線を上越しし、中央水環境センターの東側を通り、トンネル構造の神戸山手線と接続いたします。東方向対応の駒栄ランプが高松線に接続しております。

以上で、ルート・構造について、説明を終わります。

引き続きまして、環境影響評価について、ご説明させていただきます。本件は環境影響評価法の対象事業であり、都市計画に定めるため、決定権者である兵庫県が事業予定者である国にかわって、環境影響評価手続を併せて行っております。

資料4 ミニニュースの平成19年11月1日号をご覧ください。資料4は、兵庫県が都市計画案及び環境影響評価準備書を作成し、縦覧に供するとともに説明会の開催を周知するために沿道住民に各戸配布した、主に環境影響評価に関するニュースです。

前面スクリーンをご覧ください。

併せて、資料4、1ページの下側、計画交通量をご覧ください。計画交通量については、平成42年を推計年次として予測されています。その結果、計画路線における平成42年の1日の交通量は、六甲アイランド島内では約8万6,000台、ポートアイランド島内では約8万4,000台、ポートアイランドから南駒栄ジャンクションでは約9万5,000台等、お示ししているとおります。

2ページ、3ページをお開き下さい。

2ページ以降については、環境影響評価のあらましを記載しております。予測・評価項目は、大気質、騒音、振動、景観等12項目です。大気質では、完成後の自動車の走行による影響及び工事の実施による影響について、予測・評価を行いました。予測の結果、すべての地点で環境基準を満足しています。

3ページからは、騒音の影響についての予測・評価を行った結果を示しております。予測の結果、環境保全措置として遮音壁を必要に応じて設置することにより、環境基準以下または、併設道路からの騒音を増加させない値となっております。

4ページ、5ページをご覧ください。振動では、完成後の自動車の走行による影響及び工事の実施による影響について、予測・評価を行いました。予測の結果、整合を図る基準以下となっております。

次に、低周波音では、完成後の自動車の走行による影響について、予測を行った結果、参考となる値以下となっております。

6ページ、7ページをご覧ください。

6ページからは水質、底質、土壌、日照障害、動物、景観、人と自然との触れ合いの活動の場、廃棄物等について、予測評価を行った結果を示しております。景観では、自然の景観資源が視認できる主要な眺望点4地点を対象とし、完成後における道路の存在による景観への影響について、予測・評価を行いました。

前面スクリーンをご覧ください。眺望景観に変化がある、予測地点1及び3についてお示しします。予測地点1、神戸港クルージングからの眺望景観です。続いて、予測地点3、キメックセンター10階展望ロビーからの眺望景観です。予測の結果、環境保全措置として道路構造物、道路附属物について周辺環境に配慮したデザイン検討を行うこととしてい

ます。

以上、これら12項目の総合評価についてはニュースの7ページに記載しており、本事業の実施による環境影響は、事業者の実行可能な範囲内で回避、または低減されているものと評価しております。

次に、資料5大阪湾岸線西伸線に係る環境影響評価審査会答申書をご覧ください。この答申書は神戸市環境影響評価審査会において、環境影響評価準備書について環境保全の見地から審議され、平成20年4月に、市長に答申がなされたものです。

資料5の12ページをお開き下さい。審議結果としては、「環境影響評価については、概ね適切に実施されている。事業の実施にあたっては、本意見に十分留意し、今後、さらに実行可能な最善の環境保全措置について検討を行うとともに、条例に規定する事後調査の手続を適切に実施されたい。」となっています。つきましては、事業実施段階において、事業者に対し、適切に対応するよう働きかけていくこととしています。

以上で、環境影響評価について説明を終わります。

続きまして、資料6都市計画の案に係る意見書の要旨をご覧ください。本案を平成19年11月6日から1カ月、縦覧に供したところ、19件の意見書の提出がございました。資料6は、意見書の提出者及び意見書の要旨を、1件ごとに取りまとめたものです。

このうち、意見書番号1はポートアイランドの自治組織より、4,357名の署名とともに提出されたものです。

つきましては、ポートアイランド地区へのこれまでの経緯について、ご説明いたします。参考資料ポートアイランド地区の経緯をご覧ください。

1ページをお開き下さい。ポートアイランド地区では、概略計画案公表以降、大阪湾岸道路有識者委員会が開催され、平成16年8月には、沿道地域ヒアリングが行われました。

また、平成17年12月には環境影響評価方法書に関する説明会を開催しました。

その後、平成19年9月には、都市計画法第16条に基づき都市計画原案の説明会を行い、道路のルート・構造等について、理解が得られるよう努めるとともに、ご意見を伺いました。

これを受けて、10月、港島自治連合協議会から、都市計画手続きについての申し入れの文書が兵庫県知事・神戸市長あてに提出されました。要旨は、計画路線ありきの姿勢を撤回すること、環境影響や景観上の問題点指摘に対する十分な説明を行うこと、住民提案のルート変更案に十分な検証を行うこと、であります。

これに対して環境影響評価の結果、ルート・構造の比較検討内容について、再度説明させていただく旨、回答しました。

その後、11月22日に、環境影響評価法第17条に基づき、都市計画案及び環境影響評価準備書の説明会を開催しました。

さらに協議会に対して、11月25日に説明会を行い、ルート・構造の比較検討内容を

説明するとともに、質問に対しては、できるだけ分かりやすく答えるよう努めました。説明資料を事前に全戸配布のうえ、再度、説明会を開催してもらいたいとの要請がありました。

2ページをお開き下さい。これを受けて、12月から全戸に資料を配布いたしました。この配布資料については、後程ご説明いたします。

そして、平成20年1月19日に協議会に対して再説明会を開催いたしました。この説明会では事前配布資料に加え、住民の皆様が懸念されている西風による環境への影響についての補足資料を配布し、できる限り計画内容の周知・説明に努めました。

その後、1月27日に、協議会から都市計画に抗議するとともに提案ルートの検討を求める文書が、兵庫県知事・神戸市長あてに再度提出されました。要旨は、説明会で環境アセスの説明が行われておらず、都市計画手続に瑕疵がある、都市計画手続を中断し、自治連合協議会提案ルート（港湾幹線道路を活かし、神戸大橋をまたいで直接和田岬につなぐ）案を十分検討することにあります。

これに対し3月に、今後は都市計画審議会において、都市計画案及び環境影響評価書について意見書も含めて審議していただくことと、ポートアイランドのまちづくりについては、地域の皆様と市が、協働と参画により取り組んでいきたい旨、回答いたしました。

3ページをご覧下さい。その後、4月には協議会から、市環境影響評価審査会答申に抗議する文書が神戸市長、神戸市環境影響評価審査会会長あてに提出されました。

これに対し6月、大阪湾岸道路西伸部は将来の神戸市にとって必要な都市基盤であり、まずは都市計画決定が必要である旨、回答いたしました。

続きまして、6ページから17ページまでの資料は、平成19年11月にポートアイランド地区の全戸に配布したものです。地元提案のルートに対する神戸市の考え方を、この資料によりご説明いたします。

前面スクリーンをご覧下さい。

都市計画案がAルートです。一方、協議会からは、西風による大気質、騒音等環境への影響を懸念され、ポートアイランドの東側を南下するBルート、ポートアイランドの1期と2期の間を通過するCルート、Cルートから六甲アイランド側を変更したDルート、ハーバーハイウェイを改良するEルート及びAルート、Cルートを地下化するA1ルート、C1ルートについての地元提案がありました。

このうち、地下化につきましては、海底トンネルは、施工中の航路の切替えによる船舶・航路への影響が大きいこと、ランプが地下で分合流するため走行安全性に劣ることに加え、事業費の増大等多くの課題があります。

次に、ポートアイランドの東側を南下するBルートは、ポートアイランド1期と2期の間で旧護岸構造物が施工上支障となります。また、ポートアイランド東側で、操業中の民間港湾施設・機能への影響が大きく、課題があります。

次に、ポートアイランド1期と2期の間を通過するCルートは、航路や泊地内に橋脚が建設できないため、世界最長の吊り橋である明石海峡大橋を超える、長大橋梁となり事業費が膨大となります。また、六甲アイランドの民間工場や民間港湾施設への影響も大きく、課題があります。

Dルートについても同様に長大橋梁となり、事業費が膨大となります。また、六甲アイランドの港湾施設への影響も大きく、課題があります。

最後に、ハーバーハイウェイを改良するEルートは、現在でも住吉浜ランプから高羽ランプの無料区間において1日あたり約5万6,000台が通行し、慢性的に渋滞しています。ハーバーハイウェイは、現在、大部分が片側2車線、道路幅員8mの2層構造ですが、湾岸道路として活用するには構造規格を改良する必要があります。そのため、既存道路の下路を片側1車線とし、上路の幅員を拡幅して、東行き3車線道路とした上で、西行き3車線道路を新設する必要があります。西行き3車線道路を新設するには、新たに用地確保を行う必要があります。操業中の民間工場への影響が大きく、課題があります。こうしたことから、ハーバーハイウェイを改良することは、都市計画案に比べ整備費の縮減や整備期間の短縮にはなりません。

以上、市といたしましても、沿道の土地利用との整合、沿道環境、景観、施工性、事業費等の観点から、各ルートを総合的に比較検討した結果、遮音壁等環境保全措置を講じることにより環境基準等を満足する都市計画案のAルートが、最も優位性が高いと判断しました。

以上、ポートアイランド地区の経緯についてご説明いたしました。

続きまして、資料7の都市計画の案に係る意見書の要旨の集約及び神戸市の考え方をご覧下さい。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。

まず、表紙の裏ページの目次をご覧下さい。提出された意見を、
．計画に関すること、
．環境に関すること、
．その他の大きく3項目に分類しております。

1ページをお開き下さい。

まず、
．計画に関することについて、ご説明いたします。

(1)必要性についての意見ですが、平成42年の計画交通量をもとに本事業の必要性が説かれているが、地球環境問題、高齢化・人口減少社会への移行、国や地方自治体の債務、原油価格の高騰等は、将来交通量が減少する要因であり、新設道路を作る必要がなくなる可能性があるため、急いで都市計画を立てず、様子を見るべきである。

計画交通量は減少する見込みであり、新規道路建設の根拠は希薄である。

交通量の予測は過大であり、新たな高速道路の建設より阪神高速3号神戸線の構造的欠陥の是正に全力を傾注する方が優先順位が高い。

地球温暖化対策という地球規模の大きな観点から、当該都市計画手続を中止すべきで

ある。

2 ページをお開き下さい。

今後も神戸経済の発展を図っていくには、神戸港の再活性化、神戸空港の有効活用とあわせ、これらを有機的に結びつける道路ネットワークを整備し、総合物流拠点としての力を発揮していくことが必要である。経済が活性化し、安全・安心なまちの創造に向けて、都市計画対象道路が早期に都市計画決定され、一刻も早く全線供用するよう願う。

準備書の内容を補足、補完するとともに、環境保全に最大限の措置が行われることを前提として、都市計画案を是認する。

都市計画対象道路は必要であるが、今後、近隣に与える影響等を慎重に検討し、住民の声を踏まえ、関係者の理解を得た上で、計画の推進に当たられるようお願いする。というものです。

これらに対する神戸市の考え方をご説明いたします。

1 ページにお戻り下さい。

まず、 から につきましては、都市計画対象道路は、神戸・阪神地域の交通渋滞緩和や幹線道路の沿道環境改善、国際物流基幹ネットワークの形成、地域の利便性向上、災害に強い道路ネットワークの形成等の効果が発揮できる道路として早期に都市計画決定することが必要な道路です。

から の交通量に関する意見につきましては、計画交通量については、大阪湾岸道路が供用し、幹線道路ネットワークの整備が概ね完了する平成 42 年を推計年次とし、平成 11 年度に実施された全国的な規模での車の動きを把握する実態調査をもとに、人口動向や経済状況等を加味して、平成 14 年度に推計された交通需要を将来の道路ネットワークに配分する方法により予測されています。阪神高速 3 号神戸線の改良だけでは、この計画交通量を処理することはできません。

の地球温暖化につきましては、地球温暖化対策は、道路施策においても二酸化炭素排出量の削減に向けて、幹線道路ネットワークの整備、主要渋滞ポイント対策等の推進を体系的かつ集中的に実施しているところです。都市計画対象道路の供用により、広域交通の円滑化が図られ、広域的には、二酸化炭素の総排出量は現況よりも削減されることとなります。

2 ページをお開き下さい。

から の環境保全対策につきましては、兵庫県は都市計画及び環境影響評価の手続を適正に進め、国は本事業の実施段階において詳細な計画の検討に当たっては、環境影響評価の結果を踏まえ、環境保全に十分配慮するとともに、地域の方々に理解が得られるよう努めていくこととしています。また、環境保全措置等の実施に当たっては、技術開発の動向等を踏まえ、必要に応じ、事業者の実行可能な範囲内で最善の環境保全措置の採用について検討していくこととしており、市としても地域の方々の理解が得られるよう調整に努

めていきます。

3ページをご覧ください。

(2)ルート・構造についての意見ですが、住民が以前から提案している「ハーバーハイウェイの活用」、「地下化」、「ルートの根本的見直し」等の内容は全く反映されていない。これでは「計画路線ありき」ではないか。

ハーバーハイウェイの3層構造化等全面見直しを求める。

ポートアイランドの将来の環境を保全するために、トンネル方式を採用願いたい。

ポートアイランドの西岸に沿った地域は、住宅地区等から構成されているため、ルートを見直し、倉庫等が集積している地区を通過させるべきである。

ポートアイランド南公園は、ポートアイランド唯一の大型の自然を有する公園であり、貴重な動植物種も確認されているので、南公園に隣接するルートに変更するのは反対である。

都市計画対象道路は、ハーバーハイウェイと同様に埋立造成地や海中に基礎を置いており、道路構造上脆弱で不安である。

車線数を6車線から4車線に変更し、制限速度を時速60kmに抑える措置を検討してほしい。というものです。

これらに対する神戸市の考え方ですが、からにつきましては、ルート・構造については、沿道土地利用状況、周辺環境への影響、走行安全性、施工性、経済性、防災面等について総合的に判断し、本計画が最適です。ハーバーハイウェイの活用については、既存道路を大阪湾岸道路として利用できる規格に、線形等を改良するとともに、車線数確保のため全線にわたる別線の整備や3層構造化等の大規模な改良が必要となり、整備費用の節約や整備期間の短縮にはつながりません。海底トンネルについては、火災等が発生した場合の避難通路の確保等の安全性、航路の切替え等の施工性、既存道路との接続等に加え、経済性の面でも課題があります。

につきましては、地震対策については、最新の耐震設計基準により必要な対策が講じられます。

につきましては、必要車線数は、計画交通量に基づいて設定しており、6車線としています。また、設計速度は、既供用、既都市計画決定の大阪湾岸道路の区間の設計速度と同じ時速80kmで計画しています。

4ページをお開き下さい。

・環境に関することについて、ご説明いたします。

(1)全般についての意見ですが、すべての環境項目において供用後も現在の環境が悪化しないという予測結果のどこに信憑性があるのか。

ポートアイランドは西風が多く、都市計画対象道路は住宅地の西側を通るため、大気汚染や騒音、低周波音公害が住宅地全体に及ぶ可能性がある。また、高層マンション付近

では、上層階ほど大気汚染や騒音の影響が大きい。

騒音の事後調査の実施とその結果に基づく環境保全措置を強く求める。

六甲アイランド及びポートアイランド島内の通過部分に、密閉タイプの透明なシェルター型防音・防じん壁を設置すべきである。

「環境保全に十分配慮すること。事業実施段階及び供用後の環境の状況や交通量について適切に把握し、現段階で予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合には、専門家の指導・助言を得ながら調査を実施し、適切な処置を講じる。」と記載されているが、確実に実行されるものと期待する。というものです。

これらに対する神戸市の考え方ですが、 から つきましては、環境影響評価は、道路環境影響評価の技術手法に基づき、適切に実施しています。神戸市環境影響評価審査会答申書では、「おおむね適切に実施されている」とされています。

つきましては、大気質及び騒音については、高さ方向についても予測及び評価を実施しています。予測の結果、大気質、騒音、低周波音のいずれの項目も、自動車の走行に係る影響は、必要に応じて環境保全措置を講じること等により、環境基準等を満足するとの結果を得ています。

つきましては、事後調査については、工事中・供用後において、条例に基づき事業者に対処するよう働きかけます。

つきましては、予測の結果、自動車の走行に係る影響は遮音壁を設置すること等により、環境基準を満足するとの結果を得ています。遮音壁の詳細な構造等については、事業実施段階で検討されます。

つきましては、環境影響評価法第38条の規定に基づき、確実に実行されます。

5ページをご覧ください。

(2)大気質についての意見ですが、 予測地点1近傍にて一定期間、仮設観測局を設置して現況測定を行い、その結果をバックグラウンド値とし、大気質の予測を再度行うべきである。

大気拡散モデル式の条件設定について、再度確認すべきである。

大気質の予測において、二酸化窒素、浮遊粒子状物質ともに、都市計画対象道路からの寄与濃度がこれほど小さいとは考えがたい。

ディーゼル車の排ガスに含まれる、微小粒子による胎児への影響、脳血管障害、アレルギー反応等が懸念される。

排ガスによる影響がある地区の住民に健康診断を実施すべき。

大気質の予測において、「遮音壁を考慮すると煙源の高さが高くなるため、大気質の影響は低減される方向にある」と記載しているが、予測地点1近傍では高層建築住居があり、影響が最大となる高さが上層階に移動することとなるため、この記載はおかしい。

6ページをお開き下さい。

供用前後に窒素酸化物に関する調査分析を実施し、結果を公表すること。

ディーゼル車のマフラーに排ガス浄化装置を装着してほしい。というものです。
これらに対する神戸市の考え方をご説明いたします。

5ページにお戻り下さい。

から つきましては、大気質の予測については、バックグラウンド濃度に、都市計画対象道路だけでなく併設道路を走行する自動車による影響も加え、その値をもって評価しています。予測の結果、自動車の走行に係る影響は、環境基準を満足するとの結果を得ています。

つきましては、遮音壁を考慮すると大気質の影響が最大となる高さは、高層建築がある場合、上層階に移動しますが、併設道路を走行する自動車による影響は、上層階に行くに従って小さくなり、大気質の影響の合成値は上層階において、遮音壁を考慮した場合の方が低減されます。

6ページをお開き下さい。

つきましては、窒素酸化物の現況調査は、市内各地の大気監視局等で常時測定され公表しています。

つきましては、自動車の単体規制は大気汚染防止法に基づき逐次強化されており、さらなる低減が見込まれます。

次に、(3)騒音についての意見ですが、都市計画対象道路は、六甲アイランドの区間において、上下線で分離構造であり、路面高さが異なる。この特殊な構造が大気質及び騒音に及ぼす影響を正確に予測し、環境悪化の防止に最大限の措置を講じられたい。

騒音の予測において、上下線の路面高が異なる地点においても、音源配置は上下線全幅の中央1カ所なのか。

騒音の予測地点1で、西行き車線と東行き車線の間隙がある。このようなところで遮音壁を設置した場合の予測を行っても意味がない。

騒音の伝播モデル式の条件設定について、再度確認すべきである。

7ページをご覧下さい。

騒音の予測地点1において、「影響が最大となる高さ」は40階相当と記載されているが、最上階で騒音レベルが最大になるとは考えられない。

環境保全措置として遮音壁が示されているが、環境基準を満足する最低限の高さとされている。これでは余裕がなく、安全とは言えず、安心できない。

現在でも深夜、早朝に運行する大型トラックの発する騒音は大きい。道路が供用すれば数万台の車両の通過が予想され、被害は甚大であると考えられる。

現地調査について、実施日の曜日や天候を記載すること。というものです。

これらに対する神戸市の考え方をご説明いたします。

6ページにお戻り下さい。

まず、 から つきましては、予測の結果、自動車の走行に係る影響は遮音壁を設置すること等により、環境基準等を満足するとの結果を得ています。

次に、 から つきましては、環境影響評価では、煙源または音源を上下線それぞれの中央に配置することにより、適切に予測を行っています。

つきましては、遮音壁は西行き車線のみを設置し、騒音に対する遮音効果を見込んでいます。

つきましては、騒音に対する風の影響については、科学的知見が確立されていないため、考慮していません。

7ページをご覧ください。

つきましては、予測については高さ方向についても実施しており、影響が最大となる高さは、環境保全措置後に騒音の影響が最も大きくなる高さを示しています。

つきましては、遮音壁の詳細な構造等については、事業実施段階で検討されます。

つきましては、夜間騒音に対する配慮について住民から意見・要望があった場合には、意見・要望の内容に応じて精査し、計画路線からの影響による場合は、事業者と連携を図りながら適切に対応していきます。

つきましては、現地調査については、調査期間、曜日を準備書に記載しています。天候については、悪天候等の調査に著しい影響を与える要因が確認されなかったと記載しています。

次に、(4)低周波音についての意見ですが、低周波音の予測は大変に困難であることから、他の高速道路の事例を参考に、予測と環境保全措置を講じる必要がある。

低周波音については、音源から離れても、音圧レベルが低減しないと考えられることから、もっと広範囲に等間隔で予測地点を設定し、予測及び評価する必要がある。というものです。

これらに対する神戸市の考え方ですが、つきましては、環境影響評価では、供用中の阪神高速5号湾岸線を類似事例として予測を行っています。

つきましては、予測は、低周波音の伝搬特性を踏まえ、影響を適切に把握できる地点を選定し、実施しています。予測の結果、参考となる値を下回るとの結果を得ています。なお、低周波音は、低周波音源から離れるに従って音圧レベルは減少します。

8ページをお開き下さい。

(5)土壌についての意見ですが、埋立造成地や海底等の工事となるため、地盤改良剤等の注入が想定される。工事の内容、使用する地盤改良剤等の属性を明らかにするとともに、周辺環境への影響についての予測及び評価を追加する必要がある。というものです。

これに対する神戸市の考え方ですが、都市計画対象道路はほぼ全線が高架構造であり、橋梁基礎は杭で、先端は深い支持層まで掘り下げて構築することを予定しており、地盤改良剤の使用については現段階では想定していません。

次に、(6)景観についての意見ですが、ポートアイランド西都市景観形成地域と居住地域を分断するような都市計画対象道路は、神戸市の景観形成方針に矛盾する。

神戸市は、「景観都市の形成」という都市計画の基本理念をうたっており、都市計画対象道路の建設は、神戸市の景観を破壊する行為であり、市政の一貫性をみずから放棄するものである。

神戸の景観の素晴らしさは山から海へ、海から山への南北方向の眺望がきくことから実現されているが、都市計画案ではその南北方向の眺望を全線にわたって阻害することになる。人が住む場所及びハーバーランド等人が集まる場所からの景観予測をするべきである。

橋脚の配置間隔や桁等の設計においては、景観にも配慮し、ポートアイランドの大学施設との調和を図ること。というものです。

これらに対する神戸市の考え方ですが、からにつきましては、環境影響評価で取り扱う景観は、自然の景観資源が視認できる眺望点から道路の存在により発生する影響を対象としています。みなと神戸の顔である都心ウオーターフロントの景観形成方針は、神戸らしい眺望景観の保全・育成することや、地域の方々に親しまれる空間を形成することとしています。都市計画対象道路は、臨海部における都市景観に与える影響は少なくないと考えており、今後、計画・設計段階において、地域の方々や専門家等の意見を伺いながら検討を実施することとしており、市としても神戸の都市景観にふさわしいものとなるよう、また、新しい神戸の魅力を創出するよう取り組んでいきます。

9ページをご覧ください。

(7)人と自然との触れ合いの活動の場についての意見ですが、過去からの埋立工事や護岸工事等によって、渚や浜辺、水面が回復しがたいほどに破壊、変形、消滅させられた結果、人工構造物しか存在しなくなってしまった。都市計画対象道路周辺では人と自然との触れ合いを求めることが現状において困難であることを記載すべきである。というものです。

これに対する神戸市の考え方ですが、六甲アイランドの北公園、東公園、西公園、ポートアイランドの北公園、中公園、南公園及び中央緑地の7カ所を触れ合いの活動の場として選定しています。本事業の実施による触れ合いの活動の場の改変の程度、利用性及び快適性の変化の程度を把握することにより予測・評価を行っています。

次に、(8)その他の意見についてですが、環境負荷の軽減は、濃度に基づく環境基準の遵守では効果がなく、総量規制によってしか達成できない。新規道路の建設は地球温暖化の促進要因になると評価せざるを得ない。

環境影響評価は、排気ガス等の影響を濃度のみで予測している。今日、問題視されているのは濃度ではなく、総量である。濃度のみによる予測及び評価結果をもって、影響は軽微であるとの結論を導くのは早計である。

「自然的状況」や「工事の実施」よりも、「供用後」の生活環境に予測及び評価の重点を置くべきである。

ポートアイランドの大学キャンパス用地には、振動等の影響を受けやすい研究施設があり、その影響について説明してほしい。

整合を図る基準内であっても環境負荷が増える地点及び値を記載すべきである。というものです。

これらに対する神戸市の考え方ですが、とにつきましては、都市計画対象道路の供用により、広域の交通流の円滑化が図られることによって、広域的には、二酸化炭素の総排出量は現況よりも削減されると考えています。

なお、地球温暖化については、環境影響評価における環境要素として選定していません。また、大気質の環境基準については濃度で示されています。

につきましては、準備書では、供用後の予測及び評価をするために必要な事項を掲載しています。

とにつきましては、大気質、振動等の予測は、予測地域を代表し、それぞれの影響を的確に把握できる地点を選定して実施しており、予測の結果、環境基準等を満足するとの結果を得ています。

10ページをお開き下さい。

・その他のことについて、ご説明いたします。

(1)事業に関することについての意見ですが、本事業の事業者、総工費及び県や市の負担が明確にされていない。優先順位は極めて低く、急いで都市計画決定手続を進める必要はない。

工事の実施に当たっては、詳細設計等について地域住民に説明し、それらの意見を尊重すること。

ポートアイランドの大学キャンパス用地には、振動等の影響を受けやすい研究施設がある。橋脚を施設からできるだけ遠ざける等、配慮いただきたい。

道路は高架構造であるため景観に影響を及ぼす。景観改善のため、道路に沿って緑地を整備すること。また、緑の街灯を設けること。というものです。

これらに対する神戸市の考え方ですが、につきましては、都市計画決定後、早期に事業着手できるよう、関係機関が連携し、事業手法や地方負担、有料道路事業の採算性、コスト縮減等の検討を進めていきます。

とにつきましては、国は本事業の実施段階で詳細な計画の検討に当たっては、環境影響評価の結果を踏まえ環境保全に十分配慮するとともに、地域の方々に理解が得られるよう努めていきます。また、市としても地域の方々の理解が得られるよう調整に努めていきます。

につきましては、都市計画対象道路周辺の地域整備については、事業の実施に合わせ

て、地域の方々の意見を伺いながら検討していきます。

11ページをご覧ください。

(2)市民への周知・説明についての意見ですが、都市計画決定手続に関する広報・周知は、極めて消極的であり、改めて積極的な広報・周知に努める必要がある。その上で、公聴会の開催を要望する。

都市計画原案に関する公聴会で計画に反対する意見を述べたが、意見は全く検討されていなかった。

月曜日の夜に説明会が行われたが、日曜日に再び説明会を開催してほしい。

道路の必要性について説明不足である。様々な観点から、必要性を説明する必要がある。

住民がルート見直しを要望しているにも拘らず、技術面、事業費、工期等の観点からの説明が不足している。

国・県・市の権限と責任が不明確である。今までの説明会等で住民から出された疑問点や意見に対して、内容ごとに整理して説明すべきと考える。

説明会において、住民アンケートの結果を重く受けとめていると説明していたが、説明会に参加した住民は、だれ1人としてこのアンケートを見ていない。これが、有識者委員会でまとめた住民50%以上賛成というアンケート結果の実態である。というものです。

これらの意見に対する神戸市の考え方ですが、からにつきましては、これまで、都市計画決定手続については、県・市の広報紙、国・県・市のホームページ、記者発表による新聞への掲載により広報・周知に努めてきました。また、都市計画原案や都市計画案・環境影響評価準備書の内容については、お知らせの沿道地域への各戸配布や、県ホームページへの掲載等を行うとともに、図書の閲覧・縦覧や説明会・公聴会を開催し、広く周知に努めたうえ、幅広い意見を伺ってきたところです。

なお、説明会は、平日の夜だけでなく、平日の昼間や休日にも開催しており、都合に合わせて時間、曜日を選択して参加していただけるよう努めてきました。

からにつきましては、道路の必要性やルート・構造については、事業予定者である国、都市計画決定権者である県、地元自治体である市の3者が、役割分担のもと、説明会等において理解が得られるよう努めてきたところであり、今後も、地域の方々の理解が得られるよう努めていきます。

につきましては、本事業は、構想段階から、大阪湾岸道路有識者委員会によりパブリック・インボルブメント・プロセスが実施されています。アンケートについては、沿道地域の方々に対して無作為抽出で行われており、ヒアリング等とともに、適切に行われたものです。

12ページをお開き下さい。

(3)その他についての意見ですが、都市計画対象道路の供用により、ポートアイラン

ドの北側及び西側臨港道路の交通量の増大が懸念される。ポートアイランド西地区は、大学の進出、大規模住宅の建設、護岸公園の整備が進み、人々の往来が変化している。ポートライナーの中公園駅と市民広場駅から、西側臨港道路及び大学前道路を横切る歩行者動線の安全対策が不十分であり、自転車の走行が可能なバリアフリー対応型歩道橋の設置等の対策を盛り込むべきである。

都市計画対象道路の影響がある地区については、住民税、固定資産税、保険料の免除を検討すべき。

大阪湾岸道路 8 期の都市計画手続がされた当時、六甲アイランドから駒ヶ林南町の間は 9 期という表現で説明がなされたが、このたびは「西伸部」という表記に変更されている。いつの間にか、8 期、9 期区間は一体的、包括的に取り扱える「西伸部」と言い換えられ、その西側部分は既に都市計画決定済みであり、東側部分だけ残っているというニュアンスを醸すように呼称がすり替えられている。というものです。

これらの意見に対する神戸市の考え方ですが、につきましては、ポートアイランド西地域では大学整備等に合わせ、歩行者等の安全確保から、歩道拡幅、歩道橋の整備、横断歩道や信号機の新設等の対策が図られています。今後も、道路管理者等において、安全・安心なまちづくりを目指し、必要に応じて対策を検討していきます。

につきましては、課税等は関係法令等によります。

につきましては、「西伸部」という呼称は、大阪湾岸道路の未整備区間を総称するものとして、一般の方に、より分かりやすく認知していただくために使用しています。

以上、「都市計画の案に係る意見書の要旨の集約及び神戸市の考え方」について説明を終わります。

最後に、本都市計画案につきましては、平成 19 年 10 月、都市計画決定権者である兵庫県より神戸市の意見を求められており、その回答に先立ち、本都市計画審議会に諮問するものです。

議案の説明は以上です。

加藤会長

ありがとうございました。

それでは、この件につきまして、皆さんからご意見、ご質問を受けたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

松本のり子委員

先程の説明で整備効果を 4 点ほど挙げられていたかと思うんですが、それについてお聞きいたします。

まず、阪神高速 3 号神戸線の交通渋滞の緩和に寄与するということですが、この 3 号神戸線の摩耶から生田川間の平日の平均交通量を阪神高速道路株式会社にお聞きしますと、平成 17 年 10 月で 1 日 10 万 8,000 台、18 年にはわずかですが、10 万

6,000台,19年には10万4,000台と減少していることを聞きました。これは平成16年に北神戸線とか山手線ができて,中国自動車道から名神へと行けるようになったため,これが減少の要因の1つであるというのが阪高さんのおっしゃったことなのですが,そういうふうに見ますと,1つの緩和策というのは今もとられているのではないかと思います。今後人口が増えるのではなく減少し,車の台数も減っていく中で,莫大な事業費を掛けて,本当にこの渋滞緩和のために,この事業を進める必要があるのかということに疑問に思うのですが,増えるというふうにおっしゃっていますが,その根拠はどの数字を基にしておっしゃっているのかということをお聞きしたい。次の整備効果の1つに,神戸港の発展ということを言われたかと思うのですが,スーパー中樞港湾への整備を支援して国際物流の基幹道路のネットワークの形成に,関西経済の活性化に寄与するということをおっしゃいますが,神戸港は,今,将来の神戸港の姿として,陸上輸送から環境負荷の小さい海上輸送へ転換していくモーダルシフトを推進していて,今それをしていくところには補助等も出しているんです。これはCO₂削減に向けて,車ではなく,船で神戸に着いた荷物を西日本に運んでいこうと,そして,そういうことを売り物に,これからの神戸港の他にはないすばらしさを出していこうというところで,荷物イコール道路,車ではなく,CO₂削減のためにこのように努力しているのですから,ぜひこの点をどのように考えておられるのかということをお聞きしたい。そして,景観ということも,この意見の中にも出てきたかと思うんですが,神戸は観光都市神戸として,本当に今観光に力を入れ,ウォーターフロントの整備,これは330億円以上も掛けてウォーターフロントを整備をしていく中で,デザイン都市神戸という売り物で頑張っています。そういう中で,近隣都市に真似のできない観光という面で,やはり神戸は港があって,そしてそこに豪華客船がどんどんどんどん入港してくる,その豪華客船の数も年々入港数が増えてきていますし,いかに神戸市が,みなと総局が力を入れているかということが言えると思うのですが,そういう中で,今度この橋ができると,今世界一と言われておりますクイーンメリー2が入って来れなくなる,入港できません。クイーンメリー2は62mの高さがありますから。そうなれば,今,豪華客船が入ってくることによって,市内の経済効果が出てきている中,そのような橋で私は神戸の観光をつぶすべきではないと考えるのですが,この3つの点について,お聞きします。

加藤会長

事務局の方,お願いします。

中井計画部主幹

それでは,3点のご質問について,お答え申し上げます。

まず最初の交通量に関する件でございます。委員ご指摘の3号神戸線の交通量が最近減少していることと,それに併せて今後人口が減っていく中で,交通量も減るのではないかと,なぜ増えるのかという,この交通量関係の問題でございますが,この問題は少し次元

の違う2つの問題を少しごちゃ混ぜにされているのではないかと感じます。

まず、3号神戸線の交通量につきましては、委員ご指摘のとおり、この3年間ほどの交通量をおっしゃられました。実はこの5年間ほど少しずつですけれど、3号神戸線の交通量は減少してきております。ただ、減少と申しましても、もともとこの3号神戸線というのは、都市内の高速道路の4車線の道路ですので、1車線当たりの基本設計基準交通量がございまして、1万7,000台ぐらいが容量です。ですから、それを4倍いたしますと6万8,000台というのが容量なのです。その6万8,000台の容量のところから10万台、もしくは11万台を超えるような交通量であるというのが今3号神戸線の現状でございます。その減少というのも、この直近5年間でいいますと、およそ5年前は11万台ぐらいございましたものが、パーセンテージにしますと、0.何%かずつ落ちてきてきて、この直近ではおっしゃられましたように10万7,000台ぐらいの交通量になっているということです。この5年間をトータルいたしますと、確かに11万台のうちから3,000台ほどが減少しております。率にしますと約3%ほど減少しているということです。先程申し上げましたように、6万8,000台という容量からいたしますと、はるか大きなところで交通量が減少しているということにすぎません。

このように6万8,000台のところから11万台が流れているという、はるか交通量を超えたところで、その交通量がわずかに減少しているという現象をどのように分析するかというのは、なかなか交通工学的には難しいところだと思いますが、確かに大きな要因としましては、委員もおっしゃられましたように、北神戸線の開通という要素はあると思います。北神戸線について申し上げますと、ちょうどその5年前、平成15年の春に有馬口までしか整備されていなかった部分が西宮山口まで開通しまして、中国自動車道まで連結がなされ、5年前に北神戸線が全線開通ということで、北神戸線だけの交通量で申し上げますと、5年前が1万9,800台に対しまして、直近では3万3,800台、約1.7倍に急激に増えています。やはりこれは、道路が高速道路に連結され、つながったということの効果だと思います。しかし、北神戸線と3号神戸線では、いずれも神戸市内を東西方向に貫いている高速道路という点では共通いたしますが、いかんせん東の方のアクセスしている先が異なりますので、なかなか3号神戸線の代替の道路として100%機能するという訳にはいかないだろうと思います。

ですので、北神戸線が1.7倍も増えているということから類推いたしますと、3号神戸線がわずかですが、3%減っていることの要因の1つかとは思いますが、もう1つ考えられることは、この3号神戸線は、確かにこの5年間で交通量そのものは微減しておりますが、渋滞をどれだけしているかということをお調べすると、実はこの5年間渋滞は増え続けております。ですから、考えていただいたら分かるのですが、道路の中に車がどんどん入ってきて渋滞をするということは、当然車の移動速度が遅くなります。移動速度が遅くなれば、当然そこでさばくことのできる交通量は減少しますので、渋滞が増えることに

よって3号神戸線の交通量が減少しているのではないかというような分析もできる訳でございます。いずれにしましても、この3号神戸線という1つの道路が交通容量を大きく超えていること、慢性的な飽和状態の中で少しずつ交通量が落ちているという現象かと思えます。

一方、今後人口が減っていく、日本の人口は2005年で減少に転じている、もう既に人口減少社会に入っているというのは、ご承知のとおりです。そうした中でどうして今後交通量が増えるのかというご質問でございますが、予測交通量といたしまして、平成42年に8万台や9万台という交通量がこの湾岸道路のピークの交通量ということで予測している訳でございますが、この交通量につきましては、事業予定者である国土交通省で予測をされておりまして、今後の人口動態や、経済活動、GDP・国内総生産、そういったものを加味して予測をしております。

人口の予測ですが、これが今交通量を予測しているその根拠の1つとなっております人口動態を示しているものでございます。現在既に減少傾向でございまして、これは人口問題研究所が示しているものでございますが、2050年では、現在からおよそ2割ほど減少し、1億人ちょっと超えたくらいの人口になり、2050年、平成62年には約21%減少するということを前提として交通量を算出しております。

それでは、どうして交通量が増えるのかというところなのですが、1つ大きな要素として考えられますのが、免許証の保有率という数字があると伺っております。前面スクリーンのデータが免許証の保有率を示しておりまして、上が男性の免許保有率、下が女性の免許保有率、男性も女性も同じような傾向がありますが、特に顕著なのは女性でございまして、この下のグラフは年齢が横軸になっており、何%の方が免許証を持っているかということを表わしております。現在、70歳以上の方の女性でいきますと、免許保有率というのは1桁でございます。60歳代ぐらいで見ますと、2割前後、2割を少し切ったぐらいで、その免許保有率に対しまして、30歳代、40歳代の方の免許証保有率は9割近い率がございまして、今後、20年後、30年後と予測しますと、このグラフが右方向にスライドされるということで、男性の方も同じような傾向があるのですが、日本全体の人口は減少しますが、将来の免許証を持った人の数は、2020年、平成32年までは上昇し、そこをピークにして減少に転じていくというのが予測されております。

交通量につきましても、この免許保有者数とほぼ同じような傾向で予測がなされておりまして、これが将来の交通量、乗用車の分と貨物車の分となっており、貨物車の分はもう順次減少していきますが、乗用車と貨物車を合わせまして全車両の予測といった折れ線グラフでは、2020年までは乗用車の方が増え続けて、そこをピークに下がってきます。全体といたしましては、2020年までは交通量が増える、その後は減少していくという前提でこの湾岸道路の予測交通量でございます。

ですから、将来人口が減る、増えるということと、3号神戸線という1つの飽和状態の

道路の交通量が増えた，減ったということとは少し違う事柄かと思えます。

それから，2点目の整備効果の中での港湾の発展に関するご質問ですが，委員もおっしゃられましたように，湾岸道路ができますと，神戸港と直結するような広域的な高速ネットワークが構築されることになり，背後圏とのアクセスが向上し，港としての利便性が向上するため，港としての競争力も向上するということは，当然のことだと思います。

その中で，陸上輸送から海上輸送へのモーダルシフトの推進というご意見でございますが，今後の地球環境というようなことも考えていきますと，大きな意味では陸上輸送から海上輸送へのモーダルシフトというものも重要であろうかと思えますが，いかんせん海上輸送につきましては，必ずその前後には陸上輸送というものが付きものでございますので，そういったものも併せて考えていく必要もあろうかと思えます。都市計画という分野の中での道路交通から公共交通機関への転換を図るという意味ではモーダルシフトも併せて重要な問題だというのは共通の認識だと思っています。

それから，3点目の今後の観光という視点から豪華客船ですが，クイーンメリー2が神戸に入港できないというご質問でございますが，客船の誘致は港町神戸の大変重要な施策の1つだというのは当然の認識でございますが，今回，航路を上越しする橋梁形式の道路を計画するに当たりまして，その航路の幅及び高さということにつきましては，学識経験者，海事関係者，それから，国・県・市等からなります検討委員会を設けまして，過去の入港実績や，今後入港するであろう船舶を想定いたしまして，既に調整がされております。高さにつきましては，今想定しております高さ，東の方の新港航路は最高高潮位から59m，神戸西航路の方は59.4mということで，これから港湾計画として位置づけられる予定でございます。この高さにつきましては，クイーンエリザベス2よりは一回り大きな貨物船等を想定して決められておりますが，委員ご指摘のとおりクイーンメリー2は入港するということを想定した高さにはなっていないと港湾管理者の方からお聞きしているところでございます。

以上でございます。

安井委員

すいません。時間が3時間ほどになっていますが，一旦休憩をとらなくてもよろしいですか。

加藤会長

いかがですか，10分ぐらい，よろしゅうございますか。

では，恐縮ですが，提案もありましたので，10分間休憩ということでお願いしたいと思えます。

休憩 午後4時20分

再開 午後4時30分

加藤会長

それでは、審議会を再開させていただきます。

松本委員の方からお願いいたします。

松本のり子委員

阪神高速の摩耶あたりの容量が6万8,000台で、今、いくら減少していても10万台を超えているので、だから必要であるということだったかと思うのですが、渋滞の状況ですが、阪神高速道路株式会社の資料を見せていただきますと、西行きは、摩耶と魚崎まで行きませんが、本当に少しの区間なんです。東行きは摩耶から柳原というところまでですが、しかし、渋滞の定義というのが、とろとろと走っていたら、これは渋滞なのだと、ぴたっととまっているのが渋滞とは言わないということをお聞きしますと、本当にこれから莫大なお金を掛けて、事業主体も今決まっていらないのに、ここで早急に決める必要があるかという疑問が私には残ります。

全国でも、これから車は増えていくというお話でしたが、自動車検査登録情報協会というところが、この7月10日に全国の自動車の保有台数は初めて減少に転じたということを発表しました。そして、新車の販売台数も33年ぶりに低水準になり、今、車離れが進んでいるということ、この協会が発表したのです。

そういう中で、今、免許が増えていくという画面を見せていただきましたが、国がこの事業を進めようとして、どんどん道路を作っていく中で、本当にその数字でなく、もっと他の数字を示していただけたら、いいのではないかと。私が今言いましたこの自動車協会は、車から違う方向に行くのではないかとということを発表しております。

人口問題にしましても、ピークの平成17年からずっと減り、今度湾岸ができるころには、1億1,000万人になっていると。そういう状況を本当にしっかり見ていただいて、この4,000億から5,000億という事業が必要なのかどうか。この国交省の交通センサス、ここが道路をどんどん作ることにより、車が増えていくという、そういう結果も出されています。ですから、今また湾岸を造っていけば、確かに車が入ってきて増えていくと。そういう意味では本当に道路整備が温暖化対策になるというのではなく、本当に道路整備が誘発効果で交通量が増えていくと、この間の参議院の財政金融委員会でこのように言われています。ですから、もう1度こういう点から見て、きちんと考えていただきたいということを申し上げておきます。

そして、質問ですが、今、港の方ではモーダルシフトをされていて、神戸港に着いた荷物を中国自動車道や山陽自動車道を通らないで、船で広島まで行き、そこで降ろして業者の方に持って行くという、そういうモーダルシフトを進めているということ、今当局の方からもご説明がありました。ですから、あれもこれも必要なのだということではなく、

このことについてやはりきちんと考えていただいて、本当に事業をする必要があるのか、神戸港の売りとして、やはりモーダルシフトにより荷物を持ってくるのだという、きちんとした立場に立っていただきたいと思います。

加藤会長

今のご質問の趣旨は、神戸市のモーダルシフトに関するスタンスと申しますか、姿勢を明確にせよとのご質問ですね。

松本のり子委員

それと、クイーンメリー2が入ってこれないということはお認めになられたかと思うのですが、今、横浜港ではクイーンメリー2が入らずに、コンテナバースのところに入っています。神戸もそうなりまして、コンテナバースのところに入ることになりますと、SOLA S条約の関係で全部金網を張っていますから、本当に市民が親しめない、豪華客船に親しめないということになるんです。やはり今一生懸命豪華客船を増やし、そこで経済効果を狙ってウォーターフロントの整備やデザイン都市、港の周辺を整備していく中で、やはりクイーンメリー2等の世界最大の船が、いつでも神戸に行けば入れるという状況というのを神戸市としては外してはならないと思うのですが、そのところだけ、お聞かせ下さい。

加藤会長

事務局。

中井計画部主幹

クイーンメリー2の入港につきましては、世界最大級の豪華客船ということですので、基本的には毎日入ってくるようなものではないということ。それと、もし入港するとすれば、横浜でもしておりますように、湾岸道路ができた後に入港ということになれば、橋の外側の岸壁に暫定的に停泊していただく等の対応を検討したいと港湾管理者の方からお聞きしております。

以上でございます。

松本のり子委員

ですから、基本的に船が入ってくるころへ行ってもみんなが親しめないのです。見れないのです、SOLA S条約のために金網が張っていますから。そういうことなのですが、今言ったように車離れしているという状況の中で、渋滞と言っても、そんなに大きな渋滞、とろとろ走る状況が続いているということは阪高もおっしゃっているのですが、そのような中で、今、4,000億から5,000億の、事業主体も決まっていない、神戸市の持ち分がどのようになるのか分からない、この湾岸道路が本当に必要なのかということをお聞きしたいと思います。ですから、この議案には賛成できかねます。

そして、また今、意見書が出ておりましたように、住民合意も取れていないということでは、先程の鈴蘭台と同じで、やはり早急にこの事業も進めるべきではないということ

を意見として申し上げさせていただきます。

安井委員

2点あるのですが、1つは、六甲アイランドを通るときに、あそこは確かシェルターにしてほしいという要望が出ていたと思いますが、その解説をしてくれますか。

それから、もう1つ、今後、神戸市の産業を維持していくためにも、あるいは医療産業都市を維持していくためにも、やはり道路網、港を生かすまちづくりという意味では、道路が後ろのバックアップシステムとしてどうしても必要なのです。特に、神戸は南北が弱いために、今まで遅れをとってきたことがあります。今度これができることによって、いち早く荷物の集客、それから荷物を全国に配置するための道路網の整備が要りますので、これらも一刻も早くやらなければいけない、神戸の経済を生かすためにも、この道路は絶対必要であるという中で、ただ、これだけは不思議に共産党と意見が一致しますが、何ということをするのだと思うのですが、1年に1度しか入らないからと、クイーンメリー2を、こんな理屈で、先代が一生懸命作ってきた港なのですから、これでは駄目です。世界最大の観光船の高さが64mですから、これが通るような方法で検討しなければ、神戸は世界一の港として君臨するためには、全ての船を受け入れるという形態というものをやはり持っておかなければ、世界に神戸の港を発信させる、情報を発信させるときに、やはり神戸に対してはイメージダウンです。共産党と意見が一致するのは嫌なのですが、しかし、このことだけは、この意見を支持せざるを得ないので、その点について聞かせて下さい。

中井計画部主幹

まず1点目の六甲アイランドの方からのご要望ということにお答えいたします。委員がおっしゃられましたとおり、事業予定者である国土交通省の方に、六甲アイランドの地元の方から2,733名の六甲アイランドの中で署名を集められまして、要望書が提出されております。その中で言われていることは、湾岸道路の西伸計画そのものは必要とは認めるが、それを構築する際には地域での環境を配慮して、例えばシェルター等で覆う等によって騒音や排気ガスの影響、これが下がるようにして下さいと、そういう趣旨の要望書が出ております。それにつきましては、今後、実際に事業化がされて、詳細に実施設計をしていく中で十分ご相談に応じることができるようになるかと思っております。

実際、環境影響評価の中でも騒音対策という意味だけでも、遮音壁が必要であると思います。特に、六甲アイランドにつきましては、ワールドのラグビー場の跡地にできたマンションが道路から60mと、今回の計画路線の中で最も近いところでございますが、ここでは計算上の遮音壁としましては7.5mの高さの遮音壁が必要であるのですが、真っすぐ直壁の7.5mの壁があれば、この騒音が基準値以下になるというのが今回の計算結果ですが、実際橋梁のデザインということについて、今後具体的に設計で検討していく中で、当然デザイン的なことも配慮し、どのような直壁にするのか、もしくはそれに、もう少しカーブをもたせて丸くするのか等、そういったことについては、今後デザインだけのアセ

スメントもされるとお聞きしておりますので、その中で我々といたしましても、国土交通省の方に地元の意向を十分伝えて進めてまいりたいと思っております。

それから、2点目のクイーンメリー2の件でございますが、今回は都市計画の決定ということでございまして、都市計画決定で決まるのは、道路の幅と線形と構造形式です。地下なのか、高架なのかという構造形式や車線数を決定するものでございまして、実際に施工する道路の高さを決定するものではありません。道路の本当に施工する高さが決まるのは計画決定がなされ、事業化がなされ、その後に実際の詳細な実施設計をしていく中で、高さが決まってくるということでございますので、今日委員のご意見があったということは、事業予定者である国交省の方に十分伝えてまいります。

安井委員

1つは、六甲アイランドの基準で出ました70デシベル、この基準が甘過ぎるのであり、夜間で65と70という、およそ寝れる騒音ではないのです。人間生活ができるような基準ではない、この基準が甘いのですから、これはやはりシェルターをするという方向ということですので、ぜひその辺を守っていただきたい。これはお願いしておきます。

それから、もう1つ、1隻だけでなく、63mの高さを持っている豪華客船というのは他にいくつもあるのです。やはりそれら大型のものが通過できる高さを持っておく必要があります。そして、お役所独得なのが、ここの審議会では通路を決めるのであって、そういう附帯の高さであるとか、そういうものは別のところで決めると言うのですが、今度はその段階になると、都市計画審議会でこの案は通過していますと言って、訳が分からないうちにしてしまうというのが、これが役所の常套手段だと私は思っています。

したがって、もし本当にそういうことであるならば、はっきりと議事録に、ここではそういう審議をしなかったという結果だけは残してもらわなければ、私たち議員がここへ来て、それを了承したとなれば、今後港を守っていく上において、これは許されない立場に置かれたと、こう思います。特に、学識経験者や海事関係者がそのことを了承した上であるというのならば、これはまた非常におかしく、では今後どこでその高さを審議して、どこでそれを決定していくのかということだけははっきりさせておいて下さい。議事録にはっきりそう残しておいてもらわなければ、議員としてこの場に出て、それで都市計画審議会です承したと言ってほしくはありませんので、その点だけお答えいただきたい。

中井計画部主幹

都市計画決定の事項としましては、道路の幅等ということで高さは決めるものではないと、先程申し上げたとおりでございます。航路の高さと幅につきましては、別途、港湾計画の方で今後位置付けがなされるということでございます。

安井委員

終わります。

加藤会長

ありがとうございます。

他にご意見はございませんか。

どうぞお願いします。

平木委員

いろいろ説明をいただいて、私も住民説明会等には出させていただいて、住民の方から意見が提出されたり、それに神戸市の方からも意見交換でお答えいただいたという場にも出てきておまして、今もまた長時間にわたりまして意見書のそれぞれの細かい項目についてご説明いただきましたので、そこについては、説明を受けましたということで理解いたしますけれども、国が事業予定者ということですが、神戸市というのは、やはり住民に一番近いところにいて、住民の声を一番聞くのは得意なはずです。ここに国の方や県の方もいらっしゃいますが、国、県よりもやはり市が一番地元住民に近くて、やはり住民と向き合って、特に私はポートアイランドなのですが、ポートアイランド等はまちもつくってこられ、一緒につくってきたと、住民と一緒につくってきたと思っています。やはりこういう計画をしていくに当たって必要か必要でないかという議論ももちろんされておりますので、理解はしますが、これから都市計画決定をするのだということになり進めていく段階で、地元住民に対して説明をしたからいいのだと、理解を求めたからいいのだというだけではなく、やはりもう一步踏み込んで、地元住民の方たちとともに、やはり道路が通る、道路を通すということによって、まちは変わると思うのです。ポートアイランドだけではありません。どこのまちでもそうです。例えばインターチェンジができる、あるいは道路ができる、上を通るということだけではなく、出入りの道路もありますし、デザインの問題もあります。景観の問題も環境の問題もありますが、どこもみなまちが変わってくると思います。広い意味での神戸市としてのまちづくり、それから今の神戸港の発展ということもありましたが、大きな視点に立って決めていただく、進めていくに当たっては、神戸市にはやはりものすごく頑張っていたいただかなければならないと思います。

私たちもやはり審議会委員としてここへ出ております。質問という訳ではないかもしれませんが、要望ということになるかもしれませんが、やはり住民の中に踏み込んでいただき、広い目を持ちまちづくりという点で、1つの道路を造るということだけではなく、ここを通せばよいということだけではなく、やはりまちの発展、神戸市のそれぞれのまち、それから神戸市全体の発展と大きな長い目を見た、そういう視点を持った上で、検討していかなくてはいけないということを、神戸市の都市計画総局はじめ、皆様には心していただかないといけないというのが委員の強い思いですので、要望させ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。貴重なご意見を伺いました。

他にいかがでございましょうか。

ございませんでしたら、お諮りしたいと思います。

(傍聴者から発言を求める声あり)

申し訳ございません。審議会でございますので、傍聴者からの発言はご遠慮いただきたいと思います。

第2号議案 神戸国際港都建設計画道路の変更について、1.3.6号 大阪湾岸線西伸線、兵庫県決定でございます。

先程反対のご意見がございましたので、賛成の方の挙手をお願いしたいと思います。

(賛成者22名挙手)

ありがとうございます。

それでは、反対の方の挙手をお願いいたします。

(反対者2名挙手)

ありがとうございます。

賛成多数でございます。よって第2号議案については原案のとおり承認して、市長に答申したいと思っております。

5. 閉会

加藤会長

以上をもちまして、本日の議事はすべて終了いたしました。

それでは、これをもちまして閉会とさせていただきます。

ご協力ありがとうございました。