

平成23年度 第1回
神戸市都市計画審議会

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

- 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）
- 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
- 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
- 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）
- 第5号議案 神戸国際港都建設計画 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）
- 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（鈴蘭台駅前地区地区計画）

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 目次

1. 鈴蘭台（北区）のまちづくりに関すること …… 1, 2
 - （1）鈴蘭台地区の位置づけ、状況について
 - （2）交通事情について

2. 地元周知・協働のまちづくりに関すること …… 2, 3
 - （1）周知方法について
 - （2）協働のまちづくりについて

3. 市街地再開発事業に関すること …… 4～7
 - （1）事業全般について
 - （2）共同化ビルの規模について
 - （3）区役所の移転について
 - （4）駐車場について

4. その他意見 …… 7

意見書の要旨の集約	神戸市の考え方
<p>1. 鈴蘭台（北区）のまちづくりに関すること</p> <p>(1) 鈴蘭台地区の位置づけ、状況について</p> <p>① 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。</p> <p>② 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。</p> <p>③ それぞれの街には、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、将来の街作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。</p> <p>④ 今回の計画を、駅前地区だけのことで終わることなく、周辺の空きテナントを持つビルや店舗の活性化をはかる対策や楽しい歩道をどんどん造り、周辺の道路が便利になるなど、まわりの地域への拡がりにも目をむけ、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欲しい。</p> <p>⑤ 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周辺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。</p> <p>⑥ 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欲しい。 今の駅前に無いもので、鈴蘭台の消費者の新たなニーズを掴む店舗を加えると、駅前の多様化につながると思う。</p>	<p>①～③ 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。</p> <p>④～⑥ 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。</p>

意見書の要旨の集約	神戸市の考え方
<p>(2) 交通事情について</p> <p>① 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。</p> <p>2. 地元周知・協働のまちづくりに関すること</p> <p>(1) 周知方法について</p> <p>① 計画について、広く住民に知らせた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、来庁者の多い一階の窓口近くに目立つように置いて欲しい。 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。</p> <p>② 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。</p> <p>③ 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、ニュースの方は、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あまりにもずさんで無責任な説明ではないか。正確な説明責任をはたして欲しい。</p>	<p>① 北区の区別計画では、安全で便利なくらしの実現のため、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、歩行者の安全性確保を図ることとしています。</p> <p>① 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しています。今後、北区役所と相談しながら出来る限り分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。</p> <p>②～③ 都市計画ミニニュースは、今回の変更内容を分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」ということを分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。</p>

意見書の要旨の集約	神戸市の考え方
<p>(2) 協働のまちづくりについて</p> <p>① 平成19年に「道路と駅前広場」の計画が建てられ、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、急がずに住民の声を聞き、住民参加の都市計画にすべきである。</p> <p>② 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「街づくり協議会」のような会を作り、住民合意で街づくりをすすめていくべきではないか。</p> <p>③ 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。</p> <p>④ 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。 それを引き出す様な、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」と地域まかせばかりにせず、鈴蘭台が少し元気になるまで、住民のために一歩前を出て、リードして欲しい。</p> <p>⑤ 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あまりない住民の方々分かるよう説明をし、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欲しい。</p>	<p>①～⑤ 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、様々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し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もらえ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。</p>

意見書の要旨の集約	神戸市の考え方
<p>3. 市街地再開発事業に関すること (1) 事業全般について</p> <p>① 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街並みに落胆していた。安易に容積率を改正し、コンセプトに関係なく、何処にでも見られる金太郎飴的発想と思われても仕方ない計画には賛成出来ない。今回の大雑把な都市計画局案に反対。</p> <p>② 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、駅の機能を充実させるにはどうすれば良いのかの明確化が必要である。</p> <p>③ 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。</p> <p>④ 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、今迄のように市がやるべき。</p> <p>⑤ 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。</p> <p>⑥ 「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。</p> <p>⑦ 共同化ビルには北区役所が入ると計画されているが、ビルの北区役所の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。</p> <p>⑧ 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、その為には、神戸電鉄の全面的なご協力を頂くため、充分の検討と事前協議が必要である。</p>	<p>①～② 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、様々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基に、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。</p> <p>③ 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。</p> <p>④～⑤ 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。</p> <p>⑥ 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し、決定します。</p> <p>⑦ 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。</p> <p>⑧ 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。</p>

意見書の要旨の集約	神戸市の考え方
<p>(2) 共同化ビルの規模について</p> <p>① 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。</p> <p>② さらに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。</p> <p>③ 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。</p> <p>④ 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欲しい。 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作るよう神戸市に努力を求めたい。 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欲しい。</p> <p>⑤ 10階程度のボリュームの建物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。</p> <p>⑥ 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階位の建物にしては如何か。</p> <p>⑦ 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欲しい。</p> <p>⑧ 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、圧迫感のない駅前空間を実現して欲しい。</p>	<p>①～⑧ 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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>なお、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。</p>

意見書の要旨の集約	神戸市の考え方
<p>(3) 区役所の移転について</p> <p>① 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、広く意見を聞いて欲しい。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。</p> <p>② 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。区役所を駅前に持ってくるメリット、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知れないし、行政側も努力が足りないと感じている。</p> <p>③ 区役所の機能を全部を移すのではなく、市民サービスに直結した部門をのみ移すことで、ビルの規模を小さくすれば、ビルの圧迫感がなくなり、経費も節減できるのではないか。</p>	<p>①～③ 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。 坂の上にあり、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みなさんのご意見を聞きながら検討を進めていきます。</p>

意見書の要旨の集約	神戸市の考え方
<p>(4) 駐車場について</p> <p>① 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。</p> <p>② 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、出来るだけコンクリートの冷たい立体駐車場の雰囲気を全面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考慮して欲しい。</p> <p>③ 地下駐車場にする等の対応をして欲しいが、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、街の活性化のチャンスを生かせていない。</p> <p>④ 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、もっと台数が増えるように別の場所で考えて欲しい。 130台の根拠は何か。</p> <p>⑤ 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。</p> <p>⑥ 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。</p> <p>4. その他意見</p> <p>① 鈴蘭台踏切は、いま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。</p> <p>② 移転後、現在の区役所の跡地利用はどうなるのか、北区民のために活用して欲しい。</p>	<p>①～⑥ 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。</p> <p>また、設置場所については、共同化ビルの利用者の利便性などを考慮し、北側の共同化ビルの中に設ける計画としています。</p> <p>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踏まえ、周辺環境と調和したデザインを検討していきます。</p> <p>① 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。</p> <p>② 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。</p>