

平成30年度 第3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

第6号議案 神戸国際港都建設計画 第一種市街地再開発事業(垂水中央東地区)の決定について

第7号議案 神戸国際港都建設計画 地区計画(垂水中央東地区)の決定について

- |                |            |              |            |
|----------------|------------|--------------|------------|
| ・垂水区天ノ下町1丁目の住民 | (意見書番号:1)  | ・垂水区平磯4丁目の住民 | (意見書番号:2)  |
| ・垂水区日向1丁目の住民   | (意見書番号:3)  | ・垂水区神田町の住民   | (意見書番号:4)  |
| ・垂水区神田町の住民     | (意見書番号:5)  | ・垂水区日向1丁目の住民 | (意見書番号:6)  |
| ・垂水区神田町の住民     | (意見書番号:7)  | ・垂水区神田町の住民   | (意見書番号:8)  |
| ・北区ひよどり台の住民    | (意見書番号:9)  | ・垂水区日向1丁目の住民 | (意見書番号:10) |
| ・垂水区日向1丁目の住民   | (意見書番号:11) | ・垂水区日向1丁目の住民 | (意見書番号:12) |
| ・垂水区日向1丁目の住民   | (意見書番号:13) | ・垂水区宮本町の住民   | (意見書番号:14) |
| ・垂水区神田町の住民     | (意見書番号:15) | ・垂水区日向1丁目の住民 | (意見書番号:16) |
| ・垂水区日向1丁目の住民   | (意見書番号:17) | ・垂水区日向1丁目の住民 | (意見書番号:18) |

番号	提出者	意見書（原文）
1	垂水区天ノ下町1丁目の住民	<p style="text-align: center;">「垂水中央東地区計画・市街地再開発事業」案についての意見</p> <p>上記案件についての意見です。 先日来2通の説明書類をいただいております。10年前にもこのような動きがあったともれ聞いていましたが、やっと具体的に なり、安堵しています。 垂水の東まん中に、シャッター街、シャッター市場があり、「これまでの経緯」の説明文通りの危惧を持っておりました。数軒が営業、夜などはたぶんネズミが暗躍、不衛生の源に思っていました。 どうぞ速やかな新しいまちづくり、住宅、市場、専門店など明るい賑わいを待っております。どうぞよろしくお願ひします。</p>
2	垂水区平磯4丁目の住民	<p style="text-align: center;">「垂水中央東地区・市街地再開発事業」意見書</p> <p>以下、送付資料「垂水駅前中央地区における神戸市の考え方について」の項目番号を使用。 (2) 地区周辺の道路・交通について 〈駅前広場の再整備、垂水駅東口交差点の歩行者溜りについて〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前広場と東口前面道路及び東口交差点の再整備は、マンション建設をするならば必須。</li> <li>※快速停車駅・駅前が飲食店街にもかかわらず、タクシーロータリー・荷捌き&amp;送迎車スペースが確保されていないのは異常。乗降客数に対して全く見合っていない。他の快速停車駅と比較しても明らか。</li> <li>※垂水小学校の通学路にもなっているのに、歩行者スペースすら確保できておらず、登下校時危険。児童に対してクラクションを鳴らすこともある。大人の歩行者も狭いスペースを急いで行き来する為、子供を危険にさらしている。</li> <li>※車両交通規制の標識があるが、違反者が後を絶たない。警察の取り締まりも緩い。</li> <li>※タクシーのマナーも悪い。降車時の停車場所を全く配慮しないため、交差点5m以内に停車は日常的。左折車は追い越しながらの左折になり、死角も多く危険。</li> <li>※日常的に、車道に人がはみ出した状態で信号待ちしており、大変危険。雨天時は特に。</li> <li>※東口周辺が整備されずに、交通ルールも守られていない状況なので、駅利用客のマナーも悪く、立ち煙草・歩き煙草・煙草のポイ捨て（警察も目の前で捨てても注意すらない）、ゴミの放置、駅前での座り込みなど日常的に行われている。</li> <li>※現状でも、これだけの問題点があるのに、改善せずに施設を建設するのは反対。</li> </ul> <p>まず、周辺の整備を行ってから、施設の建設に移るべき。</p>

番号	提出者	意見書（原文）
		<p>&lt;銀座通りについて&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現状でも U ターン車両、通行規制を守らない車両、グリーンロード上の路上駐車が多いのに、この上、道路の整備なしに土地勘のない車両が一度に 100 台以上（少なく見積もってマンション住人 3 世帯に 1 世帯計算）増えるのは危険。</li> </ul> <p>&lt;施設計画について&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・老朽化が進んでいるため反対ではないが、周辺環境の整備が先決。</li> </ul> <p>※垂水小学校は現状でも、来年度の教室が足りない状況。現状での 300 戸規模のマンション建設は、本当に住まう人間の事を考えていない。利益だけを追求しないでいただきたい。</p> <p>本当に本当に、ただ建てるだけではなく、長期的な市街地開発として、市民の住みやすさを 1 番に考えていただきたい。よろしく願いいたします。</p>
3	垂水区日向 1 丁目の住民	<p>神戸国際港都建設計画地区計画の決定（垂水中央東地区地区計画）</p> <p>中央地区の計画については、まず周辺道路の全体計画を行政主導で作成するのが優先されるべきであると思います。</p> <p>特に、東西に走るセンター街の道路幅員については、東のレバンテ一番館北側道路、西のウエステ北側の道路と同じ幅員で整備されるべきであると思います。そうすることによって垂水駅北側の道路事情が格段によくなると思います。</p> <p>中央地区の地区計画は民間主体でなされることを市は強調されますが、多額の補助金（公費）が投入されるにあたっては、もっと行政が垂水区の将来を考えて、特に道路計画のリーダーシップをとるべきであると思います。</p>

番号	提出者	意見書（原文）
4	垂水区神田町の住民	<p style="text-align: center;">垂水中央東地区地区計画・市街地再開発事業</p> <p>開発ビルの駐車場はマンション住人用のみとし、出入口の設置場所に関しては12月23日レバンテ1番館会議室にて提案されたロータリー案を支持します。銀座通り、八幡通りの日中車両通行量が増加すれば、周辺住民の生活道路としての安全が守られなくなることは明らかです。</p> <p>神戸市からの補助金支出の趣旨から考えても、周辺への悪影響を及ぼす設計には、神戸市民としても周辺住民としても納得できるものではありません。民間デベロッパーとしては、補助金の支出を受ける以上、周辺への悪影響を一切及ぼすことのない設計を完成させることが当然であり、責任であると考えます。神戸市としては、開発敷地内の設計が補助金支出の要件を満たしておれば、それで問題がないのでしょうか？一部の住民や民間デベロッパーの利益のみが優先された計画への補助金支出には不公平感を禁じ得ません。又、更にごく限られた敷地ではなく、垂水の町全体としての発展を展望する立場に立って頂き、レバンテ垂水一番館・ウエステ垂水の北側道路と商店街は統一された一本の道路としての実現を視野に入れるべきだと考えます。</p>
5	垂水区神田町の住民	<p style="text-align: center;">垂水中央東地区地区計画・市街地再開発事業案の件</p> <p>現況の銀座通りの自動車車両交通量は、規制時間内7-19時があるにもかかわらず多く、4mの車道でこれ以上に今回の再開発事業に伴う住宅増による交通量の増加はこれからも高齢者が増えて、介護車の駐停車も多くなり、非常に危険な状態が起こる可能性があります。小中学生においても、住宅増で人数も多くなり、通学路として安全安心が保証出来なくなります。もし、事故が起きた場合、道路に関しては神戸市に責任があるのではないのでしょうか。駐車場の出入口が銀座通り側に出来るのは無理があり、もし事故が起きた場合は“すべて神戸市が責任を持ちます”と一筆を書きいただきたいと思います。再開発事業において、都市計画案の道路は、交通量を考えても道路幅は10mは必要だと思います。駅前再開発の将来を考えても、以前から計画されていたレバンテとウエステを結ぶセンター1丁目の道路幅を10mにすべきではないのでしょうか。</p> <p>利害関係は各々あるとは思いますが、第一に住民の安全安心を考えていただきたいと思います。</p>

番号	提出者	意見書（原文）
6	垂水区日向1丁目の住民	<p>神戸国際港都建設計画第一種市街地再開発事業の決定（垂水中央東地区第一種市街地再開発事業）・神戸国際港都建設計画地区計画の決定（垂水中央東地区地区計画）についての意見書です。</p> <p>いつも神戸市をよくするために考えて頂き本当にありがとうございます。</p> <p>今回は垂水中央東地区の再開発事業について意見書を提出させていただきます。</p> <p>今回の再開発の内容で道路の説明会に3回出席させていただきました。銀座通りの道路の変更や銀座通り側に駐車場を作るという内容には3回ともにレバンテ・銀座通りそれぞれの住民から100%の反対意見しかでておりませんでした。</p> <p>この点を踏まえて次回の回答書には「センター街のアンケートに多数意見があったのでセンター街側に駐車場を作るつもりや道路の変更をするつもりはありません。」と前回の回答書であったように「銀座通り側からも多数意見があったので銀座通り側に駐車場を作るつもりや道路の変更をするつもりはありません。」と記載頂きたいです。</p> <p>その上で、12月23日のレバンテでの話し合いの時に意見が出ておりましたが、各代表が集まりセンター街と銀座通りの間にロータリーを作成に、そこに駐車場の出入口を作成しませんか？という内容にもっていかれてはいかがでしょうか？</p> <p>ロータリーを作成したりするのであれば区画街路内に信号機が必要となったり道路の変更内容にも関わってくるかと思っておりますので</p> <p>今回の神戸国際港都建設計画第一種市街地再開発事業の決定（垂水中央東地区第一種市街地再開発事業）・神戸国際港都建設計画地区計画の決定（垂水中央東地区地区計画）の意見にレバンテ・銀座通りの意見も反映して頂いたほうが再開発もうまく進んでいくのではないかと思います。何卒よろしく願いいたします。</p>

番号	提出者	意見書（原文）
7	垂水区神田町の住民	<p style="text-align: center;">垂水中央東地区地区計画・市街地再開発事業</p> <p>垂水駅前の東西には、レバンテ・ウエステが出来て町の景観も良くなり、バス停も整備され便利になった感がありますが、中心部だけがとり残された感は思っていました。今回進められている開発は、一部の住民の地区開発で、中央区全体のバランスや回りとの調和が無視されている感じがします。もっと回りの意見も参考にして頂きたいです。</p> <p>商店街の道路巾を例にとっても、東西の道巾が 10mなのに中央が現状のままでは将来を見据えた計画とは思えません。神戸市は既定外で許可されたそうですが、同意出来ません。</p> <p>銀座通りの件ですが、銀座通り側に開発ビルのPの出入口を設置するのは安全面からも避けて頂きたいです。12月23日に出されたロータリーの提案は、賛成出来ます。又、税金が投入される以上、される側とされない側に不公平がない様をお願い致します。これは投入をうけて施工されるデベロッパー側にも分かってほしいですし、投入する神戸市にも責任を感じてほしいです。その点を宜しくお願い致します。</p>
8	垂水区神田町の住民	<p style="text-align: center;">垂水中央東地区地区計画・市街地再開発事業案の件</p> <p>・道路の件</p> <p>10年程前立ち消えになった中央街づくりの案の時、100宅以上のマンションには、10m道路が必要との事だったように思うのですが、今回3m~4mの道路のままで計画が進んでいて、駅前からの入庫（一方通行でしかも、時間規制がある今でも、商品搬入や介護の送り迎え等で結構通行量が多い）で計画が進んでいるようです。</p> <p>しかも、今回270宅30階建ての建物を造る時の、廃材の搬出、建築の際のダンプカーやコンクリートミキサー車、建築後のマイカーの道路として、駅前からの入庫を考えておられるようですが、駅前から入る時の通路として、バスのロータリーであるレバンテ2番館（ここには、区役所・図書館も入っている）の前を通って入ってくるのが多いと思います。</p> <p>そうすると、バスの運行他にも影響も出るのではとも思います。レバンテ1番館の入口にはこの所、救急車が良く来ていますが、そういう緊急を要する車、建築後の消防車とかもですが、大型車が止まっていると、行き来が出来ない状態なのに、今のままでの搬入路に決定しようとしています。</p> <p>それとも、現状のままで、大量のダンプカー等が出入りして大丈夫なのでしょうか？レバンテ1番館の入り口等は救急車</p>

番号	提出者	意見書（原文）
		<p>等が来ている事も多く、今も時間規制のある一方通行なので、商店街に買い物に来られるお客様や通勤・通学で通行される方も安心しておられると思うが、ダンプカー等の出入りが頻繁になると事故が起こるのではないのでしょうか？</p> <p>短い道路幅で、強行されるのには、何か理由があるのですか？</p> <p>神戸市のおしらせでは、駐車場の詳細な位置については、準備組合が再開発ビルの設計を行う際に「検討」し周辺の皆様へ説明を行う予定となっているが、既成事実としてすすんでいます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・30階建ての建物の件（市場はかなり古い建物なので何とかしないといけないのはわかりますが、10階建てとかではなく、30階建てと最初から決定して話がすすんでいるのはおかしいと思います。）</li> <li>・30階建ての建物が今の予定通り建つとして、日照権の問題は、日照が遮られる地域の方達全てに、説明がなされているのでしょうか？（レバンテ2番館・日向2丁目・天ノ下町・陸ノ町・神田町4丁目等）</li> <li>・今の市場はかなり古い建物と思うのですが、アスベストとかを使ってはいないのでしょうか？解体工事の際のアスベスト・粉塵対策はどの様に計画されているのでしょうか？予定の段階としても日照権・粉塵問題の説明がないのは何故ですか。</li> <li>・数年来、婦人会の問題点提出でレバンテ広場の風に対する神戸市の対応をお聞きしています。今年の台風21号の様に今まで経験した事のない、風の脅威を体験し、大学の先生等も、高層建築の狭間の風の吹き抜けについて一般の基準に比して、一瞬には風速60mクラスになる事を考えるべきだとテレビでおっしゃっておられたが、今回30階もの高さの建物が建って周りの建物に対する風の検証はしておられるのでしょうか？</li> <li>・再開発で造ったレバンテ・ウエステ共に店舗の空きが目立つのですが、今回再開発をして、今現在営業しておられる方、また、今は営業はされていないが、今回の店舗に入って店を営業するという方は、何分の一おられるのでしょうか？</li> <li>・今まだ建物が建つとしたらの段階とは思いますが、まるで、30階建ての計画がすでに進んでいるように縦覧等が一部の地域だけに知らされて、しかも、意見書の用紙等もわかりにくくしておられるのは、計画段階だからと言いながら、既成事実として、説明会もしました縦覧もしましたと事を進めようとしているとしか、考えられないのですが。</li> </ul> <p>今担当の神戸市都市計画課の方は、数年後にはおられなくなります。万が一、このまま、建築許可が下りるとしたら、何かあったときに誰が責任を取られるのでしょうか？</p> <p>検証をきちっとしてからの、縦覧・説明会をすべきと思います。</p>

番号	提出者	意見書（原文）
9	北区ひよどり台の住民	<p>前回、10月の縦覧に続きまして、今回の縦覧に際しても、少し意見を述べさせていただきます。何かの参考にして頂ければ幸いです。</p> <p>①今回の再開発においては、廉売市場とセンター街は、今も昔も一体であるという考えが重要です。この2者が協力すれば、必ず垂水駅前商店街の魅力を再構築する事ができます。</p> <p>②垂水駅前には、国際港都神戸のハイカラな部分と明石の漁港臭さのまざりあった魅力があります。今度の新しい商業施設を中心にして、これらの内容が表現されればと思います。</p> <p>③又、地形的には、センター街1丁目、2丁目は、大きくカーブしており、その入口からでは、商店街の先がすぐには見えないので、どんどん中へ歩いて行きたくなるという魅力を持っています。ですから、この商店街の歩きやすさは、必ず維持すべきです。（アーケードが必要です）</p> <p>④又、新しい再開発商業施設の色彩計画には、センター街1丁目の北側店舗も協力すべきです。まったく一緒でなくても、何か似たもの、同系色を部分的にでも取り入れるべきでしょう。</p> <p>⑤新しい商業施設の内容としては、どこの商業施設にもある業種のお店やここにしかない業種、お店や垂水漁港をテーマにしたお店や新しい業種のお店なども集める事ができれば良いと思います。</p> <p>垂水駅前商店街のますますの繁盛を願っています。以上です。</p>
10	垂水区日向1丁目の住民	<p>神戸国際港都建設計画第一種市街地再開発事業決定（垂水中央東地区第一種再開発事業）</p> <p>1 再開発事業について</p> <p>○再開発事業の必要性について</p> <p>■市街地再開発事業の必要性は理解しております。</p> <p>垂水中央地区は東西両地区ともに老朽木造建築物の密集していることは、周知の事実です。しかし東地区だけが先行するのは何故でしょうか？西地区及び東地区の自己所有の店舗経営の方は、先般の21号台風被害でも自費で修繕をしておられます。廉売市場の通路屋根部分は今にも落ちそうで立ち入り禁止のテープを張っているだけです。東地区の廉売市場では1階が店舗、2階が住居の生活でした。好景気となり先ず住居を住宅地に移転、そのためにご商売もサラリーマンの形態となり、終業時間も早くなりました。この時期から客離れも始まり、かつ経営者の高齢化から離職・廃業された方が多くなり、現状の廃屋状態になったと思います。</p> <p>現在の建築物が自然災害により、破損し近辺に被害を及ぼした時、善管義務を誰が負い、保証は誰がするのでしょうか？</p> <p>この人たちの責任放棄を、市としても早急な課題解決を必要と考えているようですが、その点の説明が未だ成されておりません。これでは一市民が、自宅が老朽化して倒壊の危険性がある、市の力で建て替えてと訴えているのと同じでは？</p>



番号	提出者	意見書（原文）
		<p>2 地区周辺の道路・交通について</p> <p>○銀座通りについて</p> <p>■①意見交換会で住民が幅員の変更や規制の在り方について単に反対したのではありません。現行幅員のままで、南行一方通行で規制解除の案、或は不法駐車が多いので4mの幅員を3mに狭める案、等々脈絡の無い思いつきのような提案を誰が真面目に取り扱いますか？</p> <p>例えば、垂水駅東口まで一部店舗を市が買い取り、幅員を拡幅のうえ安全性を確保し南行一方通行で規制解除する案等、具体策があれば検討の余地も有ったと考えます。今後も具体的かつ積極的な案があれば、皆さん応じてくださると思います。</p> <p>②意見交換会では銀座通りは都市計画道路としての位置づけで、今回の地区計画では対象外との説明に終始していました。しかし計画図面、及び公共施設の配置及び規模の中で区画街路と明示されております。私たちの聞き間違いでしょうか？</p> <p>○センター街について</p> <p>■①平成19年の拡幅案で現状維持の意見が有ったことは認識しております。しかし当時の矢田市長は、近隣への再開発案が周知出来ていなかったとも述べておられます。</p> <p>②アンケートは平成25年の実施であり、幅員は神戸市開発指導要綱の10mと現状の6mの2通りしかありません。平成29年7月3日市長決定及び平成30年6月1日施行の神戸市開発事業に関する技術基準で以って、再アンケートすべきだったと考えます。この新しい基準はこの計画実施のための後付けでしょうか？</p> <p>③センター街の歩行者が非常に多い事などから、市として拡幅整備の検討をしないとあるが、交換会で車両を通す検討はしていません。</p> <p>④平成19年の地区計画図の範囲では、センター街の幅員は10mとし北端までと明示しております。今回の図面では道路中心から3mと表示しております。道路幅員とはあくまでも6mの表示であるべきでは？</p> <p>○道路拡幅について</p> <p>■①市の開発許可の基準では、一方通行なら8.5mの道路幅員が必要ですが、再開発事業は、法律上、開発許可の対象外となっている。レバンテ垂水1番館も神戸国際港都建設事業の第二種市街地再開発事業で同じ再開発事業である。第一種との違いの説明が必要では？</p> <p>②再開発事業は、法律上、開発許可の対象外であるなら、神戸市開発事業に関する技術基準の第1章総則及び第2章道路の各条項全てが対象外となるのか？特に第4条の表(2)、第7条（道路の帰属）、第8条（道路の構造）は重要な項目ではないでしょうか？</p> <p>③2mの歩道状空地を設けることで、開発基準と同等の公共的な空間が確保される計画となっております。と主張しておりますが歩道状空地は道路法等及び神戸市開発事業に関する技術基準では存在しないと思います。また、同様の実施事業案があれば、公開してください。これは明らかに建ぺい率確保の為の詭弁としか理解できません。</p> <p>以上の道路拡幅問題では、法令等の解釈を拡大してまで何故、計画案を急ぐのか理解に苦しみます。</p>

番号	提出者	意見書（原文）
10-2		<p>○駅前広場の再整備、垂水駅東口交差点等の検討は当然です。        広場の件については、海神社の秋祭りでの布団太鼓の練習、イカナゴ祭り、その他区民の大変楽しみにしている諸行事の会場にもなっております。是非関係者の皆さまにも参加していただきたいと思います。</p> <p>3 施設計画について</p> <p>○周辺への影響について</p> <p>■①再開発ビルの駐車場出入口の駐車場の詳細な位置については、準備組合が再開発ビルの設計を行う際に検討し、周辺のみなさまへ説明を行う予定です。        私たちとしては、出入口の位置だけでなく、住民用立体駐車場及び荷捌き車両の進入路が同一の為、銀座通りでの滞留が懸念されるので、市の強力な指導を望んでおります。</p> <p>②45億円もの公費投入をする訳ですが、その用途・目的等の説明が一切ありません。上記①の解決策に充てる、或は歩道状空地を買収し、正規の8.5mの区画街路とするも、その一つかと思えます。</p> <p>③垂水小学校の児童数の増加については、中央西地区の増加も考慮しないと近い将来に同じことがおきます。</p> <p>○なお、12月21日に都市計画案の縦覧のお知らせ（2018年12月11日）を垂水区役所まちづくり課に取りに行ったところ、職員は縦覧の事も書類の事も知らず、慌てて市役所ホームページから出しておりました。素案の縦覧の時は用意されており、直ぐに手渡してくださいました。</p> <p style="text-align: center;">垂水中央東地区第一種市街地再開発事業に対する意見書</p> <p>12月23日（日）にレバンテ垂水1番館住民に対し、貴市住宅都市局市街地整備部の職員による説明会を開催いたしました。道路幅員について納得できないので再度意見書を提出いたします。</p> <p>○西垂水66号線（センター街）について</p> <p>■センター街を通行する歩行者が非常に多い事などから、市としては、センター街の拡幅整備についての検討を行う予定はありません。と説明している。平成19年の地区計画案当時、センター街の歩行者通行量は、現在より比較が出来ないほど多かった。</p> <p>何が納得できないか？「道路の幅員」の解釈です。道路とは、道路法、都市計画法、建築基準法並びにこれらの法律に基づく命令の例による。勘案いたします。</p> <p>①平成19年の地区計画案当時の幅員は10mでした。この10mの根拠はレバンテ・ウエステともに当時の神戸市開発指導要綱に基づいた道路幅員であり、当時の神田町東のセンター街もそれに準じて10mとしたものである。</p> <p>これは道路に関する、貴市主催の意見交換会でも認められておられます。23日の説明会で、当時の矢田市長の「市長への手紙」の回答が残っていますよと発言したら、同文書を送ってほしいと要請されました。（別紙資料としてコピーを添付）</p>

番号	提出者	意見書（原文）
		<p>②今回の場合の道路の基準は「神戸市開発事業に関する技術基準」では、一方通行なら8.5mとなっております。神戸市の考え方として、再開発事業は、法律上開発許可の対象外となり、センター街6.0mに沿って南側に2mの歩道状空地を設けて開発基準と同等の公共的な空間が確保されるとしている。</p> <p>再開発事業は、法律上、開発許可の対象外は、平成19年当時有りませんでしたか？当時も、道路6m+歩道状空地4m=10mの道路幅員で解決できたのでは？</p> <p>■神戸市の考え方では、センター街6.0mに沿ってそれぞれ2mの歩道状空地を設けて開発基準と同等の公共的な空間が確保されるとしているが、道路法ではあくまでも幅員6.0mであり、8.0mでは無いと確認しました。</p> <p>歩道状空地は民地なので、交通事故等の取扱いを警察に問い合わせたところ、道路交通法では、不特定多数の車両の通行が常態であれば、民地部分の事故でも道路法上の道路と同じ扱いをする、とのことでした。法務局は、歩道状空地は、登記上は民地である。歩道状空地を神戸市に移管すると、地区整備計画の建築物に関する事項が成立しないからでしょうか？</p> <p>■法規等の解釈を矮小化してまで、神戸市がどうして弁明じみた無理な処理が必要とするのか、理解に苦しみます。</p> <p>○工事車両について</p> <p>■工事車両については、必ず「まだ何も決定していないのに検討できない」との態度である。計画地区内の住民及び行政を含めた工事関係者は、着工時には全員神田地区内で生活しておられません。レバンテ垂水1番館及びセンター街北側の住民及びご商売の皆さん、通勤通学、買い物の皆さん全てが竣工時までの何年間も、この工事車両の通行による迷惑を被るのです。どの道路を通るかにより、生活環境が激変することは目に見えております。計画が決定してからでは、机上の空論です。せめてルートでも検討しないと市民を馬鹿にするも程があります。</p> <p>■しかし実際に工事車両の大型車が通行できるのは、レバンテ垂水1番館北側の道路しかありません。とするとセンター街を工事期間中は、小学校南西交差点角から、10数mの間を最低10mに幅員を拡張し、対面通行としなければ現実的には無理でしょう。</p> <p>これはウエステでも同じ手法でした。そして対面通行にした工事用道路をウエステの駐車場出入口まで間、現在も活用しております。同じ手法を採れば、銀座通りに出入口を作らなくても、地区内で、他に迷惑をかけることなく、解決できることです。前例が既にある訳ですから、準備組合及びデベロッパーに対し強力な指導を期待します。</p>

番号	提出者	意見書（原文）
1 1	垂水区日向1丁目の住民	<p style="text-align: center;">垂水中央東地区地区計画・市街地再開発事業</p> <p>今現在、銀座通りは、許可された車両のみが通行しているので、1日を通してあまり車が通る事がなく、住民は日々安全に暮らしています。垂水は高齢の方が多く歩く速度も遅いため、車が多く通行すると大変危険です。又、近くに小学校があるため、子供も多く通る道なので今は守られている状況です。もし、再開発により、銀座通りに駐車場の住宅用約160台、店舗用約30台合計190台に車両が入り出す事になったら、今の平和な状況は一変してしまうのは明らかだと思います。再開発そのものは、街は美しくなって良いとは思いますが、まずは安全対策をしてからでないと意味がないと思います。駐車場の位置を再度検討して頂く事を強く希望します。</p>
1 2	垂水区日向1丁目の住民	<p style="text-align: center;">垂水中央東地区地区計画</p> <p>地区計画の目標にかかげている「地域拠点にふさわしい都市機能の整備を図るべき地区」まさにその通りで、地域住民がいちばん利用する地区であり、再開発されて整備されることを望みます。ところが計画書によると、270戸のマンションに商業施設を併設して、190台に地下駐車場を設けるにも関わらず、周辺道路に関しては銀座通りに駐車場入口を設けるなど、現在も路上駐が多い上に、通行量が増え渋滞が発生するのは目に見えています。東地区だけの再開発しか想定していない計画のように見えます。続いて西地区の再開発もあるので、全体を見通しての道路計画を望みます。以前に計画されていたレバンテ北側からウエステ北側に通じる10m道路を通すことで、周辺の渋滞や災害時の緊急車両の通行などスムーズになるのではないのでしょうか。目先のことだけでなく、50年、100年先を見通した計画にしてほしいです。垂水区民にとって重要な地域なんです。よろしくお願いします。</p>
1 3	垂水区日向1丁目の住民	<p style="text-align: center;">垂水中央東地区 地区計画</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 市民の意見（レバンテ垂水等）について十分な検討をしているかについて疑問を抱かざるを得ず、特に、具体的な反対意見については、十分な検討がなされているとは言い難い。市民からの意見については、より有意義な扱いがなされるべきであり、より詳細な検討がなされるべきであって、その詳細な検討結果が公表されるべきである。</li> <li>2. 現行の都市計画の範囲内（第7種高度地区 高さ制限45m）で対象地区の整備を行う対案の提示なく「タワーマンションの建築ありき」で地区計画の決定がなされる必要性について明確な説明がない。</li> <li>3. 垂水小学校の生徒数の問題、道路整備等、市民にとって影響のある問題が今後どのように変更されるのかの見通しが立たないまま地区計画の決定が進むことは不当である。</li> </ol>

番号	提出者	意見書（原文）
		4、対象地区内の地権者等に対する利害のみが優先され、周辺住民の住環境の悪化が懸念される本計画に対し、公金が投入される本計画は再検討されるべきと考える。
1 4	垂水区宮本町の住民	先日も市長宛に意見書を書かせて頂きましたが、説明会を開かれている担当の方の対応があまりにも進める側に寄り過ぎて、違う意見には耳も傾けてくれません。この文章も書く意見があるのか分かりません。市長に届いていると思い、再度、再開発には反対ではありません。ただ自分の3人の子供を含め、小学生の地域の方の安全の為、銀座通りに駐車場の入口を作り、車の進行を現在の北から南向きに変えるのだけは絶対反対です。よろしくお願いします。
1 5	垂水区神田町の住民	<p style="text-align: center;">垂水中央東地区計画・市街地再開発事業</p> <p>道路に関してですが、再開発ビルにおける駐車場出入口の位置が再開発ビルの設計を行う際に検討し説明するとの事ですが、銀座通りの方に出入口ができるとなれば、現状の道路巾では危険すぎるのではないのでしょうか。救急車両がとまっていたりすれば、商業車両等も通れなくなるだろうし渋滞します。前にも申しましたが通学路であるので、今以上の通行量になるのは避けるべきだと思います。やがて垂水中央西部の方も再開発されるのでしょうかから、中央センター街の道路巾を広げることが先決だと思います。銀座通りの方に駐車場出入口ができる可能性が少しでも考えられるのでは、銀座通りの道巾を広げてください。</p>

番号	提出者	意見書（原文）
16	垂水区日向1丁目の住民	<p>神戸国際港都建設計画第一種市街地再開発事業の決定（垂水中央東地区第一種市街地再開発事業）道路幅員について○西垂水66号線（センター街）について</p> <p>◆センター街を通行する歩行者が非常に多い事などから、<u>市としては、センター街の拡幅整備についての検討を行う予定はありません。</u>と説明している。</p> <p>それだけの理由で道路の幅員を決めることが出来るのですか？</p> <p>センター1丁目会の総会での決議が必要と思いますが、センター街の北側の方々の中には今回の再開発のことは良く分からないと言われている方が何人もいらっしゃいます。</p> <p>利害の相反する南北の方々とは十分な話し合いがなされていない事実があります。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・まず、センター街1丁目会の総会は開催されたのでしょうか？</li> <li>・委任状でなく、3/4の同意が不可欠です。</li> <li>・総会資料は会計書類も含め、不足のないものだったのでしょうか？</li> </ul> <p>1丁目の道路幅員を決めてしまい、次に2丁目の開発にはいるときは右に倣えで同じ幅員にするのでしょうか？</p> <p>先に1，2丁目道路幅員についての話し合いと合意が先決であると考えられます。</p> <p>①平成19年の地区計画案当時の幅員は10mでした。</p> <p>この10mの根拠はレバンテ・ウエステともに当時の神戸市開発指導要綱に基づいた道路幅員であり、当時の神田町東のセンター街もそれに準じて10mとしたものでした。</p> <p>これは道路に関する、貴市主催の意見交換会でも認められておられます。</p> <p>今回の再開発に於いて10m道路を完成させ、車両の動線確保、渋滞回避を取るべきである。</p> <p>また、現状の道路は老朽化しており次々にライフラインの修復を迫られることにもなります。</p> <p>将来に大きな禍根を残すこととなります。</p>

番号	提出者	意見書（原文）
		<p>②今回の場合の道路の基準は「神戸市開発事業に関する技術基準」では、一方通行なら 8.5m となっております。</p> <p>神戸市の考え方として、再開発事業は、<u>法律上、開発許可の対象外</u>となり、センター街 6.0m に沿って南側に 2m の歩道状空地を設けて開発基準と同等の公共的な空間が確保されるとしている。</p> <p><u>再開発事業は、法律上、開発許可の対象外</u>は、平成 19 年当時有りませんでしたか？</p> <p>当時も、道路 6m + 歩道状空地 4m = 10m の道路幅員で解決できたはずですが。</p> <p>◆神戸市の考え方では、センター街 6.0m に沿ってそれぞれ 2m の歩道状空地を設けて開発基準と同等の公共的な空間が確保されるとしているが、</p> <p>道路法ではあくまでも、幅員 6.0m であり、8.0m では無いと確認しました。</p> <p>歩道状空地は民地なので、交通事故等の取扱いを警察に問い合わせたところ、</p> <p>道路交通法では、不特定多数の車両の通行が常態であれば、民地部分の事故でも道路法上の道路と同じ扱いをする、とのことでした。</p> <p>法務局で、歩道状空地は、登記上の民地であると確認しました。</p> <p>歩道状空地を神戸市に移管すると、地区整備計画の建築物に関する事項 が成立しないからでしょうか？</p> <p>◆法規等の解釈を矮小化してまで、神戸市がどうして弁明じみた無理な処理を強引に進めようとするのか理解に苦しみます。</p> <p>○工事車両の通行について</p> <p>◆工事車両の通行については、必ず「まだ何も決定していないのに検討できない」との態度である。</p> <p>計画地区内の住民及び行政を含めた工事関係者は、着工時には全員神田地区内で生活をしておられません。</p> <p>レバンテ垂水 1 番館及びセンター街北側の住民及びご商売の皆さん、通勤通学、買い物の皆さん全てが竣工時までの何年間も、この工事車両の通行による迷惑を被るのです。</p> <p>どの道路を通るかにより、生活環境が激変することは目に見えております。</p> <p>計画が決定してからでは、机上の空論です。</p> <p>ルートも検討しないで開発に市税を投入するのでは市民の理解を得る事が出来ません。</p>

番号	提出者	意見書（原文）
		<p>◆しかし実際に工事車両の大型車が通行できるのは、レバンテ垂水1番館北側の道路しかありません。</p> <p>とするとセンター街を工事期間中は、小学校南西交差点角から、10数mの間を最低10mに幅員を拡幅し、対面通行としなければ現実的には無理でしょう。</p> <p>これはウエステでも同じ手法でした。</p> <p>そして対面通行にした工事用道路をウエステの駐車場出入口まで間、現在も活用しております。</p> <p>同じ手法を採れば、銀座通りに出入口を作らなくても、地区内で、他に迷惑をかけることなく、解決できることです。</p> <p>全体が完成したあかつきには東西を通る10mの道路が出来上がれば良いのです。</p> <p>前例が既にある訳ですから、準備組合及びデベロッパーに対し強力な指導をすべきではないでしょうか。民間の間違った計画案を行政が是正できない前例を残すことは、神戸市行政の汚点として残りませんか。行政としては、都市計画を指導できる技術者を担当者として任命すべきであり、設計者や施主に対して屈服する担当者は外してもらいたい。このような可笑しい行政指導で建築審査会が通ることの無いよう審議願います。</p> <p>今回の再開発事業の街の作り方の手法は既に古く将来に通用しないと考えられます。</p> <p>商店街の中に住宅をつくるのは論外で商店街の周辺に住宅を作り、商店街の活性化を図るべきと考えます。</p> <p>垂水駅前をほおっておき、東の奥から、しかも中途半端に数件のところで切り、道路は凹凸が生まれ安心安全なまちづくりとはとても思えません。</p> <p>この計画で周りの商店街、住民にとってどんなに素晴らしい街が出来るのでしょうか！</p> <p>全体計画の提示も出来ないこの再開発は垂水の街を本当に活性化させる自信があるからこそできるのでしょうか？</p> <p>「神戸市開発事業に関する技術基準」の開発許可の対象外の名のもとに好きなようにできるのでしょうか。今回もビックリしました。</p>



番号	提出者	意見書（原文）
17	垂水区日向1丁目の住民	<p style="text-align: center;">垂水中央東地区地区計画・市街地再開発事業</p> <p>「垂水駅前線(銀座通り)」と「市道西垂水66号線(センター街)」の幅員の拡幅、及び再開発事業における安全対策の策定を希望します。</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 新たに住民が増えることによる交通量の増大が考えられる (神戸市の試算では、ピーク時で約1.5倍ほどの交通量とある)</li> <li>● 垂水小学校・垂水中学校の通学経路であり、より安全に対する配慮が必要</li> <li>● 「垂水駅前線(銀座通り)」は、現在でも朝の通勤・通学の時間帯に介護サービスの車や荷物の搬入など、歩道に乗り上げての路上駐車が多く、新たな施設建設により、危険度が増すことは必至である</li> </ul> <p>【具体案として】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 「垂水駅前線(銀座通り)」と「市道西垂水66号線(センター街)」の幅員を少なくとも10m以上(うち道路幅は6m以上)、とする</li> <li>● 以下は安全対策として神戸市に検討・指導・実施していただきたい項目 <ul style="list-style-type: none"> <li>* まだ確定していないとはいえ、新施設の駐車場入口は、「垂水駅前線(銀座通り)以外に設置する</li> <li>* 垂水駅東口信号付近の人の流れへの対策を策定する(今まで以上に危険が増すと思われる)</li> <li>* 新施設の駐車場台数を計画より減少する 以上検討をお願いいたします。</li> </ul> </li> </ul> <p>決して都市計画案・市街地再開発事業の全てに反対するものではありません。</p> <p>ただ、再開発地区の方々も含めた地域住民のより安全・安心・快適な生活を望むものです。計画が実行されることにより、現在の平穏な生活、安全な住環境が、脅かされることがあってはならないはずです。</p> <p>最後に意見を述べました私の個人情報、他の方に漏れないようお願いいたします。</p> <p>10月の意見交換会時に「怒声・暴言・罵声」があったということです。10月30日締め意見書提出もそのため、怖くて提出できなかった方もいらっしゃると思いました。</p> <p>私自身の身の安全にもご配慮をお願いいたします。</p>

番号	提出者	意見書（原文）
18	垂水区日向1丁目の住民	<p style="text-align: center;">垂水中央東地区地区計画・市街地再開発事業</p> <p><b>【垂水駅前線（銀座通り）について】</b></p> <p>12月23日に市街地整備課の方々に説明会にお越し頂き、①歩道状空地2mを含む実質4mの歩道ができる事、②現状の交通量・再開発事業に伴う交通量予測、など再度丁寧にご説明頂きました。この事については、感謝し、一定の理解ができたと思うのですが、やはり日々の生活道路として銀座通りを利用しているものにとっては、不安が拭いきれていないのが正直な気持ちです。</p> <p>主な理由としては、この銀座通りの現状が、</p> <p>①この地区でも高齢車の割合が多くなっているため、歩行補助具・電動車いすを利用している方、デイサービス等の送り迎えのための介護車両の一時駐車などが目立ってきている事（私自身も父の介護をしていたので、介護の送り迎えがスムーズに行える事の大事さは切実に感じています）</p> <p>②垂水小・中学校の通学路になっている事</p> <p>③宅配サービスが一般的になっている中、宅配便車両の一時停車が頻繁である事</p> <p>④当該地区に接する歩道は広がるが、現状のままの幅で残される歩道があるため、かえって歩行者の滞留・死角が生まれる懸念がある事</p> <p>⑤「マリンピア渋滞」の例もある様に、交通量予測は、あくまでも予測であり交通量の増大に伴う生活安全上の懸念がある事（12/23の説明会で示された交通量 25台/時+12台/時 計37台/時がどれほどの交通量なのか実はピンときていません）などです。これまでの意見交換会で、道路の拡幅等を考えない方向での対策案（業務車両の荷捌きスペースを別途設け車道を狭める案、車両の通行制限の見直しと一方通行の変更 北向き→南向きなど）を提案していただきましたが、やはり、銀座通りに再開発マンションの駐車場出入口を設置するのであれば、道路全体の拡幅を含めた、抜本的な改良が必要なのではないかと考えます。</p> <p>取り越し苦労なのかもしれませんが、いざ再開発事業が完成した後で困った事が起こったのでは取り返しがつかないのではと思います。老後のことも考えてレバンテ1番館を終の住処として定めたものとしては、これからも生活していく上で安全安心な垂水であることを願っています。</p> <p><b>【市道西垂水66号線（センター街）について】</b></p> <p>12/23の説明会で、近隣住民側から「再開発マンション駐車場入り口をセンター街にし、計画土地内にロータリーを設け出口を銀座通り北側にしてはどうか」という案が出ました。この案だと、銀座通りの影響は少なくなり、さらなる検討が必要だとは思いますが、検討に値する案の様に思えます。そのときには、センター街の道路を拡幅しなくても設置できる可能性はあるとのことでしたが、道路拡幅も視野に入るとスムーズではないかと考えます。再開発に伴うこれまでの経緯、地権者の方の事情等、再三ご説明頂いているところですが、今回は道路拡幅も含めて、ご検討願いたいと思います。</p>

番号	提出者	意見書（原文）
		<p>なお、これも今までの説明会等で近隣住民から再三意見が出て、その都度事情等をご説明頂いたところですが、レバンテ北側、ウエステ北側の道路が共に幅員 10mの道路であり、垂水東地区のみが現状の幅員のままでは道路交通上、今後の垂水地区の発展に禍根を残す事にはならないかという意見です。これも上記の事情を説明して頂いた上での意見で申し訳ないのですが、素直に考えると私も同様に思っています。</p>