

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

- 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）

- ・北区鈴蘭台北町の住民（意見書番号：1）
- ・北区鈴蘭台西町の住民（意見書番号：2）
- ・北区鈴蘭台東町の住民（意見書番号：3）
- ・北区鈴蘭台西町の住民（意見書番号：4）

- ・北区鈴蘭台東町の住民（意見書番号：5）
- ・北区鈴蘭台東町の住民（意見書番号：6）
- ・北区鈴蘭台南町の住民（意見書番号：7）
- ・北区鈴蘭台南町の住民（意見書番号：8）

番号	提出者	意見書の要旨
1	北区鈴蘭台北町の住民	<p>先日6月12日、北区役所大会議室での都市計画〈案〉に関する説明会に出席しました。</p> <p>進行係と主幹の挨拶の中で区長の話が出なかった事で立腹しました。</p> <p>前区長が定年退職されて新区長になり、初めての説明会であり担当者が、是非区長出席下さいとの話であれば出席下さったと思います。</p> <p>非常に残念であります。</p> <p>風評で反対したら補償金が減額されると聞きましたが、敢えて一部反対します。</p> <p>その理由は、神戸市の財源が苦しい中又鈴蘭台地区は高齢者が増え、30年もしますと鈴蘭台駅の乗降者も減少します。</p> <p>また、駅の西側のリーデンスクエア鈴蘭台駅前のマンションの東側の住居人は見晴らしが悪くなりますので、6階か7階位の建物にしては如何でしょうか。</p> <p>北区総合庁舎、北区役所を全部駅前に移転するのではなく、体の不自由な方、老人、乳児のいる家庭などが利用する公益施設、1階の健康福祉課他、2階市民課他、3階健康福祉課（保健所）などを駅前に移転すべきです。</p> <p>六甲道北側と南側、灘区役所の再開発も完成していますが、私から見れば失敗だと思います。</p> <p>垂水駅北側の再開発も途中で止まっている。</p> <p>都市計画総局の職員は自分の腹が痛まないからではないか、余りにも無責任ではないか、もう少し頭を使って神戸市民の為に頑張って欲しいです。</p>

番号	提出者	意見書の要旨
2	北区鈴蘭台西町の住民	<p>6月8日の説明会にも参加し、又、北区役所で縦覧もしました。以下、意見を述べさせていただきます。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 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ました。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りますが、知り合いがニュースを見たいとの事で区役所に行きましたが、一階にはありませんでした。尋ねたら「多分、四階にあるでしょう」との事で、四階まで行って探し、もらって来ました。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下さい。 2. 南棟のビルには、区役所が入る予定との説明でした。区役所移転ともなれば、北区民全体の問題です。北区の広報に移転の記事を早く掲載し、広く意見を聞いて下さい。計画が決定してからでは区民の要望・意見が反映されません。 3. 説明会等でも意見が出ていましたが、区役所の機能全部を移さず窓口業務を中心に移せば10階建てよりも低くおさえられるのではないのでしょうか。窓口業務を中心に移した場合、何階建てのビルになるのか示してください。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のでしょうか。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下さい。 4. 南棟・北棟の共同化ビルの共同化とは、どういうものなのでしょうか。誰と誰のどのような共同なのでしょうか。 5. 計画決定がされた後、事業協力者により推進するとの事ですが、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と考えます。 6. 交通広場の立体都市計画（約1,300㎡）について 説明会やニュースでは、歩道部も車道部も同じ高さになっていました。縦覧した時見た図面では3mと5mになっていました。正確な説明をすべきと考えます。 7. 鈴蘭台幹線道路の変更について ニュース（No.13）では、「幹線道路は、現道を活用した線形に変更します」との説明と図面があります。縦覧の時見た図面と比べるとニュースの方は、幹線道路の変更の途中までしか書かれていません。当該地域の住人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のでしょうか。正確な説明責任をはたして下さい。 <p style="text-align: right;">以上</p>

番号	提出者	意見書の要旨
3	北区鈴蘭台東町の住民	<p>駅前ビル 及び地区再開発計画の提案</p> <p>A) 街作り 基本コンセプトの確立。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 前提条件として、駅前ビル新築にあたり、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ての計画をする必要があり、その為には、神戸電鉄（株）の全面的なご協力を頂くため、充分の検討と事前協議を必要とする。 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。 3. 神戸市の都市計画の基本に、鈴蘭台地区は、神戸市北区の玄関口であり、北区の中心として再開発を行うにあたり、従来の市内の都市機能だけを目的としたものではなく、神戸市北部の海拔約400メートルに位置し、春秋は緑の木々にかこまれ、夏は平均3-4度も涼しく、冬には偶には雪も見られる、将に都会の中の高原地帯という珍しい地域の中にある、この特異な環境の中で、新しく開発された住宅街を中心としての機能を持ち、尚且つ、新しい国際感覚と優れた教育環境を備えた、高原盆地都市として地域に融合した、新鮮なコンセプトの発想の位置づけが、まず肝要と思われる。 <p>B) 代替え提案</p> <p>以下、原案に沿って、或いはこれとは対比しながら、提言をさせていただく。</p> <p>鈴蘭台地区全体として、景観を重んじ、高層ビル街を積極的に排除し、住みよい街作りに全力を傾注する。今までは殆ど省みられなかった分野に挑戦する。まずそれに見合った駅前と、住宅地を往来する人びと、自転車、バイク、車、大型車用の道路網を整備する。まさに鈴蘭台は都会の中の大車社会なのである。</p> <p>駅前からは高層ビルを排除し、大きな空間と、広い面の確保に努め、人の往来の安らぎと便利さを追求すると同時に、シャッター通りをなくし、多くの人の集まりを作るのに、最先端の設備も果敢に導入する。 私案としては</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 駅ビルの活性化には、現在の鈴蘭台駅のホーム上全面と現在予定の駅ビルを連動させ、総床面積を南北75m×東西55m程度（約4,800㎡）に大きく平面拡張させ、ホームに通ずる3階と（商店街コーナーも兼ねる）4階の事務所コーナーとに限定して、駅前ビルは4階までと制限する。 <p>これによる総床面積は9,600㎡（約3,000坪）で、その配分は近代的な設計と明るい総ガラス張りのビルに変貌する。</p>

番号	提出者	意見書の要旨
3	北区鈴蘭台東町の住民	<p>2. 4階の屋上は、全て駐車場として設計し、その上部屋根には（面積約 5,000 m²）には全て太陽光セルズ発電装置を設置（約 1,800 セルズ 220kw 程度）の発電を可能とする。（民間の住宅換算で約 55-60 軒分発電量）</p> <p>発生電力は、地権者商店への分配、事務所や関電への売電とかの方法で、初期投資費用の回収と適正利潤の生産に努める。神戸電鉄に対しては、ホームの上部部分の使用に関しては使用料が発生するが、公共性を見地から資本の投下方法や固定資産税の減免とか、いろいろな施策でもって長期観点からして、神戸市と神戸電鉄の両者のメリットを按分する。</p> <p>3. 従って、別個に駐車場は建設しない。屋上の駐車場で約 250-300 台程度がループを利用して入庫可能になり、利用者便宜を優先し駅前混雑の解消に寄与する。</p> <p>4. 当初の計画の 10 階の高層ビルと駐車場だけの発想では、他地区と何ら変わりなく平凡であるが、本概案によると、駅ビル 3 階部分の改札口 コンコーススペースと、駅前の広場スペースが上下立体化し、駅全体の動線は生きてくる。当初の駐車場予定地には駅ビル屋上に入るループの出入口を作り、余裕スペースは、新規商店街或いは駅前に、例えば新設の噴水広場的な場所との連携が想定される。</p> <p>5. 駅から東西道路線の利用者が一番多いのは変わらないとすれば、3 階から昇降する通行人は、特に交差点を陸橋で越えて道路に下りる様な方法も考えれば、駅前の混雑はかなり解消される。その際には、昇降用エスカレーターの設置が望ましい。</p> <p>6. あくまでも概算であるが、都市計画部原案の 10 階建てビルと比較して見ると、事務所の面積全体は減るが、3 階での駅機能の有効化が顕著となる。</p> <p>以下は概算で誤りがあるかもしれないが、参考までに記述する。</p>

番号	提出者	意見書の要旨
3	北区鈴蘭台東町の住民	<p>a. 10F ビル</p> <p>床面積 3F-10F 合計 $2,600 \text{ m}^2 \times 8\text{F} = 20,800 \text{ m}^2$ $75\text{m} \times 35\text{m} = 2,625 \text{ m}^2$</p> <p>$20,800 \text{ m}^2 - (\text{共用部分 } 20,800 \text{ m}^2 \times 30\%) = 14,560 \text{ m}^2$ (事務所として有効面積)</p> <p>ワンフロア 約 787 坪と想定</p> <p>建築価格 (想定 坪 60 万として) $6,303 \text{ 坪} \times 60 \text{ 万} = \text{約 } 37.8 \text{ 億円}$</p> <p>b. 4F ビル</p> <p>床面積 3F-4F 合計 $4,800 \text{ m}^2 \times 2\text{F} = 9,600 \text{ m}^2$ $75\text{m} \times 65\text{m} = 4,875 \text{ m}^2$</p> <p>$9,600 \text{ m}^2 - (\text{共用部分 } 9,600 \text{ m}^2 \times 30\%) = 6,720 \text{ m}^2$ (事務所として有効面積)</p> <p>ワンフロア 約 1,450 坪と想定</p> <p>建築価格 (想定 坪 60 万として) $2,900 \text{ 坪} \times 60 \text{ 万} = \text{約 } 17.4 \text{ 億円}$</p> <p>屋根をつけてソーラー設置 (ソーラー込) $27 \text{ 万} \cdot \text{坪} \times 1,450 \text{ 坪} = \text{約 } 3.9 \text{ 億円}$</p> <p>ソーラーについては、ドイツ、中国、日本の 3 大メーカーによる競合をさせる。 (機能面、価格面、メンテナンス、保証、電気変換率を含めての総合評価) (区役所機能の移転は、事務所のスペースに合わせ、必要度に応じ一部移転とする)</p> <p>7. 夕方、親和大学から車で西向きで鈴蘭台駅に向かうと、アクセルなしで 50-60 km の速力がでる。ブレーキを踏みながら、下りの曲折した道路を一気に駅前に来る途中の大学から 200m の間は歩道もなく、学生や通行人は急坂の危険な車道を歩いている。駅に近づくにつれ道路の両側の建物は道路に迫り 4-5 階建のビルが並んでいる。その 1 階の多くはシャッターが下り、テナント募集の看板が目飛び込んで来る。特に夜間に驚くのは、4-5 階建てのビルの上層階は電気が消え、無人の部屋が多く、道路の両側は暗いビルの壁がそびえる状態と言える。途中で点在する有料駐車場も空きが多く、まさに過疎化が現在進行している状態とって過言ではない。</p>

番号	提出者	意見書の要旨
3	北区鈴蘭台東町の住民	<p>8. 駅前に到着すると、原案であれば、そこには10階建てのビルと6階建ての駐車場ビルがあり、夜間は事務所も消え、暗いビル群がそびえる様は、まさに地獄の釜まで落ちていく様な感じの、行きとまりの駅前が想定される。</p> <p>9. 筆者は40年以上も鈴蘭台に住んで、当初より放置された景観と街並みに落胆していたのに、さらに輪をかけるような、今回の大雑把な都市計画局案に自然と反対せざるを得ない。公共性よりも地権者が先にありの、鈴蘭台駅前の開発に遅れたのは、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、時間ばかり経過して、一番遅れた再開発になりました。しかし、住民は待てないために、車を利用した駅前以外の買物圏を自然と利用するようになり、従って駅前の寂れ方に拍車をかけ、現状はひどいものです。</p> <p>10. ご存知の事と思いますが、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。聴くところに依れば、もともとの地元の人又は地権者がそのまま自治会長になり、何十年も交代なく、駅前開発について協議していたと、最近神戸市のHPで読むことが出来た、これも”びっくり”である。誰が役員で誰が自治会長かは全く知りません。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す。私どもは、近隣の公園の整備とかその他もろもろの件は、直接神戸市の事業所から現場に来ていただいて、近隣の人たちと話し合っ解決しているのが現実の姿で、残念ながら鈴蘭台の大部分の状況です。</p> <p>11. 今回の私の意見は、多分少数派かもしれないが、少なくとも私が今まで見てきた多くの世界中の街並みにくらべれば、今回の計画は酷く貧しいもので、単に安易に容積率を改正し、コンセプトに関係なく味噌も糞も一緒にするような、何処にでも見られる金太郎飴発想と思われても仕方ない計画です。これだけは絶対に賛成出来ません。それぞれの街には、そこに住んでいる人の息吹があるのです。思い出もある。わずか2年交代の役所の方が、自分の仕事の消化範囲で事務的に処理する様な感覚で取組むものでもありません。少なくとも将来の街作りの観点から、又、歴史の流れの中の面も考慮に入れ慎重に精査した上、皆の納得行く中で計画を進めるように是非お願いしたい。</p>

番号	提出者	意見書の要旨
4	北区鈴蘭台西町の住民	<p>60余年「ほったらかし」の都市計画が、平成20年に「都市計画変更」が承認された。</p> <p>神戸市は、これまで180万都市をめざして来た。しかし、「日本社会は、深刻な経済危機を造り出し、“地方自治”を財政的に破綻させ」貧困と格差社会を造った。</p> <p>その結果は、家族社会を崩壊させ、人口減を生んだ。都市計画の変更にともない、計画の凍結を決めた。すべてを凍結するのではなく、「見切り発車」する部分を仕分けして推進する方針を決めた。</p> <p>北区の計画では、平成19年に「道路と駅前広場」の計画が建てられ、住民に説明された。</p> <p>ところが、平成20年に、計画変更を節に、これまでの「道路と広場」計画が勝手に「駅前開発と共同ビル計画」に変更された。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。</p> <p>その内容は、「駅前の駅前による駅前のための計画」であった。地主と建設業と行政の三者のための計画である。</p> <p>本来都市計画とは、「住民の住民による住民のため」の計画であるべきである。そして、全体があって、部分があって、全体と部分の調和の取れた総合性を持ち、長期計画をもつものである。総合性とは、神戸市全体との関連、北区の総合性である産業（農・林・商・工・観光）や公共性の（学校・保育・病院・老介施設・区役所・駅）施設、交通体系、駅前開発、住宅、道路、人口移動などの様々の調和のとれた計画が必要であるはず。</p> <p>計画が動けば、金、ひとが動き、どれだけの財が必要で、どれだけの日程が必要で、所有や契約などの事が起きてくる。</p> <p>ところが、総合計画は、これから2、3年はかかる。</p> <p>“見切り発車”する計画は、三者のみの計画であり、住民は黙って通せ方式である。従来の民活型計画を見直し、住民の声と参加を中心とする都市計画にすべきである。</p> <p>誇りある町、住みやすい町、弱者が安心出来る町づくりこそが21世紀の都市計画である。</p> <p>北区は、ひろい緑あり、自然ゆたかな環境ありの町である。いそがず、ゆっくりおちついて100年の計を建てるぐらいの「夢と希望と未来」の姿が見える都市計画を望むものである。</p>

番号	提出者	意見書の要旨
5	北区鈴蘭台東町の住民	<p>①都市開発事業（案）および②地区計画（案）③用途地域（案）についての私の意見は、地区計画（素案）に対する意見と同じものですので、地区計画（素案）に対する私の意見書を再び、鈴蘭台駅前の都市計画（案）についての意見としてお読みいただきますようお願い申し上げます。</p> <p>6月8日の説明会では、限られた2時間という時間のなかで私個人の意見に対してどのように考えられるのか聞くことができませんでした。複数の質問を抱えた方々がいるなかで個人の意見に対する回答を求めてはいけなないと考えました。</p> <p>しかしここで、前述の地区計画（素案）に対する私の意見を簡略化し記述しながら、疑問に思うことや意見がもう少しありましたので、付け加えて書くことにいたします。</p> <p>1. 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です。容積率は300パーセントのままとします。</p> <p>共同化ビルの高さは、駅前の広場部分に相応しい高さで抑えて欲しいです。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空間を駅前に作るよう神戸市に努力を求めます。そのことが、将来鈴蘭台駅前を魅力的なものにし、ゆたかなに子供を育てることが出来、人口が減少している街に人と新たな活気をもどすことができるのではないのでしょうか。</p> <p>今回の説明会でも、やはり10階建ての共同化ビル（南棟）を考えているとの説明をされていましたが、10階建ては交通広場の広さとの釣り合いから考えるととても高すぎると感じます。圧迫感があります。</p> <p>駅前土地権利者の方との金銭的やりとり上の必要性や、駅前共同化ビルに区役所機能を移転してくる必要性よりも、まず日常利用する私たち、ここを利用しながら育っていく若い人たちのことを考えた人間的な空間づくりを優先するように知恵を絞っていただきたいと思っています。</p> <p>せめて、共同化ビルは5～6階にすべきではないかと私は考えます。「そんなことをしたら、土地権者に権利として譲渡するスペースが不足してしまう！」神戸市ではこう考えるのでしょうか？そんなことはないはずです。</p>

番号	提出者	意見書の要旨
5	北区鈴蘭台東町の住民	<p>いまは、なんでもかんでも証券化される時代です。人の借金までも証券化してしまい、バブルがはじけてサブプライムショックとやらが起こった時代です。金儲けのために ということを考えるのではなくて、公共のため私達区民のためになら、もっと良いウルトラC策を考える事だってできるのではないのでしょうか？（注；証券化したらと言っているのではありません。なるべく困る人がでないようにいろんなやり取りを考えて、そして人間的な環境を重大なこととして考えてほしいと言っているのです。そのために、知恵や労力を絞って欲しいとお願いしているのです。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、ちゃんとできない理由を説明していただきたいと思います。</p> <p>共同化ビルを全体に低くし、駐車場が考えられている北棟は公共のスペースと商業スペースだけのためのものとし、駐車場は別の場所へ手当てすることを強く提案します。なぜなら、その場所は、駅前の絶好の立地にあり、駐車場に利用するのはもったいないと思うからでもあります。体の不自由な方のための 駐車場が必要なのであれば、最低限にとどめておくべきで、あとの駐車スペースは回りに求めればいいと考えるからです。その代わり、折角の立地のこの場所には区民がシンボルと思えるような公共施設などのために（それは何か？わかりませんが）とって置いても悪くないと思います。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と思います。</p> <p>2. 駅前共同化ビル北棟に計画されている駐車場について、鈴蘭台全体のものと考え、もっと台数が増えるように別の場所で考えていただきたいです。</p> <p>この駐車場の収容台数は130台だそうですが、モータリゼーションが進んでいる北区やここ鈴蘭台周辺としては、あまりにも貧弱な収容台数だと思います。</p> <p>この駐車台数だと共同化ビル利用者向けの駐車場だと考えられますが、そもそも駅ビルに区役所機能を入れるのは、電車利用で区役所に来る人にとって便利になるというメリットがあると考えられたのではないのでしょうか？にもかかわらず、それでも駐車場は必要だ。としたら、どの程度の駐車キャパシティが必要だとお考えでしょうか？ 130台の根拠はなんのでしょうか？ 130台だけでも、あとは電車で来庁するように区民に要請されますか？私が考えられることは、駅前に区役所機能が来ると、電車利用では便利にはなるが、自動車で来る人の数が減るとは考えられないということです。以前と同じように自動車利用の来庁者は減らず、むしろ、駅前の商業地域が魅力的になるとなれば、自動車で鈴蘭台へ</p>

番号	提出者	意見書の要旨
5	北区鈴蘭台東町の住民	<p>くる自動車をもっと増えるだろうということです。</p> <p>その理由は、私が地区計画（素案）についての意見書の中で書いているとおり、鈴蘭台周辺では地理的にも自動車利用のライフスタイルがとても当たり前となっているということです。北区全体でも、やはり、駅に近い住宅よりも駅から徒歩10分以上の住宅の数のほうが絶対多いことから、車で移動してくる人の数がこれからも増えていくと考えられます。</p> <p>周知のように神戸電鉄の利用者が年々減少してきている様に電車でのメリットがだんだん感じられなくなってきています。それは、神戸電鉄の料金が1つの原因でもあります。日本国中でもトップに入るほど距離数に対しての料金が割高です。それに対して、神戸市内（海側の地域、中央区など）あたりでは震災以降、空き地に駐車場が増え、その競争から駐車場の料金が安くなってきています。そのため、南側の市内へ移動するにしても、コストの勘定により車を選択してしまいます。神戸電鉄の存在感が縮小するとともに、神戸電鉄各駅前の活気も失われてきているのが現状です。</p> <p>そのことも含めて、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か、神戸市長はどの様にお考えでしょうか？</p> <p>この鈴蘭台駅共同化ビルに用意する駐車場に戻りますが、単に駐車場の値段を高くするとかで、車で来る人を制限することは、区民に対するサービスの低下であるばかりでなく、今の神戸市全体の駐車場事情から比較する北区民にとり、北区役所の利用の不便さやストレスを増やしかねないと考えます。よって、鈴蘭台前の駐車場のキャパシティを大きくすることが必要だと考えます。</p> <p>私がこの駅前開発の計画を聞いたのは、半年あまり前でしたが、その時、駅前に地下駐車場を創れないかという質問に対して、膨大なコストがかかるため、それは無理だと聞いております。</p> <p>ならば、そのコストをかけたよりは安いコストで、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形を取るかなどで、駐車場や区役所機能を収めるスペースを確保できるのではないかと考えられますがいかがでしょうか？</p> <p>単に、鈴蘭台駅前都市計画の範囲として問題を解決すると、いろいろなところにしわ寄せが来て、有効な都市計画とならないと考えます。ここは、市長や都市計画を審議される方々が、一部の範囲の都市計画として考えるのではなくて、鈴蘭台周辺全体や北区全体の住み心地にまで関係することであるとの認識でぜひ考えていただきたいとお願いいたします。</p>

番号	提出者	意見書の要旨
5	北区鈴蘭台東町の住民	<p>3. 今まで、2回の説明会がありました。こちら、その内容を理解するのがやっとなで、それぞれ2時間という制約の時間のなかで、住民としての意思を伝えることも、神戸市の見解を、どうするかという見解は聞きましたが、どういう政策意思でそのように計画されているのかがちっとも聞くことが出来ていませんでした。</p> <p>そもそも、住民の意思はどのように把握したからこう計画したのか？ 神戸市として区役所を駅前に持ってくる狙いとは、(単に区役所が老化しているから立替の必要からとしか聞いておりませんので) そのメリットとか、必要性とか、またそれが駅の活性化にどうつながるのかとか、が住民の私には全く見えてきません。</p> <p>そもそも、区役所をもってくるという案はだれの視点でそうなったのか？ 区民なのか 地権者なのか、行政側なのか、だれが主役なのか？</p> <p>わたくしは、住民こそが主役であるべきだと考えていますが、住民も意識が低いかも知れませんし、行政側も努力が足りないかなと感じています。地区計画が出来てから50年です。ほんとうに、早く駅前の交通の混雑は、早く收拾しなければと思うひどい状態ですが、地区計画だけにフォーカスして物事を決めてしまうと、取り返しのつかないもったいなくて残念な結果にもなりかねないと思います。其のあたりを、どうか、真剣に広い視野でかかわる皆さんが考えるような心をもってがんばっていただきたいと願います。そのことが、より住みやすい鈴蘭台や北区に繋がるのではないのでしょうか。</p> <p>どうぞ、よろしく申し上げます。</p> <p>以上。</p>

番号	提出者	意見書の要旨
5	北区鈴蘭台東町の住民	<p style="text-align: center;">[素案時の意見]</p> <p>神戸市は、都市計画ミニニュース 12 号（鈴蘭台周辺の街づくりについて）で、地域にあった安全・快適で美しい魅力ある街づくりを実現していくとして、地区計画の概要を説明しています。</p> <p>これに対して、意見を述べたいと思います。</p> <p style="text-align: center;">序</p> <p>日経新聞 2011 年 2 月 20 日朝刊記事[三度目の奇跡]より抜粋</p> <p>2008 年の住宅・土地統計調査によると全国の空き家率は 13.1%で 2003 年の調査に比べて 0.9 ポイント上昇して過去最高を記録している。</p> <p>また、リクルート住宅総研によると、英国の空室率は 4.1%、フランスは 6.1%、日本の比率が突出している。</p> <p>住宅だけではなく道路・公共施設・空港・港湾など、バブル崩壊後も内需拡大を名目に続いた多額の公共投資のツケが日本のあちこちに残っている。</p> <p>全国の空き家 757 万戸、これを低所得層のために使えないか、半分が未利用になっている分譲中の工業団地(1 万 5400 ヘクタール) を外資に開放できないかなど、列島のリフォームを考える時に来ている。野村総合研究所、神尾研究員は「ストックの使い道を変えて有効活用すべき」としている。</p> <p>この記事は少子高齢化の中、起爆的な再生方法を見つけられず停滞の道を歩んで久しい日本経済に何か希望の動きはないものかという問題意識で書かれたものです。</p> <p>ここ鈴蘭台でも、バブルの頃に建ったテナントビルの空室、古い空き家、空き地の駐車場への転用などが近頃は多く見られます。記事に書かれた状況の一端が現れている様です。</p> <p>それに鈴蘭台の街は、この日本全体状況の一端だと言うだけでなく、駅前再開発の遅れの影響を受けたために、もっと深刻な沈滞の状況になっています。</p>

番号	提出者	意見書の要旨
5	北区鈴蘭台東町の住民	<p>駅前には、コンビニとドーナツ屋と写真屋、少し離れますがドラッグストアとコープを除いては、ほぼ日曜日は休業の商業地域となっています。これは数少なくなってきた駅前地区の店が日曜休業するため、結果、駅前の人通りが少なくなり、またその影響で周辺も店を閉めてしまうといった、悪循環で日曜はまったく閑散とした寒々しい駅前となっています。</p> <p>平日はまた、駅前の交通が混雑し、人と車とバスが何とか安全に行き来するのがやっとです。</p> <p>今回該当する駅前地区の整備開発は、都市計画決定がなされ約 50 年もの間進められることはありませんでした。いろいろな検討の試みがされたにもかかわらず、そして途中、阪神淡路大震災という市全体の一大事も重なりました。建物の規模が規制され将来のビジョンも立たない地区で、積極的に商売が発展出来たかと言えば、それは全体に難しかったと今になっては誰もが回顧することができます。が、どうしてこの様に長引いたのか。停滞せざるを得ない駅前地区を抱えながらいたずらに経てしまった長い年月、それが、鈴蘭台に住む私たち、地区以外の周辺で商売をしようとする人たちをも全体巻き込んで、生活や心にストレスをかけ、遅れてしまったという暗い焦りや失望をもたらしています。</p> <p>地区計画に関する説明会では、「早くやってくれ」という意見を聞きました。最初は、なんて乱暴なことを言うものだと私は感じたのですが、いろいろと考えていく内に今は、正当な鈴蘭台住民の叫びだなと共感する者の一人です。</p> <p>小さな子供からシニア世代まで、学生や家族やさまざまな年代やグループが、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暖かい配慮のなされる駅前に早くなりますように私は望みます。</p> <p>その第一歩として、駅前広場の整備と駅ビルの建設に関心を持っています。</p> <p>そこで私は、鈴蘭台駅前の整備方針（都市計画ミニニュース 12 号、2 ページ目より）について、疑問に思うことがあります。その点から意見を述べていきたいと思えます。</p>

番号	提出者	意見書の要旨
5	北区鈴蘭台東町の住民	<p>1. 駅前にふさわしい高度化とは？</p> <p>鈴蘭台駅前の整備方針の定めの中に、A地区を「駅前にふさわしい土地の高度利用を図る」とあります。B地区でも「すでに高度利用がなされており、駅前の良好な環境の形成をはかります。」と書かれています。</p> <p>が、私は昨今の状況から、「高度化」という言葉にとても違和感を覚えます。</p> <p>神戸市北区のホームページで鈴蘭台周辺というページ http://www.city.kobe.lg.jp/ward/kuyakusho/kita/shoukai/suzurandai/index.html では、鈴蘭台駅周辺整備を考える会のお知らせ（平成6年～平成19年）と鈴蘭台駅再開発検討部会のお知らせ（平成11年～平成13年）を読むことが出来ます。</p> <p>鈴蘭台周辺整備を考える会の発足当初の平成7年1月のお知らせからも、やはり「駅前ゾーンに地区中心にふさわしい土地の高度利用を」ということが書かれていました。</p> <p>この鈴蘭台周辺整備を考える会は平成5年に発足し、平成11年駅前地権者で構成された駅前まちづくりニュース発行で14回検討した報告を行っています。2つの会が合計3回駅周辺の住民や事業者へアンケート調査を行っており、その結果もまちづくりニュース報告にあります。（平成8年12月52票、平成11年10月134票、平成13年2月59票、以上取りまとめたアンケート数）</p> <p>私は、このようなアンケートや検討会の存在を昨年までまったく知らなかった者です。</p> <p>アンケートは周辺住民の意識はおおよそ反映しているとも思いましたが、果たしてより広く周辺住民に駅前整備に対する関心をもってもらえるように熱意をもって働きをしたものか、集計数からすると少なすぎると思いました。しかし、「高度化」とは別の論点になるためここでの言及は避けておきます。</p> <p>私が言いたいことは、平成7年に打ち上げられた理想だった「高度化」が15年を経た今でも鈴蘭台の理想の形なのだろうか？ということを考え直すべきだということです。「高度化」の理想はもはや時代錯誤であるばかりでなく、鈴蘭台という山間の街のそこらしさを、まったく考えていない暴案であると思います。</p>

番号	提出者	意見書の要旨
5	北区鈴蘭台東町の住民	<p>私は、高度建築についての知識もあまりない素人なので、稚拙な説明になりますが、ここからの考えをお読みください。</p> <p>まず、駅前にふさわしく、だから、高度化が必要だというのなら、高度化の影響をうけないための広場を十分にとって、広場全体を明るくすることが前提としてあるべきではないでしょうか。</p> <p>広場全体を明るくするためにはどのような広さが必要なのでしょう？</p> <p>説明会で質問しました結果、再開発地区がすでに整備イメージ図の A・B 地区に決められており、それ以上広げることができないとのことでした。それでは、おのずと広場の範囲も限定されているなかで、逆に、この広場にふさわしい建物のボリュームを考えて欲しいということを申し上げたいのです。</p> <p>次に暗い広場と、明るい広場と建物の関係のイメージ図を描いてみました。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;"> <p><暗いイメージ></p> <p>イラスト</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p><明るいイメージ></p> <p>イラスト</p> </div> </div> <p>人が 2 人いる広場は、今回の地区計画では交通広場の部分です。相対的に広場が狭くて周りのビルが高くなると、駅前広場は暗いイメージとなり、相対的に広場が広く、ビルが低く抑えられると、広場は明るいイメージとなります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広場の手前端に平均身長の方が立ち、目の位置を 60 度も上げなければ、ビルのでっぺん部分を見ることができないような広場ならば、ビルの高さに対して、狭くて暗い広場なのではないでしょうか。 ・広場の周りに立てられるビルが太陽の軌道を遮ってまで立ちただかるとこれも、駅前が暗くなります。 <p style="margin-top: 20px;"><イメージ></p> <p>イラスト</p>

番号	提出者	意見書の要旨
5	北区鈴蘭台東町の住民	<p>鈴蘭台の気候は、神戸市の南と比べ、2℃～3℃も気温が低く冬は寒くて雪も積もることがありますが、夏の晴れ空はからっとさわやかで、夜もクーラーがあまり要らないくらい涼しいというのが特徴です。駅前に次々と高いビルがそびえて、見上げる空の面積が小さくなるような暗い駅前になってしまっは困ります。</p> <p>冬はますます寒くなってしまいますし、夏はさわやかな空を望めないからです。</p> <p>公共空間の明るさについて、確たる証拠や数値を私は知りませんが、私の思う明るい広場とはわかっていただけないと思います。</p> <p>どうか、明るく楽しい駅ビルと広場を造っていただきたいと期待しています。</p> <p>けれど、どんなに素敵な素材や色を持って住民のハートを掴むデザインでビルを建てても、建物の高さや広場の広さのバランスが人間の感じる快適さ、バランス感覚（人間工学的な）にそぐわないものであると、私たちの次の世代を育て、バトンをタッチできるような街の財産にはなりません。よく考えていただきたいものです。</p> <p>都市計画では、建物の建蔽率・容積率の数値や用途地域など、その地域の効率や環境を適正で良いものにするために、国や地方自治体が専門家としてそれらを決め、クリアする建物ならば許可を出します。建てる側もその基準内なら、基準値いっぱい建物を大きくして建てればそのほうが後々得だからと考える傾向がある様です。</p> <p>建蔽率や容積率は今まで、御上の決めたことだからきっと正しいものだと、わたくしは信じていたのですが、昨今の日本国中のマンションラッシュを見て、都市の変容を見るにつけ、本当にこの基準を信頼して日本国中の住環境は大丈夫なのだろうか？と大変心配になっております。</p>

番号	提出者	意見書の要旨
5	北区鈴蘭台東町の住民	<p>神戸市内の市街地商業地でも、たとえば、長田神社参道の道路両側の高い店舗マンションなど、歩行者から望める空を狭くしてしまっていて、以前より暗い印象になったなど私は残念に思っていました。</p> <p>鈴蘭台駅前整備の場合は、A地区の建築物の最高限度を400%から500%へと通路の確保などを条件に誘導引き上げていますが、用途地域の容積率を300パーセントのままとし、A地区は400パーセント以下で抑えて欲しいと思います。または、容積率にしたがって建物を最大限大きくすることはやめていただきたいです。</p> <p>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と願います。</p> <p>それでもその様にビル群を増やしながらか都市というのは、これからも成長や変化を繰り返し、快適さを探りながら進化していくのだという考え方もあるでしょう。神戸の三宮・ハーバーランドから東西につながるJR駅前ならば、そこはそこで良いと思います。</p> <p>鈴蘭台という街では、どうなのでしょう？</p> <p>2. 鈴蘭台・北区の玄関口らしいにぎわいづくりを図るには</p> <p>鈴蘭台は昔田んぼであった場所にある駅を中心として、四方を囲む山に団地が続々と造られた町です。多くの住民は、鈴蘭台駅へ行く時は、降りていくという感覚をもっています。帰りは荷物を運び上げるのが重いので、食料品などを多く買うときには自動車で出かける主婦が多くなっています。若い人ほどなんでも自動車で走りまわる傾向が強い様に思います。</p> <p>バブル以降には、鈴蘭台のみならず、北鈴蘭台・西鈴蘭台・星和台、周辺のあちこちにスーパーが出来ました。今では鈴蘭台周辺では13店舗ものスーパーが開業しています。それに駐車場付きのドラッグストアも3店あります。少し離れると、神戸北町ショッピングセンターという郊外型の専門店・スーパー一体化のショッピングセンターがあり、ここは日曜日になると、家族連れでいっぱいになります。鈴蘭台の人も多く車で行っています。私も、安くてお得な広告を検討しながら、その日の状況で方々のスーパーへ車で出かけています。車であちこち寄りながら買い物をするのが、このあたりのライフスタイルの傾向の一つだと考えると、鈴蘭台駅前に過剰なショッピングゾーンの期待を、多くの人は持っていないと思います。鈴蘭台から神戸北町まで、この辺は言わば、「オーバーストアー」の傾向があります。</p> <p>それから、最近南のハーバーランドからも鈴蘭台へお買い物バスが1日5便やってきて、お客になるなら運んで行ってくれるようになりました。</p>

番号	提出者	意見書の要旨
5	北区鈴蘭台東町の住民	<p>鈴蘭台での商業施設の集中・増大・拡大・高度化とかいう事は、もはやお客の取り合いになるだけで、また、昨今の日本の少子高齢化の流れに対して、間違っただけを打つことだと思います。</p> <p>そもそも、なぜ駅ビルを高度化しなければならないのか。</p> <p>わたしは高度化に反対です。</p> <p>区役所を持って来るが為ならば、その便利さの恩恵を受ける人々が多くいるでしょうから良いことだと思いましたが、そのために、駅前の人間的な環境を考慮しないまま、高いビルを建設してしまうのは本末転倒な話しではありませんか？</p> <p>まして、その横に無機質な駐車場を設けるのです。空気の汚れや出入り口の安全などが気になる駐車場を、狭い駅前地区へ持つてくる事自体、理解しがたいものです。</p> <p>駐車場が区役所に付随していることは、体の不自由な人や子供をつれてこなければならぬお母さんにとっては優しいことですが、それが鈴蘭台住民全体にとっては優しいプランなのでしょうか？</p> <p>どちらの立場も考えてみて、どちらが重いものなのだろうか？ここは、本当はみんなが話し合わなければいけない事なのに、と思います。</p> <p>地区計画素案の駐車場を設ける場所へは、駐車場をやめて、区役所の機能を持ってくれば良いのではないのでしょうか？駅前共同化ビルを5F～6Fに抑えて、この場所には、店舗と区役所の共同ビルを4Fくらいまでで建てる方が良いのではないかと考えます。そうすることで、高いビルの建設費用を低く抑え、使えるお金を周辺の土地手当の費用に使い、別に駐車場をつくるべきだと思います。</p> <p>鈴蘭台駅前中心とした少し広い範囲においても、利用される様な、駐車場をつくるべきだと思います。計画地区素案の駐車場プラン、130台あまりでは、区役所と駅ビル使用者中心の駐車場となり、鈴蘭台全体のためにはなりません。とても中途半端です。中途半端なのですから、それを駅前中心部に持つてくる事自体もつたいないと感じます。全体で400台は置けるくらいの規模で考えて鈴蘭台駅周辺数箇所に駐車場をつくる様に、駐車場プランを考えてみることのほうが鈴蘭台全体のためになると思います。</p>

番号	提出者	意見書の要旨
5	北区鈴蘭台東町の住民	<p>駅共同化ビルに過剰なテナントは要りません。が、大きな駅ビルに持ってくると良さそうな業種のもの何かと考えると楽しくなります。今の鈴蘭台駅前に無いもので、鈴蘭台の消費者の新たな（若者のものか老人のものかはわかりませんが、）ニーズを掴む店舗をうまく誘致して新たに加えると、駅前の多様化につながって、楽しくなると思います。</p> <p>ビルが大きくなればなるほど、柱や梁が太くなり、作り出される空間は、私たちが暮らしている家とはスケールの違った大きなものとなります。</p> <p>そこにふさわしい店舗というと、お客へ伝えたいメッセージが大きなポスターやディスプレイで示されているお店（例：ファーストフードのチェーン店など）、設備が大きくて多いもの、販売量が大いものがマッチすると感じています。逆に、私たちの体とか家庭の中を飾る服飾品や装飾品の店舗は、やや大きなスケールのテナントには向かないと感じています。ファミリーレストランではない小さな飲食店もそうかなと感じています。</p> <p>これらはそれぞれ個性的なサービスや品揃えとなるので、幅広い層を取り込もうとするものではないことから、販売量の総質量も多くありません。ですから、小さな空間で足りるのだと思います。</p> <p>私は昨年、元町にある「こうべまちづくり会館」での「まちなみゼミ」と「まちづくり実践ゼミ」、「まち歩き実践ゼミ」に参加しました。長らく子育てのために籠っていた鈴蘭台から出て、神戸のいろいろな町を見て歩く機会を持ちました。ゼミにとどまらず、自分が知らない新しくなった街を見ると、積極的に考えながら歩いてみることをしました。</p> <p>たとえば、六甲や新長田の立派な駅前ビルを見てみると、ブティックや小さな食堂やインテリアショップなどは、テナント空間と商売がミスマッチだなあとつくづく思います。</p> <p>店舗空間がぎすぎすがららとして、お客から観て入りたくなるような店構えというものが、作りにくそうに見えます。それなら、膨大なお金をかけていない阪急やJRの高架下の店の方が、よほど雰囲気があって、感じがいいと思えるくらいです。新しく大きなビルには、「ユニクロ」のように、あちこちの都市で展開をしている大手アパレルメーカーが規模的にマッチするものですから、新しい駅ビルやショッピングセンターどこへいっても、まるで神戸市内金太郎飴のように、同じアパレルメーカーや販売店ばかりが入っていることになっているのです。</p> <p>これは、消費者にとってはおもしろくないことだし、町全体から見ても浪費としか思えません。</p>

番号	提出者	意見書の要旨
5	北区鈴蘭台東町の住民	<p>鈴蘭台に戻ると、駅前地区のまわりには、駅前がこんなにも長く停滞していた間にも、粛々と商を続けてきた店がいろいろとあります。</p> <p>同じ新興住宅街といっても、鈴蘭台は区役所があったためか、古かったからなのか、ここで根付き住人に支持されている店や商店が西鈴蘭台や北鈴蘭台よりも多くあるのではないのでしょうか。</p> <p>わたくしは、ここも鈴蘭台の魅力の1つだと感じています。</p> <p>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、それぞれがふさわしい店構えで繁栄できるように、駅ビルテナントを決める権利者の方は、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です。</p> <p>金太郎飴にならないように、鈴蘭台駅前が他の駅前とは違い、多様でいて落ち着いた商業地域となり、また、区役所から区民へ、区民から区役所へのメッセージが相互に伝わりやすいような場所になると、本当に良いにぎわいとなるのではないのでしょうか。</p>

番号	提出者	意見書の要旨
5	北区鈴蘭台東町の住民	<p style="text-align: center;">まとめ</p> <p>以上 鈴蘭台駅前地区 地区計画素案に対する意見として、意見を述べさせていただきました。読んでいただきありがとうございます。</p> <p>鈴蘭台の駅前地区の計画を、その地区だけのことで終わること無く、どうか、まわりの地域への拡がりの目をむけて、取り組んでくださる様をお願いします。何もかも、駅共同化ビルへ詰め込もうとせず、まわりにもあいているビルの部屋がたくさんあります。それらを活用しながら、鈴蘭台のリフォームを考えていただきたいと思います。</p> <p>人の流れが、駅を中心として平面方向の周囲へと向かうように、将来的には、楽しい歩道がどんどん造られ、道路も便利になるとうれしいです。</p> <p>最後に、高松市丸亀町商店街など全国には地元を活性化しようと頑張っている所があります。それを勉強する価値はあるけれど、だからといって、鈴蘭台に当てはめてあの様にやればと言っても無理なことです。鈴蘭台はもっと狭くて小さくて元気がありません。</p> <p>でも、ここ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かならずあるはずで。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います。</p> <p>行政は、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、リードしてほしいと思います。</p> <p>どうぞ、よろしくをお願いします。</p>

番号	提出者	意見書の要旨
6	北区鈴蘭台東町の住民	<p>前回の鈴蘭台の駅前の都市計画（素案）に対して意見書を提出させていただきました。</p> <p>今回の案に関しても前回とほぼ同じ意見を持っておりますので、都市計画審議会において前回提出させていただいた意見書を再び考慮に入れていただきたいと強く思います。前回の意見書を添付させていただきますので、よろしくお願い致します。</p> <p style="text-align: center;">[素案時の意見]</p> <p>今回の地区計画素案と「都市計画ミニニュース 12号」で説明されていた駅前の整備方針に対して、いくつか意見を述べさせていただきます。初めに駅前での土地の高度利用の必要性について、次に駐車場の設置について、最後に住民への情報提供の方法について、の3つです。</p> <p style="text-align: center;">駅前での土地の高度利用の必要性</p> <p>駅前の高度利用を図る整備の方針として10階程度の共同化ビルの建設を予定されていますが、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です。「駅前にふさわしい土地の高度利用を図るため」と述べられていますが、鈴蘭台の駅前に10階程度の高層ビルがふさわしいというのは、そもそもどこに根拠があるのでしょうか？公共施設を上層階に持つとしても、地下階を設置するなどしながら、せめて駐車場を予定されている北棟の6階と同程度にとどめていただきたいと思っています。10階ものボリュームの建物が駅前に大きくそびえ立てば、かなり圧迫感のある駅前空間になってしまうように感じるからです。</p> <p>ミニニュース内の「駅前にふさわしい土地の高度利用」という記述自体にも疑問を持っています。現在日本では確実に人口減少が起こっており、郊外住宅地の衰退や空家の増加といった現象が例外なく鈴蘭台でもみられます。人口が増加し、スペースの不足から高度化が次々と求められた1960～1980年代とは事情が違ってきています。また駅といっても様々な駅があり、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さらに高度化の必要性の是非は違うのではないのでしょうか。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することができると思っています。数々の他の駅前の再開発によって、「駅前が高層であふれかえる」景色はあちこちで見られるため、逆に差別化を図ることで「鈴蘭台っていいな」とおもってもらえるような「魅力ある」駅前を実現することが必要なのです。それが人口減少の時代の中でも新たな居住者を獲得していくことに繋がると思います。</p>

番号	提出者	意見書の要旨
6	北区鈴蘭台東町の住民	<p>駅前周辺でも既に4～5階建の容積率400%程度と思われるビルが多く見られますが、それらのビルの上層階部は実際には空きテナントだらけです。</p> <p>例：2階以上はすべてテナント募集中。いずれも駅近くのビル。</p> <p style="text-align: center;">写真写真</p> <p>ダイエーのように4階まで1つの店舗が占めるようなケースでは人も上層階に足を運ぶようですが、そうでない商業ビルにおいて鈴蘭台では人々が2階以上まで多く足を運ぶ傾向にはないように思えます。共同化ビルが予定されている土地のすぐ横に大型店舗のダイエーや、コープといった日常の食料品を購入する場所も既に存在するため、共同化ビルの内部に大型のスーパーマーケットのような店舗を設置する予定もないと思います。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でしょう。現在の鈴蘭台の状況から見て、共同化ビル内に多くの商業スペースを用意することよりも、既に駅前周辺にあふれる空きテナントをもつビルや、その周辺の店舗（駅前から親和女子大学へのびる道沿いにあるビル群、線路沿いの南北にのびる道沿いにあるビル群やプラザなど）の活性化をはかる対策を考えていくことの方が、街全体を活性化することに繋がると思います。</p> <p>なにも駅前の共同化ビルを高層化して商業施設を詰め込む必要はありません。</p> <p>共同化ビルの中に商業スペースは、1階～2階（または+地下階）程度で十分で、残り公共施設を配置しても全体を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いただきたいと思っています。（地下階をつくる場合コストがかかるかと思いますが、ビルの階数を減らすことで削減できる建設費を、地下階の建設にまわすことが可能なのではないのでしょうか？）</p>

番号	提出者	意見書の要旨
6	北区鈴蘭台東町の住民	<p style="text-align: center;">駐車場の設置について</p> <p>傾斜がきついためか、自動車を利用する人の多い鈴蘭台なので、駐車場はもちろん必要でしょう。しかし、ミニニュース内での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」といって表現が使用されていますが、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」ものだととても思えません。今回駅前の整備が予定されているエリア内で十分な面積の駐車場を確保しようとする、どうしても現在予定されている位置に6階ほどのボリュームで駐車場を建設することになってしまうでしょう。開発エリアを拡張して駐車場の場所を移動させることや、地下駐車場を検討することを何度も提案しましたが、「コストが…」 「権利問題が…」といった理由で行政側には受け入れてもらえませんでした。可能であれば今でも上記いずれかの方法に切り替えてほしいと思っていますが、どうしても不可能だというのであれば、実際に計画・デザインを行う際には、できるだけコンクリートの冷たい立体駐車場の雰囲気や前面に押し出すことのないよう、配慮していただきたいと思っています。（壁面の素材に気を使う、植物を植えるなど…細かいデザインはプランナーの方に期待します。）ミニニュース内にも「快適で、にぎわいと魅力ある駅前空間」「北区の玄関口にふさわしいにぎわい」といった記述がみられるので、景観という面からもしっかりと考慮してくださると期待しています。</p> <p style="text-align: center;">鈴蘭台の住民への再開発事業の情報提供</p> <p>まずはじめに2月9日に北区役所で行われた説明会でも述べさせていただいたことですが、今年度の春頃に予定されている都市計画案の縦覧を行う際には、都市計画などの知識があまりない素人の住民の方々が見てもすぐ分かるような、再開発後の都市空間がきちんとイメージできるようなパース図、模型、CAD画像など、何かしらイメージ資料を必ず用意していただきたいと思います。再開発は鈴蘭台の駅前を利用している住民すべての方々のために行われるものであり、どんな再開発が自分たちのまちで行われようとしているのかを、きちんと理解する権利があります。9日の説明会でも、「歩行者空間はどうなるのか」「ロータリーはバスの出入りに十分なサイズか」「10階建てというのはどれほどのボリュームなのか」など、再開発後の様子を平面図だけでははっきりと確認できないがために、整備方針や素案に対して疑問や不安を抱えているような意見が多数聞かれました。都市計画決定が本格的に行われる際には、このようなことがあってはならないと思います。ロータリー・歩行者空間・建物・道路といったものの規模が実際どれくらいになるのか、人間・自動車・バスなどのサイズと見比べてははっきりと分かるように、示していただきたいと思います。</p>

番号	提出者	意見書の要旨
6	北区鈴蘭台東町の住民	<p>また情報提供の方法として、都市計画ミニニュースを12号に引き続き、これからも全戸配布をお願いしたいと思います。地区計画や都市計画の縦覧・決定など、再開発がどんどん本格化していく大切な時期だからです。しかし、都市計画ニュースの全戸配布や駅・区役所での設置だけでは、周囲での鈴蘭台の駅前再開発事業の認知度がかなり低いことや、2月6日・8日に行われた説明会への出席人数の少なさから考えると、まだ不十分だと思われます。住民の関心が低いのも悪いですが（これは鈴蘭台に限ったことではないでしょう）、行政側のプロモーション不足も事実です。実際に行われたという情報提供の方法について、それぞれ以下に意見を述べさせていただきます。</p> <p><u>全戸配布について</u></p> <p>ありがとうございます。駅前を利用している住民の皆さんには知る権利があると思うので、これからも続けていただきたいと思います。</p> <p><u>駅構内でのミニニュースの設置について</u></p> <p>駅前を利用される方が毎日のように通過する場所なのでとても良いと思います。ただ残念なことに、色とりどりの広告・ポスターが立ち並ぶ駅構内に、小さなうすい青色のA4サイズの紙が置いてあったところで、ほとんど住民の目を引きません。次回都市計画の縦覧のお知らせや、再開発事業の進行状況をお知らせする場合にはもっと大きい、またはカラフルなデザインのポスターなどを設置してください。神鉄さんの協力を得なければいけないのは確かですが、再開発によって鈴蘭台の駅前を魅力的なものにしておくことというのは、神鉄側も真剣に考えなければならないことのはずです。再開発が成功し鈴蘭台が活性化することで利用者が増えれば、神鉄側にもメリットとなるからです。そのため、しっかりと神鉄さんを説得して協力を仰いでいただきたいと思います。</p> <p><u>区役所でのミニニュースの設置について</u></p> <p>設置するのは当たり前のことですが、区役所まで日常的に足を運び、かつ「ご自由にお取りください」のミニニュースに目を留めて持ち帰る人というのは、住民の大多数ではないと思うのです。</p> <p><u>ホームページでの情報提示</u></p> <p>とても大切だと思います。これからもよろしくお願いします。</p>

番号	提出者	意見書の要旨
6	北区鈴蘭台東町の住民	<p>住民は再開発計画が行われていても、「計画自体を知らなかった!」「詳細がよく分からない」「どうまちづくり・計画に参加していいのかもわからない」といったような具合です。行政・まち側と住民側とのコミュニケーションがうまくいってないのです。鈴蘭台に住む多くの駅前利用者の皆さんが知らない間にどんどん計画が進んでしまう、ということは好ましくありません。現在は素案が作られただけの段階なので仕方ないかもしれませんが、これからどんどんと計画が進むにあたって、鈴蘭台の駅前を利用する人々がもっと目を向けるくらい、駅前の再開発が鈴蘭台住民の注目の的になるくらいの関心を集めるぞ、くらいの気持ちを持って本気でプロモーションを行ってほしいと思います。鈴蘭台の人々に駅前エリアにもっと関心を持ってもらうチャンスでもあるので、神鉄さんも駅前商店の方々もこの問題を本気で考えなければいけません。彼らの協力も得ながら（ポスター設置など）、鈴蘭台の駅前再開発の認知度をとにかく上げてください。みんなのまちの再開発は、行政と駅前の地権者のほんの一握りの人々だけによってだけでなく、鈴蘭台駅を利用する人々みんなの関心を集めながら進められるべきです。よろしくお願い致します。</p> <p>以上、鈴蘭台駅前の整備方針・地区計画素案に対しての私の意見です。2月9日の説明会では、誰からの意見でも丁寧に見るとおっしゃってくださっていたので、この意見も少しでも考慮・反映されるよう願っています。</p>

番号	提出者	意見書の要旨
7	北区鈴蘭台南町の住民	<p>先日6月8日に区役所でおこなわれた都市計画案に関する説明会に参加させていただいた者です。</p> <p>この街づくりについては、当初市の方の説明では、まず幹線道路を整備する、ということで駅前開発については後回しになっていたと思います。今回の説明では駅前の整備も含めて行われるということで本当に良かったと思っています。</p> <p>ただ次の点で意見を述べさせていただきます。</p> <p>※駅前に10階建てのビルを建ててそこに区役所の機能を全部移すとのことですが、機能の全部を移すのではなく、市民サービスに直結した部門を移し、10階建てのビルをもっと低く例えば7階建てにするとかして、ビルの圧迫感のようなものを除きまた経費も節減できるのではないかと思います。</p> <p>※立体駐車場の建設の件ですが、6階建ての駐車場との事ですが、はたして鈴蘭台にそんな大きな駐車場が必要でしょうか。私はそんな大きなものは必要ないように思います。</p> <p>都市計画によって街作りをして、街を活性化するということですが、鈴蘭台は北神の方と比べてそんなに発展するとは思いません。</p> <p>また、駐車場の入口の事ですが、4メートルセットバックさせるとの事ですが、この入口を予定されている道路はいつも駐車が多く危険な状態です。</p> <p>また、この道路につながっている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す。このことも合わせてぜひ改善していただきたく思います。</p> <p>以上鈴蘭台街づくりについて意見をのべさせていただきました。</p>

番号	提出者	意見書の要旨
8	北区鈴蘭台南町の住民	<p>○都市計画の縦覧が北区役所で出来るようになった事は良かったと思います。</p> <p>○6月8日に行われた都市計画案の説明会を聞きましたが、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く、今後どのような街づくりをしていくのか、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と思います。</p> <p>○都市計画決定後早期に民間の協力者を選定とありますが、どのようにして協力者を選定するのか？ 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るのか不明な気がします。</p> <p>○共同化ビルには北区役所が入ると計画されていますが、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す。</p> <p>また、移転後のことですが、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ほしいと思います。</p>