

都市計画道路・塩屋多井畑線整備に関する地域からの「再提案書」(案)

1. はじめに

塩屋まちづくり推進会は、2006年4月の発足以来、まちづくり構想の策定をはじめ、神戸市との協働によるまちづくりの推進に向けて精力的に取り組んできました。とりわけ、都市計画道路・塩屋多井畑線整備のあり方については、その必要性の有無から議論を始め、さまざまな意見の違いを乗り越えて、2010年7月に「地域住民としての整備の考え方」をとりまとめることができました。

翌年6月、その「考え方」に対する市の回答(計画変更素案)が公表されました(注1)。地域ではその後、ふたたび市に回答を返すべく協議をつづけ、最終的に「答を出す会議」において、以下の結論を出すに至りました。これをもって、塩屋地域住民の総意としてご提案申し上げます。

2. 神戸市「計画変更素案」への回答

路線全体を「主要幹線」と「生活幹線」に区分し、異なる性格としての位置づけが与えられたことは、私たち地域の『考え方』(注2)に即した、きわめて妥当な計画であると言えます。またそれを踏まえた、大谷交差点以北(主要幹線)の整備のあり方についても、概ね適切な素案が提示されていると判断されます。しかしながら、大谷交差点以南(生活幹線)については、地域の『考え方』と大きく乖離している部分があり、とりわけ「方針②」(注3)とのギャップは甚大と考えられます。また小学校・幼稚園等の沿道施設や枝道との関係が見えないことによる不安も大きい。さらに、高架下区間については「方針⑩」(注4)と対立する方向が示されており、その代替案も具体性に欠けるため、大いに懸念が残らざるを得ません。

これらのことから、私たち地域としては『計画変更素案』をそのままのかたちで受け入れるのではなく、以下の「整備の方針とイメージ」を再提案し、これに基づく素案の修正を求めます。なお、今後の修正プロセスは地域との協働に基づいて、適切な情報共有の機会と十分な協議の場を設けていただきますよう要望申し上げます。

今日までの私たち地域住民や沿道権利者の粘り強い取り組みと、徹底した民主的合意手続き、総合的なまちづくりの推進に向けた思いを汲んでいただき、一日も早い事業化を切に願います。

(注1) 詳細は本ニュースレター No.15 を参照。

(注2) 2010年7月に提出。詳細は本ニュースレター No.15 を参照。

(注3) 地域の『考え方』に記載。「方針②」整備によって地形が大きく変わるおそれのある部分については、現状の保全を優先します。

特に大谷交差点から南は、複雑な自然地形と、沿道の緑や新旧の建物がつくりだしてきた独特の景観を損なわないようにします。]

(注4) 地域の『考え方』に記載。「方針⑩」(高架下)道幅を広げ、歩行者の安全対策を行います。]

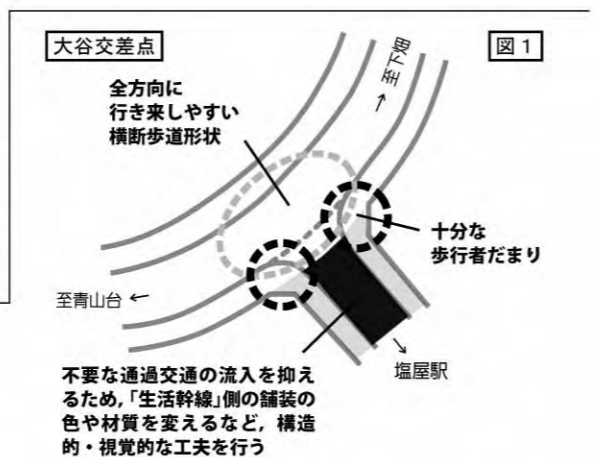
3. 整備の方針とイメージ

(1) 下代～大谷区間

- 歩車分離を行い、両側に歩道を整備する。路肩や車道は市素案通りでよいが、歩行者・自転車・植栽のための空間を十分に確保する。
- 「公友橋」「下代公園」「旧神明」の交差点部に右折車線を設ける。
- 自動車の速度を抑えるため、現在、枝道と接続している部分(13箇所)には、できるだけ多くの横断歩道を設ける。

(2) 大谷交差点

- T字路全体に、小中学生の通学時に十分な歩行者だまりの空間を設ける。歩行者が全方向に行き来しやすい横断歩道形状とする。(図1)



- 塩屋駅方面への不要な通過交通の流入を抑えるため、「生活幹線」側の舗装の色や材質を変えるなど、構造的、視覚的な工夫を行う。
- 側道(交差点東側)は、不要な通過交通を遮断し、かつ歩行者の安全に配慮するために、構造的、視覚的な工夫を行う。(図2)
- 地形の改変は最小限にとどめ、法面などには豊かな緑を回復する。(緑化の計画や実施にあたっては、地域住民としても積極的な参画を行う)



(3) 大谷～山陽電鉄区間

《共通》

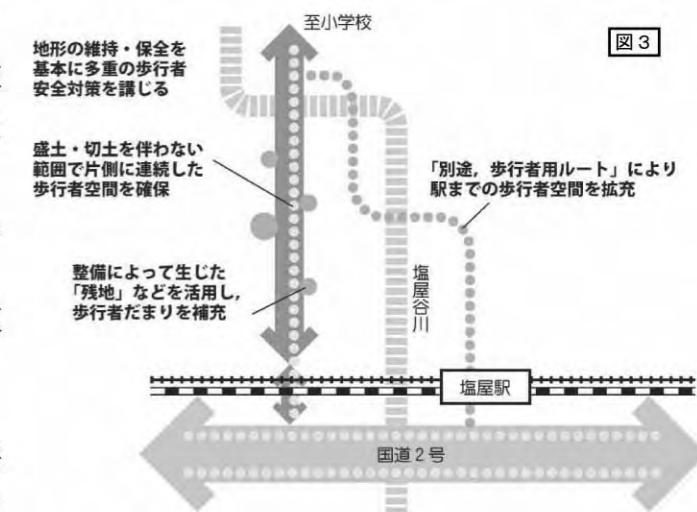
- 「人」のための空間を原則とし、歩行者の全方向への自由かつ安全な移動を保障する。
- 「車」のための空間は、その確保に際し、歩行者最優先の原則にわずかとも抵触してはならない。その前提のもと、最低小型バスの行き違いができるようにし(必ずしも2車線の区画を要しない)、災害時には緊急車両の通行が可能な構造とする。
- 自動車の速度を抑えるため、構造的・視覚的な工夫を行う。現在、枝道と接続している部分(約20箇所)の安全には特に配慮する。
- 沿道の乱開発を防止し、緑を回復・育成していくため、地域としてルールづくりを進める。

《大谷～学校橋》

- 沿道に小学校、幼稚園があり、塩屋中学への通学路にもなっているため、歩車道分離を図る。
- 小学校前、幼稚園前の安全性を保つため、敷地と車道の間をできるだけ離すように、児童・園児らのたまり空間を確保する。
- あわせて、現道沿いの災害対策(土砂崩れ等)を行う。

《学校橋～山陽電鉄》

- 地形の維持・保全を基本とし、通学路としての多重の歩行者安全対策を講じる。
- 安全対策として、以下3点を行う。(図3)
 - ①盛土・切土を伴わない範囲で片側に連続した歩行者空間を確保する。／②上記の整備によって生じた「残地」などを積極的に活用し、歩行者だまりを補充していく。／③「別途、歩行者用ルート」により、駅までの歩行者空間の拡充を図る。この実現性を高めるため、市条例等に基づく事業制度の対象地区指定を要望する。



(4) 高架下

- 拡幅もしくは現道より駅側の用地を確保し、歩行者用の通路(トンネル)を設ける。(図4)
- 整備まで長期を要する場合は、暫定的に片側通行規制(時間規制)を検討するなど多少とも歩行者の安全を高める対策を行う。
- 駅までのアクセスについても、地域として別途検討を進める。



拡幅もしくは現道より駅側の用地を確保し、歩行者用の通路を設ける