

「山の街駅周辺再整備検討部会」からの報告要旨

1. 2月6日、市まち再生推進課、市地域整備推進課、神戸電鉄、まちづくり協議会3人・アドバイザーの4者で協議を行った。

2. 駅前クランク道路の改良イメージ図についての協議

【改良イメージ図では、踏切が現状の幅(5m)であり、拡幅が必要との協議会の見解と異なる】

問(協議会):改良イメージ図では、車道と歩道の幅員が判らない。説明願います。

答(神戸市):現状の道路は、駅周辺は車道幅5mで、その先の車道幅は6mあるが、警察から指導があり、幅6mにするとスピードを出す車が増えるので、5.5mの幅員にすることになった。また、歩道は、現在の整備基準では、車椅子が2列行き来できる幅ということで2.5mになっているので、2.5mの幅員で整備する計画だ。

問(協議会):改良イメージ図を見ると、改札側の歩道は約1.5mといびつな形になっている。

改良イメージ図では踏切部分は現状の5m道路幅しかない。(踏切幅は)改良イメージ図の絵の描き方で違ってくる。踏切を拡げるといふ要望が考慮されていない。

答(神戸市):今回の案については現状の踏切そのままということで作成した。

問(協議会):まちづくり協議会は前々から踏切の幅を拡げてほしいと要望している。そちらは、その要望を認識しているかどうかだ。

答(神戸市):お伺いはしたが、踏切を動かすのは費用面もあるし、実際移設できるのかどうか等を神戸電鉄とも確認する必要がある。

問(協議会):踏切の幅は道路の幅によって決まる(歩道も含めた)ということは前回確認されている。例えば大池駅の場合はどうなっている。

答(神戸電鉄):大池の場合、線路のなかにレーンマークを引いて、ここは歩道ですと明示している。

問:踏切の幅はどうなっている。

答(神戸電鉄):踏切の幅は歩道も含めて、8mちょっとあります。大池はもともと車道部分しかなかった。神戸市さんが歩道をつくるので、その分拡げようということで拡幅した。

問(協議会):道路の整備の段階から拡げていないと踏切の幅は拡げられないのではないか？

答(神戸市):今は踏切の現道(5m)に合わせて、車道幅を設定したうえで歩道を整備していく絵を提案した。

問(協議会):この絵を見る限り、改札口前の歩道、これは神戸電鉄の敷地に入り込んでいる。どうしてこうしているのか？

答(神戸市):歩行者が図面の右上から歩いて駅舎に入っていけるように公道の歩道空間として確保した。

問(協議会):12月の会議の時に神戸電鉄側は、線路に対して直角の道路にしてもらいたいと言った。

答(神戸市):その辺は行き違いがあったようで、神鉄さんに話をしてご理解いただいたと思っている。

答(神戸電鉄):理解はしていない。いただいた話は、斜めになっているけど、よろしいですか？
解りましたとは答えていない。

問(協議会):直角の道路にすれば歩道の部分を神戸市の敷地のなかで取れる。

答(神戸市):直角にすると歩道が取れなくなる。

問(協議会):なにもずらさなくてもよい。踏切の幅を拓げる訳だから。

問(神戸市):拓げるっていうのは決定事項ですか？

答(協議会):それを今、協議しているんです。踏切を拓げましょうと、お金の問題はあるが、道路整備とは同時にはいかないにしても、連続した整備として(予算の関係もあるので1年遅れの整備として)踏切も拓げましょうと話になればいいのではないかと？

答(神戸電鉄):出来るだけ線路に対して直角にしてほしいとは思いますが、そのことによりクランク道路の整備が、一からの仕切り直しになる。時間がかかる。来年再来年になるとまずいなと思う。

問(協議会):まだ設計段階と違うのですから、イメージ図の段階だから書き換えたなら済む話ではないか。

答(神戸電鉄):踏切を触ると、お金が全然変わります。

答(神戸市):踏切拓幅には対岸側の検討も必要になる。

問(神戸電鉄):踏切拓幅によりクランク道路の整備を置いておいていいのか。

意見(協議会):問題ない。今まで我慢していたので1年くらい問題ない。

意見(神戸電鉄):1年遅れなどのレベルではないと考えられる。一旦道路整備だけ進めてはどうか。

問(協議会):道路が斜めの角度で整備されたら継続にならない。斜めの道路を整備した上で、もう一遍やり直すのですか。少なくとも踏切の幅を拓げるという前提を確認した上で、道路整備をしてほしい。

神戸市が税金使って造ったものを1年や2年でボンと変えるということは基本的にできないと思う。

答(神戸市):この道路整備には国のお金も貰っているんで、一回整備したものをすぐ変更したら国にお金を返さなければならない。

意見(アドバイザー):踏切がどうあるべきかという議論が、地域のなかであって、このまま置いとくという話ではない。それをどんな形にするかということ踏まえた道路計画が必要ではないか。

意見(神戸電鉄):当社も懸念していた角度の問題(道路の方向と踏切の方向とがまっすぐではない)で、角度がつくことは、鉄道としては、交通事故のもとになるのではないかと懸念を抱いている。危なくないですかということです。

問(協議会):改札側の踏切にも、大池のように歩行者用のラインを引いたスペースを確保し

てくださいという住民側の強い要望だ。人口が少々減ろうが、電車を利用する人は利用するので、絶対いるのです。歩道部分が2mそして、5.5mの車道の幅を取ろうとすると7.5mの踏切がいる。それには道路も7.5mの道路幅がいる。

答(神戸市):市は、技術的に可能かどうかの検討も必要であり、対岸側の検討・整備も追加で必要になり抜本的に変わってくる可能性もある。今まではできるだけ最小限でクランク道路の改良ができないかということで、考えてきた。

意見(協議会):それは、まちづくり協議会が立ち上がる前の話だ。以前から出ていた要望に応じて動き出した。こちらは、新たにまちづくり全体を、駅舎改築も含めて全体で動いている。同じ触るのであればより良いものにしていったらいいのではないかとということで意見をいただいている。そのなかでの話だから、当然時間的ずれが生じている。

答(神戸市):分かりました。今回要望いただいたことを庁内で話をさせてもらっていいですか。

意見(協議会):踏切拡幅は協議会の意見として伝えてきている。

答(神戸市):ご意見としては、現状のクランク解消と歩行者が安全に駅に向かえるよう検討と認識し、検討を進めていた。踏切を含むとかなり話が変わってくる。

意見(神戸電鉄):踏切拡幅を考慮すると影響は多く出ると思う。全て今回の工事でしょうとするのではなく、暫定整備するなどの段階を踏んで進めてはどうかと思っている。

意見(協議会):クランク道路を整備するのに、前提の話として、踏切を拡げていくということを合意した上での道路整備にと言う話です。

意見(協議会):暫定とするにしても、道路幅しか踏切の幅はできない。道路幅、イメージ図では、歩道の部分を神鉄の用地にしようとしている。これを市の道路部分に2m(市の基準だったら2.5m)取る。隣に車道部分5.5m取る。両方足せば8m。それを道路の絵にする。

答(神戸市):動き出していたのは、クランク道路を解消するというので、そこまでのことは……。

意見(協議会):クランク道路改良の内容については、地元は少なくとも話し合いしていない。踏切の手前の道路部分は、段階を踏んで、第1段階、まず、道路幅を8m確保した道路整備で、暫定の歩道として線引きだけして、車道・歩道という分け方にしておけば、第2段階として、踏切の予算が1億円かかるのであれば、予算が付いてから踏切を拡げる整備をする。

意見(神戸電鉄):この事業としては、すでに踏切を拡幅した絵にしておく。来年度以降はここだけを施工する。1期2期工事のように分けて整備だったら賛成です。本事業は暫定措置とし、その後、道路線形を改良するのがよいと考える。例えば、車道を広く確保しておき、置き基礎のガードレールで仕切っておくという案も考えられる。

答(神戸市):それをできるかどうか、計画はするが、結局は道路管理する部門や警察との協議が必要になる。なので、ここで出来る、出来ないは答えられない。予算もあるので大幅に話も変わり内部確認も必要。

答(神戸市):クランク道路の要望はまち協組成前からかもしれないが、地域の強い希望を受けて検討を進めている。踏切は追加要望とのことだが、ワークショップで行った“あなたが重要だと思う駅前の整備項目”を見ても拡幅の意見が少なかったこともあり、拡幅がまちの

総意であるか確認が必要。(この下線の見解は、全世帯アンケート調査では、踏切拡幅の意見は71.2%が賛成という結果であり、協議会と認識が異なる。)拡幅は技術的に可能かもしれないが、対岸側の調整も必要となり根本的に見直す必要があり、非常に時間がかかることはご了承頂いたうえで、意見として出すか判断が必要。

意見(協議会):少なくとも、斜めにアクセスする線形はおかしいのでは。また、見通しがいいから追い越す車なども出てくる可能性もある。

答(神戸市):現在の空間で最大限効果が発揮できるよう検討した結果である。県警からは県内でも同様の交差点があると聞いており、対岸に注意喚起表示をすることなどを検討している。追い越しについては、交通量調査からは3台程度踏切待ちで滞留できるスペースを確保している。暫定利用については、踏切触るのが必須であれば暫定整備ではなく一体的にまとめて整備するしかないと考えられる。

意見(アドバイザー):改良の仕方次第で色々と検討する必要があると思うが、内部で再検討の可能性はあるかを確認頂きたい。

答(神戸市):示された方向性をどう受け止めるべきかも含めて検討させて頂く。

答(神戸市):どこかのタイミングで地域の意見を聞く必要はあると考えているが、今年度内に説明はないと思っている。また、100%同意はないと思うが一定の総意としてまとめる必要があると思っている。

意見(協議会):構想には盛り込む予定としている。まちづくり構想アンケートのタイミングで周知するのも一つの手ではある。

答(神戸市):まちづくり構想については、地域がどのような場所にしたいかなど想いを記載するもので、細かな整備要望を記載するものではない。

意見(アドバイザー):踏切このままでというのは、地元の意見ではちょっとしんどい(呑めない)。

意見(神戸電鉄):このイメージ図、言い方を代えると、踏切は触りませんと神戸市が言い切るのであれば、地元は受け入れないということですね。

意見(協議会):そう言うことだ。いまず踏切に触れと言っているのではない。何年か先に拡幅してくださいよと言うことだ。

意見(アドバイザー):地元は計画的な担保が欲しい。しんどい話だと思いますが、市のご検討をお願いします。

答(神戸市):マスト(必須・重要)で踏切と言うのであれば、対岸(道路)の話もあり、根本的に話が変わってくるので、今までとスケジュール感が変わってくる。それでも求めるのであれば、我々のなかでも話をしないといけない。部会だけで決めていい内容でもないと思うので、よく確認して頂きたい。

答(神戸市):今の計画でも、新しく計画している道路に踏切を合わせてもらうことも可能で、駅舎側に踏切を拡げるということも将来的には考えられないことはない。

意見(神戸電鉄):角度の問題(道路が踏切に対して直角ではない)は解消されない。

意見(協議会):税金で一度造ってしまうと道路を触ることができないということは、踏

切も触れない。我々が生きているこの5年・10年の間にできるかと言えはできない。

(税金で造ったものを5年・10年で造りかえると、国へ税金を返すことになる)

意見(アドバイザー)：ここは、生みの苦しみで悩んでほしい。

答(神戸市)：再協議は不可能ではないかもしれないが、範囲が変わることで時間はかなりかかると思う。

意見(協議会)：神鉄に確認すると、道路整備に伴っての踏切拡幅ということになる訳で、そうでないとようしませんと言っている(整備費をどちらが負担するかということ)。

答(神戸市)：踏切の拡幅という要望が地域の総意と言うのであれば、中で話はさせてもらう。総意の確認の仕方がそれでいいのか、ということは庁内でも問われるので、どういう総意のとり方をするのかというのは相談させていただきたい。

答(協議会)：4月～5月の「構想」のアンケート調査の段階で、設問の仕方は相談させていただくが、その時に併せて地域住民の意見は集約できると思う。

答(神戸市)：拡幅した方が良いかだけ聞くと拡幅希望の声が多くなるのが想定されるため、住民の総意の聞き方は、神戸市が市税を投じてやってもいいのかという視点も持っていただきたい。

問(協議会)：それを満足するにはどうしたらいいのですか？

答(神戸市)：多大なお金が掛かってくるので、それをいつ神戸市としてここを整備着手できるかと言うことも全市的な観点で考えていかなければならない。われわれとしては進めていきたいということで話をしていくが、我々で決めていける話ではない。

ただ、踏切を拡げることを前提にすると、その拡げた後に、どういう道路計画になるか、暫定整備するにしても、将来的にどうなるのだということから問われて、これを絵にして、協議して手直しして、それを積み上げていく形になる。今回ここまでしか整備できませんけど、こんな形でいいですかと協議しながらやっていく。実現可能かどうかは、協議や内部検討によって変わってくる。

※このほかにも、以下の意見が協議会のメンバーから出された。

意見(協議会)：クランク道路の改良が折角ここまで(イメージ図)来たのだから、踏切がどうのこうのと言って、3年も掛かってどないするの。早くしてほしい。踏切を拡げますか、クランクどうしますかで、住民の同意を取らないけませんよ。そのために遅れました。2～3年前からやって進んでいると思っていたのに、それによって止まる。地域にも踏切拡幅を含む含めない関係なく、クランク図のイメージ共有は地域にすべきと思っている。

3. 郵便局から先の道路に5～6本立っている電柱の移設問題

4. 下り線側駐輪場の一部移設と歩道整備

5. 下り線側の建物が出っ張って狭い道路(4m)の拡幅整備

以上、3項目については、道路・駐輪場を管理している北建設事務所が検討する内容なので、要望は伝える。

6. 下りホームの改札口設置と駅舎改築問題

報告(協議会):先日、神鉄さんと話したところ、お金の問題が一番大きな問題で、物理・技術的には、トイレのところに造るのは可能だ。問題は、改札出たところに歩道が整備されていないと安全上問題がある。この問題も、踏切拡幅の話と重なる。踏切の幅を2.5mと5.5mの8m確保される状況であれば、踏切の延長線上で歩道にしてもらうことは可能だ。

意見(神戸電鉄):トイレのところに造るのはしんどい。お金の問題と国の補助を貰って建てるので、別のところにつくると、トイレの建設費用もとなると、物理的だけで言うと可能だが、現実的にしんどいかな。

問(協議会):トイレはいつ建てたの。

答(神戸電鉄):10年前後ですかね。トイレを移設すると神鉄でお金を出さないとならない。

意見(協議会):神鉄だけでお金を出すとってない。国・県・市の話だ。駅舎整備でも同じですが、地元の老人会新年会の時に、国会議員・県会議員と市会の議長・副議長が揃った場で、しっかりお願いしたら、任せとけと言うご返事でした。ネットでも出ているが、令和5年度の駅別の乗降者数で言うと山の街駅は3421人で第10位だ。立派なものだ。この2年間で359人も乗降者数が増えている。大池駅は2987人13位、花山駅は2961人14位、乗降者数の少ない方を先に整備して、乗降者数の多い山の街をなんでホッタラかしにいるのか。神戸市の問題や。大池・花山は神戸市から依頼があったのでしょ。神鉄の財政に寄与している山の街を整備せず、神戸市側の意思でそっちが先に整備した。こちらも地元として、大きな声を上げてしっかり整備をしていく。

答(神戸電鉄):国の安全の確保方針で、一日乗降者数3000人以上の駅は段差解消、バリアフリーにする。スロープの途中にトイレをつくる。これは山の街もさせてもらった。大池・花山の駅舎改築は駅舎美装化方針でおこなった。

意見(協議会):国・県・市の補助制度のなかで、駅舎整備をしっかり取り組んでいきたい。議員にも一肌脱いでもらって、市の方にプッシュしてもらうことを前提に話をしていきたい。来年・再来年ですぐ着工ではない。何年か先になると思うが、そういう方向で進めていきたい。そのなかでの下りホームの改札口だ。下りホームにもやっぱり改札はある。構内踏切もなくす意味でも必要だ。

問(協議会):花山と大池の駅舎美装整備は、どのような補助制度なのか。

答(神戸市):交通政策課の予算で、リノベーション神戸の政策で、市内の駅を綺麗にしていこうということで、駅舎とかの美装を進めていて、市が補助金を出している。駅舎の建替え、改修、トイレの改修などと、憩い空間の整備でベンチの移設や新設、植栽の設置など、それに伴う基盤

整備を対象に、計画・設計・実施工事の3つに対して補助金を出している。計画・設計は市の単費、工事のなかの憩い空間の整備は国の金が少し入っている。市の金を結構出している。市としては、補助金を持っている立場で、鉄道会社に補助金を出す立場にある。

要望(協議会):神鉄さん、上司に地元から強い要望があることをお伝え願いますでしょうか？

答(神戸電鉄):まち協さんの会議の議事録は、全部上げている。この補助制度では、改札は対象外になると思う。他の補助制度でも改札を増設するという補助のスキームはない。基本的に、まず安全性の向上で、利便性では難しい。大池は構内踏切をなくし、安全性を高めることを目的として、改札口を整備した。大池もトイレを新たに造った。

問(協議会):唐櫃は、駅舎整備は何か出てきているのか？なにか構想はあるみたい。少なくとも、こっちの方が早く整備しないとイケない。唐櫃は21位2000人。こちらは10位3400人。