

2013年7月31日

明石市長 泉 房穂 様

明石フェリー跡地問題を考える会
(世話人代表：大城明夫 小山英二 玉木哲郎 坪田洋一)
連絡先 明石市本町 1-6-3 TEL/911-3051 fax/914-8039
中崎 2 丁目住民の会
(代表：加藤繁業)
連絡先 明石市中崎 2 丁目 1-13 TEL/fax911-3501

明石フェリー跡地についての要望書および質問書の提出

自治基本条例ならびに市民参画条例の趣旨にもとづき、別紙のとおり表記の文書を提出します。提出団体である2つの団体は、本件に関して強い関心を抱く市民、住民でこのほど発足した団体です。

誠意を持って8月20日までに文書でご回答いただきますよう、お願い申し上げます。

なお、本件要望書提出の事務局は下記の世話人が担当していますので、ご照会、ご連絡等は下記にお願いします。

本件要望書提出の事務局担当世話人 松本 誠
TEL078-913-1241 fax078-914-8039
E-mail : matsumoto-mk@nifty.com

以上

2013年7月31日

明石市長 泉 房穂 様

明石フェリー跡地問題を考える会
(世話人代表：大城明夫 小山英二 玉木哲郎 坪田洋一)
中崎2丁目住民の会
(代表：加藤繁業)

明石フェリー跡地についての要望書

平素は明石市政にご尽力、感謝します。

さて、明石市のシンボルでもあった明石海峡を渡る「明石フェリー」(たこフェリー)が、約1年半の運航休止のあと運航再開を断念し、昨年5月航路が廃止されてから1年余りが経ちます。明石フェリーはモータリゼーションに先駆けて、1954年4月に就航していますから、存続していれば来年で還暦を迎えます。明石市の「まちのシンボル」でもあり、将来の観光明石の振興や災害対策上も極めて重要な役割を持つフェリー航路が消滅してしまったのは、市民の期待を裏切り極めて残念でした。

しかも、航路廃止が決まってから半年も経たないうちに、重要港湾明石港の一面でもあり、都市計画法上の「臨港地区」にも指定されているフェリー跡地がマンション販売業者に転売され、高層マンション計画が進められているのは、市民にとっても大きな衝撃です。

明石港東外港の一面を占めるフェリー埠頭は、兵庫県から運航を引き継いだ道路公団がフェリー一施設として埋立建設し、1986年11月に民営航路として移管したもので、極めて公共性の高い施設です。本来なら、フェリー航路を廃止した時点で施設を県または市に移管し、公共性の高い用途に活用すべきところです。

しかも、明石市は総理大臣認定を受けた中心市街地活性化基本計画の中で、明石駅前を進めている再開発計画と並ぶ「南の拠点」と位置づけ、明石港周辺整備計画と相まって初めて駅前再開発事業の成果が期待できると再三再四説明しています。駅前からの南北シンボルロードに直結し、明石港周辺で唯一開発整備の可能性があるフェリー跡地を民間業者のマンション建設に委ねてしまって、明石市の最重点まちづくり計画である中心市街地の活性化を図れるとでも考えているのでしょうか？ また、港湾区域に大型マンションが建設されることを想定し得なかった北側地域の住民の住環境が著しく阻害されます。

明石市は2010年に施行した自治基本条例の中で、市民の参画と協働、情報の共有を市政運営の大原則と定めています。明石市にとってもっとも重要な明石フェリーの廃止や跡地利用について、市民の参画や協働、情報の共有が履行されたのでしょうか？ 多くの市民が知らない内にフェリー航路の廃止が決定され、跡地に高層マンション計画が進められています

以上の趣旨から、明石市は民間事業者のマンション開発計画にストップをかけ、速やかにフェリー跡地を明石港の機能を向上発展させ、中心市街地活性化計画にうたう明石港周辺整備計画の一環に組み込んだ土地利用計画を策定するよう要望します。

なお、本件に関する昨年来の明石市の対応および開発事業者の対応には、極めて不自然、不可解な言動が見られます。上記要望への回答とともに、別紙添付した質問書に対しても誠実な回答を求めます。

明石フェリー跡地問題に関する質問書

以下の疑問点について、8月20日までに文書で回答いただきたい。

1. 明石市はフェリー航路廃止を決定した直後の明岩海峡フェリー社長や民間開発業者との会合で、「フェリー跡地は現在も臨港地区であり、マンション建設をするなら臨港地区の指定を外す必要がある。商業、物販、アミューズメントの利用でも手続きが必要となる」と臨港地区の指定のままでは民間開発はできないと明言しています。
しかし、その後は臨港地区の指定を外す動きのないままに、今年に入ってマンション業者の開発事業の協議に入っています。さらに最近では、「分区指定のない臨港地区はどのような建築物でも建てられる。市は一部を賑わいのまちづくりに寄与する施設にして欲しいと、願うしかない」と、180度態度を一変させています。
いつ、どのような理由から、市の対応が変わったのか、納得できる説明をしていただきたい。
2. 兵庫県は2004年から、県が管理する港湾でクルージングレジャーを通じてプレジャーボート・ヨット等のユーザーの利便性を向上させ、地域の振興、観光振興の拠点として「海の駅」を指定、整備する事業を進めています。
すでに西宮から芦屋、須磨、垂水、姫路、室津、相生、淡路島など10港で「海の駅」を指定し、整備をしていますが、なぜか明石市だけが抜け落ちています。中心市街地活性化基本計画の重要拠点として位置づけてきた明石市は、なぜこの事業に手を挙げて、明石港を「海の駅」として整備推進する方策を講じてこなかったのですか？ 砂利揚げ場の移転問題が再燃することを恐れたのですか？ また、フェリー航路の廃止が決まった後、なぜこの事業に添った計画推進に取り組んでこなかったのですか？
3. フェリー跡地に15階建ての高層マンション計画を進めている開発業者は、北側住宅地の中崎2丁目地区にすでにマンション1棟を建設分譲した業者で、その住民は眺望阻害などの被害を受けます。これまでの業者の住民向け説明会でも、中崎2丁目地区の東半分当たる住民は、日照・眺望・通風の阻害や風害の危険性などを指摘し、住環境の破壊を訴えています。港湾区域に高層マンションが建つことはないという説明の中で購入に至った経緯を、同じ業者が踏みにじる不当性、不誠実等が追及されています。
明石市ではかつて、中崎海岸埋め立て地での事業が失敗し、マンション業者に売却した用地に計画された高層マンション建設をめぐって、同じ業者が先に建てたマンション住民が眺望権の侵害等で裁判になり、市の責任も追及された“苦い教訓”があります。同じ中崎地区で、また同じような過ちを繰り返そうとしています。
こうした行政の教訓をなぜ生かさないのか？ フェリー運航の経営責任の一端を担ってきた明石市が、港湾地区の適切な運用に、なぜ責任を果たさないのか？ 明確に説明して下さい。

以上