

明ま再第31号の2
平成25年(2013年)8月19日

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

明石市長 泉 房穂
(公印省略)

明石フェリー跡地についての要望書および質問書 (回答)

平成25年7月31日付けで依頼のありましたみだしのことについては、別紙のとおりです。

担当：政策部まち再生室
藤田
Tel 078-918-5229
Fax 078-918-5136

明石フェリー跡地についての要望書 (回答)

(要望趣旨)

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。

(回答)

当該フェリーの乗り場跡地については、準公共的な場所として長年市民に親しまれた場所ではありますが、民間所有の土地であるため所有者に対しては、中心市街地の活性化に寄与するような施設が早期に整備されるよう、市議会や商工会議所と連名で文書により要請した経緯であります。

また、フェリー乗り場跡地を含む明石港周辺については、中心市街地の南の拠点として、海のまち明石のシンボルとなる大切な地域資源であり、今後も中長期的に活性化に取り組むべき重要なエリアであると認識しております。

従いまして、明石市中心市街地活性化基本計画に位置づけているとおり、基本計画期間内に明石港周辺利活用計画を策定していきたいと考えております。

明石フェリー跡地問題に関する質問書（回答）

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、お願いするしかない」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。

（回答）

フェリーの乗り場跡地は、臨港地区として昭和39年11月10日（告示 昭和39年10月21日）に指定されています。

当該地区内の港湾施設については維持保全に努め、港湾機能の低下を防止する必要があり、その意味からも港湾の管理すべき範囲を明確にするため地区の指定を行ったものです。

また、臨港地区内において秩序ある港湾利用を図る必要がある場合には、兵庫県が条例により分区指定（分区指定の種類は9種類ある。）を行い、地区内の建築物の用途規制を行うことができますこととなっておりますが、当該地は、昭和40年に商業地域（一部住居地域であったが現在は全て商業地域、防火地域）の指定を行いました。分区指定は行っておりません。

従いまして、当該地における建物の用途規制は商業地域としての規制だけとなっております。

ご指摘の明岩海峡フェリー社長や民間開発業者との会合（平成24年6月4日議事録）では、臨港地区の規制に関し、本来の姿としての市の思いを説明しておりますが、当時の相手方とは、その後、正しい説明をし、地区の規制については確認済みです。

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？

(回答)

明石海峡前面の明石海峡は一日 800 隻を超える船舶の往来があり、「明石海峡航路」として法による交通方法や規制が行われています。さらに周辺海域は良好な漁場となっており、最盛期には 300 隻を超える漁船が出漁し、明石港の前面海域は著しく混雑している状況です。これに加えクルージングの拠点としての役割を持つ海の駅が設置され、現在明石港に係留されているものと合せ、ヨットなどさらに多くのプレジャーボート等が出入りするようになると、海域での船舶の輻輳が一層深刻なものとなり、安全な航行に支障が出ることから困難であるとの見解にいたっています。

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、同じ業者が踏みこむ不当性、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。

(回答)

当該フェリー乗り場跡地については、準公共的な場所として市民に長年親しまれた場所ではありますが、現在の所有者は民間事業者でございます。また、都市計画法上の用途は、「商業地域」であり、マンション（共同住宅）の建設は可能であります。市としては事業計画の作成等については、関係法令を遵守し、手続きを進めるよう指導しております。