

第10章

生活道路整備を主とする柔軟な事業・施策



本章では復興都市計画事業の最後の部分として、神戸市で行われた生活道路整備を主とする3つの事業・施策を取り上げる。神戸市の復興区画整理や復興再開発ではみるべきものはあまりなかった。しかし、小規模エリアの整備をめざして取り組まれた独自の制度等には注目すべきものがある。

それらの注目すべき事業・施策に共通する点として、住宅再建と道路整備の関係がある。震災後の安全な市街地づくりのためには住宅の建て替え、住宅再建を進めなければならない。しかし、基盤未整備、4m未満の細街路では住宅再建ができない。住宅再建を進めようとすれば道路整備を行わねばならない。

第1節は、震災後に発足した密集事業で、長田東部地区の生活道路を新設する事業を取り上げる。震災後かなり長い期間がたってからまちづくりがスタートし、1つの街区につき各1本の道路を細街路が通っていない方向へ通す(新設する)という試みを行っている。

第2節では、神戸市が震災後行ってきた小さな地区スケールでの改善、細街路整備のための市独自の施策の流れについて紹介する。

第3節では、その出発点となった「道路整備型グループ再建制度」による長田区重池地区等の事例を取り上げる。

第4節では、震災後数年を経て制度化した道路中心線の確定を主とする「路地・まち再生事業」を取り上げ分析する。

1 長田東部地区の生活街路を新設する密集事業

1・1 —— 震災前の地区の状況と震災による被害

長田東部地区は、約17.9haの面積で、地区内には地下鉄上沢駅があり、都心三宮まで約10分の交通至便なところである。道路は地区中央に山手幹線、地区南には国道28号線の2つの広域幹線道路が東西に走り、地区内もほぼ100m間隔で8m幅の道路が整備されているが、街区内部については2~3mの細街路で4m以上の道路は皆無だった。地区の震災前の状況は細街路と狭小宅地、建物の老朽化という問題と人口減少、高齢化という問題をもっていた。

①人口の減少と高齢化

震災前から人口は減少傾向にあり、高齢化率も20%を超えるなど、地区の活力が低下していた。震災後も人口の減少、高齢化がさらに進んでいる。

②道路や敷地の状況

街区内は、ほとんどが狭い私道で消防車が入れない、延焼しやすい等、防災上の問題があった。また、前面道路が狭く60㎡未満の敷地が7割近くあり、単独では建築が困難な敷地が多く老朽化も進んでいた。

表10・1にみるように、震災による被害は大きく、全壊67%、半壊19%と90%近くが全・半壊であった。住宅再建動向では約半数が再建した状況である。

1・2—— 密集事業の概要

表10・2に事業の経緯を示す。震災の4ヶ月後には「長田東部まちづくり協議会」が結成され、住宅の共同再建をめざすまちづくりがスタートする。

長田東部地区で行ってきたまちづくり事業は、大きく2つである。1つは、当初からめざされてきた密集住宅市街地整備促進事業（密集事業）を活用した住宅の共同再建事業である。

いま1つは、街区内で細街路が通っていない方向に道路を新設し、あわせて住宅更新を促そうとする事業である。これは、阪神・淡路大震災の教訓から1997年に施行された「密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律」に

表 10・1 長田東部地区の被災状況

全 壊	67%
半 壊	19%
一部損壊	12%
震災前の住宅戸数	1,547戸 (1990年国勢調査)
震災後の住宅戸数	780戸 (1995年国勢調査)
住宅再建率	50% (1998年時点)

表 10・2 長田東部地区の事業経緯

95.	3. 重点復興地域地区指定
	5. まちづくり協議会設立
	6. 住民アンケート調査実施
	7. 共同再建事業検討開始
	8. 地主・家主アンケート実施
	10. 「まちづくり構想(案)」の作成
97.	2. 密集住宅市街地整備促進事業地区指定
	5. ビエント上沢 着工
	8. 「住まい・土地に付いて」住民アンケート調査実施
	9. 生活道路整備の検討開始
98.	8. ビエント上沢 竣工
	10. 神戸市に「まちづくり提案(地区計画提案)」提出
	11. 「地区計画素案」
	フレール長田室内西 着工
99.	1. 「地区計画案」
	2. 「長田東部地区防災街区整備地区計画」決定・告示

もとづいて創設された地区計画制度を全国で最初に活用した例である。

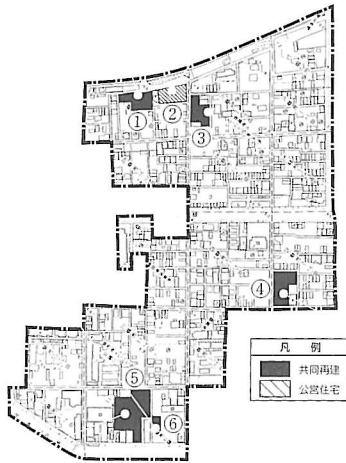
(1) 住宅の共同再建事業

住宅の共同再建事業についてみると、まちづくり協議会などが主体となって共同再建事業や面的な整備が検討された。その結果、5ヶ所の共同再建住宅と1ヶ所の公営住宅の建設事業が実現している（図10・1、表10・3）。

地区を歩くと集合住宅が目につく状況になっている。

(2) 生活道路を新設していく事業

97年9月から生活道路整備を検討し、99年2月に「長田東部地区防災街区整備地区計画」が決定し、道路・公園を整備することになった（図10・2）。



出典：神戸市「長田東部地区のまちづくり」2000年

図10・1 共同再建・公営住宅事例の分布

①道路の整備

袋小路は、災害時に避難路が絶たれたり、消火活動の妨げになる危険性があるので、その解消をめざし、五番町3丁目と六番町3丁目にL字型で幅員6mの生活道路を整備する。そして、ほかの道路も、建物壁面を道路の中心線から2.5m後退するようにし、幅員5mの道路を整備できるようにしている。

②公園の整備

地区として4ヶ所程度、災害時の一

表10・3 共同再建・公営住宅の事業事例

名称	種別	住戸数	店舗数	参加者	階数	従前戸数
①フレール長田室内西	共同再建	住宅38戸 (内34戸は借上げ市営住宅)	2区画	権利者12人	7階	9棟
②フレール長田室内	公営住宅	住宅32戸			7階	9棟
③フレール長田室内東	共同再建	住宅20件 (内18戸は借上げ市営住宅)	2区画	土地所有者1人 借地人11人	3階	11棟
④ピエント上沢	共同再建	住宅58戸 (内18戸は買取市営住宅)	7区画	権利者36人	10階	36棟
⑤ツイン大開1号館	共同再建	住宅109戸 (内60戸は買取市営住宅)	あり	土地所有者44人 借地人2人	13階	53棟
⑥ツイン大開2号館	共同再建	住宅4戸	あり		3階	4棟



出典：神戸市「長田東部地区のまちづくり」2000年

図 10・2 長田東部地区 地区計画図と共同再建事例

時避難場所や多世代の交流等ができる公園や小広場の整備をめざしており、五番町3丁目で仮設住宅のあとに耐震性防火水槽（100 t）を備えた小公園（660 m²）を整備することになった。

図 10・2 の左上が L 字型道路 2 ヶ所を計画している部分である。道路が通っていない方向に新設しようとしていること、無理な場合には曲げて既存路地も使いながら拡幅しようとしていることがわかる。上の一本は、買収と市の保有用地の一部活用で 2003 年 3 月に完成した。下の道路はこれからである。

2 震災以降の生活道路整備に関する支援制度

神戸市では震災後、道路が狭いなど基盤施設が不足しているため住宅再建が進まない市街地に対して、法律や要綱事業よりさらに小さいスケールの地区に

対応するため様々な支援制度を行ってきた*1。

(1) 道路整備型グループ再建制度

制度の目的は、道路が不足していて住宅再建が進まない地域で、住民が協調的なルールで住宅再建と道路整備を行う場合にその活動を支援することである。

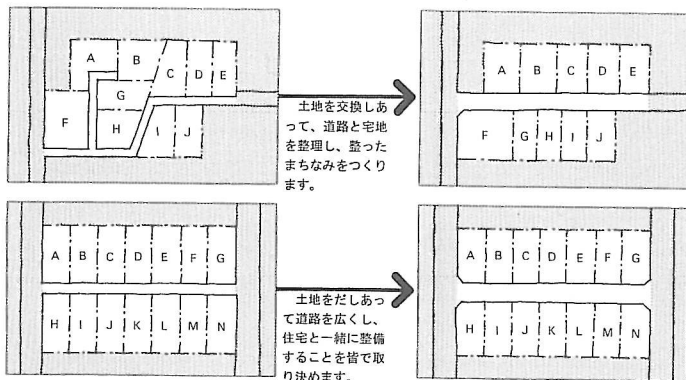
支援対象は、複数地権者（土地所有者等が3人以上で、かつ再建者を1名以上含むこと）が、再建住宅等の位置、形態、意匠や敷地内の緑化や垣・柵の形態等「協調的なルール（協定等）づくり」をめざすもので、道路の整備は、①新たな私道等（位置指定道路）の整備にあわせた地域整備をめざす、②4 m 未満の私道幅を含む概ね 500 m² 以上の区域の整備をめざす、のいずれかに該当するものである（図 10・3）。

支援内容は、①整備計画の作成支援として、専門家派遣、調査・計画作成等、費用の3分の2以下の補助、②住宅建設資金融資に係る利子補給として、当初5年間2.5%等（返済条件により異なる）、③私道の整備助成として、舗装、側溝築造等工事費の6分の5、等である。

道路整備型グループ再建制度を使って整備した事例は次の第3節でみるが、整備要望が数地区と少なかったため以下のようなより簡便な制度を考え出す。

(2) 住宅再建型道路整備事業

被災市街地で住宅等の再建時に道路中心線から2 m 後退して2項道路を拡



資料：神戸市作成

図 10・3 道路整備型グループ再建制度のイメージ

幅整備する場合や、新たに位置指定道路を築造するなど、前面道路等の整備に際して必要な費用の一部を助成することで住宅再建と生活基盤の復興を図る。

補助の内容としては、①舗装工事に必要な費用、②側溝の整備費用、③その他関連する費用（門、塀の撤去・移設、擁壁の撤去・築造、地下埋設物の移設ほか）の3分の2を限度に支援する。上限は1件当たり600万円である。私道の場合と公道で寄付しない場合があり、住宅局の事業であった*2。

(3) 狹隘道路環境整備事業

住宅等の再建にともなう道路後退用地（公道の2項道路）について寄付する場合に、寄付に関して必要な分筆費用、舗装費用、側溝整備費用を市で負担することで道路環境の改善を図る事業で、これは建築局道路部門の制度である。

以上のような制度化を行ってきたが、住宅再建がなかなか進まず、細街路整備も進まなかった。4m未満の細街路をもつ古い市街地では、敷地境界線の実測がされていない宅地が多い。そのため道路中心からの2m後退をしようとしても、「中心が確定されていない」ケースが多く、道路整備の前提条件ができていないことになる。

神戸市では、住宅再建をより推進していくためには、このネックになっている「道路中心線の確定」という原点ともいえる問題から取りかかっていく必要性を認識し、震災後数年を経て密集住宅市街地整備促進事業地区に限って制度化を行うことになった。

(4) 路地・まち再生事業

密集事業地区では、共同化等を重点的に進めてきたが、できる所はほぼ終わり、今後は個別更新がより重要となる。路地・まち再生事業は、まず中心線を確定し、4m未満の幅員部分でも道路整備を行っていく事業である。

事業の進め方は、図10・4にみるように住民の要請でコンサルタントが派遣され、協議により道路中心線を調整し確定する。その後、整備内容を調整し、承諾を得て側溝整備、道路舗装、敷地後退部分整備をし、必要な場合には、上下水道、ガス管の整備も行う。整備にかかる住民負担はない。

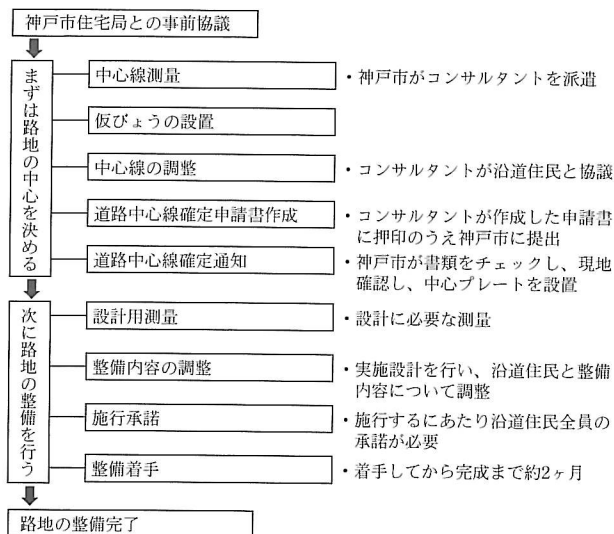


図 10・4 路地・まち再生事業の流れ

3 道路整備型グループ再建制度の事例

3・1 —— 重池地区の事例

(1) 地区の概要

重池町は、長田区東端の丘陵に広がる住宅地である。図 10・5 が地区の周辺状況図、図 10・6 が重池地区事業の計画である。地区に隣接する南側は高度成長期につくられた住宅地であるが、道路は 4 m 未満という低質な開発である。事業地区は、その北側に形成された急斜面の住宅地で、すべて幅員 4 m 未満の細街路であった。住宅は零細戸建、長屋、木賃アパート等 32 棟からなる。

震災では、建物だけでなく宅地の石積みや道路の擁壁も崩壊するなど、原形をとどめぬほどの大きな被害を受けた。被災状況は被災棟数 29 棟、宅地の石積み等の崩壊 9 ヶ所であった。しかし、被害が広範囲でなかったため、重点復興地域には指定されていない。いわゆる「白地地域」である。



図 10-5 重池地区周辺状況図



図 10-6 重池地区事業の計画図

表 10-4 重池地区の事業経緯

96.	8.	地域の復旧に向けた住民の取り組み開始（初集会）
97.	1.	コンサルタント派遣（道路整備型グループ再建計画）
	7.	公道の2項道路中心線の仮設設置
	8.	私道の拡幅整備工事完了（私道災害旧助成）
3.~10.		私道の1宅地と公道の3宅地で道路拡幅にあわせた擁壁等移設工事
	10.	公道の2項道路中心線の確定
99.		事業の完了（住宅再建型道路整備助成、事業の第1号）

(2) 事業の概要

重池町の現在までの事業経緯を表 10-4 に示す。

道路整備の方針として、市道については、①2項道路の中心線を決定し、各々2m後退して、拡幅整備する。②更地ですぐに拡幅できる部分は、地主の協力により宅地の石積みなどを移設し道路用地を市に寄付する。③現道と拡幅部分は、市で復旧整備する。

私道については、①地主間の協議により拡幅範囲を決め、4m幅の道路区域を決定する。②更地で拡幅できる部分は、各々地主等により宅地の石積みなどを移設する。③現道と拡幅部分、道路側溝は、市で復旧整備する。この事業には市から道路舗装、側溝整備に必要な費用の6分の5の補助が出る。また、擁壁

の工事には、工事費の3分の2、かつ上限600万円までの補助が行われた。

本事業に活用した諸制度については、①全体計画検討のためのコンサルタント派遣として道路整備型グループ再建制度、②私道の復旧整備に対する補助として私道災害復旧助成制度、③道路拡幅にともなう宅地石積み等の移設補助として住宅再建型道路整備事業、④私道の寄付による拡幅整備として狭隘道路環境整備事業、以上4つの支援制度で行い、1999年に事業は完了している。

(3) 居住者アンケートによる評価

重池地区に対して訪問留置アンケート調査を行った(調査対象32戸、回収17戸、回収率53%、調査時期2001年12月)。

①居住者の属性

対象区域の世帯主の年齢をみると、65歳以上の人が40%、45歳未満の人が24%と高く、比較的若いまちである。しかし、47%もの人が震災後転入してきている。持地持家層は9割と高く、車保有率は53%である。

②震災前の住環境

震災前の住環境は、「住宅が老朽化していた」53%、「道路が狭かった」53%、「住宅が密集していた」41%と密集市街地の問題が高い。また、「斜面地で崩壊危険があった」も24%で、この地区の特徴を示している(表10・5)。

③道路の問題点

「車の通り抜けができなかった」44%、「救急車等の緊急車両が入れなかった」

表 10・5 震災前の住環境の問題点

	住宅が密集していた	住宅が老朽化していた	道路が狭かった	緑が少なかった	公園や広場が不足していた	集会施設等がなかった	斜面地で崩壊危険があった	その他	とくに問題はなかった	計
件数	7	9	9	1	2	2	4	3	1	17
(%)	(41.2)	(52.9)	(52.9)	(5.9)	(11.8)	(11.8)	(23.5)	(17.6)	(5.9)	(100.0)

M. A.

表 10・6 道路についての問題点

	救急車等の緊急車両が入れなかった	車の通り抜けができなかった	道路が狭いので家が建ちにくかった	舗装がされていなかった	駐車場で借りねばならなかった	排水がしにくかった	私道であった	敷地境界線が確定されてなかった	その他	とくに問題はなかった	計
件数	7	8	3	5	5	0	7	2	3	1	17
(%)	(37.5)	(43.8)	(12.5)	(25.0)	(31.3)		(43.8)	(12.5)	(18.8)	(6.3)	(100.0)

M. A.

38%と車に対する問題点が高く、この地区の特徴である「私道であった」も44%を占める。地区内には震災前、3本の私道と1本の公道があったが、整備後、私道の1本が公道移管され私道2本、公道2本となった（表10・6）。

④事業の評価

事業評価について当初に事業の話があったとき、事業が行われた結果の2回に分けて聞いた。

当初に事業の話があった時点から、事業後の全体評価では、「良かった」「まあ良かった」をあわせて、62%から71%へと増えているが、「あまり良くなかった」「良くなかった」も、8%から14%と増えている。この地区の事業は結果的に成功であったと評価されているが、「良い」と評価した人でも思いは様々である。原因としては、道路拡幅で自家用車の進入が増えたことによる住環境の悪化、建売業者の参入によるコミュニティの崩壊がある。そのほかでは、行政と住民の協力関係で評価が低く、事業の進め方では、擁壁工事も同時に進められたため事業速度の遅さが指摘されている。また、整備が行き届いてない部分もあり住民の不安につながっている（表10・7、10・8）。

3・2 — その他の地区の事例

道路整備型グループ再建制度は、重池地区以外ではごく狭いエリアで数例が実施された（現地調査は1998年1月および2004年1月）。

(1) 長田区山下町1丁目

山陽電鉄西代駅の近くで、私道や2m以下の道が入り組んだエリアの中央部

表10・7 当初に事業の話があった時の評価

	良いと思った	まあ良いと思った	わからなかった	あまり良くないと思った	良くないと思った	計
件数	6	2	4	1	0	13
(%)	(46.2)	(15.4)	(30.8)	(7.7)		(100.0)

注：不明4件を除く

表10・8 事業結果の評価

	良かった	まあ良かった	どちらでもない	あまり良くなかった	良くなかった	計
件数	5	5	2	2	0	14
(%)	(35.7)	(35.7)	(14.3)	(14.3)		(100.0)

注：不明3件を除く

に位置する。整備前は図10・7の周辺図にみるようにL型路地が、別々にあったが、整備によって合理的な道路・宅地配置になっている。

震災で全・半壊したこの地区は1~2mの私道が入り組んだ所だったので、震災後すぐには再建できなかった。土地を出し合って4mに整備するには費用がかかり、家の再建を考えると困難であった。市に補助を求めたが無理で、議員に働きかける等の活動のなかで震災の翌年に本制度ができた。当初は8軒の間で整備を行おうとしたが、換地のための測量での縄伸び地の問題で1軒が手を引き7軒の参加で行うことになった。

調査時で4軒がすでに再建しており、そのうち1軒は土地が狭く再建が困難なためその土地をガレージにして、ほかの1軒の土地を買い取って再建した(そのため6軒に)。2つの土地はまだ更地のままであった。また、手を引いた1軒の土地は、ほかの人に売却され、その土地に3軒の住宅が建設されている。

(2) 灘区桜ヶ丘町

この地区は、阪急の六甲駅と御影駅の間の高台にあり、石屋川に面した所である。震災により約3.5mの行き止まり道路に面していた4軒の家が倒壊した。4軒のうち奥の1軒(震災前から空家)は、道路に2m未満の敷地しか接していなかった。震災後3年で右手前の2軒が建設され新しい居住者が入居した。奥

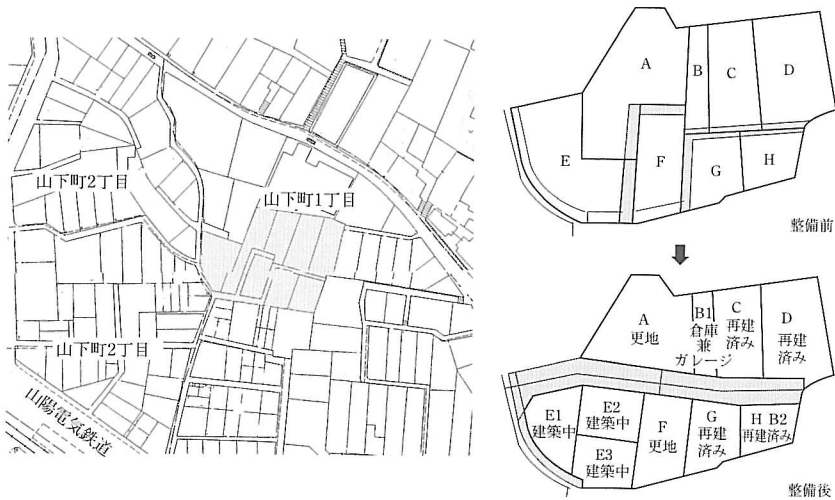


図10・7 山下町地区周辺図と整備事例

の2つは更地のままであったが、2003年に建売住宅が建設され、若い人が入居している。4軒とも新規転入者である(図10・8)。

(3) 東灘区魚崎中町2丁目

阪神魚崎駅から東へ500mの所にあり、8軒が2.5mの道路にしか接している

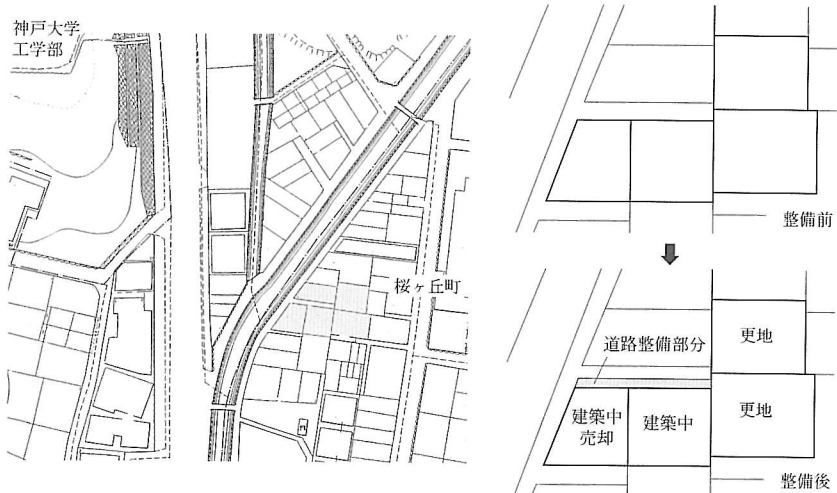


図10・8 桜ヶ丘町地区周辺図と整備事例

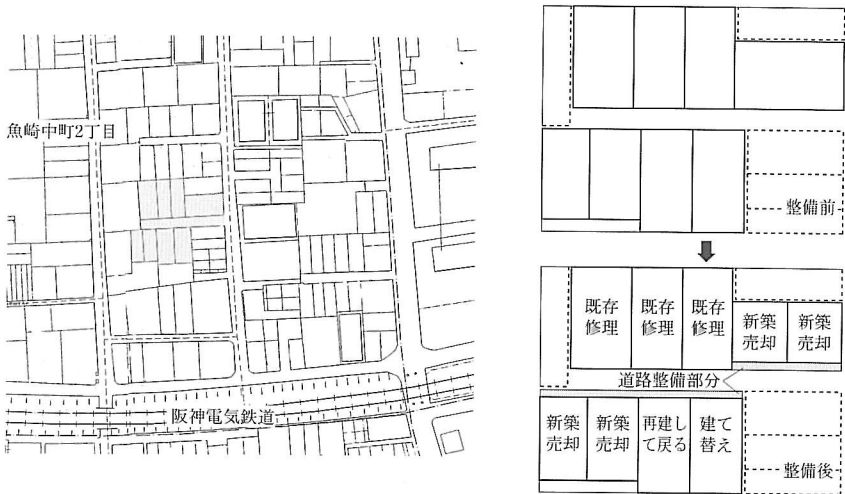


図10・9 魚崎中町地区周辺図と整備事例

なかった。整備地区に入っていない左手前の家は、割合早く道路一杯に再建した。右手奥の3軒は半壊で修理を行った。そのため8軒の家は、手前は右側に、奥は左側に拡幅し、道路が互い違いになっている。住宅は右手前が2軒に分割され、6軒が新築された。以前の居住者で戻ってきたのは5軒中1軒だけである(図10・9)。

これらの制度は簡単にできたものではない。住民の訴えと行政の努力によって制度化にこぎつけたものである。整備を必要とする細街路地区は、高度成長期に低質なレベルで開発された住宅地区などたくさん存在する。しかし、整備要求が少ないのは、補助が出ても費用がかなりかかるわけで、なるべくならそのまま再建したいということになっている。

4 「路地・まち再生事業」による中心線確定等の整備事業

4・1 —— 対象地区の概要とアンケート調査の結果

西出・東出・東川崎地区は、1985年にまちづくり協議会が発足し、1988年には密集事業地区に指定されている。小学校跡地への住宅建設、道路整備、住宅地改良事業など、震災前から真野、浜山とならぶ既成市街地のまちづくりとして知られる地区である。

長田南部地区は1992年、密集事業地区に指定されたが、路地・まち再生事業までは、何も事業は行われていなかった。

(1) 長田南部地区の概要

JR新長田駅の南約100mのところ position する長田南部地区は、第6章で取り上げた新長田駅南地区再開発事業第1地区の周辺住宅地域で、概して小規模な建物が密集する老朽市街地である。人口の減少、商業・工業の衰退、公園が少ない等、いわゆるインナーシティ問題を顕著に抱える地区である。

地区面積は63.2ha、人口約9,940人、世帯数約4,330世帯である。街区は100m間隔に8m前後の道路で区切られているが、街区内は3m前後の私道の細街路である。震災では大きな被害を受け、地区内の3分の1の建物が解体・撤去

された。

(2) 西出・東出・東川崎地区の概要

JR 神戸駅の南にある西出・東出・東川崎地区は、中央区と兵庫区にまたがり、都心西端のハーバーランドに隣接している。

古くからの町である「兵庫」と明治以降に都市化した「神戸」という2つの町をつなぐところにあり、隣接する川崎造船所の操業とともに急速に都市化と人口集中が進んだ。第2次世界大戦の戦火から免れたため、地区の大半が戦災復興土地区画整理事業の施行区域外となった。また、阪神・淡路大震災でも壊滅的な被害ではなかったため、区画整理事業等の対象とはならず、古くからの町割りと老朽住宅・長屋等の典型的な密集住宅市街地を形成している。

地区面積約 22.6 ha、人口約 3,400 人、世帯数約 1,700 世帯であり、木造住宅率が 70%、戦前住宅率も 30%と高くなっている。また、幅員 4 m 未満の細街路率は約 53%である。

(3) アンケート調査の結果

地権者へのアンケート調査は整備を行った路地に面する住戸を対象に実施した（対象は長田南部地区 104 戸、西出・東出・東川崎地区 37 戸）、表 10・9 のように回収率は 53%であった。

4・2 —— 居住者の属性と震災前の住環境

(1) 居住者の属性

65 歳以上の方が長田南部で 6 割、西出・東出・東川崎で 5 割を占め高齢化が進んでいる。所有関係では、長田南部で、持地持家が 65%、借家が 11%、西出・東出・東川崎で持地持家は 80%となっている。

(2) 震災前の住環境

震災前の住環境を全体でみると、「住宅が密集していた」は 80%、「住宅が老

表 10・9 調査の配票回収結果

	調査対象戸数	配票		回収		回収率 (%)
		配票数	配票拒否	回収数	回収拒否	
長田南部	104	57	47	55	2	52.9
西出・東出・東川崎	37	22	15	20	2	54.1
計	141	79	62	75	4	53.2

朽化していた」69%、「道路が狭かった」が64%、と木造密集住宅地の共通の問題点があげられている（図10・10）。

(3) 震災前の道路の問題点

「舗装がされていない」52%が最も高く、以下「車の通り抜けができなかった」44%、「救急車等の緊急車両が入れなかった」41%で車に関する問題点が多い。「道路が狭いので家が建ちにくかった」も27%ある（図10・11）。

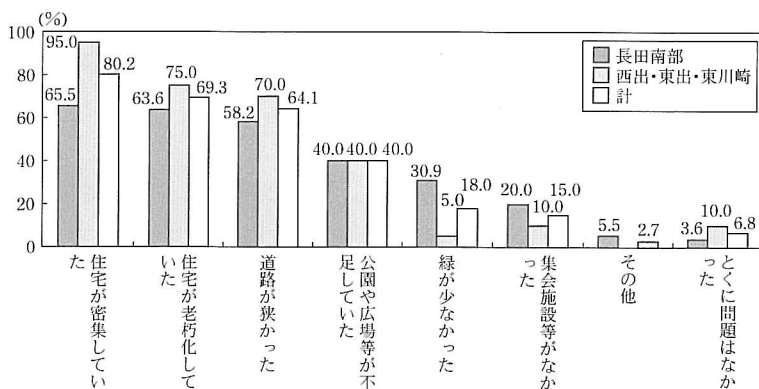


図10・10 震災前の住環境

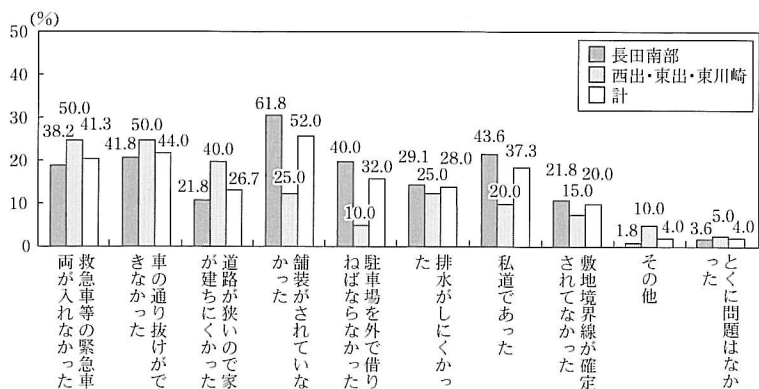


図10・11 震災前の道路の問題点

4.3 — 路地整備事業のきっかけ・内容

(1) 路地整備を行った理由

整備を行った理由として、長田南部では、本事業の特徴である「無償で整備できるため」60%、「舗装がされていなかったため」58%が多く、西出・東出・東川崎では「道路が狭かったため」50%が多い（図10・12）。

(2) 路地整備のタイプ

路地整備事業の事例をみたのが図10・13である。

路地整備のタイプをみると（表10・10）、敷地後退しないで道路整備を行った敷地が71%と高くなっている。そのうち、敷地後退しないで家の前に花壇・倉庫等を置き、道路をさらに狭めている家が半数近くある。なかには近隣住民の

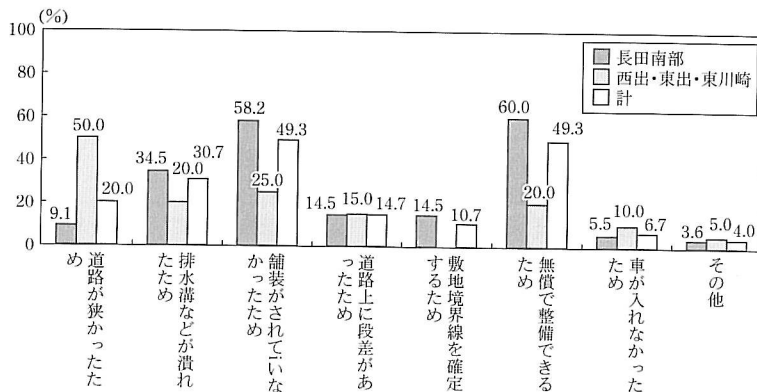


図10・12 路地整備を行った理由

表10・10 路地整備のタイプ

	敷地後退していない						敷地後退している			計
	花壇・倉庫等置いている	何も置いていない	小計	花壇・倉庫等置いている	何も置いていない	小計	件数 (%)			
							件数	(%)		
長田南部	54 (43.5)	37 (29.8)	91 (73.4)	6 (4.8)	27 (21.8)	33 (26.6)	124	(100.0)		
西出・東出・東川崎	1 (2.3)	27 (61.4)	28 (63.6)	0	16 (36.4)	16 (36.4)	44	(100.0)		
計	55 (32.7)	64 (38.1)	119 (70.8)	6 (3.6)	43 (25.6)	49 (29.2)	168	(100.0)		

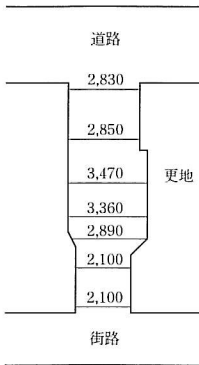
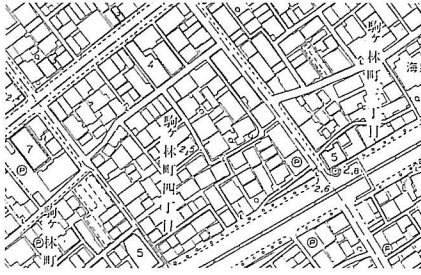


図 10・13 駒ヶ林町 4 丁目の整備事例

迷惑の原因になるものもある。敷地後退して道路整備を行っている例は 29%と少ないが、そうした敷地では、ほとんどの家が何も置いていない。これは、敷地後退している家は大部分が新築で、駐車場等のスペースがあるためである。

(3) 道路整備上の問題点

道路整備上の問題点では、「下がっている家と下がっていない家との不公平感」が 32%と多い。これは道路整備に対する評価で、「元の狭い道路が一部残ること」に対して「あまり良くない」「良くない」62%と回答している人が多いように、やはり大きな問題となっている。続いて、「反対する人への説得」が 23%、「道路整備に無関心な人への対応」が 16%である（図 10・14）。

4・4 —— 路地整備についての評価

(1) 道路が整備されたことに対する評価

「道路中心線の確定」「道路が舗装され側溝もできること」「街区内道路が以前

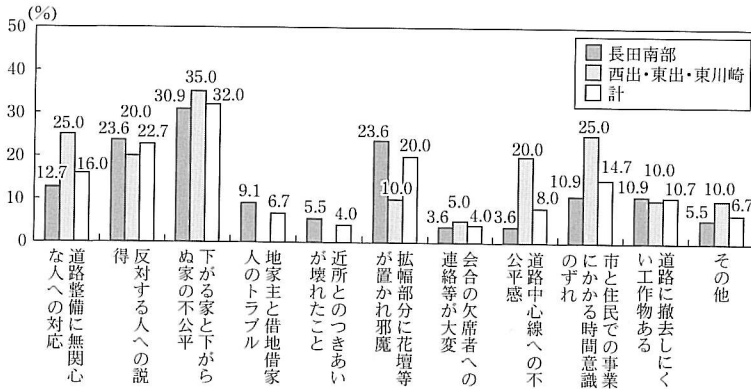


図 10-14 路地整備上の問題点

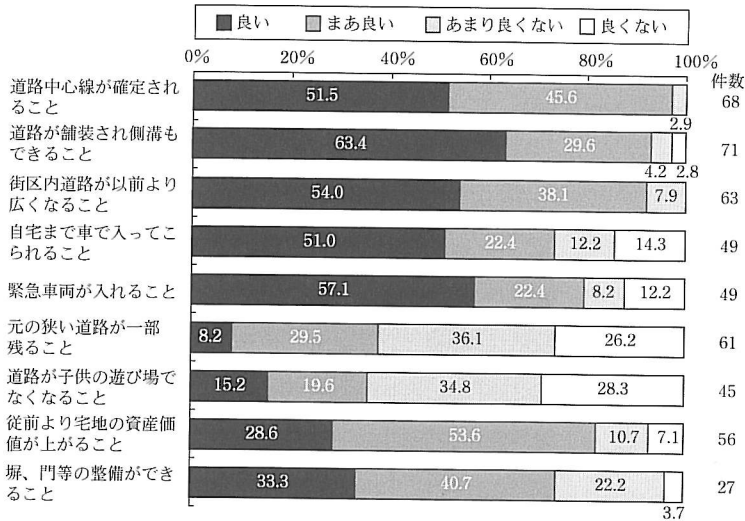


図 10-15 道路整備に対する評価

より広くなること」は90%以上と、高く評価されている。「緊急車両が入れること」も70%以上の評価を得ている。しかし、なかには、車やバイクが進入してくることによって騒音や振動、排気ガスに悩まされている人も少なくない。それに比べて「元の狭い道が一部残ること」「道路が子供の遊び場でなくなること」では評価は低い。(図 10-15)。

(2) 事業の進め方等についての評価

協力関係の項目では、7割以上の方が「良い」「まあ良い」との評価をしている。これは、行政が地道に熱意をもって働きかけた結果であろう。また、「自分の宅地が狭くなる」の項目では、75%の方が「あまり良くない」「良くない」と回答している。これは、敷地後退をして家を新築する場合、当然起こる問題であるが、やはり評価は低い（図10・16）。

(3) 事業全体の評価

事業全体の評価では、「良かった」は48%、「まあ良かった」が40%あわせて、88%と多くの方が評価している。逆に、「あまり良くなかった」「良くなかった」と回答している人は3%と、ほとんどない（図10・17）。

整備後、明るくなった、通りやすくなったなど圧迫感や不安も取り除け、舗装され、凹凸もなくなったことによって高齢者も安心して通行できるようになったなどと評価されている。しかし、事業後のヒアリングからは、様々な問題

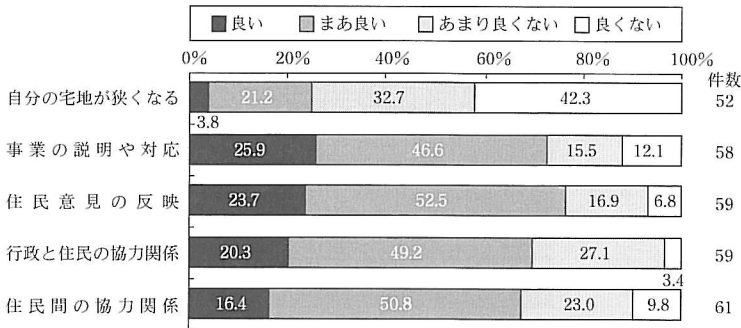


図10・16 事業の進め方等についての評価

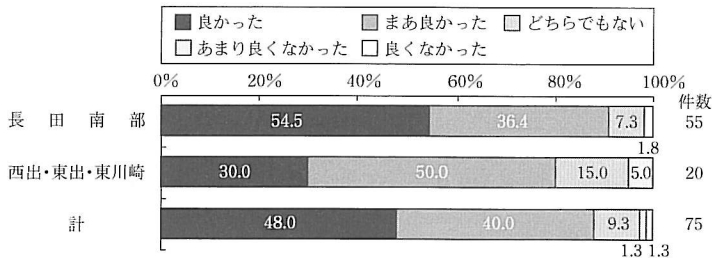


図10・17 事業全体の評価

点も聞かれた。例えば、道路整備したことによって自動車やバイクなどの通行が可能になり、騒音・振動・排気ガス・すれ違い時の危険など、また道路側溝が以前より狭くなり水があふれるようになったこと、工事によって家にヒビなどが入り補修を行わなければならないことなど、新たな問題も発生している。

5 まとめ

- (1)長田東部地区で震災後かなりたってから取り組まれることになった密集事業は、新しくできた法制度である「防災街区整備地区計画」として、全国で最初に指定された事業である。道路や公園の整備を行おうとしているが、街区内で細街路が通っていない方向に1本の6m道路を通そうという計画は興味深い。住民合意を得て道路が新設できるのか、またそのことによって住宅更新が刺激され、再建が進んでいくかどうか、今後注目する必要がある。
- (2)ミニ区画整理事業より、より簡便な制度として神戸市では「道路整備型グループ再建制度」が考えられた。筆者は、震災後のまちづくりでは、こうした小さい単位での整備制度が必要であると提言していたが、住民からの要望は数件と少なく、整備例は多くない。本章で取り上げた重池地区は、大きいスケールで行われた唯一の事例である。こうした柔軟な制度の適用がその有効性を示している。
- (3)しかしながら、細街路の整備では、住民が隣近所のレベルでまとまり、自主的に合意していくことは、お互いの利害もあってなかなか困難である。理屈として考えれば、道路境界を確定し公道として整備する方が、資産価値や将来の相続といった点からも明らかに有利である。しかし、それを1つの沿道の全宅地で合意することは難しい。そういった理由から、市では道路の拡幅整備ができないのなら、将来に向けての準備として中心線の確定を行いたいとして、密集地区を対象に制度化された。

長田南部地区、西出・東出・東川崎地区における中心線確定と舗装を主とする細街路整備は、アンケートの結果からみると、88%の人が「良かった」「まあ良かった」と高く評価している*3。

注

- *1 小川直樹「道路整備に関する支援制度」まちづくり大学専門講座「まちづくり実践ゼミ」テキスト、神戸市都市整備公社、1997年10月、などによる。
- *2 ①、②はすでに廃止されている。なお、私道については震災前から道路行政で1.5m以上の私道を対象に「私道舗装助成制度」が行われている。助成額は標準舗装工事費の3分の2である。
- *3 本章のもとになったのは、安藤元夫他『木造密集市街地における生活街路・住宅の一体的整備に関する研究』住宅総合研究財団、2000年12月、佐藤圭二他『災害危険居住地の成立要因の研究—居住地の安全を確保する社会システムの研究—』文部科学省科学研究費報告書、2003年5月、などである。

参考文献

- 1) 神戸市住宅局「長田東部地区防災街区整備地区計画」1999年3月。
- 2) 萩尾利雄「道路整備型グループ再建制度—長田重池町—」まちづくり大学専門講座「まちづくり実践ゼミ」テキスト、神戸市都市整備公社、1997年10月。
- 3) 神戸市「『路地・まち再生事業』による都市再生推進モデル調査報告書」2001年3月。