

## 一時の状況に流されることなく、過去の経緯も踏まえた賢明な歩みを。

都市計画は公共性が極めて高い上、市民生活に与える影響がとても大きいため、全ていっぺんに判断せず少しずつ積み上げていく仕組みになっています。一度決定した計画は、時代に合わせた柔軟な対応も必要ですが、根本的な方針変更は「これまで判断の積み重ね」や「新たに生じるリスク」を考え、慎重でなければなりません。また、住民の方々の支持に基づくこれまでの判断の積み重ねは「住民の負託」の結晶です。次の政策を考える際には「過去・現在・未来」のつながりが大切です。

J R 芦屋駅南側の地域は市の玄関口となる重要な拠点ですし、現在および未来の利用者の安全・安心も大きく左右します。一時の状況に流されることなく、過去の経緯も踏まえた賢明な歩みを期待したいです。

芦屋西宮市民法律事務所  
弁護士 津久井進さん



## 送迎のためのスペースができれば交通課題の解決につながる。

J R 芦屋駅周辺は、違法駐車が続いていない現状にあります。送迎のためのスペースが確保できれば交通課題の解決につながると思います。

「安全で快適な歩行空間の確保」のため、駅前等におけるエレベーター等の設置やスロープ化、立体横断施設の整備は、高齢者や障がい者の安全のために望ましいと考えます。

芦屋警察署長 野上和志さん



## 行政と地域と事業主の三者が一体となって、さらなる魅力発信に繋がることを期待。

駅の南口を利用して他市から来られるお客さまに「駅前なのに静かですね」とよく言われます。私も北に比べて南はなぜこんなに閑散としているのだろうと前から思っていました。今は茶屋之町を中心に、それぞれの事業主が努力したステキな店舗が集積し、全国に対して魅力的なスポットとして発信できていると思います。このプロジェクトをきっかけに行政と地域と事業主の三者が一体となって、さらなる魅力発信に繋がることを期待しています。

RIO COFFEE 芦屋店 (株)アルタレーナ代表取締役  
八木俊匡さん



## 南側の地域に新しい人達が入ることで、昔から続いてきた地域のコミュニティーが失われることを懸念。

芦屋は観光都市ではありませんが、JR芦屋駅を利用して美術博物館や谷崎潤一郎記念館などに来られる人が多いです。沢山の人たちが利用する駅の南側には、バス停や一般の車が安全に停まれる場所を当然つくるべきだと思います。

再開発ビルが建設され南側の地域に新しい人達が入ることで、昔から続いてきたこの地域のコミュニティーが失われることを懸念しています。

「芦屋らしさ」をもった街並みを保つことは難しいのではないのでしょうか。

芦屋観光協会 会長 城純一さん



## 市民は芦屋市に誇りを持っているので、住みよい安全で安心なまちづくりに期待。

駅の北側は、デッキなども見通しが良く、子どもが安全に利用できる場所ですが、南側は道路の道幅が狭いうえに、路上に駐車している車が非常に多く、バスの乗降場が危険なため、北側のバス停を使っている人たちがいるそうです。

南側の開発ではバスロータリーや、駅に直結するペデストリアンデッキができると便利ありがたいです。人の死角ができる場所へは防犯カメラの設置をお願いします。子どもたちが危険な目に合わないよう、万一のときに駆け込める場所や誰もが安全に避難できる施設が必要だと思います。

市民は芦屋市に誇りを持っているので、本当に住みよい安全で安心なまちづくりに期待します。

芦屋市青少年育成愛護委員会 会長  
入江祝栄さん



## 気軽に来られる場所で市民活動ができれば開放的になり、より良いものに。

再開発ビルの中には、買い物ついでに誰もが参加でき、公園みたいに気軽に来られる場所で市民活動ができることを想像しています。このような場所ができれば、市内の市民活動は今よりも開放的になり、より良いものになっていくと思います。物事の進め方全てに言えることですが、議論によって進捗が停滞することは時間と機会の損失です。少しでも進めていながら修正していく方が良いと思います。

NPO法人フライパン  
横山宗助さん



## 整備が予定されている交通広場を活用し、お客さまの利便性向上に繋げていきたい。

当社のバス路線はJ R 芦屋駅を挟み、市内の全域を南北に結ぶ運行をしておりますが、バスが接続する他の鉄道駅になる阪急芦屋川駅、阪神芦屋駅ともにバスロータリーが無く、バス路線の形態や運行面での課題を抱えています。このため、J R 芦屋駅南地区再開発事業に伴って整備が予定されている交通広場を活用し、お客さまの利便性向上に繋げていきたいと考えております。

阪急バス株式会社自動車事業本部営業企画部  
計画課係長 森孝雄さん





市長メッセージ

創意工夫を凝らし、まちに磨きをかけて次の世代へ

過去から多くの芦屋市民が望んできたＪＲ芦屋駅南地区の再開発事業が決定してから４年。芦屋駅改良工事も進んでいます。

過去には戦争や大震災、現在では新型コロナウイルス感染症や人口減少など、いつの時代にも課題や苦難はありますが、先人たちは苦難をのり越えて、現在の芦屋のまちを築いてくれました。私もリーダーシップを執りなが

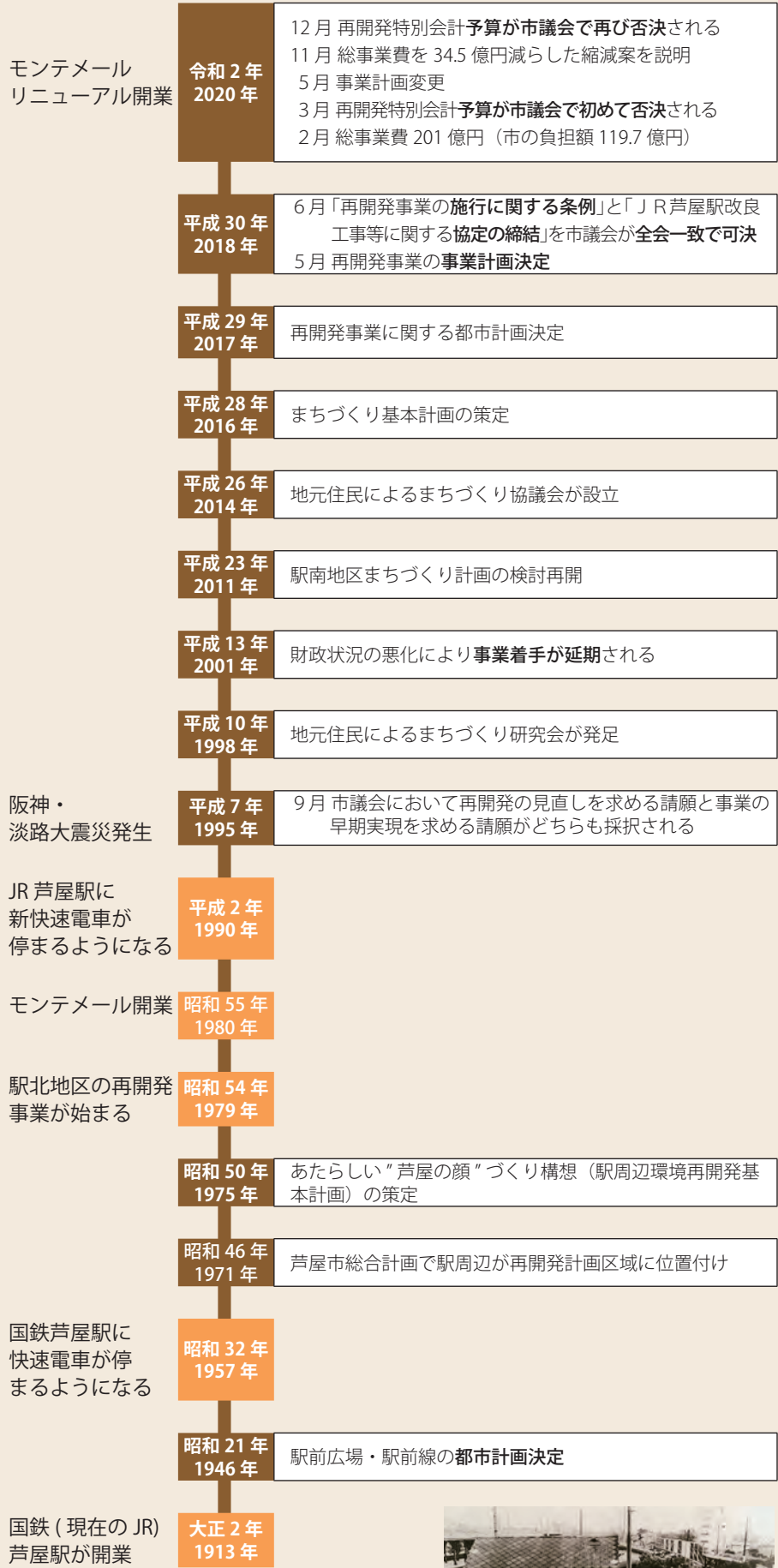
ら市民の皆さまとともに、創意工夫を凝らし、まちに磨きをかけて、次の世代につなげていきたいと考えています。

本市の中心核であるＪＲ 芦屋駅前を美しく快適に整えることで、周辺地域の魅力も高めてまいります。また国際文化住宅都市として発展してきた歴史を継承することで、市民の皆さまにだけでなく、阪神間や関西の発展につなげてまいります。



ＪＲ芦屋駅周辺のこれまで

ＪＲ芦屋駅周辺のまちづくりって今どうなっているの？



もっと知りたい！  
駅南のまちづくり



市議会での予算の否決

再開発事業の予算は一般会計と再開発事業特別会計という 2 つの会計で成り立っています。このうち、再開発事業特別会計の令和 2 年度予算が、事業費の負担による将来の市財政悪化を主な理由として否決されました。その後、事業の見直しが検討され、総事業費を 34.5 億円減らした縮減案が出されましたが、議会からは事業手法の見直しが必要という理由で予算は否決され、現在、事業を進めることが難しい状況となっています。

事業計画

実施される事業における建物や道路の位置や規模、期間、資金等について具体的に定めた計画。事業計画決定がされると事業が本格的に動き出し、第二種事業では地権者の人が再開発ビルに入居するかどうかの手続き等が始まります。

ＪＲ芦屋駅改良工事等の施行に関する協定

ＪＲ芦屋駅舎のリニューアル工事のうち、単なる店舗増床を除いた市が補助や負担をする工事についての取決め。市はこの協定工事で約 36.6 億円の負担をすることとなっています。

まちづくり基本計画（平成 28 年）

事業化に向けて市民意見募集を行い、「まちの玄関・交流・案内から発信機能」、「交流（出会い）の拠点（基地）機能」、「安全安心・利便性を追求した交通結節機能」等の 5 つの機能を導入し、「芦屋」を発信する多世代交流のまちづくりをコンセプトとして事業に取り組むことを決めました。

あたらしい“芦屋の顔”づくり構想（昭和 50 年）

当時の構想における駅南地区の範囲は約 3.2ha で現在の計画の約 3 倍の広さとなっていました。駅南地区には住宅の他に文化ホールや教育施設等が計画されていました。

都市計画

まちづくりのために将来整備する道路の位置等を定める計画。都市計画決定は事業のスタート地点に立つことです。道路等の予定地となった区域内では建築の制限があります。

駅前広場（交通広場）

鉄道、バス、タクシー、乗用車の乗り換えのための広場。

駅前線

ＪＲ芦屋駅南西から国道 2 号「茶屋之町北」交差点へ続く南北の道路。南下すると茶屋さくら通りに入ります。



昭和 40 年代の JR 芦屋駅南口付近

ＪＲ芦屋駅南地区のまちづくりの特集は、芦屋市広報番組「あしやトライあんぐる」バックナンバー（２月後半放送）でもご覧いただけます。

