

平成27年度第3回 芦屋市都市計画審議会 会議録

日 時	平成27年11月26日（木）10：00～
会 場	芦屋市役所 北館4階 教育委員会室
出席者	会 長 近藤勝直 委 員 石黒一彦, 羽尾良三, 工藤和美, 寺前尊文, 福井美奈子, 徳田直彦, 平野貞雄, 市川和幸, 福井尚志 事 務 局 佐藤副市長, 宮内技監, 山城都市建設部参事, 東都市計画課長, 五島 建築指導課係員, 梅木都市整備課係長, 安井都市整備課係員, 高江 都市整備課係員, 白井都市計画課係長, 生友都市計画課係員, 加地 都市計画課係員
会議の公表	<input checked="" type="checkbox"/> 公 開 <input type="checkbox"/> 非公開 <input type="checkbox"/> 部分公開 <非公開・部分公開とした場合の理由>
傍聴者数	10人

1 会議次第

1 開 会

2 会長挨拶

3 議 事

(1) 署名委員の指名

(2) 議 題

1) 説明事項

① 阪神地域都市計画区域マスタープラン等の見直し原案について

2) 報告事項

① J R 芦屋駅南地区のまちづくりについて

(3) その他

4 閉 会

2 提出資料

資料1 阪神地域都市計画区域マスタープラン等の見直し原案について

資料1 - 1 阪神地域都市計画区域マスタープラン 原案

資料1 - 2 「阪神間都市計画区域区分」の変更原案

資料1 - 3 「阪神間都市計画都市再開発の方針」原案

資料1 - 4 「阪神間都市計画住宅市街地の開発整備の方針」原案

資料1 - 5 「阪神間都市計画防災街区整備方針」原案

資料2 J R 芦屋駅南地区のまちづくりについて

### 3 審議経過

**事務局（東）** それでは、定刻となりましたので、ただいまから芦屋市都市計画審議会を開催させていただきます。私は、本日の審議会の進行役を努めさせていただきます都市計画課の東と申します。よろしくお願い致します。それでは最初に、お手元の資料のご確認をお願い致します。事前に送付させて頂いております「資料」と、本日お席の方に、「会議次第」、「出席者名簿」を配布させて頂いておりますが、揃っておりますでしょうか。それでは、近藤会長様、ご挨拶と引き続き、会の進行をよろしくお願い致します。

**近藤会長** 皆様おはようございます。今週になりまして、やっと冬らしくなってきましたが、お変わりございませんでしょうか。今日は、傍聴人もたくさん待っておられますので、早速始めてまいりたいと思います。

それでは、まず会議の公開についての取り扱いでございますが、本市の情報公開条例第19条では、一定の条件の場合で委員の3分の2以上の多数により非公開を決定した場合を除き、原則公開としております。この一定条件とは同条例第19条の第1号では、非公開が含まれている事項について審議、審査、調査等を行う会議を開催するとき、第2号では会議を公開することにより、当該会議の構成または円滑な運営に著しい支障が生じる場合と規定されております。本日の議題につきましては特に非公開にするものはないので、公開ということにしたいと思いますが、ご異議はございませんでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

それでは、公開ということにさせていただきます。

**近藤会長** 本日、傍聴希望者はおられますか。

**事務局（東）** 10名いらっしゃいます。

**近藤会長** それでは、お入り頂いてください。

（傍聴者入室）

それでは、これより議事に移りたいと思います。まず事務局から本日の会議の成立について、ご報告願います。

**事務局（東）** 本日の出席状況でございますが、委員13名のうち、10名が出席いただいておりますので、過半数を超えております。よって会議は成立しております。

**近藤会長** 次に、本日の会議録の署名委員の指名でございますが、石黒委員と平野委員にお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願い致します。

次に議事（3）の議題に進ませていただきます。本日の議題は、会議次第に記載のとおりでございますが、説明事項1件、報告事項1件とその他となっております。できる限り円滑に議事を進行させていただきますので、ご協力の程、よろしくお願い致します。

それでは、説明事項としまして、阪神地域都市計画区域マスタープラン等の見直し原案について、事務局からご説明ください。

**事務局（生友）** それでは、説明事項「阪神地域都市計画区域マスタープラン等の見直

し原案」について、説明をさせていただきます。都市計画課の生友と申します。よろしくお願いたします。恐れ入りますが、座って説明をさせていただきます。

資料のインデックス丸1から丸1 - 5までが本原案に関する内容となります。見直し素案につきましては、5月27日の本審議会でも報告させていただいておりますが、その後、委員の改選等もございましたので、素案からの変更点を中心に、改めて簡単に説明をさせていただきます。

資料1ページをご覧ください。現在、県では「都市計画区域マスタープラン等の見直し」として、「都市計画区域マスタープラン」、「都市再開発の方針」、「住宅市街地の開発整備の方針」、「防災街区整備方針」、及び「区域区分」、いわゆる「線引き」について、社会経済情勢の変化を踏まえ、おおむね5年ごとに実施している定期見直しの作業を進めています。見直しの流れは2ページ目のおりで、本原案について、12月8日から縦覧及び、各市町への意見聴取が行われる予定となっております。ですので、次回、1月末頃を予定しております本審議会においてお諮りし、意見聴取への回答を行いたいと考えております。なお、本原案は現在、国との協議中であり、縦覧までに若干の修正が加わる可能性があるとのこととです。

それでは、阪神地域都市計画区域マスタープラン（以下、区域マス）等の見直しについてご説明させていただきます。インデックス丸1 - 1からが区域マスの原案となります。要点のみ、A3の概要版に沿って説明致します。

始めに、資料3ページ「第1 基本的事項」にもありますとおり、区域マスとは、広域的・根幹的な都市計画の方向性を示すもので、「市町都市計画マスタープラン」の指針となるものです。県では6つの地域を設定しており、うち一つが本市を含む「阪神地域」であり、区域マスは阪神地域都市計画区域マスタープランとなります。

3ページは全県共通部分で、4ページの「第3 地域別方針（阪神地域）」からが阪神地域についての内容となります。全体を通しての主な変更点としましては、地域創生戦略との考え方の整合の観点から、素案では「拠点」としていたものを「都市機能集積地区」と言いかえた点。共通部分では、「第2の2（6）地方分権の進展」が「（6）地域の主体性の高まり」に改題され、「地域創生の取組」の項目が新たに追記された点があります。「第3」以降の、阪神地域の地域別方針については、軽微な文言の修正や若干の地区追加のみで、方針への項目の追記・削除はございませんでした。

ここからは、4ページの「第3 地域別方針」について、本市に関連する内容を抜粋して、簡単に説明をさせていただきます。

「1 長期的に目指すべき地域の将来像」について、今後起こり得る都市機能や人口の減少に対して、県では、都市機能の集積・集約、機能の分担、並びに一定の人口の維持を図る一方で、郊外では市街地の縮小、都市機能集積地区間の連携の維持・確保といったことが必要になると考えています。

「2 区域区分の決定の有無及び方針」ですが、区域マスでは、区域区分を行うかどうかを定めることとされており、本区域は、引き続き区域区分が定められます。

続いて、「3 都市づくりに関する方針」では、「(1) 地域連携型都市構造化」,  
「(2) 土地利用」,「(3) 市街地整備」,「(4) 都市施設」,「(5) 防災」,「(6) 景  
観形成」,「(7) 地域の活性化」の7つに関する方針を掲げており、その中で、

「(1) 地域連携型都市構造化に関する方針」として、JR芦屋駅を含む主要鉄道駅周辺  
が「地域都市機能集積地区」に位置付けられ、都市機能の維持・充実に加え、質の高い  
都市空間の整備に配慮し芸術・文化等の都市機能の集積を図る地区とすること。日常生  
活圏の、生活に密着した都市機能が集積する市街地を「生活都市機能集積地区」として  
位置付けること。既成市街地の交通結節機能を有する区域等において、土地の高度利用  
及び、都市機能や公共交通の利用圏人口の維持を図る一方、災害リスクの高い地域等  
では住宅等の建築抑制を検討すること。さらに、地区間の連携強化のため、道路・鉄道等  
の既存交通ネットワークにより、広域連携軸・地域内連携軸の形成・強化を図ること。

「(2) 土地利用」として、JR芦屋駅を含む主要鉄道駅周辺の高度利用の推進や、用  
途地域の柔軟な変更等により高齢者の急増に対応した多様な建物用途を導入することで、  
良好な住宅としての魅力向上を図ること。

また、「(4) 都市施設」では、全体方針として、都市基盤施設の効率的な整備や、計  
画的な修繕・更新の推進。長期未着手の都市計画について、廃止を含めた適切な見直し  
を行うこと。各施設の方針としては、「交通施設」で、広域連携軸・地域連携軸に位置付  
けた公共交通の整備・充実に加え、駅のバリアフリー化等、公共交通の利便性の向  
上や、国道43号の沿道環境改善。「公園・緑地」で、六甲山系等の風致の保全や、緑の少  
ない都心部での緑化を促進すること、などが掲げられています。

「(5) 防災」面では、大規模広域災害に対応するための広域的な災害応急体制の確立  
として、広域防災拠点・地域防災拠点の系統的な配置や、緊急輸送道路の整備など、防  
災拠点の整備とネットワークの形成が図られるほか、建築物、造成宅地やライフライン  
の耐震化の促進、尼崎西宮芦屋港における津波対策の早期完了、鉄道事業者等との協働  
による帰宅困難者対策などが推進されます。さらに、総合的な治水対策や土砂災害特別  
警戒区域等の指定、必要に応じた市街地の縮小など、水害・土砂災害等に強い地域づく  
りを推進する、とされています。

「(6) 景観形成」については、景観法や景観条例による個性ある景観の保全・形成、  
屋外広告物条例による景観誘導を行う、とされており、事例として、芦屋川沿岸の眺望  
景観や南芦屋浜のウォーターフロントが挙げられています。

続いて、資料37ページをご覧ください。概要版では省略されております「5 主要な  
都市施設の整備目標」について、平成32年までに事業の具体化を予定している都市施設  
が列記されています。本市においては、JR芦屋駅南側の駅前広場がございます。

区域マスの原案についての説明は以上です。

続きまして、区域区分の変更原案についてです。資料はインデックス丸1 - 2からと  
なります。阪神間における変更箇所は資料49ページの概要図のとおりで、全15地区とな  
っており、素案からの変更はございません。なお、本市におきましては、今回、線引き

の変更はございません。

次に、都市再開発方針等としまして、「都市再開発の方針」、「住宅市街地の開発整備の方針」、「防災街区整備方針」の三つの変更原案についてです。

県では、区域マスの内容の一部を具体化するものとして、前述の三つの方針を定めておきまして、各方針の役割を要約しますと、「都市再開発の方針」とは、計画的な再開発が必要な市街地の健全な発展と、秩序ある整備を図るため定めるもの。「住宅市街地の開発整備の方針」とは、住宅及び住宅地の供給の促進と、良好な住宅市街地の開発整備を図るため定めるもの。「防災街区整備方針」とは、密集市街地内の各街区について、防災街区としての整備を図るために定めるものです。こちらも、素案からの文言修正や、他市における修正のみで、大きな変更はございませんでした。また、本市における内容について、素案からの変更はありません。

それでは、各方針に定める内容、方針について、順に説明を致します。はじめに、「都市再開発の方針」です。資料はインデックス丸1 - 3となります。

「都市再開発の方針」としましては、主要鉄道駅周辺の低未利用地の利活用、交通結節機能の改善・強化、都市の防災性の強化など、区域マスの方針でもある地域連携型都市構造を目指した、安全・安心な魅力ある都市を形成することに加え、ユニバーサルデザインに配慮した都市施設の整備や、歴史・文化を生かした魅力的な都市景観の形成が図られます。

定める区域としましては、「計画的な再開発が必要な市街地」、「課題地域」、「再開発促進地区」の三つがあります。57ページは、阪神間において定められる区域の位置図、58ページは、位置図のうち本市を抜粋した参考図です。水色の斜線部が「計画的な再開発が必要な市街地」、赤の塗潰しが「再開発促進地区」、黄色が「課題地域」です。「計画的な再開発が必要な市街地」は、土地の高度利用や土地利用転換、市街地の整備・改善、都市環境の向上を図るべき一体の市街地。「課題地域」は、「計画的な再開発が必要な市街地」の中で、整備すべき課題が集中している地域として定め、「再開発促進地区」は「計画的な再開発が必要な市街地」のうち、面的整備や都市施設整備を一体的かつ総合的に実施し、再開発を促進すべき地区として定めます。

資料 53, 54 ページの別表 1 をご覧ください。「計画的な再開発が必要な市街地」各区域の方針です。赤枠の部分が本市において定められる区域で、B - 1 から B - 5 までの 5 地区ございます。それぞれ、良好な住宅地の保全・誘導及び、魅力的な都市景観の保全・形成等を方針として掲げてございます。また、表中の右から三つ目の欄が「課題地域」です。山手第 1 地区及び山手第 2 地区、それから、国道 43 号沿道地区と阪神打出駅南地区の 4 地区ございます。

資料 55 ページの別表 2 の赤枠部分と、併せて資料 56 ページの附図をご覧ください。「再開発促進地区」の整備・計画の概要です。本市では、JR 芦屋駅南地区を挙げておきまして、図中の一点鎖線が当該区域で、範囲は現行どおりです。なお、図の区域は再開発を促進すべき予定範囲であり、具体的な範囲については、現在、地域の方々

とまちづくり協議会により検討を行っておるところでございます。

以上の本市各区域について、範囲は現行どおり、方針は文言の修正等、現行からの時点修正のみで、現行の方針からの大きな変更はございません。

続きまして、インデックス丸1 - 4、「住宅市街地の開発整備の方針」です。「住宅市街地の開発整備の目標」として、郊外の住宅供給を抑制し、既存ストックの質の向上による既成市街地の更新が図られます。また、「整備・開発の方針」として、主要鉄道駅周辺の高度利用や、低未用地の計画的な土地利用。既成市街地周辺でゆとりある住宅地形成を図る一方、郊外で長期間整備を中断している住宅事業の見直しを検討することを掲げています。63 ページは阪神間において定められる、住宅市街地を整備・開発する「重点地区」の位置図です。赤色が「重点地区」を示し、本市の南芦屋浜地区をはじめ、全8地区でございます。

資料60ページをご覧ください。別表の赤枠部分が南芦屋浜地区です。幹線道路や区画道路の適切な配置、歩車分離による安全で快適な歩行者ネットワークの確保。民間活力を導入した住宅地開発と、海洋性スポーツレクリエーション機能を備えた良好な住宅地の整備を推進します。こちらも、完了した事業の削除等の時点修正のみで、現行からの大きな変更はございません。

最後に、「防災街区整備方針」です。資料はインデックス丸1 - 5となります。建築物の共同建て替えや、道路・公園等の公共施設の整備により、一体的かつ総合的に防災街区として整備を図るべき地区を「防災再開発促進地区」として定め、それに次いで、優先的に防災性の向上に努める必要がある地域を、「課題地域」として定めます。防災再開発促進地区及び課題地域は、69 ページ位置図とおりで、本市において該当地区はございません。

簡単ではございますが、説明は以上です。よろしくお願い致します。

**近藤会長** ありがとうございます。委員の皆様には、事前にお読みいただいているという前提で、説明は少し足早になったかと思いますが、本件につきまして、ご意見、ご質問等ございましたらお願いします。

**平野委員** いくつかお聞きしたいと思いますが、一つは、今日ここで私どもが出させていただき意見というのは、どういう形でこの見直しに反映されることになるんですか。

**事務局（東）** 県のほうに報告させていただいて、検討していただくこととなります。

**平野委員** 芦屋市の都市計画審議会でこういう意見が出た、ということで、そのまま報告するということですか。

**事務局（東）** そのまま報告します。

**平野委員** その上でいくつかお尋ねなり、確認をしたいと思うんですが、資料で4ページに限らず随所で出てくるんですけれども、特に芦屋との関係でいきますと、既に再開発されたJRの北側に続いてJR南側も、この後もう一件、別件で審議することになっていきますけれども、その該当区域で、芦屋ではJRの駅周辺ということで書いてあるんですけれども、「高度利用の推進」というのがありまして、現にJRの北では高度利用さ

れているということで、そのことに伴う課題というのは、行政としては把握しておいていただかないといけないと思うんですけれども。JR南側についても高度利用ということが念頭に、今進められているかと思えますけれども、高度利用となると、都市の過密化を招いて、当然ながらそれに伴う交通問題にも派生していきますし、高度利用を前提にするという、そのところがすんなりと理解ができないところがありまして。駅前でも、例えばJR北の再開発ビルするときにも、周囲の方からも色々意見が出ていたんですけれども、芦屋の場合、以前はJR芦屋駅を北側に降り立ったら六甲山が見えてたんですね。これは芦屋にとっては、今重視されている景観という点からもね、すごい都市の特性として保持をしなければいけない、凄く大事なところだったと思うんですけども。高度利用によって全く見えないんですね。高度利用が一概に悪いとは言わないんですけども、この見直しの中にも、先程も説明があった景観、4ページのところでいうと(6)のところ、「景観形成に関する方針」というのがあって、高度利用というのは、そういう意味で言うと新たな景観を創出することになるけれども、現状の景観を阻害することになりかねないんですよ。だから、何か高度利用が大前提みたいな方針について、ちょっと違和感を感じるんですけれども、その辺は如何でしょうか。

**事務局(東)** JR駅南で言いますと、今現在、都市計画決定されているのは、交通広場と駅前線ですね。それについて、どのような手法でそこを整備していくかと。一番簡単な方法でいくと用地買収方式という形で、その部分に係っている権利者から直接用地を買わせていただいて、それを整備させていただくということでしたら高度利用ということも無いかもしれませんが、当然、駅前ですのでご商売をされている方がいて、それを生業にして生活している方がいらっしゃるようになりますので、その営業をどこかで補償する必要があるということになると、一般的には市街地再開発事業という話になるかなと。そのときに、どうやって公共用地を捻出するかという話になると、エリアを決めて高度利用を図ることによって、駅前広場、或いは駅前線整備の公共用地を捻出すると。それで採算を合わせることによって事業を成立させるのが再開発事業ですので、用地買収方式でなければ、そういった高度利用をセットで行うというのが手法で、そうでないと成り立たないことになるので、一般的には高度利用という形が同時に行われることだと思います。

**平野委員** 個別具体的なJR南側のことについては、別件があるので、そこでお尋ねするほうが良いかなと思うんですけれども、今、議題になっているこのマスタープランの見直しでは、JR芦屋駅周辺、周辺ということは、これは南側に特定していないんですけども、JR芦屋駅周辺における高度利用の推進ということになっていて、事案によっては確かに地権者の方の権利補償という観点から高度利用をせざるを得ないという地域もあるだろうと思えますけれども、ここでは一般論として高度利用の推進ということが書かれているのがちょっと気になったんですね。駅周辺であれば、他のところも全部そうやって出てくると思うんですけれども、今言っているのは「3 都市づくりに関する方針」の(2)なんですけれども、(1)-2の中にも「既成市街地を中心として土地

の高度利用等を図り」ということで、特に再開発事業としてやる場合以外においても、高度利用を図るという方向性が出されている気がするんですね。さっき言った都市の過密化に伴う弊害というのは、交通の問題を一つとして挙げましたけれども、それに限らず出てくるわけですから。景観もそうですしね。だから、一般論として高度利用が良くて、低利用が悪いんだというような前提でされているというところに違和感を感じるんですね。例えば地方へ行ったときには、高層の建物が無いことがすごく開放感を持たせて、良い景観、良いまちなみがつくられているなど感じることもあるんですね。だから、高度利用が善であり、低利用が悪であるかのような印象を与える文言になってはいないかなというのが、非常に気がかりになるんです。この辺はどうお考えになっていらっしゃいますか。

**事務局（東）** 区域マスということで阪神間の部分でございますので、阪神間という兵庫県下の中でも都市部の部分について、一般的な言い方をするとコンパクトシティという話の中で、都市部に対しての高度利用を図って、市街地をできるだけ小さくすることによって、メンテナンス費用を軽減するというような考え方もあろうかと思えます。各々の市におきましては、当然、都市計画マスタープランをつくりますので、具体的に芦屋市において高度利用が馴染むか馴染まないかにつきましては、各市のマスタープランによって細かく規定されますので、阪神間ということの兵庫県下におけるポジションからしますと、市街化されている地域ということから、そのような表現になっておると理解しております。

**平野委員** 先程申し上げた高度利用の弊害について、市としてどう考えておられるのかという点がお聞かせいただけなかったんですけども、これはまた個別具体的なところでお聞きしたいと思います。それで、資料12ページ下の方、「（４）地球環境への配慮」の中に、「低密度の市街地が一様に広がる都市では、高密度な市街地を形成している都市に比べ家用車の依存率が高く、（中略）二酸化炭素排出量の少ない都市構造への転換が求められている」という表現がありますね。高密度な市街地であれば、高度利用で、狭いところに住戸であれ商業施設であれ、密集しているわけですよね。そこに当然、車なんか集中してくるということになれば、ＪＲ北なんか特に、私は再開発のとき懸念してたんですけども、交通量増大によって二酸化炭素排出量が一気に増えるんじゃないかと。現状そうになっているかなと思うんですけれども、ここは逆だという説明なんですね。だから、根拠が何なのか、もし行政としてそういう資料を別途県のほうから取り寄せておられるようならば、説明いただきたいなど。今無ければ後でもいいので。私が思っていたのと逆のことがここに書いてあるので、ここもどうなのかなど。

**事務局（東）** 一般論と致しまして、ポツポツと家があったりまちがあったりするところの交通手段というのは、やはり家用車、或いはバスに頼ることになりますので、鉄道等の公共機関が広く普及されていないということからの表現になっておるんです。都市部においては鉄道等の公共機関が整備されておりますので、それを多くの方が利用されて都市間の移動をされるけれども、都市部でないところについては、家用車、或い



はバスがあるところはバス，という形で利用される意味で，低炭素の状況ではないという意味だと思います。都市部だから交通量があるというのは逆にありますけれども，そういう意味ではなく，交通手段として，移動手段として，車を使わざるを得ない状況があるという表現だと理解しております。

**平野委員** これは結論部分が，今申し上げた「二酸化炭素排出量の少ない都市構造への転換が求められている」というところへ持って行って，その前段で，高密度な市街地を形成している方がそういう結論になるんだというふうに読みとれるんですよね。これは，必ずしもそうではないだろうというのが私の実感なんですね。JR芦屋駅北側の交通量の増大が，都市再開発事業で高密度利用，高度利用しているからだけだと，そこにだけ起因するんだとは私も思いませんが，全国的なモータリゼーションの変化もあるんだけれども，だけれども明らかに，従前に比べればあそこに商業施設が集積し，そして高度利用で住宅地が密集しているということが，二酸化炭素排出量を高めていると，そういう都市構造にしてしまったということがあるんだと思うんです。だからここも，本市に照らし合わせれば，如何なものかなと思ったのでお尋ね致しました。また機会があれば聞かせていただきたいと思います。

それから，16ページにつきまして「ウ 民間投資の誘導」のところですね。必ずしも民間投資の誘導を否定しているものじゃないんで，民間には民間としての都市形成上の役割があると思うんですけれども，ここで何故いきなりこうなるのかなと思ってお尋ねするんですが。「成熟社会を迎えるにあたり」というのが，一行目にありますよね。「特に都市部では都市基盤施設が公的セクターによって相当程度整備されたことから，今後は都市づくりにおいて中心的な役割を担う民間投資を適切に誘導することが一層重要となる」と，言い方は悪いが，決めつけられているんだけれども，「公的セクターによる整備がされたからあとは民間だ」と果たして芦屋の場合は言えるのか。これは一般論で勿論書いてあるんだけれども，それが該当しない都市なり地域があれば，一般論として書くこと自体が如何なものかなと思うんです。だから，成熟社会というのがどういうものをイメージしているのか不明確だけれども，「公的セクターの整備についてまだ課題を残している」ということでいけば，「今後はもう民間だ」とは芦屋の場合は言い切れない部分があるんじゃないのかと。ここを，行政としてはどう把握しておられるのかということをお伺いしたいんですけれども。

**事務局（東）** 国の考えでは民間のできるということについては民間にお願いする，という方向で動いておるというベースがあってですね，これはあくまでも区域マスという大きなビジョンでの表現をされております。芦屋においてのその是非については，都市マスになるのか個々具体の施策になるのかは別と致しまして，各自治体は自治体で各々また検討されて，業態・業種各々について，芦屋に相応しいやり方というのを検討しますので。これはあくまでも区域マスという，国の大きな流れを受けた形での表現ということでご理解いただければと思います。

**平野委員** 芦屋の場合は芦屋で個別具体的に考えるというのは，ある意味当然ではある

んだらうけれども、一般論としてこういう形で、芦屋も含めて方向性が出されるマスタープランであれば、やはり違和感を感じますし、今、言われたことが芦屋の認識であれば、一般論として芦屋も含めてこういう方向ですよ、ということに対しては、それは如何なものかなという問題意識を持っていただいてもいいのかなと思ったのでお尋ねしたんですけれどね。これはその程度に留めておきます。

その下の、「(3) 持続可能な都市構造の形成」のところの「ア」2行目で、「これまで省みられることが少なかった都市経営的な発想」とありますね。都市経営ということでは、神戸市なんかは、かなり前から都市経営に成功したと言われながら、現時点において果たしてそうだったのかなという問い返しもされていますけれども、ここで言われる「都市経営的な発想」というのはどういうものをイメージしたらいいんですか。

**事務局(東)** 先程の民活と同じような路線かなと、私は理解しておりますけれど、税金の使い方の部分について、持続可能な都市構造ということだろうと思います。ですから、経営的な視点を持って、行政も運営をしていく必要があるのではないかという問題提起、或いは、方向性を示しておるといのように理解しております。

**平野委員** 神戸なんかは、全国的に一時モデルにされましたけれども、先程も言いましたように、現時点に立ってみれば、「どうだったのだろうか」というようなことも言われたりしているので、一般的な「都市経営」という言葉だけが出てくると、その活かされるべきこと、或いは反省すべきこと、教訓にすべきことが色々なものが包括的に入ってしまっていて、それでいいのかなと思ったので。都市経営論でずっとされてきたまちが順風満帆で全部良いのかというと、そうじゃないので。いきなりここに「都市経営的な発想に立ち」と出されると、すんなりと理解ができなかったもので、芦屋市としてはどういうふうな理解をされているのかということをお尋ねしたかったんですけれどね。一般的な意味では分かりました。

それと最後にしますけれども、16ページが一番下の「(ア) 地域連携型都市構造の実現に向けた基本的な考え方」から次のページで、役割分担ということと、それから17ページの中ほどに「市街地以外のエリアにおいては(中略)一定程度の医療・福祉、商業等のサービスが日常生活圏内で受けられるような都市構造を構築する」とあるんですね。これは16ページの下のところ「産業、医療・福祉、商業等の諸機能において役割分担」するということとの関連性というんですかね、片方では、都市においてそういう商業や福祉等の諸機能を求め、役割分担するという大きな方向性を持ちながら、一方では、一定程度の医療・福祉、商業等のサービスが日常生活圏内で受けられるような都市構造にする、とありますね。これはイメージとして持ちにくかったんですけれども、芦屋市としてはどういうイメージを持っておられるのか、言葉では示しにくいかもしれませんが、もう少しかみ砕いて教えていただけますか。

**事務局(東)** この「(3) 持続可能な都市構造の形成」という項目の中で書かれている表現ですので、特に芦屋市のような規模の小さい自治体においては、必要な施設フルセットを全て自前で持って運営するということになる、対象の総数も少ない中で、各々

の施設が運営できて、維持可能なのか、という視点だと思います。特に医療部分につきましては、阪神間で連携を行って、小児科・産婦人科等のリスクが多い医療については集中して施設を整えて、それをお互いに使い合うことで、対象が増えたり、充実した施設になったり、そういうような視点での表現と。維持可能で、各々の負担を軽減しながら効率よく運営していく必要があるのではないかとという視点で書かれたものと理解しております。

**平野委員** 是非、出させていただいた意見を反映していただけたらと思います。よろしくをお願いします。

**近藤会長** 最後に言われた「都市経営的」というのは、恐らく神戸市的な都市経営ではなく、ここではおっしゃったように、フルセットで都市機能を一つのまちで持つのではなくて、地域連携でそれぞれ分担して、要するにコスト意識を持って、ということで見たいほうがいいんじゃないかなと思います。その他如何でしょうか。

**寺前委員** ここで発言された意見が兵庫県のほうへ伝えられるということで、そのことを期待しまして、2点に渡って意見を申し上げたいのと、1点質問させていただきます。1点は37ページに記載されています「オールドニュータウン等の住宅地の再生」という部分に関連することなんですけど、今日お示しいただきました都市再開発方針の位置図を見ますと、例えば、西宮市枝川町の浜甲子園団地であったり、宝塚の仁川団地等は再開発の方針に含められているんですけども、芦屋浜の高層地区が再開発の方針に含められていないということに関しては、ちょっと残念に思いました。これまで、東京都の多摩ニュータウンであるとか、大阪の千里ニュータウンでニュータウン再生事業というのが進められていますけれども、それらとは異なりまして、芦屋浜高層地区に関しましては一棟当たり100戸なり200戸あるような、非常に大規模な集合住宅が並んでいるところですので、早期に再生計画に着手しなければならないことは、議会の一般質問等で申し上げたところなんですけれども、5年毎の見直しということなので、是非、次回ぐらいには具体的な方針をそろそろ示しておかなければ、兵庫県にとっても、また芦屋市にとっても、重大な課題を後々残すことになりかねないと思いますので、この辺りにつきましては、芦屋市からの意見として、申し上げていただきたいなと思います。

それともう一点は、南芦屋浜の土地利用計画に関わることなんですけど、今現在は、平成8年に策定された潮芦屋プラン、途中で1回改訂があったと思うんですけども、計画人口が9000人から8000人に減少して、土地利用計画を進めているところなんですけど、その人口が、計画の8000人に対してもまだ全然足りてない、5400人から5500人程度で推移しているということは、やはり今、南芦屋浜のまちづくりに大きな壁をつくっているのは現実だと思います。具体例を申し上げますと、小学校建設の問題もそうでしたし、生活利便施設をなかなか誘致できていない現状というのも、やはり兵庫県の土地利用計画を、厳しい言い方をしますと、勝手都合でこころろ変えてきたことが原因ではないかなと私は感じておまして、例えば、商業施設用地であったところが一戸建ての住宅になっているとか、中層住宅の予定地であったところが戸建になっている、若しくは、研

究・開発用地だったところに分譲マンションができています。時代に応じて色々と都市計画の中身も変わっていくのは、それは仕方ないことかなとは思っているんですけども、兵庫県の都合で当初のビジョンに沿った形ができていないことが、今、南芦屋浜の課題としてぶち当たっている問題だと思いますので、面的整備が済んだからといって兵庫県の責任は無くなったと思われるのではなくて、長いビジョンで、兵庫県のほうにもこの南芦屋浜の開発に関しては責任を感じていただきたいなと思います。これは意見として申し上げます。

それで、1点質問させていただきたいのですが、都市再開発の方針という位置図が58ページに示されておりまして、この中で、芦屋川を挟んで阪急芦屋川の東西地域、または、阪神打出駅の南地区というのが整備課題の集中が見られる地域として指定されているんですが、これによって、芦屋市の都市計画に対する何らかの拘束力であったり影響力というのは、どういった部分で反映されていくのか、その辺りを教えてください。

**事務局（東）** 今おっしゃられたところについては、芦屋における駅周辺が課題地区という位置付けになってございます。そういった再開発を集中的にやるエリアとして、先程、平野委員もおっしゃられた高度利用的な駅前の整備ということが位置付けられておいてですね、今回、この後にも議論されますけれども、JR南を今やろうとしておる中で、順次そういう位置付けを、優先順位を決めて整理していく必要があると。それは当然、財政的な裏付けを確認しながらやっていくこととなりますので、次の第5次総合計画については、先程おっしゃられたシーサイドタウンの方針であるとか、そういった面整備について、或いは、都市計画施設についての優先順位的な考え方を盛り込めれば盛り込みたい、盛り込むべきものだという中で、どこまで表現できるかは今のところわかりませんが、できるだけ市民の方に将来の芦屋のイメージができるような形の総合計画にすべきという考え方は今の時点で持っておりますので、ご質問いただいたことにつきましては、できるだけ具体的な表現ができるようにはしていきたいと思っております。

**近藤会長** 先程の平野委員からの高度利用ということに関して、4ページの表記について、実は二通り読めるわけで、高度利用によって公共スペースを編み出すという、道路とか公園とか駅前広場を生み出すための手段としての高度利用と、それから、後のほうになりますと、高密度居住という意味での高度利用という、二つの側面があって、この7市1町をカバーするには、こういう両振りの書き方しかないのかなと、そういう結論でよろしいですか。

**事務局（東）** そういうことでございます。芦屋市においては、よりきめ細かなマスタープランをつくってまいりますので、平野委員がおっしゃった、六甲山系が見られるというのは、基本的な芦屋市の考え方であるのは間違いございませんので。ただ、エリアによって、事業手法と致しまして、高度利用というのはセットで考えざるを得ないという部分はございます。それは、是々非々で対応していくということで。

**近藤会長** 逆に、高度利用、高密度居住にすることによって、その他の部分は低密度な

まちが形成される、というのも居住環境でできるわけですから、地域によって使い分けていったらいいと思います。

**平野委員** 58ページの芦屋市の地図なんですけれど、「特に整備課題の集中が見られる地域」の、この山手第1と山手第2というのは、確かに課題を残している地域ではあると思うんですけれども、まちなみの記憶というんですか、そこにずっと住み続ける者にとっての持っている価値というか、そういうものを度外視してやることにならないようにしていただく必要があるんじゃないかと。この山手第2地区の場合、旧三条集落の街区が残っていますね。確かに色々課題はあるんだろうと思うんです、防災上どうなのかとかいうのもあると思います。山手第1地区についても、旧芦屋村の街区が残っていて、それがむしろネックになっているという見方もあるのかもしれないですけど、その辺はやっぱり調和してやっていかないと、度外視して、再開発が必要だからということで、まち並みがきれいになればいいということであれば、進まないと思うんですけれど。そういうご認識は持っていたいただいているのかなと思うんですけれど、一応ちょっとお聞きしておきたいなと思ひまして。

**事務局（東）** 山手地区につきましては、都市計画道路の山手線の整備との関係上、阪急以北の地域の指定という形になっております。逆にいうと、山手線そのものと、現在工事しております開森橋との関係とか、阪急の南側の商業施設であるとか、阪急バスさんが暫定利用されておる芦屋川での停留所の整備とかですね、或いは都市計画道路が阪急をどう交差するというか、そういったことの整理であるとか阪急芦屋川近辺の整理については相当な課題があって、送り迎えの車であるとかバスとの交差とかという中で、かなり煩雑な状況があって、市長もお答えしていますけれども、問題が相当に集中しているという認識はありますけれども、今言ったようなことを一気にできるかどうかはわかりませんが、面整備をやるにあたりましてはそういったことの方角性を、一旦全ての課題について整理した中でやっていく必要性がありますので。その中には当然、そこにお住まい、或いはご商売をされている方のご協力、或いは意見をお聞きしながら進めていく必要がございますので、中々端的にはまとまらないとは思いますが、問題意識を持った中で、より丁寧な形で進めていくべきものだと考えております。

**平野委員** 駅周辺については、一定、公共交通が集中してくるところですから、面的整備というのも一概に否定するものではないし、課題が残っていると思うんですけれども、指定の範囲がかなり広いでしょう。神戸市の市境までなんです。そこまで必要性があるのかなというのがちょっと。街路事業でやるのでも無さそうな、区画整理を考えているんですか、これは。

**事務局（東）** 細街路という部分もございますので。東芦屋は別途そういった位置付けで整備しようという話もあったわけで、震災以降、今のところストップしていますけれども、都市計画道路と細街路の整備というようなことの両方で、今のところそういう地区の位置付けになっております。

**平野委員** 重ねてですけども、旧集落の街路という歴史的なまち並みを、どこまで保

存するのか、どこまで手を加えるのか難しいところではあるんですけども、整備すれば良いということではないと、そういう認識はお持ちいただいているだろうなと思ったんで、その確認のつもりでお尋ねしてるんで、それをよろしくお願ひしたいと思います。

**事務局（東）** この位置付けそのものが、都市計画道路の絡みでできているものですから、高度成長的な観点という部分も否めないところがありますので、現在の少子高齢化の中で、本当に芦屋市にとって何が必要で何が相応しいのかというのは、その時々にも再チェックをしながら、当然、市民の方に納得がいくような計画でご協力をいただかないといけないと思いますので、その辺は丁寧に進めたいと思います。よろしくお願ひします。

**徳田委員** 資料の4ページの中で、先程の説明の中では「3 都市づくりに関する方針」の中の「(3) 土地利用に関する方針」で、用途の変更というような説明があったと思うんですけども、これは、法に定める用途地域を変更するというような意味なんですか。

**事務局（白井）** 法的な用途変更も含めてということですか。

**徳田委員** 用途地域の変更ということですか。JR芦屋駅周辺の用途地域は近商、若しくは商業地域ですね。そうしたら、それは容積率的に上の方に修正するということですか、近商は商業に。用途地域の変更というのは、すごく慎重に考えなかったら、土地の価値自体が大きく変動しますのでね。過去に、私も都市計画審議会でも反対しましたが、南芦屋浜の今回リゾートマンションを建設する用地で、県のほうは平気で用途地域を変更しようとしたでしょう。高さ制限をやりましたけれども、ご都合主義で他の、県下の自治体とか民間がそんなことやって絶対普通は許されないことですが、一方的にそういったやり方をするというのは、震災のときにおいてすらそういった変更は認めてないわけですから、軽々しく用途地域の変更というのは、私はどうかと思います、ということを用意として申し上げておきます。

**福井(美)委員** 先程、平野委員から質問があった件に関連して、資料58ページの、色分けで黄色いところ、「特に整備課題の集中が見られる地域」のことでの話が思ったかと思うんですけども、これは、今までのまちの特性を活かしながらも、やはり整備を行っていかねばならないということで、結構広範囲に渡っているんですが、今後のスパン、見通しというのは、何かお示しただけのものがあればお聞かせいただきたいなと思うんですけども。それが一点と、この資料を読ませていただいて、オールドニュータウンの話が出ていましたが、ここを読んだときに、芦屋浜の高層のことが思い浮かびまして、空き家率というのも高くなってきていまして、それに伴う高齢化というのも、やはり地域の問題として浮かび上がってくる中で、私も寺前委員と同じ意見であるんですが、是非とも次の見直しには載せていただくようにご検討いただきたいなと思っておりますので、よろしくお願ひします。スパン的なことをもし何かお聞かせいただけるようであれば教えていただけますか。

**事務局（山城）** 市街地再開発の方針の、いわゆる地区の着手順序のことだと思うんで

すけれども、これは、それぞれの地区内で色んな課題があると思うんですね。その中で、今はＪＲ南について色々と、地元の方と検討、話を進めている段階でございまして、そういった中で、まちの中での課題、それから地元の方々からの色んなご意見があがってくるかと思えます。そういったタイミング、それから先程説明していただきましたように、皆様そこでお住まいをされていますし、ご商売もされているということもありますので、十分な時間を使って、じっくり皆様と検討をする、それが上手く合意に至りますと、そういった地区のまちづくりを考えていくことになるのかなということがありますので、今決まっている部分、具体的な順序等はございません。

**近藤会長** 如何でしょうか。この辺りでよろしいでしょうか。では本件はこの辺りで終わらせていただきます。

では第２件目、報告事項でございまして。ＪＲ芦屋駅南地区のまちづくりにつきまして、事務局から説明ください。

**事務局（梅木）** 都市整備課の梅木でございまして。それでは、「ＪＲ芦屋駅南地区のまちづくり」について、説明をさせていただきます。本日は報告事項として、ＪＲ芦屋駅南地区のまちづくりにおける取り組みについて、現在の状況を説明させていただきます。恐れ入りますが、着席して説明させていただきます。

後の説明と重複しますが、この事業につきましては、平成 10 年に地元の方々を中心となり、まちづくりを考える会である「まちづくり研究会」を発足致しまして、都市計画決定の直前まで検討が進められました。しかしながら、芦屋市の財政上の都合で事業を延期したという経緯がございます。その後、検討を再開しておりますが、これまでの経緯、経過及び現在の検討状況について説明をさせていただきます。

まずは資料 71 ページをご覧ください。このページに書かれております項目の順に説明をさせていただきます。項目の 1 番目としまして、地区の位置付けを説明させていただきます。兵庫県の計画である「阪神間都市計画都市再開発の方針」や本市における計画、また、既存の都市計画としての都市施設や用途地域、地区計画などを踏まえ、地区の位置付けを説明致します。続きまして項目 2 として、まちづくり計画の経緯を説明致します。ここでは、戦後間もない都市計画決定から阪神・淡路大震災を経て、現在に至るまでの経緯を説明させていただきます。続きまして、項目の 3 番、現在の検討状況でございまして。地元住民の皆様との検討状況や、各個別に回らせていただきました意向調査の結果を説明させていただきます、それらの意見を踏まえた上で、市が地元の住民組織である「まちづくり協議会」へ提案した事業内容について説明させていただきます。最後に 4 番目の項目と致しまして、今後のスケジュールを説明させていただきます。

それでは説明に入らせていただきます。72 ページをご覧ください。1、地区の位置付けでございまして。ＪＲ芦屋駅南地区は本市の中心にあり、商業・業務機能が集まる地区であるとともに、阪神間及び本市の主要な広域交流の結節点となっております。本地区は、兵庫県の「阪神間都市計画都市再開発の方針」において、ＪＲ芦屋駅周辺

地区として一号市街地に、J R 芦屋駅南地区として二号地区に位置付けられています。ページの中ほどの図の朱線の範囲が、二号地区の範囲になってございます。

続きまして、1 - 2、本市における主要な計画として、第4次芦屋市総合計画及び芦屋市都市計画マスタープランにおきまして、交通機能や市民の利便性向上のための商業・業務施設の立地が求められている、という状況でございます。

次に、右側73ページをご覧ください。本地区周辺で既に都市計画決定がされている公共施設としましては、駅前線及び駅前広場東線、駅前広場西線の3本の都市計画道路と、それに付随します一つの交通広場がございます。ページ中ほどの表に、各路線の幅員や車線数等の諸元を記載しております。また、その下の図では、既決定の路線を青色に着色して記してございます。

続きまして、ページをめくっていただきまして74ページをご覧ください。1 - 4、用途地域として、本地区周辺の用途地域を記してございます。本地区は概ね、商業地域と近隣商業地域という状況になっております。

続きまして、隣の75ページでは、地区計画について記載しております。本地区のある業平町では、業平町地区地区計画が定められており、本地区は、駅商住商複合地区という位置付となっております。業平町地区地区計画におきましては、主に、建築物の用途について制限が定められているという状況でございます。

続いて76ページをご覧ください。ここでは、まちづくり計画の経緯を説明しています。本地区周辺では昭和21年に都市計画道路が決定され、昭和50年頃までは南北を合わせた検討が行われていました。その後、駅の北側は市街地再開発事業が実施され、駅の南としましては平成5年頃からまちづくりの検討を開始しております。平成7年に阪神・淡路大震災の被害を受けた後、平成10年6月に地元の方々が中心となりまして、「J R 芦屋駅南地区まちづくり研究会」が発足しました。市街地再開発事業の計画が検討されましたが、先程言いましたように、本市の財政状況の悪化により平成13年12月に事業の計画を延期したという経緯がございます。その後、平成23年3月に策定されました、芦屋市第4次総合計画において、検討するということが掲げられまして、まちづくりの検討を再開しております。平成26年には、「まちづくり研究会」も新たな住民組織として、「J R 芦屋駅南地区まちづくり協議会」と改編され、より具体的に検討がなされているという状況でございます。76ページの下の方には年表を載せております。また、右側の77ページには、過去に検討をしていた時期の対象区域や、その時々計画案を抜粋して掲載しております。また、この77ページの下の方に、「まちづくり研究会」と、改編後の「まちづくり協議会」の会員の方の対象範囲を示しています。

続きまして、79ページをご覧ください。現在の検討状況について記載しております。まず、3 - 1、地元との計画検討状況でございます。平成25年度以降の、地元の方との協議の取組状況を表にしています。平成25年度には、まちづくり研究会の総会が行われた後に、7回の勉強会を開催しております。続く平成26年度にも総会と勉強会を



行い、その後、これまでの検討内容を「まちづくり方針（案）」として取りまとめ、まちづくり研究会から市長に提出がされる、などの取組みがありました。そして、今後、事業について、より具体的に検討を進めるため、「まちづくり研究会」は解散を致しまして、新たに「まちづくり協議会」として再出発することになりました。「まちづくり協議会」の設立後は、「計画検討会」と称しまして計 12 回、まちづくりの検討の場を開催されております。平成 27 年度に入ってから、総会が開催された後に、11 月時点で計 14 回の「計画検討会」が実施され、意見交換が行われているという状況でございます。

その下に、3 - 2、意向調査ということで、結果を記しています。地権者の方々を中心に、市が個別訪問を行いまして、意向調査を計 3 回行ってしております。その他にも、随時個別説明等を行っているという状況でございます。第 1 次の意向調査は平成 25 年の 12 月から翌 26 年の 1 月、第 2 次は平成 26 年 10 月から 12 月、第 3 次調査は平成 27 年の 7 月に実施してしております。参考としまして、一番直近に行われました第 3 次の調査結果を記載してしております。「まちづくり事業についての必要性や事業に対する意向」としましては、「事業に賛成」及び「課題はあるが総論賛成」という意向が合計すると 7 割を超えておまして、事業そのものの必要性は地権者の皆様もご認識されているところではございます。またその下の「市街地再開発事業、共同化について、現時点での将来意向」では、共同化に同意される方、転出を希望される方、また事業そのものに反対の方、現段階では考えられないという方、こういった方々が分散した数字となっております。

続きまして、80 ページと 81 ページでございます。こちらは、昨年、平成 26 年の 3 月に、前身の「まちづくり研究会」から芦屋市へ提出された、まちづくり方針（案）の抜粋を掲載してしております。左の 80 ページでは、地元の皆様が議論されました、まちづくりの課題とまちづくりの方向を図で表してしております。81 ページは、その課題や方向から導き出される、まちづくり方針（案）となっております。大きく分類しますと、三つに分類されまして、一つは、交通状況に関する課題の解決のため、交通環境の再整備・強化、二つ目は、駅前土地利用に関することとしまして、落ち着きやゆとりのある駅前拠点の形成、三つ目は、街並み形成に関する課題としまして、芦屋らしさの創出、という三つの方針が示されております。各個別の具体的な内容につきましては、81 ページの丸 1 から丸 10 までに書かれておる状況でございます。

続きまして、83 ページをご覧ください。こちらは、3 - 4、まちづくり協議会への提案内容としてしております。平成 27 年 10 月 17 日に本市から「まちづくり協議会」へ提案した内容を書いております。これまでの計画検討や意向調査等の結果を踏まえまして、本市として、この地区のまちづくりを行うに相応しいと考えられる手法や区域を提案させていただいたものです。今後はこの提案内容を基に、更に検討を加え、地元住民の方々との合意形成を経て、計画案を定めていきたいと考えております。提示した計画案としては A 案、B 案の二つがございます。事業区域としましては、A 案、B

案とに大きな違いはなく、JR芦屋駅の南側から業平町の1番街区を含めた区域となっています。一部、既に高度化されている建物がございいますので、それについては除外した区域設定となっております。事業手法としましては、第2種市街地再開発事業とさせていただきます。事業主体は公共団体施行ということで、芦屋市が主体となります。計画案は、A案若しくはB案としております。この二つの案の違いとしましては、駅前広場と施設建築物との間に、東西方向の道路が配置されているのがA案で、道路を配置せず、駅前広場と施設建築物が自由に行き来できるのがB案です。また、B案は駅前広場を一般車とそれ以外の車両に分け、別のロータリーにしているという特徴もございいます。

これまでの地元の皆様との意見交換におきましては、商業をされる方ができるだけ駅に近づきたいということであったり、施設建築物の建築面積をなるべく広くとりたい等という点から、B案の方が望ましいという意見が多く出ているという状況でございいますが、B案は既存の交通流動を大きく変えてしまうという課題もございまして、関係する周辺の住民の皆様にも広くご説明をした上で理解を得ていく必要があると考えております。これらの状況を踏まえ、本市としましては、地元協議会の皆様の意見を尊重し、B案に主眼を置きつつ検討を進めていきたいと考えております。

最後に、今後のスケジュールでございいます。85ページをご覧ください。今後のスケジュールのフローチャートを示しております。現在、平成27年度は、大まかな事業内容の決定ということで、計画検討を進めているという状況でございいます。今年度中には都市計画決定のための事務手続きに着手し、来年度の平成28年度に、都市計画決定を行うことを想定しております。続く手続きとしましては、事業認可と管理処分計画の認可という手続きを経まして、工事等に着手するという予定で考えております。

簡単ではございますが、説明は以上でございいます。よろしくお願い致します。

**近藤会長** ありがとうございます。ただ今の報告事項につきまして、ご質問、ご意見ございましたらお願い致します。

**寺前委員** まず、この計画が60年も凍結されていることに対して驚きは隠せないんですが、財政難を克服して、ようやく前に進みだすことができたことに対しては、敬意を表したいと思います。具体的な開発の概要というのが見えてきたんですけれども、都市計画決定が新年度に行われるということなんです、このままのスキームで確実に事業が進捗するということを期待してもいいのかどうか、まず確認させてください。

**事務局（山城）** この地区の事業区域とか事業種別を地元の方に提案させていただいているんですが、まずは何よりも地元の方々との合意というのが必要になりますので、今後は、その地元合意があつての後の進め方になりますので、まずはそれが優先だというふうに思っております。

**寺前委員** その中で、地元の方の意向調査をされたそうなんですけれども、79ページにも記載されておられますが、事業に反対される方が20パーセント以上いらっしゃるって、驚きを隠せないんですけれども、この事業に反対される方の年代であつたりとか、若し

くは地区的な分布というようなものは、把握していらっしゃるんですか。

**事務局（山城）** 市のほうではそういった分布を把握しておりますけれど、公開はする予定はございません。

**寺前委員** では、今後につきましてはこの計画に対して反対されている方や消極的な方に対しての、ご理解を求めていく作業が主となっていくんですかね。

**事務局（山城）** 今現在もほぼ毎日、地元の方々のご自宅に出向きまして、この事業について色々と説明を重ねているという状況でございます。

**寺前委員** ご説明の中で、A案とB案があって、地元の方の中ではB案のご希望が多いということは、なるほど理解できまして、駅前線で南北に分断されますと、再開発に伴う建物街区との間が分断されてしまいますので、やはり商業が活性化するという意味ではB案が良いんだろうなというのは大変理解できます。で、A案とB案で、東西の流れを変えること以外に大きな変化はないでしょうか。多少、開発地域が異なるようなんですけれども。

**事務局（山城）** 事業区域の設定は同じでございます。ただ、ロータリーといいますか広場がですね、A案の方は一体になっていまして、B案のほうは左側にバスとタクシー、右側は一般車の乗降ということで、色を分けています。

**寺前委員** モンテメールの駐車場の入口の一部が結構広いようなんですけれども。

**事務局（山城）** 今、モンテメールの駐車場の入口は、皆様ご存知のとおり、ちょうどバス停のところの右側、ハートインの前を通っております。これが、いずれの案もモンテメール駐車場への動線、これは、変更が必要になります。そういったことで、モンテメールの駐車場を経営している会社の方と協議を進めているというところでございます。

**寺前委員** 参考までにお伺いしたいんですが、B案の市道354号線の延長線にある道路、業平町1番の南側の道路なんですけれども、これは概ねどれくらいの幅員を想定した道路を考えていらっしゃるのでしょうか。

**事務局（山城）** B案は、今以上に拡幅が必要になりまして、概ね7メートルか8メートルという幅員が必要になります。それで、この図面には書いてないんですが、B案になりますと、7、8メートルの全体幅員で、両側に歩道を取りますと車道の幅員が3メートルか4メートル程度しか取れません。よって、一方通行の必要性が出てまいります。対面通行というのは幅員に非常に無理がございますので、一方通行化ということが、同時に必要になってきます。拡幅と一方通行と。併せて説明しますと、この一方通行化をするには、業平町の相当広い範囲でのご同意が必要になるということで、兵庫県の公安委員会、県警の本部から指導を受けておりまして、今現在、業平町1番から5番の範囲、非常に広範囲です。それから、上宮川町の中央線までの範囲の、ご自宅とかマンション、それから商業施設、それぞれ1軒ずつ、個別に説明に回っているという状況でございます。ですから、そういった課題といいますか、クリアしなければいけない内容が入っております。

**寺前委員** 当該地区はJR芦屋駅からしますと、芦屋市の南側の玄関口として、JRを

南北に分けますと南側のほうが圧倒的に芦屋市での人口が多いですから、南部にお住まいの方からも相当期待度というのが高いものがあります。是非、今後は滞りなく計画が進捗することを期待致します。

**平野委員** B案を前提に市道354号線の一方通行化の同意を得るための説明に回っているというようなことだったんだけど、そうすると市としては、A案とB案を併記してありますけれども、B案で進めていっているということですか。

**事務局（山城）** A案もB案もどちらも可能性はあるわけなんです。ただ、B案は道路を挟まないものですから、人は一旦道路を渡らず建物のほうに行けるといって、安全性がA案に比べればB案のほうが高いと。A案も下の道路を渡らないで上には、例えばオーバークロスみたいなものを付けようかというようなことはあるんですけども、現状ではB案が望ましいのではないかとということで、地元の皆様、周辺の皆様に説明に参加しているということです。

**平野委員** JR南は交通問題、それから商業展開する上でも課題を残していたということでは、何らかの手当てが必要だったという認識は、持っているところなんですけれども、ただ気がかりなのは、JR北の再開発が何ら問題なしということではないという状況がありますから、行政として、再開発事業の手法を採用するんだということになれば、やっぱりそこはしっかりと、JR北についての総括をですね、どこが問題であり、南で採用するにあたってはどういう点に配慮が要るのかとか、一定の整理は要るんだろうと思うんですけども、そのところはどうか。そういうのがちょっと、今のところは見えてこないんですが。

**事務局（山城）** 事業手法として再開発事業を提案した理由は、そこにお住まいの方、ご商売をされている方々が、そこで住み続けるべきである、又はご商売を続けるべきであるというご意向を基に、この再開発事業の提案をしているという状況です。そういった中で、再開発事業を提案しておるわけですが、地元の皆様からも、平野委員がおっしゃるような、商業が発展するんだろうとか、色んな危惧をされるご意見を頂戴しておるわけですが、我々もこの再開発事業を検討するにあたって、十分な市場調査をしておりますし、駅の北には既に、おっしゃるような、相当大規模な商業施設があるものから、そこで南に大規模な商業施設を持つてくるというのは非常に困難であるとは我々も認識していますし、市場調査をした中でもそういった結果を得ておりますので、そういったデータに基づいて、また、それぞれ色んな事例で、それが失敗といえるかどうか分からないんですが、非常に商業が厳しいという状況も我々で掴んでいる分もありますので、十分な分析とか検討もしまして、このJR南の市街地再開発事業がきちり進むように検討を進めていきたいと思っているところでございます。

**平野委員** 大分前には、街路事業の手法ですかね、用地買収をして、必要最低限、交通アクセスについての課題は解消するというのを市としては考えておられた時期もあったんじゃないかなと思うんですけども、今の時点では、地元で研究会なり或いは協議会で議論を積み重ねてこられているわけだから、またその振出しに戻るとことは私

も求めているわけではないんですけれども、さりとてやはり、どうしても再開発事業手法でいけば権利変換ということになって、特に弱小な権利者の方々、失礼かもしれませんが、零細なご商売をされている方とか、或いは店子の方とか、住居にしてもそんなに多くをお持ちでない方々にしてみれば、そこに住み続けられるのかと。権利変換だと、従前と同じだけのスペースを確保するということになる、清算金等が発生してくるわけだから、そこが非常に気になっていて。JR北の場合も、結局ご商売を続けられない方がおられたり、出ていかざるを得ないという方もあったと思うんですね。反対ということでかなりの数字が上がっているのを目の前に、線路一つ越えたらそういう実例があるということが、この事業を前に進めるにあたっての意識の上でのブレーキになっているんだらうなと思うので、そこがはっきりしないと。担保になるようなものを、行政として提示することができるんですかね。

**事務局（山城）** おっしゃるように、商業について色々と心配されている方もおいでになります。ただ、建築的な部分で、構造的に一定、何か工夫ができないかとかいったことも考えています。これは例えば、再開発事業ビルを、区分所有になっていくわけですが、管理費とか修繕積立金が非常に高額になるということも聞いていますので、そういったことも十分勘案しながら、工夫した建物ができないかなというように思っています。つい最近、地元の方々と一緒に大阪の他市の色々な再開発事例を見に行ったりしまして、その協議会の方々からも色んな知恵をいただいたりしていますので、十分な情報を集約してやっていきたいなと思っています。ですから、市のほうからきっちりとした提案をしますし、皆様と一緒に考えて、と思っています。

**平野委員** 商業で一つ私も懸念してたのは、北側にかなりの商業施設があるわけですから、そこの競合で、客の取り合いから結局は共倒れみたいになってしまったんではいけないなと思いますし、芦屋の場合、大阪なり神戸なり近隣に商業都市があるわけだから、そういう中で新たな、北とは違うような商業を展開するということですが、やっぱりどこか競合しちゃうと思うんですね。かなりその辺を慎重にやらないと、JR北だって上手くいくと言われていて、上手くいかないなんて最初に言うはずないんでね、最初上手くいきますよと言っておいて、結局大きな荷物を抱えたまま今日を過ごしておるわけですから。ただこれ、かなりの割合で反対があるんだと思うんですね。2割の反対というのは非常に大きいと思うので、前に進めるにあたっての条件というのは、やはりしっかりと住民合意を取付けることだと思うので、そういうことも十分認識されていらっしゃるようなので、慎重に慎重を期して。JR北が、失敗だったというのは言い過ぎだというふうに思いますけれど、ただ、順風満帆で現状も良いとは中々言えないなと思いますから、そういう教訓がしっかりと活かされるように、難しい課題だと思いますけれども、していただきたいなと思います。よろしくをお願いします。

**工藤委員** 都市計画の手法考えておられるということなんですが、大まかな規模が分かっていたら現在の敷地面積から、商業地域ですから、何パーセントというか、規模としてどれ位の面積の再開発ビルが予定されていて、保留床何割ぐらいを検討されているん

ですか。

**事務局（山城）** こちらには図面等は付けてないんですが、地元の方と色々と検討している中では、市のほうから提案しているのは概ね12階程度というようなことを頭においてお話をさせていただいています。あと、保留床の設定はそこまでは出来ておりません。

**工藤委員** 12階建て位のボリュームになるということですね。

**事務局（山城）** それは決まった案ではなくて、イメージとして考えているものでございます。

**工藤委員** イメージとしてはその位ということですね。もう一点、反対の方の人数が多いなという印象を私も受けたのですが、具体的な理由というのは、移ることが嫌なんでしょうか、負担が大きくなるのが嫌なんでしょうか。そういう明確な理由というのはあるんでしょうか。

**事務局（山城）** 私ども、ご自宅とかご商売されているところにお邪魔するんですけども、やはり駅前であっても、交通が多くても、静かなんですよ。その静かなまちの中で皆様お住まい、ご商売をされている。そこから違った環境にというのはどうかということ、もう一つは、失礼なんですけれども、ご高齢の方が多ございますので、今後、引越とかそういうことを考えると、精神的、体力的にもしんどいというお声を頂戴しております。

**工藤委員** 都市計画決定をしてしまうと、反対の方も含めて事業が行われていってしまうので、やはり人数が多いのが非常に気になっておりまして、対策とご理解と両方の面で、しっかりやっていただきたいなと思います。

**近藤会長** 道路交通について、この赤線の中で、これは公安委員会が心配することだろうと思うんですけど、信号交差点がいくつできるのかということと、慣れないロータリーが二つできるということで、今、高齢化という話があって、誤進入とか最近、色々問題がありますので、その辺への配慮について、まだ詳細を検討されていないかもしれませんが、ちょっと教えていただけたら。

**事務局（山城）** 兵庫県公安委員会との協議の中では、明確にここに設置するというような考えはまだ示されておりません。誤進入対策ということでは若干の啓発が要るのかなと思います。つい最近も我々職員で姫路駅の北側のロータリーとかを見に行ってきたんですけど、大分皆様慣れてきたようで、そういった誤進入は無いようですけど、一般車を置くところは小ぢんまりしているんですね。ですから、ここに誤進入はできないという雰囲気がありました。乗用車が1台停まっていて誰か運転手の方がお待ちになっている、というような雰囲気が徐々に生まれてきているのかなと思っています。誤進入が無いように努めないといけないと思います。

**福井(尚)委員** 現在の南口、私もよく使うんですけども、見ているとすごく車が停められているんですけども、これをやることによる解消策みたいなものは、何かお考えになっているんでしょうか。

**事務局（山城）** 朝夕のラッシュ時の不法駐車というか、不法停車ですかね。それは既

に我々で交通量調査をしまして、幾台かがそういった不法駐車をしているというのを確認していますので、そういったデータに基づいて、この広場の構造を算出しておりますので、そういった今の停車状況は解消はされます。

**福井(美)委員** 交通に関連したことで、駐輪場がこのエリアには点在しておるわけでございまして、駐輪というのも一つの懸念材料になるかと思うんですけれども、その対策はどのようにお考えか、お示しいただけますでしょうか。

**事務局(山城)** 今、明確にお示しできるような段階ではございませんので、きっちりと計画した段階でまた、駐輪場の描かれた図面をお見せすることになると思いますけれど、利用できる空間としては、再開発事業になれば再開発ビルをこしらえますので、その中の空間を使うことができないかなというのが一つと、あと、これは相手があることなんですけど、JR西日本は鉄道事業者として鉄道を使う利用者の利便性といいますか、対策をすべきということがありまして、これは常々JR西日本として何らかの対策をせよ、ということを申し入れているところでございます。ただ、JRからは明確なお答えはいただけていないという状況がありますので、それもきっちりセットで駐輪場をどこに設置するか、というのを計画する必要があるかなと思っています。今のところはまだきっちりとした位置は決まっておりません。

**福井(美)委員** 利用者はJRを利用される方ということで、このことはすごく前々から議員のほうからも声が挙がっておりますので、しっかり市としても毅然としてJRのほうにお伝えしていただいた中で、進めていただきたいというのに併せて、計画に対して反対の方ですね、先程から出ておりますが、丁寧に耳を傾けていただき、理解を求めていくということをよろしくお願ひしたいと思います。

**近藤会長** 最近世界の大都市では、結構レンタサイクルも流行っていますので、特に南側はかなりフラットなので、レンタサイクルというのも一つ売り看板にされたら良いと思いますけどね。再開発ビルへ行ったら、そこで借りるというふうにすれば、こっちに集客できますからね。何かそういう仕掛けを色々、市が考えても良いし、地元の方が考えられても良いんですけれども、せっかく再開発されるんですから、何か新しいアイデアを取り入れていかれたら良いと思います。

**徳田委員** JRを利用する市民の方にとっては、先程、出ましたけれども、交通処理というのが大きい課題ですので、図面を見ますとA案、B案ともタクシーの待機場でタクシーが8台停まるという意味なんですかね。それ以外は道路に客待ちで停車しないと。バスの乗降場がA案、B案とも3か所ですか。これがJR芦屋駅南が進んできましたら、JR北側のほうのバスの流れも変わると聞いていますけれども、そこら辺のデータというのも、次の段階では出していただけますか。例えば一般車の乗降場で何台分停車可能なのか。今の現状ではざっと見ても、6、7台位は停まりますよね。それ以外は皆、裏道に停めたりしている人が現実にはありますので、そこら辺の一般車の乗降場を含めて、A案、B案それぞれ、バスの本数的なものも、時間当たり何分間隔でどのくらい来るのかとか、今の一日のバスの台数が何台、何十台分がどの位になるのかとか、そこら辺の

交通処理というのが、JR芦屋を利用する方にとってすごく大きい問題になってきますので、具体的な数値で、これだけ円滑な流れになる、というのが大事な要素だと思いますので、是非お示しいただきたいと思います。

**事務局（山城）** バス路線の再編は、阪急バスと十分な協議といたしますか調整をしておりますので、きっちりしたことが決まる段階になりましたらお示しできるかなと思います。

**徳田委員** 一般の乗降場のところも、例えば阪神西宮のところなんか2台分だけ停められるスペースがあるんですよね。あんな感じにするんですかね。

**事務局（梅木）** 今計画しています中では、一般車両用に6台分キープしております。こちらの数値も交通量調査に基づきまして、それに対して、駅前広場整備指針という指針があるんですけど、それによって計算された台数となっております。

**石黒委員** この地域で、商業についてはやや厳しめというようなことをおっしゃっていましたが、商業厳しめとして諦めてしまうのか、或いは期待を持っているのかということについて、ちょっと違って来るだろうなと思う点が一点あります。商業がもし発展して、店舗も増えて賑わってということになりますと、当然、搬入する商品の数も増えますし、やってくるトラックの台数も増えることになるかと思えます。もちろんトラックの搬入ということに関しては、クリーム色で塗られた部分での対応ということは当然想定されると思うんですけども、一般的に言って、ピーク時には溢れます。ですので、A案ですと目の前に街路もありますので、やや溢れても対応できるかと思うんですけども、B案ということ念頭に置くと、そういったところの準備といたしますか、そういったときの対策というものを、何らか考えておく必要があるかと思えます。B案自体が問題ありというわけではないんですけども、ソフト的なものも含めて、何らかの想定をしておく必要があるかと思えます。

**平野委員** 権利者の内訳を教えてくださいませんか。住居、商業の。

**事務局（山城）** 概ねの人数でしか、お答え申し上げられなくてですね、それをここでご披露しますと、そのお土地が共有されているとかいうのを明らかにすることになりますので。ただ、地権者の方は概ね20人程度でございます。それは駅前線抜きですけども。駅前線を入れていくと非常に多くなります。協議会の人数が一番いいかと思えます。資料77ページですけども、下の図面右側の、「まちづくり協議会」という赤線の点線がございますよね。この中の地権者の方が63世帯あります。複数の方もおいでになるので、それは除いています。

**事務局（梅木）** 親族であったりとか、法人で同じ方が持たれたりしている部分が登記上あるんですけども、その分は省きまして、協議会の対象としましては63世帯です。

**平野委員** 先程いわれた20というのは。

**事務局（山城）** それは、ロングライフのところに東西道路がありますよね。それより上の方です。ただ、地権者とか権利者という名称をお使いになられましても、まだ事業区域が決まっていませんので、それは我々も使っておりませんので。



寺前委員 交通量調査をされたということなんですけれども、駅前線の東西で通過交通というのはそれ程多くはなかったんでしょうか。

事務局（梅木） 駅前の東西方向の道路を断面で切りますと、往復で4000台程度の交通量がございます。その内、駅の利用、送迎というのもカウントしていますので、駅を利用している分と、ただ通り抜ける分の内訳をみると、ちょうど半分位という内訳になっております。

寺前委員 B案の最大のネックになってしまうのが、やはり駅前線の東西の分断になるかと思うんですけれども。事を大きくするつもりはないんですが、例えば宝塚駅なんかは、再開発したときに国道176号を地下に潜らせて、交通の流れを維持したのと駅前の広場を担保されていると思うんですけれども、そうなるとかなりの事業費がかかって、芦屋でこれを適用しようと思うとかなりの事業費になってしまっ、事を難しくしてしまう恐れがあるので、あまり申し上げにくかったんですが、そういった検討というのは厳しいんでしょうか。やはりJRの協力が無いと中々できないかなとは思ってますけれども。

事務局（山城） 道路の地下化というのは、周辺の地形からいうと非常に厳しいかと思えます。できないと思えます。

寺前委員 幅員もそんなに無いですからね。

事務局（山城） ただ、ここの交通遮断をしますと、周辺の道路の交通量に変化が生じます。それも我々でシミュレーションをしていますので、そういったデータを持って、今地元の皆様に説明をしています。「この道路は若干増えます」、「多分増えないでしょう」、「ここは減ります」とか、そういったことを皆様には説明をしているところです。

徳田委員 東西の交通量が日中4000台で、内半分が送迎じゃなしに通り抜けということですか。つまり、2000台も東西に。そんなにあるかなという感覚なんですけれども。駅前線から、例えば西側の居住世帯数って何世帯位ですか。東のほうから西に、せいぜい居住している人位しか行かないから、わざわざ2号線じゃなしに駅前を通っては行かないかと。駅の送迎の人がやはり6、7割位という感覚があったんですが。

事務局（山城） データ上そうなっています。

近藤会長 12時間交通ですか、24時間ですか。

事務局（山城） 24時間です。

近藤会長 タクシーも含めてでしょうね。バスもカウントしているんですか。

事務局（山城） タクシーもバスも入っています。

近藤会長 また、進捗の度にご報告いただけるということですね。

事務局（山城） その予定でございます。

近藤会長 今日は初めてのご報告という形で伺わせていただいたということです。この辺りにさせていただきたいと思えます。

その他、事務局から何かご連絡はありますか。

事務局（東） 次回の開催でございますけれども、来年1月下旬を予定致しております。

内容につきましては、区域マスの答申を頂きたいと考えておりますのでよろしくお願い致します。事務局からは以上でございます。

**近藤会長** それでは、本日、2時間近くになりましたが、ご審議どうもありがとうございました。これにて終了致します。

— 閉 会 —