

令和元年度第1回 芦屋市都市計画審議会 会議録

日 時	令和元年5月30日（木） 午前10時～午前11時30分
場 所	芦屋市役所 北館4階 教育委員会室
出席者	会 長 三谷哲雄 委 員 石黒一彦，上田孝治，大久保規子，工藤和美，新谷勝彦， 天王寺谷祥一，大原裕貴，田原俊彦，ひろせ久美子，鶴崎尚夫， 田中隆子，山口浩史 芦 屋 市 山中市長，佐藤副市長，長田技監，山城都市建設部参事， 灰佐建築指導課長（事務局）白井都市計画課長，小栗都市計画課係長， 三近都市計画課係員
事務局	都市計画課
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	0人

1 会議次第

- 1 開会
- 2 会長挨拶
- 3 議事
  - (1) 委員出席状況報告・会議の成立報告
  - (2) 署名委員の指名
  - (3) 議 題
    - 1) 報告事項
 

都市施設等の整備に関する基本方針について
- 4 その他
- 5 閉会

2 提出資料

都市施設等の整備に関する基本方針について

3 審議経過

○事務局（白井） 皆様おはようございます。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。本日の審議会の進行を努めさせていただきます都市計画課の白井でございます。どうぞ、よろしく願いいたします。会議に先立ちまして、お手元の資料のご確認をお願いいたします。事前に送付させていただいております「資料」と、本日お席の方に、「会議次第」と「委員名簿」を配布させていただいておりますが、揃っておりますでしょうか。

次に、この度、審議会の委員の変更がございましたので紹介をさせていただきます。

県の職員として、兵庫県阪神南県民センター西宮土木事務所長の松本委員にご出席をいた

だいておりましたが、本年4月の人事異動によりまして、同所長の後任であります、鶴崎尚夫委員にご就任いただいております。どうぞ、よろしくお願いいたします。続きまして、事務局につきましても人事異動による変更がございましたので、紹介をさせていただきます。本市の技監でございますが、前任に引き続きまして、兵庫県から長田技監が着任しております。開会にあたりまして、事務局からは以上でございます。

それでは、次に、会議次第の2でございますが、恐れ入りますが、三谷会長からご挨拶を賜りまして、引き続き、会議次第3の議事につきまして、会の進行をよろしくお願いいたします。

○**三谷会長** 皆様おはようございます。本日はご参集のお願いをいたしましたところ、お忙しい時期にも係わらず、また、午前の早い時間帯で申し訳なかったんですけども、皆様お集まりいただき、誠にありがとうございます。本日は、資料にございますように今後の芦屋市の長期的な都市計画事業を考える上での市としての基本方針を昨年度検討されたという結果をご報告いただき、皆様からご意見を是非お伺いしたいと思っております。早速ですけども議事に入っていきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

まず会議の公開についての取り扱いです。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、原則公開するとなっております。この一定の条件というのは同条例第19条第1項第1号で示されている、非公開情報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場合、同項第2号で示されている会議を公開する事によって、当該会議の構成または円滑な運営に著しい支障が生ずると認められる場合と規定されておりますが、本日の議題につきましては、特段非公開にするものはございません。従いまして公開するという事にしたいと思っておりますがいかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

ありがとうございます。そうしましたら公開という事で進めさせていただきます。

本日の傍聴者の方はいらっしゃいますか。

○**事務局(白井)** 公開という事でございますけれども、傍聴の方はおられません。

○**三谷会長** はい。ありがとうございます。そうしましたら、議事に入っていきたいと思っております。

まず、会議の成立について、ご報告お願いいたします。

○**事務局(白井)** 本日の出席状況ですが、委員14名のうち、13名が出席という事で、過半数を超えておりますので、会議は成立しております。以上でございます。

○**三谷会長** 続きまして、本日の会議録の署名委員の指名です。本日は上田委員と大原委員にお願いしたいと考えております。よろしくお願いいたします。

そうしましたら、議事3の議題に入っていきたいと思っております。本日の議題は、1件でございます。報告事項として先程申しました内容について事務局からご報告の後、質疑・ご意見等いただききたいと思っております。それでは事務局から説明をお願いいたします。

○**事務局** 報告事項といたしまして、「都市施設等の整備に関する基本方針」について説明をさせていただきます。都市計画課の三近と申します。よろしくお願いいたします。

座って説明させていただきます。まず、今回説明させていただきます、都市施設等の整備に関する基本方針についてですが、今後の都市計画事業等の実施の望ましい方向性として昨年度検討を行ったものであり、この基本方針自体は都市計画審議会に諮問しなければならない案件ではございませんが、今年度に、この基本方針を基として今後 20 年から 30 年程度の中長期に実施すべき都市計画事業の検討を行おうと考えております。

その内容につきましては、令和 2 年度末に改定を予定しております芦屋市都市計画マスタープランにおける、都市施設整備の方針とも関連してまいります事から、今回基本方針について、説明をさせていただき、ご意見をいただきたいと考えております。

それでは、都市計画審議会資料を 2 枚めくっていただきまして、1 ページをご覧ください。

まず都市施設等の整備に関する基本方針検討の背景・目的についてですが、本市では現在令和 2 年度を計画目標年次とする「芦屋市都市計画マスタープラン」に示す、将来都市像を実現するためのまちづくりの施策目標の達成に向け、取り組んでいるところでありますが、当初の策定から 10 年以上が経過しており、都市計画をはじめ、まちづくりに関する社会的状況や法制度なども変化しています。こうした状況から、令和 3 年度を計画開始年次とする都市計画マスタープランの改定を予定するとともに、その策定を見据えつつ、今後の都市計画事業等の実施の望ましい方向性について検討し、明らかにする事を目的として、都市施設等の整備に関する基本方針の検討を行いました。

なお、都市施設等として今回対象としておりますのは、都市の拠点性、ネットワークの視点から都市計画道路、市街地整備、鉄道立体交差化を対象とし、検討しております。

続いて、検討内容としまして、まず本市の現況把握を行っております。1 つ目ですが、人口動向・土地利用状況・市街地整備状況・都市交通・都市機能・都市防災・財政・経済・産業・地価動向・市民ニーズの観点から芦屋市の現況について、整理を行いました。

2 つ目に芦屋市の上位関連計画である現行の総合計画、都市計画マスタープラン、阪神地域都市計画区域マスタープラン等におけるまちづくりの方向性について整理を行い、3 つ目に都市機能の評価として、拠点の分析、路線等の分析を行いました。

以上の現況把握より都市構造にかかる 10 の課題を抽出し、その課題を踏まえ、将来目指すべき都市構造に向けた整備のための留意すべき 4 つの視点の設定を行いました。そしてその 4 つの視点に対し、基本目標を設定し、対応する課題と必要な事業を整理し、これらを踏まえ「都市施設等の整備に関する基本方針」をまとめました。以上が策定に至るまでの流れの概要でございます。それではこれから具体の説明をさせていただきます。

3 ページをご覧ください。現況把握の内容につきまして抜粋したものではありませんが説明をさせていただきます。まず、人口動向の観点から、人口分布の状況についてですが、市内を横断する阪神本線の南側及び市域東端の阪急神戸線から阪神本線とで囲まれた範囲では 1 ヘクタールあたり 100 人を超える区域が多く分布しています。一方で市街化区域の北端、臨海部及び市街化調整区域では、1 ヘクタールあたり 40 人未満の区域が複数分布しております。

4 ページをご覧ください。市街地整備の観点から、まず市街地の整備状況についてですが、下の図で示しております緑色に着色された部分、主に阪急神戸線以北の東側一帯と、JR 東

海道本線から国道 43 号沿道までの範囲における多くの区域で土地区画整理事業が実施されております。クリーム色で着色された、臨海部の芦屋浜地区と芦屋浜沖地区は公有水面埋め立て事業が実施されており、阪急神戸線以北の西側と山手地区と、JR 東海道本線から阪急神戸線にかけての範囲、また国道 43 号から防潮堤線にかけての範囲では市街地整備が実施されていない事が確認できます。次に JR 芦屋駅南地区第二種市街地再開発事業についてですが、平成 29 年 3 月 31 日に市街地再開発事業の都市計画決定を行い、また、平成 30 年 5 月 30 日に事業計画を決定しており、現在、交通広場、再開発ビル等の整備に向けて取り組んでおります。続いて、都市計画道路の整備状況についてです。下の図でブルーに着色されている部分が整備済みで、着色されていない赤の 2 重線が未整備となっております。現時点における整備率は 87.7 パーセントとなっておりますが、稲荷山線、川東線などの南北方向の都市計画道路や、東西方向では阪急神戸線以北に平行する山手線、また、国道 43 号と防潮堤線の間を平行する大平線などが未整備となっております。

5 ページをご覧ください。都市交通の観点から、公共交通利用圏域を示した図になりますが、公共交通を無理なく利用できる範囲として鉄道駅から半径 500 メートル、バス停から半径 300 メートルを区域として設定しております。利用圏域をみますと、市域の大部分が網羅されていますが、山手の一部地域等で利用圏域に含まれていない区域があります。

6 ページをご覧ください。都市機能の観点から、生活利便施設の集積状況を示したものになります。本市の市街化区域においては、全域にわたり生活利便施設が分布していますが、JR 芦屋駅付近には特に商業・医療・福祉施設が集まっており、市内生活の拠点となっております。このほかに、資料として添付はしていませんが、都市防災の観点では、現状の道路幅員を基にした円滑な消防活動範囲の把握や、市民ニーズの観点では、まちづくり懇談会や集会所トーク等において都市施設の整備や改良に関し、頂いた要望の整理を行いました。

現況把握の 3 つ目、都市機能評価についてですが、こちらも資料としては添付はしていませんが、まず拠点の分析として、人口密度、生活利便施設へのアクセス性、鉄道駅へのアクセス性、バス停へのアクセス性の 4 つの項目から、拠点性の評価をしました。また、路線の分析では、先程ご覧いただいた生活利便施設の集積状況などを基に、都市計画道路沿道にある施設を抽出・分析をし、都市機能の集積状況を評価しました。以上までが芦屋市の現況把握の内容抜粋です。

7 ページをご覧ください。まず左の図をご覧ください。現況把握から見えてきた本市の課題を落とし込んだ図になります。濃いピンク色の 2 重線が都市計画道路の未整備区間になります。薄い緑色で塗られている部分が市街地開発事業の実施区域となります。市街地開発事業が行われていない区域に都市計画道路の未整備区間が多く、山手地区においては、細街路における防災面の脆弱性が見られます。次に黄色とオレンジ色の丸についてですが、国土交通省において緊急に対策の検討が必要な踏切を抽出しており、市内では黄色の丸で示しています「ボトルネック踏切」が阪神本線沿線で 2 箇所、オレンジ色の丸で示しています「開かずの踏切」が JR 東海道本線で 2 箇所挙がっております。「ボトルネック踏切」とは、交通量と踏切遮断時間により算出した数値が一定以上になると対象となってまいります。「開かずの踏切」は、ピーク時において踏切の遮断時間が 1 時間当たり 40 分以上の踏切が対象と

なります。緑色の丸は、未整備区間の都市計画道路と鉄道交差部において、立体交差化が必要な箇所です。このように鉄道交差が関連する都市計画道路の未整備により、南北ネットワークの分断などが生じております。青色の丸は、JR 芦屋駅を除く3駅を示しており、バスやタクシーなどの乗降場としての駅前広場が未整備のため、送迎の一般車との交錯や路上駐停車などがみられます。

以上、本市の現況把握を基に、都市構造における課題を10個抽出しております。7ページ目の右側になります。読上げますと、①南北方向におけるネットワークの分断の解消、②市街地における外郭道路の形成、③駅や重要な施設へのアクセス性の強化、④公共交通利用圏域外への対応、⑤防災ネットワークの形成、⑥鉄道による地域の分断の解消、⑦交通結節点機能の強化、⑧消防活動困難区域への対応、⑨市街地開発事業の未整備箇所における都市の骨格の形成、⑩まちづくりに対する市民ニーズへの対応という課題となっております。これらの都市構造の課題を踏まえ、将来目指すべき都市構造に向けた整備のための留意すべき4つの視点、「道路ネットワーク」、「防災安全」、「生活便利」、「市民ニーズ」の視点を設定しました。それぞれの課題に対応する視点を線で結んでおります。

8ページをご覧ください。整備に向けた4つの視点から、それぞれに対応する4つの基本目標を設定し、必要な事業を整理しました。まず1つ目の視点「道路ネットワーク」から、市内のどの場所にも円滑に人やモノが行き届くようにするため、駅や主要な施設を中心として、市街地における格子状ネットワークを構築するなど、活力あるまちづくりに繋がる整備を優先する必要がある事より、基本目標を「都市の骨格形成に特に寄与する都市施設等の整備」と設定し、その課題を解消するために必要な事業として、都市の骨格形成に寄与する都市計画道路、市街地開発としております。2つ目の視点「防災安全」から、広域的な防災拠点への移動や、緊急輸送道路と連携した物資供給等の応急活動、また、円滑な消防活動を可能とするなど、防災性の強化・向上に資する整備を優先する必要がある事より、基本目標を「防災機能の向上に特に寄与する都市施設等の整備」と設定し、課題を解消するために必要な事業として、都市の防災性向上に寄与する都市計画道路、市街地開発、鉄道の立体交差化としております。3つ目の視点「生活便利」から、便利で快適な生活を送る上で必要な、商業、医療、福祉施設などが多く集積する都市の拠点への移動を円滑にし、施設の利便性がより高まる整備を優先する必要がある事より、基本目標を「都市機能の利便性向上に特に寄与する都市施設等の整備」と設定し、課題を解消するために必要な事業として、都市機能が特に集積した都市計画道路としております。4つ目の「市民ニーズ」の視点から、市民とのまちづくりに関する意見交換を行う機会等において、特に多く寄せられた都市施設等整備の要望・意見など、市民生活に深く関わる課題の改善につながる整備を優先する必要がある事より、基本目標を「市民生活の課題改善に特に寄与する都市施設等の整備」と設定し、課題を解消するために必要な事業として、市民ニーズの高い都市計画道路、市街地開発、鉄道の立体交差化、駅前広場整備としております。これらの基本目標を基に、都市施設等の整備に関する基本方針を策定しました。8ページ真ん中に記載してありまして、内容が、「本市における都市機能の状況から、特に拠点性が高い4つの鉄道駅を中心に、広域幹線、都市幹線と補助幹線及び市街地の外郭を形成する道路で構成される格子状のネットワークを整備する事

により、円滑な移動環境の向上を図ります。そのため、都市構造への影響が大きく、市内に集積した都市機能の活用が進み、防災機能が向上する事や市民ニーズが高い道路の整備を進めるとともに、これらの機能や整備効果をより高めるために必要となる、市街地開発、鉄道との立体交差化など、関連する事業についても整備を検討します。また、都市構造、防災機能の向上に特化した場合など、本市の優先課題の解消に応じた整備の方向性を検討します。」と定めております。

9 ページをご覧ください。ここからは、只今申し上げました、基本方針に基づき、都市構造における課題解消の観点から、都市の骨格を形成する都市計画道路について、課題に対する有効性から見た評価を行ったものとなります。未整備区間を含む都市計画道路9路線を対象とし、4つの視点から、今後の都市づくりに重要と考えられる8つの項目を設定しております。

表の上段に4つの視点を示しておりますが、それに対応する主な項目として、道路ネットワークの視点から、都市構造への影響、拠点へのアクセス性、人口密度、過去の事業実施区域の状況、防災安全の視点から広域的な防災機能・緊急性を有する路線、生活利便の視点から公共交通、都市機能の集積、市民ニーズの視点から、市民意向を評価の項目として設定しました。各項目の評価を表で着色しておりますが、赤色、オレンジ、黄色の順に有効性の大きさを示しております。その結果、赤い枠で囲ってあります、芦屋川左岸線、稲荷山線、芦屋中央線、山手線の4路線が特に、将来目指すべき都市構造に向けた整備及び課題解消に効果が高いと考えております。その4路線について見ていきますと、芦屋川左岸線は整備により、道路ネットワークが構築される事で、都市の骨格が形成されるとともに、防災機能の強化及び生活利便の向上が効果として考えられます。次に稲荷山線は整備により、道路ネットワークが構築される事で、都市の骨格が形成されるとともに、防災機能の強化、市民意向への対応が効果として考えられます。また、表では想定される関連事業として記載しておりますが、阪神本線立体交差化、また、それに伴う阪神芦屋駅及び阪神打出駅の交通結節点機能の整備についても都市構造における課題の解消や整備効果が更に高まる事業として想定されます。また、兵庫県の都市再開発方針においては、阪神打出駅南地区について、道路等、公共施設の不足が見られるため、計画的な再開発が必要な市街地として課題地域に位置付けられております。次に芦屋中央線ですが、整備により、道路ネットワークが構築される事で、都市の骨格が形成されるとともに、生活利便の向上が効果として考えられます。最後に山手線につきまして、整備により、防災機能の強化、生活利便の向上及び市民意向への対応が効果として考えられ、阪急芦屋川駅の交通結節点機能の整備についても都市構造における課題の解消や整備効果が更に高まる事業として想定されます。また、同じく県の都市再開発方針においては山手第一地区、山手第二地区についても同様に道路等、公共施設の不足が見られるため、計画的な再開発が必要な市街地として課題地域として位置付けられております。

10 ページをご覧ください。9 ページで示しました、都市計画道路の現段階での評価を踏まえ、課題及び関連事業との位置的な重なりを整理し、本市の優先課題の解消に応じた整備の方向性について検討を行った結果を示したものが下の図になります。赤色のラインが整備効果が高いと考えられます都市計画道路の4路線です。「道路ネットワーク」の視点から水

色の円で囲まれた範囲は、都市の骨格形成のために優先的に整備すべき区域であり、「防災安全」の視点からピンク色で囲まれた範囲は、防災ネットワーク構築のために優先的に整備すべき区域として、課題との関連性を整理しております。「生活利便」の視点では、拠点の分析を行いました。その結果、拠点としての集積度が高かった地域をクリーム色で表しております。「市民ニーズ」の視点では、まちづくり懇談会や集会所トーク等におけるご意見から、その対応に効果が高いと考えられる、山手線及び山手地区、阪急芦屋川駅周辺、稲荷山線、阪神本線の立体交差化について緑色で表しております。今後、将来目指すべき都市構造に向けた整備のため、これらの優先課題を踏まえ、計画的に事業を実施していく必要があると考えております。そのため、基本方針や整備の方向性を踏まえ、さらに実現性或整備効果等の視点を加えて、中長期に実施すべき事業についての検討を進める事としております。

資料の2ページにお戻りください。今後の進め方について説明をいたします。スケジュールとしましては以下の図で示しております。まず、今回説明いたしました基本方針につきましては、平成30年度に副市長、部長級職員で構成する庁内の検討委員会を設置・開催し、検討を行ってまいりました。本日が赤い枠で囲っております都市計画審議会になりまして、報告をさせていただいております。続いて今年度、都市施設等整備優先度の検討として、都市計画道路や市街地再開発等その他事業の評価を行う事としており、同様に検討委員会を開催し、整備優先度の検討を行っていきます。そして今年の12月ころにパブリックコメントの実施を予定しており、その前に都市計画審議会に報告をさせていただきたいと考えております。今年度に検討を行う整備優先度につきましては、本審議会でも別途ご審議いただく事になります令和2年度末改訂予定の都市計画マスタープランへの反映を考えております。以上で説明を終わらせていただきます。

- 三谷会長 はい。ありがとうございました。それではご説明いただいた内容についてご質問、あるいはご意見等ございましたらお願いします。
- 新谷委員 もともと計画街路は昭和20年、21年頃にこんな道路があったらいいなという事で全国に指定された。ただ踏切に関して、現在、阪急、阪神、JRの踏切がそれぞれありますけれども、例えば稲荷山線では阪急ですけれども、その後の法整備で、新しい踏切を拡幅したりする事ができないという風に聞いていて、現実はどう通すのかと。道路を高架にするにしても下をくぐるにしても、線路を上にあげるにしても、要するにいずれにしても阪急、JR、阪神との協議が整わないと、どう横断していくのか。山手線でも阪急との距離が近すぎて、JRから北に抜ける芦屋中央線をどうつなげるのか。芦屋市単独では、どうもいかない事情が出てくると思うんですけれども。その辺に関してどのような対応をお考えなのでしょうか。
- 事務局（白井） 鉄道との交差については、事業化を見据えた段階においては解消すべき大きな課題になってくる事が予想されますが、今、都市計画決定しております内容としましては、例えば道路を橋で横断するのか、もしくは線路の下を通るのか、あるいは踏切のまま整備するというものもございますけれども、そのような形での決定しか行っていない状況です。まずは、都市計画道路の整備の必要性という事を十分に検討した上で、事業化に向けた段階に入ってまいりましたら、課題整理も含めて、鉄道事業者とも協議を行っていく必要があると考えております。

- 新谷委員** という事は、その実施段階でJR、阪急、阪神それぞれと協議していく形になるという、順番から言うとそうなるわけですね。
- 佐藤副市長** 新谷委員おっしゃっていただいたとおりでして、今まで計画はあるものの、現実的にどうやって実現するのかというディテールの部分が一切明かされていない。法整備も進んでおりますし、周辺環境も変わってきておりますから、今回もう1回優先度を付けるための整備方針を一度、全体を総覧して決めていこうという事で、事前にご意見をいただきたいと考えておりました。この次の作業としては優先度にある程度、見通しが立てば財政的な裏付けも必要ですし、まさに新谷委員がおっしゃったように、技術的にどうしていくのか、という段階を迎える事になります。これらが唐突感を持って出てくるというのは、おかしいわけで、ある程度段階を追って、大きな絵から見ていただいて、それぞれのディテールを決めていくための準備を、委員の皆様方と一緒に整えていきたいと思いますというのが、今回のご説明の内容です。
- 山口委員** ただいまのご説明の中に、市民ニーズの把握というのが出てまいります。具体的にどのような形で意見を吸い上げられたか、という事の事例として、まちづくり懇談会、集会所トークというのがございましたが、この2つはどういう頻度で、どういう方々を対象として行っているのか。それと、さらにその2つの他の手法でも市民ニーズを汲み上げていらっしゃるのか。特に集会所トークに関しては、山中市長がお始めになって、大変意義があるものだと思っているものですから、市民ニーズを汲み上げる手法として、ぜひ続けていただきたいと思っています。
- 事務局（白井）** まちづくり懇談会でございますけれども、これは年1回、自治会連合会さんからのご質問、ご意見を頂く場として開催されているものでございます。集会所トークにつきましても、年1回という形で、これは特に参加者を限定しているものではなく、集会所にお越しいただいた方から、自由にご意見をいただく場となっております。あと、この市民ニーズの把握という部分では当然、市議会からのご意見も反映したものとしております。それと、補足の説明になりますが、市民ニーズが高いという評価をしております道路、これは直接的に「道路を整備してほしい」というご要望ばかりではなく、例えば交通安全や、通行の円滑化という観点でのご要望、これに対し都市計画道路を整備する事で、一定の効果が期待できるであろうというようなものにつきましても、この市民ニーズに含めて評価をしております。
- 山口委員** 市議会の方からのご意見もあるということですが、先日市議会選もありましたけれど、自らどんな活動をなさっているかという、チラシを見ますと、そこに色々な課題というか、こんな事を考えていますよということが出てきます。市議会の体制も変わりますが、これからという時期でもありますので、市議会の先生方を通して、ちゃんと客観性を持って市民の意見を吸い上げていただけるならば、それも有効な手段だと思っております。
- 佐藤副市長** 市長のご活動の中で、集会所トークを中心にした対話集会所を250回を超えて実施をされてきました。ここに存在している市民ニーズというのは、我々も直接お聞きをしておりますのでウェイト付けとしては非常に重たいものがあるという風を感じておりますので、今後も新市長が着任されてからはそういった手法についてどのような形で、改められるのか、



あるいは継続をされるのか。これは検討させていただきます。このウェイトの重さと同じくらいか、それ以上に重たいのが、議員の皆様方が日常的な活動の中で市民の皆様方から吸い上げておられる市民ニーズですね。これが双璧という事になると思いますので、この件に関しましても、審議会で様々な意見をいただいた後に、修正すべきは修正をして、議会の皆様方にもご説明をさせていただきます。これは継続的、段階的にさせていただきますので、その都度、そういったご意見を我々側が頂く機会、あるいは我々側の考え方をより良くご理解を頂く機会というのを設けてまいります。

○田原委員 先程、今後の進め方という事で、最後お話があったと思うんですが、令和元年度に、今日の審議会を踏まえて、都市施設等の整備優先度の検討が始まるという事ですけれども、資料で9ページに都市計画道路の評価というのを一覧にいただいています。ここでちょっとわからなかったのは、計画道路が9路線あって、そのうち赤の枠組みが4路線ありますね。そこについて触れておられたんですけれども、今後更に検討する中で赤の4路線については優先的に検討をされる、という位置付けをご説明されたのか、あるいは9路線で、今後も検討していくけれども、内部の検討委員会の中では、この4路線が突出しているという位置付けなのか。

○事務局（白井） 9ページで示しております4路線でございますけれども、これにつきましては、都市構造の課題という視点から見た場合に、優先度が高いという路線を示したものでございます。これに加えて、先ほどご指摘いただいたような技術的な部分も含めた実現性、それと事業費や事業期間はどれくらいかかるのか、といったところの検討を今年度行い、その上でこの9路線を改めて評価するということになります。

○田原委員 もう1点、先ほどもお話が出たように、鉄道の高架化の話ですけれども、これは今年度の施政方針の中でも触れておられましたし、南北の3路線とも該当してくるんだろうと思うんですけれども、当然の事ながら、これについては鉄道事業者との協議というのが大前提となったり、場合によっては費用負担という問題にもなってくるだろうと思うんですけれども、高架化の場合、一般的に鉄道事業者の費用負担はどれくらいの割合という基準はあるのでしょうか。

○事務局（白井） 今後、事業化という段階になった場合には、その時の規定や考え方に基づく事にはなりますけれども、現在のところ、基本的には鉄道事業者が1割の負担という事になっております。

○田原委員 残りの国・県・市の割合も基準があるんですか。

○事務局（白井） 残りのうち、55パーセントが国。更に残りを市と県が半分ずつと聞いております。

○大久保委員 都市計画の整備方針ですので、ハードが中心であるのは当然であるし、そこから9ページにある4路線に対しましても、優先的に整備すべきであるという事については、おそらく異論のないところであると思いますが、ただ、最近の政策の傾向といたしましては、やはり早い段階からソフトとそれからハードを一緒に合わせて考えていくという事が重要で、例えば山手線は幹線道路なので整備が必要なんだと思うんですけれども、生活利便のところでは交通空白地域で有効性に2重丸がついています。ここは車で行ってくださいという事なの

か、ソフト的なバス事業の将来的な見通し、という意味での交通戦略との関係はどうなっているのかという事を、ご説明いただいた方が良いのかなと言う事と、それから、先程から鉄道事業者さんとの協議が出ていますけれども、結節点の形成にあたりましては、やはり協議会方式で、まちづくりに関わっていらっしゃる利用者、地元の方々も含めた形での協議を、早い段階から設定していくという方向性が今のトレンドだと思いますので、順番としてはもちろん基本方針が先なんですけれども、道路を造るにしても歩行者とそれから車との棲み分け方とかですね、どんな道路にするのかとかいう事のイメージも、最初から地域の方々とも共有して段々とそのイメージを具体化していく、という方向性がいいのかなという風に思います。

○事務局（白井） ご指摘のとおり、事業を実施するという段階では、どのような道路を造っていくのかという事も含めて、地域の方々のご意見を頂きながら進めて行く必要があると認識しております。それと、山手線の公共交通の評価でございますけれども、今、山手地域の特に阪急芦屋川から西側の部分では、ご説明させていただきましたとおり、公共交通利用圏域から見ますと、充足されていないという区域になっております。ここを今後どうしていくのかという事では、本市で平成 29 年度に総合交通戦略を策定しておりまして、その中で地域の方々の機運の醸成に応じて公共交通を補完する施策を検討する、という方向性を示しておりまして、ソフトとしてはそのような対応が一つと考えておりますけれども、都市計画道路の整備という事も一定公共交通の充足に寄与する部分になるであろうという考えから、公共交通の部分での有効性として評価を行ったものでございます。

○大久保委員 公共交通の戦略とそれから都市計画の総合的な運用というのは今すごく重要な部分で、ハードが進んでしまうとソフトと合わせて考えるという事はもうなかなか難しくなってくるので、重々ご承知だとは思いますが、早い段階からソフトの協議も一体的にされる事を望みます。

○三谷会長 公共交通の空白地の解消に向けた優先度を考えていく際に、具体的な施策の実現可能性みたいなものも、評価の基準に入れると今のご指摘の点が、計画の中に入ってくるのではないかという気がしました。そのあたり、今後の評価方法等を検討する際にもお考えいただければと思います。

○工藤委員 8 ページで、視点が 4 つあって、それに当てはめて複雑な要因や要望や目標があってそれをきれいにまとめられているんですけども、例えば 10 ページで山手線は、都市の骨格形成のために整備という事でまとまっているのですけれども、この過程を読んできた表だと、防災的にかなりポイントが高いんじゃないのと理解していて、結果としてきれいにまとめたというのが目立ってしまっていて、視점에当てはめすぎてないですかというような気がします。いくつかの多様な要因があるのに 1 個に絞るのが、確かにマスタープランとしてはきれいにまとまっているように見えるかもしれないですけど、実行していく上で本当にそれでいいですかという点ですかね。視点の方も、ちょっと気になるのが、物理的な 1, 2, 3 の視点と、主体となる市民のニーズの部分が同項目としてまとめられていて、本当は中心にあるような部分で、それがそれぞれと関わっているという図が出るのが良いのではないかと思っていて、それが 10 ページの結果に落とし込まれているのが少し引っかけます。

きれいにまとめられているんですけども、もう少し整理をされると今後の実行の結果に結びつくようになるのではないかなと思います。

○事務局（白井） 10 ページの図のように優先的な課題というようなまとめ方をしておりますけれども、当然この中には違った課題への対応という事も複合的に含まれている部分がございます。今回できるだけわかりやすくしようとして整えたところもございますので、そのあたりは改めて点検したいと思います。

○三谷会長 私の理解ですけれども、市民ニーズという言葉がちょっと誤解を生んでいるような気がしていて、おそらくここは市民ニーズから得られたハード的な課題、それを整理したんだと。そこから次のその方針を立てると、あるいは評価をしていくと。その1つの過程ではないかなと思っています。ご指摘のとおり市民ニーズ、市民の目というのはやっぱり全てにかかっていきますので、それだったらこの言葉よりちょっと別の言葉に変えた方が良いのかもしれない。

○工藤委員 やっぱり市民も責任を持って一緒に関わっていくんだというような姿勢がマスタープランに見えた方が良く思うんですね。何かニーズだけ聞いて、できるだけ対応しますよという方向に行くと非常に良くないと思いますので、4つの視点の整理をもうちょっと工夫されるといいかなと思います。

○事務局（白井） 例えば視点1, 2, 3全てに市民ニーズが関わっていますというようなことでしょうか。

○工藤委員 ニーズという言葉がいいのかなと。要望があれば対応しますよというような姿勢を感じてしまって、でも本当は市民も参加して責任を負うというか、関わっていくという事が大切だと思いますので、そのあたりが方針では見えづらい感じがします。

○山城参事 これは市民の方から頂いたご意見や、議会での市長答弁なども全て拾い上げ、相当数年前からのご要望・ご意見をまとめています。それらを市民ニーズという表現にさせていただいたんですが、表現が相応しくないということでしょうか。

○工藤委員 別の印象を生むと思います。

○三谷会長 繰り返しになりますけれども、市民ニーズの欄に書かれてあるのは市民の目から見た時のハード面の課題を出されたというところだと思うんです。それが今のお話だと、具体的なその施策なり事業展開をしていく際の方法にも何か繋がっているように誤解を受けて、それは何もその部分だけを指しているわけではない。全てに市民ニーズ、市民参加というのは関わってきて、そういったところがわかりにくいというご指摘だったのではないかなという気がします。今日のご意見の中でたくさん出てきたのが、おそらく実際に事業化していく際の色んなアイデアとか、視点が大分出てきていたように思います。そのあたりは今後の優先順位を決める時にも可能な範囲で考慮いただき、そこから本当に必要な路線、場所、整備箇所というのを導き出すような評価方法を、しっかりと考えていっていただきたい。その際、市民ニーズという言葉がそぐわないのであれば別の言葉にする。市民の目、市民の参加というのは全ての部分に関わる事なので、もう少し大きなところで定義してマスタープランなどに組み込んでいく、そういった形で検討をしていただければと思います。

○ひろせ委員 やはり、市民ニーズというところでは、計画そのものが明確に示されていない

中で、集会所トークであったり、まちづくり懇談会という自治会連合会のご意見だということですが、各自治会の中で話を揉んでいったとか、そういう事では今の段階ではないという風に思いますし、実際に事業化する段階で地域の人と話し合いをするという事になると、また、色々な意見というか聞いていないというような話になってきたり、様々なご意見が出てくるかと思しますので、細かい事ではないにしても、計画を示していただきながら市民がちゃんと参画をして、例えば稲荷山線であれば、立体交差化という事業だけではなくて、それをするにあたっての、まちづくりもまた必要になってくると思うんですね。また、線路が上がれば日照権の問題とかその下の利用をどうするのかとか。そういう事も出てくると思いますので、計画を示していただきながら市民と一緒に参加できるようにしていただけたらなという風に思います。

○事務局（白井） 市民ニーズという形でまとめている部分ですが、当然その事業に反対というご意見も、もちろんあるかと思えます。事業を進めるにあたっては、地元の方々の機運の醸成、ご理解、ご協力というものも必要になってまいりますので、我々側が十分に説明するという事は、当然やるべきことですし、丁寧に進めていく必要があると考えております。

○ひろせ委員 JR 南地区もそうですけれども、丁寧に進めていただいているという認識はしているんです。ただやはり早い段階で市民の人たちと一緒に協働しながら進めていくということをしていただきたい。合意形成がしっかりとされるような形にしないと、せっかく良い計画であっても、稲荷山線なんかは交通渋滞という事もあるという事もありますし、防災の観点からも必要だという風に思うんですけれども、早い段階で地域の方に示していくというスタンスを持っていただきたいなという風に思います。

○佐藤副市長 我々今回ちょっと勇気を出しまして、こういった大きな方針をお示しさせていただきました。機運の醸成という事もそうですけれども、何よりご参加の形を導いていきたい。あるいはご参加をいただきたいというのがまず根底にあります。例えば鉄道の高架化では、言い出してから 30 年、40 年、過去にはかかってきた事業ですので、技術革新はあったといえども、やはり構想を作ってからでも 20 年。この構想を作るところに参加をいただこうと思えばこの段階である程度必要性を認識して、我々側の責任の範囲で方向性を打ち出す必要があると今回考えさせていただきました。鉄道だけを取り上げますと過去から都市計画決定している道路。これはどうするのか、という話が当然これは出てきますので、そこはまちづくりなのか、面整備を合わせて行う事によって、事業効果を最大化できるという判断ができれば合わせて実施をしていく。ここまでいきますと、これは今日の話ではないですが、やがてどこかの段階で必ず地元の皆様方に事前にまちづくりの構想に参加していただくというスタイルを取る必要が発生する。これを今回風呂敷に包ませていただいて、一旦ご披露させていただいてご意見を賜る。先程申し上げたように、同じ内容を議員の皆様方にも今後、同じタイミングでご説明を申し上げますし、この資料も公表してまいります。そういった手続を漏らさずやっていくという事で、まずはこちらで話し合った結果の内容を、今回お示しをしているという事でご理解いただけますか。

○大原委員 計画道路の優先度を付けていくということで、そのうち 4 本の計画道路が重要という事ですけれども、これを中長期 20 年、30 年位のスパンで考えて、現実問題、先程来か

ら実現可能性という話が出ていますけれども、それで考えるとこれらの整備というのは、芦屋の今後の財政状況を考えると、どの路線についてもかなり圧迫をかけてくる事業になってくると思うんですけれども。この9本の計画道路は、ずっと棚上げになってきたというところもありますし、いずれの優先度で上げた4本についても、どれもかなり重い事業になってくる事が想定されるので、この優先順位の4つというのが、なんか絞れているようで絞れていないというか、実現可能性という観点で言うと、この4本を20年、30年でやっていくというのは無理で、道筋を作るといえるのはできるかもしれないですけれども、事業化で実際に具体的に全部を進めていくというのは、今後の財政状況を考えると厳しいのかなと思うんですが、20年、30年の方向性を決めた上、今から40年、50年とかで実現をしていくというくらいの感覚での優先度付けなのでしょうか。

○事務局（白井） 現時点で、この4路線を今後、20年から30年で完成させるというスケジュールまでを想定しているものではございません。おっしゃっていただいたように、これらの事業には莫大な費用を要することとなりますので、実施しようとするれば、やはり市の財政がどうかという部分は非常に大きな要素となってまいります。まず、今回お示ししました4路線というのはあくまで都市構造という部分の視点から必要性が高いだろうという事で示したものでございまして、今後、この4路線を含めて事業費であり、実現性というところから改めて評価していくんですけれども、その上でまちづくり全体として今後20年から30年でこういった方向性での整備が必要かという事を検討するのが今回の目的でございます。

○大原委員 現実的には、たぶんこの4つの内1本でも実現できたら御の字なのかなというような感覚を持って見ていたんですけれども、あと先程来から市民ニーズという言葉が出てまして、たしかにこの4つというのは市内を結構網羅されていて、これら全部が成し遂げられた場合、たしかに今の市内の概ね大きな課題と言われている部分というのは解決してくるというのは理解するんですけれども、ただ市民と一言で言っても、稲荷山線は例えば市内の西側に住まれている方からすれば、あまり使う事がない。逆に、山手線の方で言うと稲荷山線を使ったりする市内の東側に住まわれている方からしたら、西側に行こうと思ったら国道もありますし山手幹線も出来ているのであまり使われないというところを考えると、全部できたら確かに市民ニーズという意味では広く解決をされていく事だと思うんですけれども、山手幹線のように、自治体間を横断できるような道と違って、今回あげられている計画道路というのは、その地域に住まわれている方が主に利用する道路であって、他にも動線があるので、それ以外の方はあまり使わないというところを考えると、市民ニーズという中の重み付けが、地域によってだいぶ変わってくるので、その辺をこの優先順位の4本の中でどう付けていくのか。多分4本全部を一気にやっていくというのは到底無理で、この中でもさらに、もう一回優先度を付けていけないと思うんですけれども、その中で市民ニーズをどう優先を付けていくのか。恐らく防災とか交通の課題の重みでも決めてくると思うんですけれども、その辺はどういう風に考えておられるのでしょうか。

○事務局（白井） 市民ニーズという部分では、そのご意見の数というところも、重さとしての判断材料になりますけれども、まずそれを含めて、市内の都市構造から見た課題として何が重要になっているのかという事と、市民の方々のご意見、これらを複合的に見ていく必要

があると考えております。

○大原委員 いずれの計画道路に関しても、かなり莫大な費用が掛かってきまして、市民の皆さんの利便性は上がるものの、財政的な負担というのはかなり大きくなっていくところを考えると、JR 南地区の再開発であれば、駅周辺にお住いの方だけではなくて、JR の南側が周辺道路も含めて、改善をされるので市民の多くの方、北とか南とか関係なしに全域の方に対して、ある程度の利益というか利便性の向上という効果が見られるので、やっていく事というのは多くの市民の賛同を得られるだろうなとは思いますが、今回あげられている計画道路のというのは地域性というのが高いところがあるので、例えば稲荷山線であれば東側の人は歓迎されるでしょうけど、西側の人はそれより阪急の駅周辺という話もあるでしょうし、かなり交通面の課題を多く抱えている所なので、例えばその辺の駅の周辺の再開発も含めた都市計画道路の整備という話であれば、市民の理解というのは、ある程度得られるだろうなとは思いますが、それ以外の道路のところの理解を得ていく、地域の方ではなくて市内全体の方に対して理解を得ていくのが難しい事業になってきて、結局棚上げになっていって、絵に描いた餅になっていくんじゃないかなという懸念があるんですけども、その辺を今後どう解決をしていかれるのかというのはありますでしょうか。

○事務局（白井） 今都市計画決定している道路というのは、もちろん取り組んでいかなければならない路線という事ではありますが、現実としてなかなか事業化できていないという事はございますけれども、今後市内の課題にどう取り組んでいくのか、改めて考えるべきだという事で今回この基本方針を検討しております。これを基本として、今後の本市の目指すべきまちづくりの形に向けて、それを今後、実行に移すというところは、本市では総合計画といった部分での位置付けであり、またその策定の中でも市民の皆様のご理解を得ていくことになってまいりますので、そのような手順で前進をさせていくことになるかと思えます。

○佐藤副市長 今回、基本方針を作らせていただいたのは、例えば、都市計画道路に関してお問い合わせがある場合には、都市計画課が答えますが、なぜできないか、財政的にどう立ちいかないのか、という事を市として答えられるようにしようということで、福祉部門や財政部門の部長、総勢を集めて、検討を行っております。だから、この優先順位を決めるにあたってはできないという事も答えです。ただ、できない事を放置しないでおこう。なぜできないのか、あるいはできる時期はいつなのか。着手できないのであれば今かかっている規制を緩める事とか、色んな経済活動に対する影響も、緩和する必要があるんじゃないかという話で集まっています。今回、整備の方向性として、30年分の話をしていただいておりますけれども、今後の実現の可能性に関しては今日以降、今、大原委員から頂いたようなご意見が山ほど寄せられて、現実味の話になっていくという手続を辿ります。最終的には令和2年度に今の都市計画マスタープランを改定する必要があると思いますから、そこに、行政としての責任のある記載ができることを目指すというところで審議会の委員の皆様方のご指導・ご助言をいただきたいというのがお願いでございます。

○大久保委員 今の議論を聞いて感じたのが都市構造の課題に答えているという事で、その観点から市民ニーズをまとめたという事ですが、基本的に有効性を書いてあるんですけども、この段階で見ることは社会的なインパクトがどうなのかという事で、その意味で福祉とか

色んなところに入ってもらって話をしているというのは、とても良い事だと思うんですけども、トレードオフになる問題って必ずあるんですよね。例えば山手幹線でも、前だったら信号なしで、行ったり来たりってしていたのを大きな道路になって交通量も増えて、地域の向かい側との分断みたいにする方もおられるわけですよ。そういう意味で言うと、すごく良い事だけが書いてあって、こうなったら便利になりますよと言われてたら皆これもあった方が良く、あれも入った方が良くという事になりますけれども、交通量が増えてくるとか、向かい側に渡る時はこうなるという事も考えると、もうちょっと別の方法で防災を考えたりとか、例えば、交通もコミュニティバスみたいな形でいいやと思う方もおられるかもしれないわけなので、これを公表していきますという時には、必ず事業って、やればプラスのインパクトもあれば、負のインパクトっていうのもあるわけなので、具体的な事業化予定では環境アセスメントとかもちろん入ってきますけれども、そういう段階ではもう遅い話が今ここで、どんな街にしたいのか、歩ける街が良いんですかとかですね。いや、これは4路線が優先に決まっておりますのでというような話で進んでしまうと、市民の考えとか離れてくる可能性もあるので、色んな側面の情報を出していくという事と、もう1つは、ただ公表をしました、広報に載せてあるという事はたぶん市民の感覚とは、ずれると思うので、芦屋市さんの場合には市長との対話みたいなものとか、丁寧にやっておられると思います。そういうところでまちづくり全体のイメージとして、本当にこの道路が欲しいと言っているのか、それともそれは選択肢の一つとして道路を使えるという事であるのか、ちょっとその辺の位置付けを丁寧に間違えない様に拾っていかないと結局後で手戻りをする事になる。そうすると、この今後の進め方のところも、せつかくこういう事をやっておられるのであれば、どんな形でそれと関連して市民とまちづくりをやっているのかという、1本ラインがここに入ってくるとわかりやすいのかなという気もしました。

○事務局（白井） 市民参画の重要性というところかと思いますが、今回の基本方針については、庁内で検討を進めてまいりまして、続いて優先度の検討を行ってまいりますが、これにつきましては、パブリックコメントという形でまた改めて市民の皆さんのご意見を聞くという場がございます事と、また、これを反映いたします都市計画マスタープランの見直しの工程におきましても、市民参画の手法は、今後検討してまいりたいと考えておりますので、そうした中でも市民の皆さんのご意見を適切に把握できるようにしていきたいと考えております。

○大久保委員 情報の出し方として、プラスだけではなくてどんなインパクトがある事なのかということもきちんと出した方が良くと思います。

○三谷会長 この表の中では良い事しか書いてないので、プラス面マイナス面両方きちんと表現してあげた方が良くよと。その上で評価をして市民の方に問うという形をとった方が良くというご指摘だったような気がします。

○新谷委員 まず山手線ですけれども、私が聞いている中では計画街路だけするのではなく、東芦屋、西山、三条と非常に道路が狭いので、区画整理事業とあわせてする方針だという事ですけれども、当然そうするべきだと個人的にも考えていますし、そういう事もするのであればこうなりますよというような記載も合わせてしておいた方がいいんじゃないかという事

と、先程規制緩和という話が出ましたけれども、例えば当面無理だろうなという道路でも建築するには規制を受けているわけです。そういう部分では、計画街路の廃止及び当面やらない道路で建築制限が必要ですかということで、緩和といったものも合わせてご検討ないし記載していただければありがたいなという意見です。

○事務局（白井） 山手線につきましては、今現在、都市計画決定しておりますのは道路だけです。合わせて面的整備を行っていくかという事につきましては、まちづくりの観点からも改めてどのような整備が望ましいのかという事の検討が必要かと思えます。建築制限の緩和につきましては、今回行います優先度の検討の結果を踏まえて、当面事業が難しいであろうという路線については緩和するという事も判断材料の一つになろうかという風に考えております。

○石黒委員 今回は都市計画道路が中心の話で線の整備という事はよくわかったんですが、面的な部分というのがまだ見えてきていない。一方で2ページの今後進められる、都市計画事業の評価の中では、都市計画道路と市街地再開発等その他事業とあります。後者については、今日はほとんど説明には盛り込まれていないのですが、このあたりは今後どう検討されていくのかお聞かせいただけますでしょうか。

○事務局（白井） 今回は、都市計画道路が前面に出ているのですけれども、その意図としましては、まずは計画決定がなされているものとして、道路について評価を行ったという事ですが、おっしゃったように、線だけでなく面としても、その都市計画道路の必要性を更に評価していく必要があるだろうという事で、この都市計画道路に加えて、市街地整備や立体交差化についても、整備効果をより高める事業として、これらも今後、合わせて検討していこうという事で考えております。

○石黒委員 都市計画道路を整備するといったときに、例えば、今回の問題意識の中で南北ネットワークが分断されている、あるいは防災ネットワークというキーワードが出てきています。こういう言葉が前面に出るのは市全体としては当然の事だとは思いますが、その地域当事者にとってみると、通過交通のためかというような印象を与えてしまえば、それは合意形成の上で逆効果なように思います。ですから、面的な部分も含めて、その地域に対してもメリットがあるような見せ方や説明、それを現実のものとしていくような方向性を打ち出す事が必要なのではないかと思えます。

○事務局（白井） 今後検討を進めて行く中で、ご指摘の部分につきましても留意してまいりたいと思えます。

○三谷会長 今回の議題については、特段ここで決定するというものではございませんが、私なりに今日のご意見をまとめさせていただきますと、今回示されたこの資料は、8ページまでと、9ページ、10ページと大きく2つに分かれるのではないかと理解しています。皆様のご意見の中では8ページまでのプロセスだとか基本方針については、それほど大きなご指摘というのはあまりなかったように思います。恐らく事務局の方でもある程度しっかりと議論をされて方向性を出されたからではないかと感じました。ただ市民ニーズという言葉、ここはいくつかご指摘があったように、市民目線という視点が大事だよと。その意味では市民ニーズというよりも、市民目線で基本目標を立てましたという言葉使いの方がひょっとした



ら合うのかもしれないなど。そのあたりは私の個人的な意見ですので、またご検討いただければと思います。そして、9ページ、10ページは、今後、事務局の方で検討されようとしている、優先順位を検討するにあたっての初期段階の評価結果を示されているのではないかと思います。そういったところから、色々ご指摘事項が多かったように思いますし、評価の方法、評価の視点、あるいはプラスもあればマイナスもあるよとか、他の事業との関係性だとか。また、それ以降のその事業の進め方も、この評価の中にある程度盛り込まないといけないのではないかと。そういったやるべき事、やらない事、やれない事というのをきちんと評価する上ではもう少し総合的にこの部分も評価していかないといけないのではないかなという風に思いました。具体的にどうするかというのは、それぞれのご意見をもう一度見直していただいて反映いただきたいと思います。そして、もう1点ご指摘があったのが、この評価を行い、優先度が決まった後の実際の事業展開にあたっての具体的なアイデア。これが何個か出てきたように思います。市民参画の話もちろんそうですし、規制緩和、あるいはそのまちづくりの中で面的に整備をしていくという話。優先順位が決まった後の進め方についてもたくさん意見が出ていたのではないかと。この3つの括りで今日の議論が整理できるのかなと感じました。そのあたりを基に今後の展開を検討いただければなという風に思います。というところでまとめてしまいましたが、ご意見がもし無ければ、このあたりで議題の①を終わりたいと思いますがよろしいでしょうか。

そうしましたら、本日の審議会において用意された議題は以上でございます。非常に熱心にたくさんのご意見をいただきありがとうございました。議事につきましては以上となりますので、会議の進行を事務局にお返ししたいと思います。

○事務局（白井） ありがとうございます。それでは、次に、会議次第4のその他でございますが、事務局より1点ございます。次回、「令和元年度第2回芦屋市都市計画審議会」ですが、現在のところ、審議案件として時期の定まったものがございませんので、未定でございますが、開催の運びとなりましたら、改めて日程調整をさせていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

最後に、閉会前ではございますが、本市、山中健市長から、都市計画審議会の皆様にご挨拶をさせていただきます。

○山中市長 皆様こんにちは。今日は、大変お忙しいところ、都市計画審議会にご出席をいただき、また、ご審議をいただきましてありがとうございます。この度、来月10日をもって、市長職を退任させていただく事となりました。4期16年という間、都市計画審議会の先生方をはじめ、市民の皆様にも大変お世話になりました。本当に心からお礼を申し上げます。16年前の初当選の初議会の「所信表明」の中で、先日見ておきますと、「全国に誇りうる芦屋の自然や環境を守り、気品のある落ち着いた都市整備に取り組み、芦屋のまちが1つの大きな庭園となるように、花と緑でいっぱいのもちづくりを進めてまいります。」とこのように申し上げました。それ以降、16年の1月1日付で「芦屋庭園都市宣言」をさせていただいて、その一環としてオープンガーデンというのもさせていただきました。33箇所で行ったオープンガーデンも今年第14回目を迎えて、140箇所まで増えてまいりました。まさに街中が本当にお花畑のような感じになってきたと思います。また景観

施策では、全国に先駆けて全市を景観地区に指定し、また、芦屋川特別景観地区も指定し、そして平成 26 年には景観行政団体に移行させていただいて、独自の屋外広告物条例を施行、そして昨年には、無電柱化の推進条例もさせていただきました。夢の 1 つとして日本で初めて電柱・電線の無いまちになればという願いもございます。先人たちが築いてきた土台がしっかりとありますし、この景観については、世界のトップランナーでいたいという強い想いで、この 16 年間支えていただいたと思いますし、その間、都市計画審議会の先生方のご支援・ご協力、またご指導があった賜物と心から御礼を申し上げたいと存じます。今後はまだ JR 芦屋駅南地区が大きな課題として残っておりますけれども、世界で輝いているとびっきりなまちとして、これからも新市長の元に新しい芦屋のまちが創造されていくと心から期待をして、一市民としてまた楽しみながら、見守ってまいりたいと存じております。本当に 16 年間ありがとうございました。心からの感謝を申し上げて退任のご挨拶とさせていただきます。本当にありがとうございました。

○事務局（白井） ありがとうございました。それでは、本日の審議会は以上となりますので、閉会させていただきます。委員の皆様、誠にありがとうございました。