

令和元年度 第3回

芦屋市都市計画審議会

資 料

令和2年2月7日(金)

芦 屋 市

《 資 料 一 覧 》

【報告事項】

1. 都市施設等整備に関する取組について
 - 市民意見募集資料・・・・・・・・・・・・・・・・・・①
 - 市民意見募集の実施結果・・・・・・・・・・・・・・・・②

都市施設等整備に関する取組について

市民意見募集資料

1 はじめに

1-1 背景・目的

近年の人口減少や超高齢化社会の本格的な到来，都市計画をはじめ，まちづくりに関する社会的状況の変化への対応などから，都市計画事業等の実施については，より一層の効率的かつ効果的な取組が求められています。

そのため，本市の将来目指すべき都市構造に向けた整備の望ましい方向性として定めた「都市施設等の整備に関する基本方針」に基づき，中長期的に優先して実施すべき事業について検討し，今後の整備に関する取組として明らかにすることを目的とします。

1-2 検討対象事業

未整備区間を含む以下の都市計画道路及び関連事業として，面的整備，立体交差，交通結節点機能整備を対象とします。（次頁図1参照）

① 都市計画道路

名称	全体延長	未整備延長	幅員	車線数	関連事業
芦屋川左岸線	3,020m	20m	12m	2	・交通結節点機能整備（阪急芦屋川駅）
稲荷山線	1,840m	660m	20m	2	・立体交差（阪神本線）
芦屋中央線	1,870m	220m	20m	2	
川東線	1,240m	660m	20m	2	・面的整備（山手第1地区）
松浜線	670m	510m	20m	2	
川西線	1,180m	250m	20m	2	・面的整備（山手第2地区）
大平線	1,950m	1,950m	15m	2	
山手線	2,370m	1,250m	15m	2	・面的整備（山手第1・第2地区） ・交通結節点機能整備（阪急芦屋川駅）
芦屋山麓線	2,530m	290m	11m	2	

② 面的整備

地区名	面積	上位計画等の位置付け	関連事業
山手第1地区	約8ha	都市再開発の方針（県）	・交通結節点機能整備（阪急芦屋川駅）
山手第2地区	約21ha	都市再開発の方針（県）	・交通結節点機能整備（阪急芦屋川駅）
阪神打出駅南地区	約3ha	都市再開発の方針（県）	・交通結節点機能整備（阪神打出駅）

③ 立体交差

名称	延長（市域）	駅	踏切	関連事業
阪神本線	約2.2km	2駅	7箇所	・面的整備（阪神打出駅南地区） ・交通結節点機能整備（阪神芦屋駅・阪神打出駅）

④ 交通結節点機能整備

名称	乗降客数（平成29年）	交通広場（都市計画決定）	関連事業
阪急芦屋川駅	17,824人	有	・面的整備（山手第1・第2地区）
阪神芦屋駅	24,252人	無	
阪神打出駅	13,377人	無	・面的整備（阪神打出駅南地区）

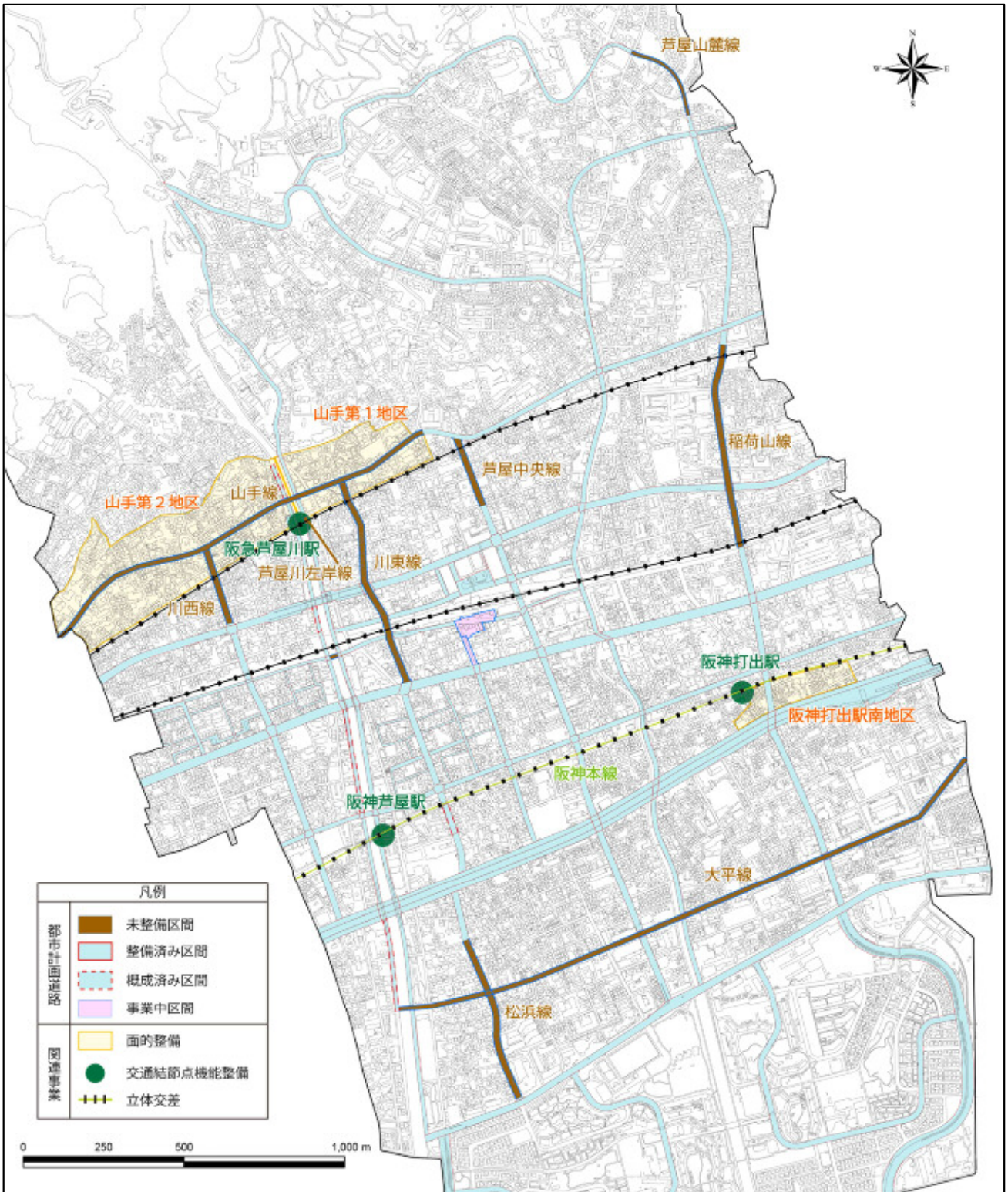


图1 検討対象事業箇所図

2 都市施設等の整備に関する基本方針

本市における都市計画道路の整備及び市街地開発事業の実施状況や現況把握から抽出した都市構造の課題を踏まえ、整備のための留意すべき視点とそれぞれに対応する基本目標を基に定めた「都市施設等の整備に関する基本方針」（令和元年8月策定）を以下に示します。

本市における都市構造の課題

- 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（駅・バス停）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

視点1 道路ネット ワーク

基本目標1 都市の骨格形成に特に寄与する都市施設等の整備

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ります。

視点2 防災安全

基本目標2 防災機能の向上に特に寄与する都市施設等の整備

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ります。

視点3 生活便利

基本目標3 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

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ります。

視点4 市民意見

基本目標4 市民生活の課題改善に特に寄与する都市施設等の整備

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繋がる整備を優先する必要があります。

都市施設等の整備に関する基本方針

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ことにより、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こと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。

3 優先事業の検討及び今後の整備に関する取組

前頁で示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評価を行い、評価結果を踏まえ、優先して実施すべき事業を検討し、今後の整備に関する取組として示します。

3-1 都市計画道路の評価手法及び優先度の設定

対象とする都市計画道路について、事業特性並びに事業経済性における評価を行い、それらの評価結果を組み合わせた総合評価によって、優先度を設定します。

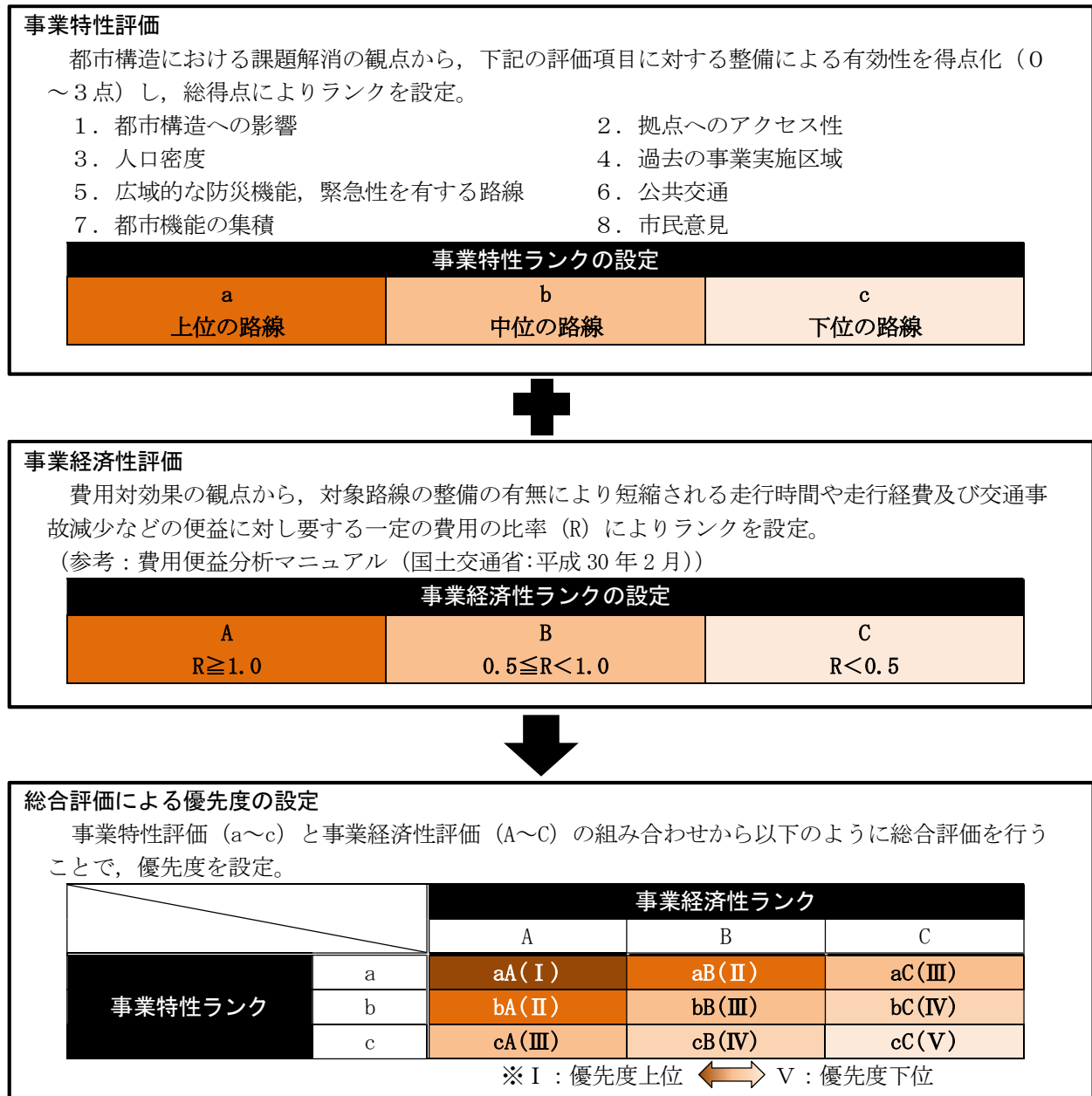


図3-1 都市計画道路の評価及び優先度設定のフロー

3-2 都市計画道路の評価結果

表1 都市計画道路の評価結果

都市計画道路	全体延長 m	未整備延長 m	幅員 m	車線	都市構造上の位置付け等 (MP)	事業特性評価									事業経済性 評価	総合 評価	
						道路ネットワーク				防災安全	生活利便		市民意見	事業特性 ランク			事業経済性 ランク
						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	広域的な防災機能、緊急性を有する路線	公共交通	都市機能の集積	市民意見				
芦屋川左岸線	3,020	20	12	2	地域環状軸 地域幹線道路	◎ 市街地を環状につなぐ ネットワークの一部	◎ 阪神芦屋駅 阪急芦屋川駅	71 人/ha	○ 50.6%	◎ 防災重要路線 (MP)		◎	△	a	C	Ⅲ	
稲荷山線	1,840	660	20	2	地域環状軸 地域幹線道路	◎ 市街地を環状につなぐ ネットワークの一部	△ 阪神打出駅	○ 149 人/ha	△ 34.9%	◎ 防災重要路線 (MP)		△	◎	a	A	Ⅰ	
芦屋中央線	1,870	220	20	2	中央都市軸 地区幹線道路	◎ 市街地中央部の南北軸 を形成	◎ JR芦屋駅	○ 145 人/ha	○ 47.0%	○ 防災路線 (MP)		◎		a	B	Ⅱ	
川東線	1,240	660	20	2	地区幹線道路		◎ JR芦屋駅	△ 108 人/ha	○ 46.8%				△	c	B	Ⅳ	
松浜線	670	510	20	2	地区幹線道路			○ 156 人/ha	△ 24.8%		○ 交通空白地			c	C	Ⅴ	
川西線	1,180	250	20	2	地区幹線道路		◎ 阪神芦屋駅 阪急芦屋川駅	△ 108 人/ha	◎ 65.4%	○ 防災路線 (MP)		△		b	C	Ⅳ	
大平線	1,950	1,950	15	2	地区幹線道路			◎ 193 人/ha	1.4%			○		c	B	Ⅳ	
山手線	2,370	1,250	15	2	地域幹線道路		△ 阪急芦屋川駅	△ 84 人/ha	○ 47.9%	◎ 防災路線 (MP) 消防活動困難区域	◎ 交通空白地	△	◎	a	A	Ⅰ	
芦屋山麓線	2,530	290	11	2	地域環状軸 地域幹線道路	◎ 市街地を環状につなぐ ネットワークの一部		75 人/ha	◎ 66.3%	◎ 防災重要路線 (MP)		○		b	A	Ⅱ	
備考						都市計画マスタープランの将来都市構造図における都市構造上の位置付けから評価	鉄道駅へのアクセス機能性から評価	人口密度を基に沿道の活用状況から評価	沿道の事業実績を基に道路の整備効率性から評価	関連計画における防災上の位置付け及び現状課題から評価	公共交通空白地の解消への期待度から評価	沿道の生活利便施設の集積状況から評価	市への意見・要望(「集会所トーク」・「まちづくり懇談会」等)の継続性(関心度)から評価				

MP：芦屋市都市計画マスタープラン

課題に対する有効性

◎：3点 ○：2点 △：1点 0点

3-3 優先整備路線と関連事業及び今後の整備に関する取組

前頁で示した都市計画道路の評価の結果、優先度が上位（総合評価Ⅰ）となった2路線を「優先整備路線」として選定します。また、関連事業を実施した場合の事業効果等も踏まえ、今後の都市施設等の整備に関し、優先事業として以下のとおり取り組んでいくこととします。

表2 優先整備路線と関連事業

優先整備路線	関連事業	事業効果等
都市計画道路 稲荷山線	<ul style="list-style-type: none"> 立体交差（阪神本線） ※面的整備（打出駅南地区） ※交通結節点機能整備（阪神芦屋駅・阪神打出駅） 	<p>当該都市計画道路は、地域幹線道路として主に市内の南北方向の移動円滑化に重要な役割を担う路線である。未整備区間の整備を行うことで、市内交通の基幹となり、地域間交流の促進や防災ネットワークの構築が図られるとともに、歩行者の安全な通行空間等が確保される。</p> <p>また、関連事業の実施により、更なる南北交通の円滑化に大きく寄与するとともに、通行の安全性向上、鉄道による地域の分断の解消、地域核としての魅力や利便性の向上など、当該都市計画道路の整備効果をより高めることが期待される。</p>
都市計画道路 山手線	<ul style="list-style-type: none"> 面的整備（山手第1・第2地区） 交通結節点機能整備（阪急芦屋川駅） 	<p>当該都市計画道路は、地域幹線道路として主に山手地域における東西交通の円滑化に寄与する路線である。未整備区間の整備を行うことで、南北道路とのネットワークを構築するとともに、地域における都市の骨格形成や防災性の向上などが図られるとともに、歩行者の安全な通行空間等が確保される。</p> <p>また、関連事業の実施により、都市骨格となる道路を基軸とする良好な市街地の形成や、駅へのアクセス性向上とともに、地域核としての魅力や利便性の向上など、当該都市計画道路の整備効果をより高めることが期待される。</p>

※関連事業に伴うもの

1) 優先整備路線

今後のまちづくりに関する計画（総合計画、都市計画マスタープラン等）への位置付けを踏まえ、事業化を検討するなど、優先して整備に向けた取組を進めます。なお、現時点で事業実施の時期が確定したものではなく、今後も整備に係る財源確保の厳しさが予想されることから、適宜、可能なソフト施策の活用による個別課題への対応も検討します。

また、当優先整備路線は固定化するものではなく、今後の社会・経済情勢の変化等を踏まえ、必要に応じ見直しを行います。

2) 関連事業

都市構造上の課題解消及び優先整備路線との連携等による整備効果の向上の観点から、優先整備路線の事業化の動向や地域の要望等も踏まえ、実施を検討する事業として研究・調査を行います。

3-4 優先整備路線以外の都市計画道路の対応

都市計画道路は順次、整備を進めて行く必要がありますが、実施には更に長期を要することが予想されるため、その間の社会・経済情勢の変化や必要とされる機能の代替方策等の実施による効果なども踏まえ、適宜、都市計画道路の必要性の検証等に基づく見直しを行います。また、都市計画施設等の区域内における建築等の規制（都市計画法第53条に基づく建築の許可）に係る許可基準の緩和を検討します。

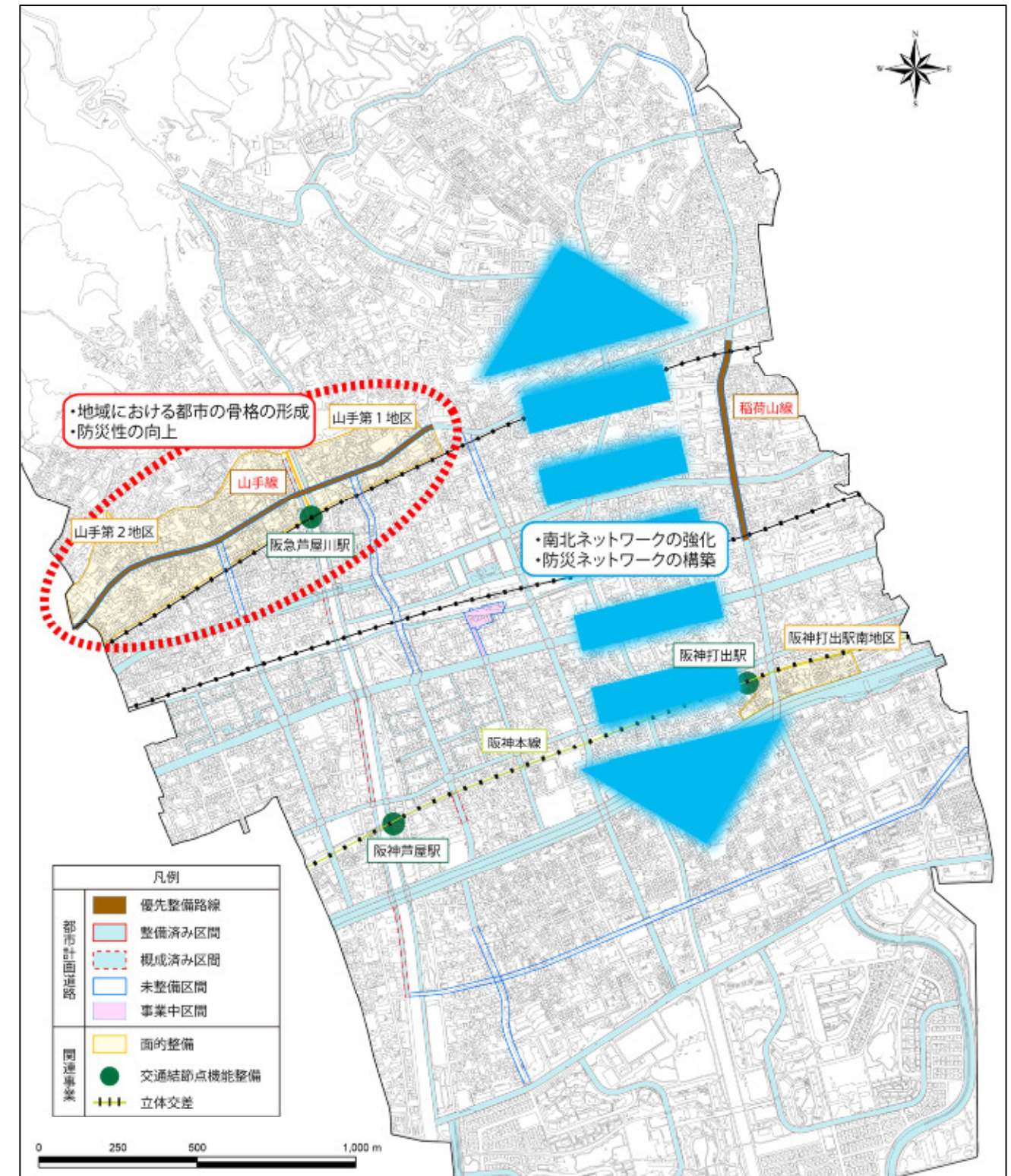


図3-2 優先整備路線と関連事業

都市施設等整備に関する取組について

市民意見募集の実施結果

都市施設等整備に関する取組に係る市民意見募集（実施結果）

1 募集期間 令和元年12月16日（月）～令和2年1月24日（金）

2 提出件数 8人／19件

3 意見の要旨及び市の考え方

取扱区分：A（意見を反映）0件，B（実施にあたり考慮）0件，C（原案に考慮済み）4件，

D（説明・回答）15件

No.	市民からの意見（概要）	取扱区分	市の考え方
都市計画道路に関すること（全般）			
1	<p>優先事業として稲荷山線と山手線が挙げられている。人口減少や超高齢化社会の到来が述べられているが、それであれば道路整備を進めるという結論になると思えない。</p> <p>山手幹線整備の時と同様、そこには生活している市民が存在する。直接関係する人にとってはとんでもない計画であり、当該者の賛同無しに絶対不可能な計画だと言える。</p>	D	<p>都市計画道路は、都市の骨格を形成し、安全で安心な市民生活と機能的な都市活動を確保する、都市における最も基幹的な都市施設であり、人口減少、超高齢化社会においても、暮らしやすい都市構造の実現を図るため、順次整備を進めていく必要があると考えております。</p> <p>この度の「都市施設等整備に関する取組」は、社会的状況の変化等を踏まえ、より一層の効率的かつ効果的な取組を進めていくため、道路ネットワークや防災安全等における課題解消の観点から、優先して実施すべき事業などについて検討を行った結果を示したものです。</p> <p>都市計画道路等の整備に際しては、計画の区域内ならびに沿道にお住まいの皆様をはじめとして、ご理解・ご協力を得ながら取組を進めてまいります。</p>
2	<p>市街地における格子状ネットワークは不要であり、むしろ害悪である。活力あるまちづくりにつながるのか疑問です。</p> <p>道路整備のために住民を追い出さずにはいけません。</p>	D	<p>都市計画道路等の整備に際しては、計画の区域内ならびに沿道にお住まいの皆様をはじめとして、ご理解・ご協力を得ながら取組を進めてまいります。</p>
都市計画道路に関すること（稲荷山線）			
3	<p>稲荷山線は翠ヶ丘町のコミュニティの分断、岩園町、楠町への交通公害の増大、緑も失われることから、整備に反対です。</p> <p>南北ネットワークの強化であれば宮川の上を道路にして拡幅を行い、芦屋浜までの延伸を検討して下さい。</p>	D	<p>都市計画道路稲荷山線は、防潮堤線から山麓線に至る地域環状軸として、南北方向の移動円滑化に重要な役割を担うとともに、格子状の道路ネットワークを形成することで交通機能や防災機能の強化に資する路線であること、また、JR打出村踏切における安全性等の課題解消や、当都市計画道路に並行する周辺道路の状況を踏まえ、歩行者及び自転車の安全な通行路の確保を図ることなど、ご提案の宮川線の拡幅は整備目的・効果が異なるものであり、未整備区間の整備が必要と考えております。</p> <p>また、道路整備に伴い生じる沿道環境等に係る課題の改善につきましては、地域の皆様へのご理解・ご協力をいただきながら、事業化等に際しては、可能な対策を検討してまいります。</p>

都市計画道路に関すること（山手線）			
4	山手線の全線整備は芦屋川横断橋梁を含め、立退きも多くなり、通過交通を嫌う住民感情からも不要と思う。	D	都市計画道路山手線は、並行する周辺道路の状況として、歩道等が整備された道路がなく、歩行者及び自転車の安全な通行路の確保や、地域における都市の骨格として、良好な市街地を形成し、地域の安全性向上に資すること、また、南北道路とのネットワークの構築により、山手地域における移動円滑化に大きく寄与する路線であることなどから、未整備区間の整備が必要と考えております。
関連事業に関すること（阪神本線立体交差）			
5	阪神芦屋駅、打出駅は乗降客数が多く、踏切の利用は車などの通行も含めて利便性が悪いと思います。一日も早く立体交差点にしてください。打出商店街も、もっと長く延ばす事が出来るのではないのでしょうか。	C	阪神本線との立体交差は、都市計画道路稻荷山線の整備効果を高める観点から、当都市計画道路の事業化の動向や地域の要望等も踏まえ、実施を検討する事業として研究・調査を行うこととしており、南北方向における道路ネットワーク分断など、都市構造の課題解消や交差道路における通行の安全性・円滑性の向上に資するものと考えております。 また、駅周辺における商業の活性化につきましても併せて検討を行う必要があると考えております。
関連事業に関すること（阪急芦屋川駅交通結節点機能整備）			
6	阪急芦屋川駅周辺整備に関して、現状、朝夕の通勤、通学の送迎車により、交通渋滞などが、頻繁に常態化しています。当駅南地区のロータリー、乗降場所、駅導線確保などの施設整備を望みます。 駅北側商店街は、賑わいが欠け、現状のままでは衰退していくと思われまます。商店街の道路幅員は狭小で、歩行者への安全確保が困難なことから、道路幅員の拡幅と同時に、容積率を緩和し、各地権者において中高層建築物の建設を促し、セットバックを条件付けするなどの対策で、この点が解消される可能性があります。 芦屋川北地区においては景観、環境的にも配慮にかける部分があり、改良されることが望ましいと考えます。また、登山者などの待ち合わせ、憩いの場など、北の玄関としてふさわしい環境整備を実施すべきと考えます。	C	阪急芦屋川駅周辺における面的なまちづくりや交通広場などの交通結節点機能整備は、都市計画道路山手線の整備効果を高める観点から、当都市計画道路の事業化の動向や地域の要望等も踏まえ、実施を検討する事業として研究・調査を行うこととしており、良好な市街地形成や駅へのアクセス強化など、地域核としての魅力や利便性の向上に資するものと考えております。 また、駅周辺における商業の活性化につきましても併せて検討を行う必要があると考えております。 なお、現状の駐停車などによる課題への対応につきましては、芦屋警察への指導要請とともに啓発等にも引き続き取り組んでまいります。 その他、ご提案いただいた、道路拡幅、駅ビル建設、駅舎施設の改良などに関することにつきましては、整備事業の実施に際し、貴重なご意見として参考とさせていただきます。
7	阪急芦屋川駅周辺では、朝夕、子ども	C	

	<p>の送迎で待機する車があふれ、通行する車やバスの通行の妨げになっているのが現状です。</p> <p>商店街に点在する店舗や託児所・医療施設等を収容できるような駅ビルをつくり、駐停車可能なロータリーも整備することを提案します。</p> <p>また、容積率を上げることで、スーパーなども開業しやすくなると思います。そうすることで、阪急芦屋川駅周辺も活性化され人も店舗も自然と集まってくる街になると考えます。</p>		
8	<p>阪急芦屋川駅周辺は送迎の自家用車、配送トラック、タクシー等の迷惑駐停車が多く、通過車両にとって危険である。また、駅北側商店街の道路は歩道もなく、歩行者・自転車にとって危険である。</p> <p>商店街の衰退、築後数十年の木造住宅、小規模のビル等が混在し、道路も狭く防災上・景観上も好ましくない。住民も買い物に不便である。</p> <p>阪急芦屋川駅の改札前やホームでは狭い場所があり、危険である。エスカレーターも無い。</p> <p>この問題点を解決するため、以下を提案する。</p> <p>山手線のうち、芦屋川以西を先行して整備を行う。また、商店街と山手線をつなぐ南北道路を新設し、さらに商店街は北側を拡幅し、対面通行を可能とさせる。(制限速度は時速10キロメートル)</p> <p>駅ビルを建設し、1階に一般車両、バス、タクシーの駐停車場、2階以上に現在の店舗や居住者用と売却用の住宅を設け、エスカレーター、ホーム整備を行う。</p> <p>緑のある広場、駐車場の整備など、市民、地元住民の意見を取り入れて再開発を行う。</p>	C	
「都市施設等整備に関する基本方針」に関すること			
9	<p>基本方針の視点①道路ネットワークと視点④市民意見ですが、順序として逆</p>	D	<p>「都市施設等の整備に関する基本方針」に示す、将来目指すべき都市構造に向けた整備のための留</p>

	転が必要です。		意すべき4つの視点(道路ネットワーク, 防災安全, 生活利便, 市民意見)及び基本目標を踏まえ, 今後の取組の中でも, 市民の皆様からのご意見・ご要望の把握と反映に努めてまいります。
都市計画道路の評価に関すること			
10	稲荷山線と山手線を優先整備路線にするということですが, 評価結果の一覧表は添付されているものの, 評価項目ごとの根拠は全く載っていません。これでは, 意見の言いようがない。	D	優先整備路線の選定に際しての, 都市計画道路の評価は, 表1「都市計画道路の評価結果」(資料5頁)の最下欄「備考」に示す項目毎の考え方にに基づき行っております。
11	「事業経済性」では, 具体的にかかる工事費の概算も示されないままに評価が下されています。人口減少が予測されるなかで, 果たして財政破綻を招かないかなど, 費用対効果がどのような設定の下で判断されたのか示されていないので, 良いとも悪いとも言えない。	D	事業経済性評価では, 費用対効果の観点から, 対象路線の整備の有無により生じる便益に対し, 要する一定の費用の比率を算出することで, 評価を行っております。この「一定の費用」は, 都市計画道路9路線の相対評価を目的として, 過去の事業実績等から可能な範囲で算出したものであり, 事業実施時における概算事業費とは相違するものであることから, 明示することは適切ではないと考えております。
12	市民意見の項目では, 関心度が評価の対象になっていますが, どれだけの関心を市民が示したのか説明されていません。関心度の根拠を示していただきたい。	D	市民意見は, 「集会所トーク」・「まちづくり懇談会」をはじめ, 日常の広聴等における, 各路線の整備や現状課題への対応に関するご意見・ご要望及びその継続性を基に, 関心度として評価を行ったものです。
13	気候危機とも言われる今, 環境という視点が欠落した評価になっているのではないのでしょうか。	D	整備に伴う環境負荷の低減は沿道地域の皆様へのご理解をいただく上で重要な要素と認識しており, 事業化等に際し, 可能な対策を検討してまいります。
市民意見募集の実施に関すること			
14	告知の在り方について, 「都市施設等整備」では, このテーマが「稲荷山線, 山手線を優先する」ということであるかどうかわかりません。標題にこれらの路線名を記載する必要があったのではないのでしょうか。 市民からの声を聞きたいというのがパブコメの趣旨なら, 今後は内容がわかるような告知にしてほしい。 情報公開を公約に掲げた市長の思いと違う行政の判断根拠が伏せられたパブコメになっているのではないでしょ	D	「都市施設等整備に関する取組」は, 稲荷山線, 山手線の整備のみを取り上げたものではなく, 都市計画道路を含めた都市施設の整備に関し, 優先して実施すべき事業などについて検討を行った結果を示したものです。 市民意見募集の実施に際しましては, わかりやすい表記等による周知に努めるとともに, 内容につきましては, 情報公開を念頭に置き, 明瞭かつ適切な資料の作成に引き続き取り組んでまいります。

	うか。		
その他市の施策に関すること			
15	具体的な例を挙げるとすれば、市営住宅跡地を売却するのではなく、集会所、保育所、老人ホームの建設など、もっと夢と希望が持てる施策を望みます。	D	公共施設につきましては、市民の皆様が求める役割・機能を果たすとともに、社会情勢やニーズの変化に即した適切な配置・運営に取り組んでいるところです。
16	市長の公約でもある、小型バスの運行調査を至急実施してください。三条町北、山手町北の地区などにおいて、一人暮らしのお年寄りも多く、山手にお住まいの高齢者はなかなか、外出できにくい状況です。	D	小型バス（コミュニティバス）の運行は、地元機運の醸成に応じて、既存の公共交通等を補完する施策を市民、事業者及び行政が連携・協働しながら検討することとしています。実施事例の調査・研究とともに、運行実験の実施等も見据え、まずは、地域の皆さまのご意見・ご要望を把握するため、関係する自治会等に聞き取りを行っているところです。
17	先ず自転車の歩道の通行禁止をするべきです。歩行者にとって大変危険です。自転車専用道路の整備が何より急がれます。	D	「自転車は車両として車道走行が原則」とされていることから、本市では、自転車の安全利用を促進するため、「自転車ネットワーク路線」として選定した都市計画道路等において、自転車道等の整備を進めるとともに、自転車利用ルールの周知・利用マナーの向上に取り組んでいるところです。
18	住宅地域内の道路では車が入り込んできて歩行者にとって大変危険です。通過車両をなくすため、至る所で自動車を通行止めにするべきです。住宅地域内道路の主人公は地域住民であり、子どもの道路上の遊びの復権が求められます。	D	住宅地域内等の区画道路や細街路においては、日常生活に関連する交通の処理や、通過交通が流入している実態を踏まえ、歩行者や自転車に配慮した道路空間の整備を検討してまいります。
19	道路整備費用を未来への投資である教育に向けるべきです。（少人数学級にするための教員の増員） さらに、思い切った少子化対策が必要です。（子の誕生で数百万円を夫婦にプレゼント） 市民を大切にする市政が求められます。この計画は市民より利便性第1の発想です。これでは、豊かな市民生活の権利、福祉が保障されません。	D	限られた財源を有効に活用するため、市の政策目標の実現に資する事業の優先順位の精査と見直しを行うとともに、都市計画道路等の整備は、国の補助金等の活用を図りながら進めてまいります。なお、ご提案いただいた内容につきましては、今後の市政運営に際し、貴重なご意見として参考とさせていただきます。