

縦覧結果(意見書及び市の考え方)

縦覧結果と意見書の提出状況

1 阪神間都市計画(芦屋国際文化住宅都市建設計画)第二種市街地再開発事業の決定(芦屋市決定)

都市計画法第17条第1項の規定による案の縦覧

2 阪神間都市計画(芦屋国際文化住宅都市建設計画)高度利用地区の変更(芦屋市決定)

都市計画法第21条第2項において準用する同法第17条第1項の規定による案の縦覧

3 阪神間都市計画(芦屋国際文化住宅都市建設計画)道路の変更(芦屋市決定)

都市計画法第21条第2項において準用する同法第17条第1項の規定による案の縦覧

縦覧期間 平成29年3月2日(木)から平成29年3月16日(木)まで

縦覧場所 都市建設部都市整備課

縦覧者数 9名

意見書数 11通(意見書提出者数 26名)

都市計画の案に係る意見書の要旨

番号	意見書の要旨
1	<p>1) 開発反対者もいるなか開発計画についてまず取り掛かれるのは開発に賛意を示されている西北部の居宅を取り崩し南北線を拡張整備することです。これにより線路南側の道路との交差も円滑になり、その路線東側の空き地にバス停も設置できます。</p> <p>2) 阪急バスの話では開発終了後には駅北のバス停の負担が現状192便が34便に減り南側に158便増やし現状の36便が194便になるとのこと。これでは南側の混雑と交通渋滞がたいへん心配になります。また阪急と阪神が同じ会社の傘下になったこともあり阪神バスのつかっている国道沿いのバス停を阪急バスにもつかってもらいたいことを考えるべきです。バス利用者の便宜ばかり考えるのではなく住民の負担の軽減を考えた国道から駅までぐらいいは歩いてほしい。斯様に駅直下までバスを着けているようなことは混雑を助長するのみです。</p> <p>3) JRの協力がどのようなものなのか？これにより計画も左右されます。住民には未だ正確に知らされておられません。</p> <p>4) 再開発が本当に住民、地権者にとってメリットがあるのが必須です。関係者全員の理解を得た上で進めていくことが肝要です。</p> <p>5) 上宮川町のかごの屋北側の有休地とかその東側の車庫を利用させていただければ再開発案ももっと良いものになると考えます。</p> <p>6) 現状の静かな住環境を守って頂きたい。</p> <p>7) 以上よろしくお願いいたします。</p>
2	<p>【1】地権者の知識・情報不足を分かりながら、「不作為の作為」的手法で、「都市計画決定」に持ち込んだ、個別訪問時での話し合いに於ける、芦屋市・山城部長の言動に対して、嚴重に抗議する。</p> <p>①事業区域に入ることには絶対反対だった地権者にたいして、明石市の再開発の例を持ち出して、区域の西南角地が地権者の反対により開発区域から外されている旨を説明・説得し、あたかも地権者の自由意思で、地区外に出ることが出来るかの如く、ミスリードした。</p>

番号	意見書の要旨
	<p>→後日、高度利用されていない地権者が所有する一軒家はダメと知らされる。(後出しジャイケンその1)</p> <p>②事業区域に入った地権者の土地・建物がすべて取りあげられて、更地になり、全員が転出・転居になると知らされたのも、話し合いの当初からではなく、1年以上たってからであった。</p> <p>→当初は、個人住宅も残れると錯覚していた。(後出しジャイケンその2)</p> <p>③平成29年2月に地権者としての憲法で守られた私有財産と、都市計画法のどちらが強いのかを聞いたところ、粛々と手続きがすすめられた場合は「地権者は事業区域に(強制的に)組み入れられる」とのことであった。</p> <p>→山城部長は、それが分っていないながら、何故初めからすべての情報を開示して、透明・公平な話し合いをしなかったのか、地権者の人格・人権を軽視していたのか。三年弱の時間はもっと短縮されたはずだし、もっと深く高度な話し合いが出来た可能性があった。(後出しジャイケンその3)</p> <p>【II】 芦屋市が公共の事業に必要なだから地権者の私有地を是非とも提供してほしいと獲りに来たにもかかわらず、地権者が希望・提示する条件(売値)には「都市計画決定」後でなければ一切答えられないとするのは、地権者の自由な身分を剥奪した後に、牢獄の中に拘束した不利益・不平等な環境下で交渉を行うことであり、断固承服できない。</p> <p>①民間での取引においては、お互いに自由人として、価格交渉がなされ、価格が高すぎれば交渉は決裂し、合意点が見い出せれば、交渉は成立する。芦屋市との場合も、価格が高すぎれば芦屋市は断り、合意点に達すれば、交渉は成立するのが、一般的な常識であるはずである。</p> <p>→「都市計画」決定後、地権者が事業区域に収容された後に、土地の測量・建物調査等を実施しなければ鑑定評価出来ない。自由人の身分では交渉不可である、と最終段階で知らされた。</p> <p>→(法律を盾にした、地権者の私有財産権をないがしろにした究極の後出しジャイケンその4)</p> <p>【III】 平成28年度 第4回 芦屋市都市計画審議会 資料 37ページのやりとりを示し、当件に関しては、山城部長の明確な約束違反であると考え。従って、これに対しては、徹底的に抗議する。</p>

番号	意見書の要旨
	<p>(意見の要旨) 市は地権者一人一人の了承がない限り、事業は進めないと言ってきた。もう一度、市から地権者に対して、事業の進め方を言って欲しい。</p> <p>(市の考え方等の説明の要旨) この事業を進める上で、ご不安を感じている方もおられる。皆様のご理解がなければ事業は進められない。ご理解いただけるまで、市の考えの説明は継続していきます。</p> <p>この質問の当事者として、地権者の内一人でも納得・了承しないなら、「都市計画決定」には進まないでしょうね、と云う主旨で聞いているにもかかわらず、この3月末に「都市計画決定」を実施することは、山城部長が嘘をついたことになる。</p> <p>【IV】現状と今後</p> <p>現状は、強制的に事業区域に組み入れられ、将来、自分がどんな場所に移住させられるのか、どんな広さの土地が与えられるのか、どんな大きさの家屋に住むことが出来るのか、などが全く分らないまま、芦屋市によって放置されている状態である。</p> <p>従って、今後は、両親が守り続けた芦屋駅から至近距離にある、公共事業でなければ手放すことなどあり得ないこの貴重な土地・家屋に、地権者として自分なりに納得できる価格を設定したうえで、その100%の履行を求めて、芦屋市と価格交渉をするしか残された道はないと考えている。</p> <p>【V】芦屋市サイドへの要望</p> <p>都市計画決定後の話し合いに於いては、地権者サイドと芦屋市サイドとの間にある、「都市計画法」に関する知識量や、その他の関連事項に関する情報量の差が大きすぎることに鑑み、初期の段階で、その大きなギャップを取り除いてから、透明・公正・ガラス張りの環境の下で議論を進めて欲しい。</p> <p>要するに、地権者と芦屋市が、同等の知識・情報量も持った上で、主権者の立場を維持しつつ、透明な「ひらば」での、正々堂々とした議論をしたいのである。</p>

番号	意見書の要旨
	<p>更に、知識・情報公開に於いては、特に、問題が紛糾したり、双方の主張が真っ向から対立した場合の対処例などを、後出しジャイケンではなく、事前に地権者に知らせておいて欲しい。例えば、下記の事案などである。</p> <p>①地権者の考える等価交換値(云わば売値)と芦屋市が測定・評価する等価交換値(云わば買値)のどちらが優先されるのか？最終的には「都市計画法」が強いのか？</p> <p>②地権者は芦屋市の買値が気に入らない場合、裁判にかけることが出来るのか？ また、その場合、過去の判例は如何様な結果になっているのか？</p> <p>③芦屋市は、地権者と最後まで同意に至らない場合は、その地権者を強制撤去するのか？ また、それは「都市計画法」に基づいて実施可能なのか？</p> <p>④その他、地権者が不利になると思われる事柄ほど、くどい様だが、後出しジャイケン方式ではなく、事前に開示して欲しい。</p>
3	<p>■全般</p> <p>・芦屋市が開発に必要な用地を確保できないため、再開発事業により地権者から用地提供を受けることとなります。それにも関わらず、最低限の開発(予算)を目指すことなく、潤沢な用地(予算)を設定し、開発しようとしています。お金持ちの町、芦屋といえども<u>予算の無駄遣いは決して許されるものではありません。</u></p> <p>・開発を期待する一部の人が設立した協議会と、開発を推進したい芦屋市がタッグを組んで、開発案をまとめました。最低限の予算で駅前広場を整備するコンパクトな開発を期待する人々の意見に耳を傾けることはありませんでした。このような再開発ビルは何十年と街の景観を固定します。都市計画審議会の皆さんが長期的な視野で今一度じっくりと検討していただくことを期待しています。</p> <p>・都市計画審議会は開発エリアの確認だけで詳細プランや予算を審議内容にしている現状の行政システムにも問題があります。また、<u>地権者の同意確認を得まま都市計画が決定される仕組みは時代に合わなくなっています。都市計画審議会メンバーに含まれる芦屋市議会議員の皆さんに改善を期待しています。</u></p>

番号	意見書の要旨
	<p>■<u>ロータリーについて</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ロータリーは2つも必要ありません。<u>一般車ロータリーは不要</u>です。 ・レイアウト案では、駅に近い順に、一般車、タクシー、バスと配置されています。現代の感覚では公共交通が最優先されるべきです。<u>バス、タクシー、一般車の順が適切</u>です。バスを利用して駅前まで来た人より、家族に車で送ってもらった人が優先される社会はおかしいと思います。 ・バスロータリーの出入口は北側に設置すべきです。ほとんどのバスは駅前西線または東線から来て、東線または西線に戻ることになります。現在の配置であれば、すべてのバスが駅前線に右左折を繰り返し、出入りする構造になり、駅前での混雑を増長させることとなります。 ・ロータリーの出入口に右折レーンがありません。ロータリーに入れないバスが道路をふさいだ場合、後続車は通過できません。 ・ロータリー中心の堰堤は大きすぎます。最低限の大きさにするべきです。 ・利用予測計算で5台であったタクシー待機台数が8台になっています。通過道路を拡幅し、南北両側にバス停や一時停車場をすることでロータリーなしで予測台数に十分対応できます。<u>最低限の必要台数を算出し開発プラン練り直す</u>べきです。過大な予測台数を想定し、昼間閑散とした駅前広場を作るのは昭和の開発です。人口減少を見据え未来に負の遺産を残さないことが重要です。 <p>■<u>駅前線について</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅前西線と東線は8m幅です。駅前線は15m幅を要求しています。本当に必要なでしょうか。駅前線も西線、東線と同じ8mで十分と思います。 ・駅前線の2号線との交差点(南側)ならびに北側突き当たりにも右折レーンが必要です。右折車が道をふさぎ、直進・左折車が通過できません。当然、右折信号の設置も必要です。

番号	意見書の要旨
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通環境を確認しましょう。信号や横断歩道の配置など細部を検討する必要があります。 <p>■その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅前通過道路に停車し乗降する一般車は従来と変わらないでしょう。短時間停車の車は面倒なロータリーに進入することはありません。駐停車禁止や道路沿いに植栽を配置した程度では減りません。抜本的なレイアウト変更が必要です。 ・ 陸橋や建築物のレイアウトが示されていないのも問題です。 上宮川町方面から駅に向かう人はどこを横断するのでしょうか。 ・ 現状2～5階建てしかないエリアに12階建ての建築物ができます。景観上問題ないのですか。すぐ南側の戸建住民や、すぐ東側のマンション住民は同意しているのですか。 ・ 大きなテームである駐輪場対策が示されていません。いったいどこにだけの駐輪場を確保するのでしょうか。果たして面倒な地下駐輪場に止める人はいるのでしょうか。 ・ 再開発ビルに公共施設を入れようと計画しています。本当に駅前に必要なのでしょうか。駅徒歩圏に市民センターがあります。上宮川にも立派な施設があります。これらの活用が優先だと思えます。 ・ 芦屋駅南地区は阪神大震災時、震度7を経験しています。 この区域に陸橋を作ることに反対です。陸橋が落下し、駅前が使えなくなります。 ・ 芦屋駅南側には現状、信号がありません。 これは車を運転する人も横断する人も譲り合いの精神が発揮されているからです。 こうした芦屋らしい現状を見ず、再開発ありきで検討を進める芦屋市は市民を見ているのでしょうか。

番号	意見書の要旨
	<p>高級住宅街「芦屋」は有名でしょう。高級住宅街にふさわしい駅前とはどういうものでしょうか。芦屋らしさとは何でしょうか。ラポルテ南館をつくることでしょうか。駅前開発は阪神間でも多数行われています。それらと同じものを作るのが芦屋市民の希望でしょうか。70年芦屋駅南地区は開発されませんでした。5年、10年かかってでも子孫に誇れるものを作らなければなりません。</p> <p>■最後に</p> <ul style="list-style-type: none"> ・原野に新しい駅が出来るわけではありません。既存の住宅地を撤去して駅前開発を行うものです。大規模ロータリー、マンション、商業施設、あれば便利でしょう。<u>便利だから作る</u>、そういう時代は終わりました。 ・補助金をあてにする開発は失敗します。本常に芦屋市民に必要なものを費用対効果を含めて検証し、開発内容を決めていく必要があります。芦屋市が全額負担しても必要だと考えるものを作らなければなりません。
4	<p>“世界の芦屋”の玄関口にふさわしいものにするべく、もつと議論を深め将来に禍根を残さないようにしましょう。</p> <p>スマートシティを先取りし、“さすが芦屋”といわれるものにする。</p> <p>①交通の結節点としてのロータリーは最小にして、駅前広場は広がりを感じる空間にする</p> <p>②圧迫感のあるビルは避け、周囲は歩いて楽しいプロムナードを設ける</p> <p>半世紀以上も放っておいて、夢のある開発にしないと意味がありません。</p>
5	<p>今回の計画決定では事業区域の決定だけでなく建物の配置まで決まってしまう為、計画決定した後では、道路の配置等の変更が出来ません。そのため、以下の点について、都市計画決定の前に、再考をお願い致します。</p> <p>ロータリー</p> <p>一般車用ロータリーが用意されていますが、駐車できる一般車の台数は3台、それを超えた台数は全て東西道路に並ぶことになり、これでは現状</p>

番号	意見書の要旨
	<p>と変わらず違法駐車の問題にはなりません。</p> <p>そもそも、道路やロータリーの配置自体が間違っているのではないのでしょうか。</p> <p>またノンステップバスの導入支援など、芦屋市は福祉を考えた施策をしようとしているにも関わらず、肝心のバス停の位置が駅から離れています。交通結節点を考える上では、いくらデッキで繋げるとはいえ駅までの歩く距離は短い方が良いでしょう。またの高齢者が車で送り迎えをしてくれる家族と一緒に暮らせるわけではありません。</p> <p>免許証の返納も勧められる中、バスの需要確保や利便性確保は重要です。</p> <p>違法駐車の問題やバス停の配置も含め、ロータリーや道路の配置について考え直すべきだと思います。</p> <p><u>自転車駐輪場</u></p> <p>芦屋市は当初、点在している自転車駐輪場を1つに集約し再開発ビルの地下に入れる、としていましたが、公的施設用の一般車駐輪場をビル地下に設置する為、ビルの地下だけでは収まりきらず、どこに自転車駐輪場を作るのかさえ決まっていない状態です。</p> <p>計画決定すれば建物や道路の形状も限定され変更が来ませんが、万が一、駐輪場が集約出来ないでは済まされないと思います。</p> <p>また、駐輪所の場所が決まらなければ自転車の流れもわかりません。</p> <p>昨今の交通事故は、「車と人」だけではなく「自転車と人」の事故が増えていることを踏まえ、必ず決定前に、自転車や人の流れを考慮した上で自転車駐輪場の配置を決めて頂きたいです。</p> <p><u>バス</u></p> <p>駅前線、駅前広場東線、駅前広場西線のどの道を使用するのか、それとも全ての道を使用するのか、バスの流れについて芦屋市に尋ねたところ、事業計画決定後にバス会社が決めるのでわからない、との回答でした。</p> <p>バスがどの道を使用するかも考えずに道路やロータリーを配置しているのは非常に危険です。</p> <p>現状、北側を使用するバスを南側へ移動するため、その台数は現状の2.7倍になるとの提示がありました。</p> <p>ロータリーの入り口付近の交通量が5.4倍になる可能性があります。</p>

番号	意見書の要旨
	<p>業平町，上宮川町の住民にとっては環境や安全面を左右する大きな問題です。またタクシ一の運行においても少なからず影響が出ると思います。</p> <p>計画決定後では道路やロータリーの変更が出来ないため，北からのバスの移動を検討するのであれば，せめてバス会社とタクシー業者も共同で，道路・ロータリーの配置について考え直して頂きたいです。</p> <p><u>JRについて</u></p> <p>JRの意向がわからなければ，計画決定は出来ないはずですが，JRから，土地提供についてなど既に何等かの意思表示がなされているはずですが，住民にはそれが全く開示されていません。</p> <p>JRの協力なくして開発は不可能であるため，芦屋市の最低限の義務としてJRの状況をきちんと説明して頂きたい，少なくとも「JR社内で検討中」という中途半端な状況把握で無責任な決定をするのだけは避けて頂きたいです。</p> <p><u>住民の意向</u></p> <p>住民の90%以上がこの町に残りたいと希望しています。</p> <p>また，再開発ビルに入りたいたいと希望している人はわずか25%，条件によっては再開発ビルを希望するとしても41.7%しかありません(第三次意向調査より)</p> <p>つまり過半数以上の人がこの町から出て行きたくないし再開発ビルを希望しているわけではないのに，交通問題の解決よりも再開発ビル建設の方が優先されています。</p> <p>ビルを作るなどとは言いませんが，それだけ多くの住民に犠牲を強いるわけですから，現状の交通問題の解決を最優先してプランを考えるべきではないでしょうか？</p> <p>そうでないと何のために土地を提供するのかわかりません。</p> <p><u>芦屋市が考えたプラン</u></p> <p>このプラン自体，詳細については勿論，当時1案2案と2つの案が芦屋市から提示されましたがその二つの案のどちらがいいかなど，一回も住民と話し合われないうまま，パブリックコメントに提出されています。</p> <p>まとめ</p>

番号	意見書の要旨
	<p>芦屋市は「交通広場の整備が重要課題であるため第二種市街地再開発事業を進めていく」としているのに、現段階で肝心な交通問題が全て後回しのまま、都市計画決定がなされようとしています。</p> <p>芦屋市は開発の事業区域についても「考えているプランが収まる区域」として都市計画審議会(H28第2回)で説明していますが、一体どんなプランを元にこの図面を作って区域を決定しているのでしょうか？</p> <p>再開発ビルありきで大切な課題が後回しにされるようなプランでは、開発の意味がありません。</p> <p>芦屋市がこのプランを遂行するなら、先に挙げた問題点をどのように改善するのか<u>具体案を必ず決定前にお示し頂き</u>、JRの土地提供など再開発に関する必要不可欠な<u>情報の開示も同時にお願い</u>致します。</p> <p>誰しも駅前を良くしたいと思う気持ちは同じです。</p> <p>犠牲を払って提供する土地です、無駄にすることなく市民に本当に喜ばれるものを作るためにも、都市計画の決定は、細心の注意をはらい慎重に行なって頂きたいです。</p>
6	<p>「都市計画JR芦屋駅南地区第二種市街地再開発事業」の決定について意見を申し上げます。</p> <p>「都市計画JR芦屋駅南地区第二種市街地再開発事業」は、JR芦屋駅周辺の道路整備ならびに駅前広場の整備として、第2次世界大戦直後より計画されてきました。JR駅北側については、平成7年の震災を経て、平成10年に道路整備、再開発事業が完了いたしました。</p> <p>この後芦屋駅南については、狭隘な道路のバスストップ、タクシーや自家用車の流入の問題、また事業区域内のための建築制限で問題が継続いたしております。</p> <p>今回の都市計画決定については、次の改善を申し上げます。</p> <p>昨年のパブリックコメントでも申しましたが、区域として駅前広場から都市計画道路芦屋中央線までの駅前広場東線を事業区域に含める必要があります。</p> <p>これは、交通処理として駅前広場から2号線までの都市計画道路駅前線の建設が施工範囲に入っておりますが、都市計画道路駅前広場東線の機能が必要です。駅前広場東線を整備済みと片付けるのではなく、駅前線、駅前広場東線の2本の幹線道路に接続する交通処理が必要だからです。勿論駅前広場西線も対象にしたいのですが、延長が長く事業区域に入れるのは困難です。</p> <p>このような状況より、駅前広場東線を整備済みとするのではなく、交通動線として地区区域に入れ、特に北側歩道の改良や、芦屋中央線との交差部も配慮した整備を考える必要があります。</p>

番号	意見書の要旨
	<p>整備済みで事業費を抑えるという小さな考えでは無く。延長70m、面積700㎡の都市計画道路駅前広場東線を施行範囲に入れ、長期的な再開発計画で事業を進めることを求めます。</p>
7	<p>J R 芦屋駅南地区都市計画案に対する意見</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 事業区域案 <ol style="list-style-type: none"> ①今回、提案されている事業区域については、まちづくり協議会が38回も開催されているが、この区域案が何回位検討されたのか。 ②芦屋市とJ R 西日本の両者のみで決めた事業区域については、住民として協力できない。今後は芦屋市ですべての事項を決定し、住民の意見を求めないようお願いする。 2 検討の進め方 <p>一部住民の方が区域決定に不安を抱いているようであり、十分な議論がなされていない段階での計画決定には問題がある。地権者の方の理解が得られるよう十分な協議を行うべきである。</p> 3 J R との交渉 <p>当初から、このまちづくりにはJ R の協力が不可欠と主張しており、協議会の席でも交渉は断片的に報告されていた。住民としては北側区域の取り込みに市の頑張りを期待していたのも係わらず、38回の協議会後にJ R との交渉で決めてしまい、地元の意見を無視している。市長がJ R を訪問して区域を決着したことも事後報告であり、J R との交渉経緯を明確に説明すべき義務がある。</p> 4 歩道の拡幅 <p>この再開発は、駅前広場の整備を旗印に車両交通に主眼を置いてされており、駅に集まる人の流れを無視している。特に東西方向からの歩行者の安全を確保するため、十分な幅員の歩道を整備する必要がある。</p>

番号	意見書の要旨
	<p>5 人々が集える街 駅周辺は、交通の結節点としての要衝であると同時に、人が通過するのみでなく、交流や憩えることにも配慮したまちづくりが肝要である。地域の活性化、夢を与える街、高齢者や子どもにも優しい街にも配慮し、市民の声を反映したまちづくりを進めてほしい。</p>
8	<p>都市計画J R 芦屋駅南地区第二種市街地再開発事業の計画書を平成29年3月10日縦覧したが、一市民として納得できず熟慮の上、意見書を提出いたします。</p> <p>◆A. 芦屋の将来像 市長からのメッセージ(H25.6.20芦屋市ガイドマップより)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 世界の人々から「一度は訪れてみたい」と言われるようなまちに! 2. 芦屋市は豊かな自然環境と便利な交通環境を併せ持ち、全国でも数少ない優れた生活環境を有する住宅都市に発展 3. 良質なまちのイメージを守るため、全市域を景観地区に指定し特徴あるまちづくりの推進 4. 市民の参画と協働で「自然とみどりの中で絆を育み”新しい暮らし文化”を創造・発信するまち」の実現を目指す <p>◆B. J R 芦屋駅南地区整備計画の理由書 交通広場及び道路等の公共施設と合わせて良好な住宅・商業・公益機能を備えた施設を一体的に整備することにより、本市の南玄関口にふさわしい市街地を形成することを目的に、都市機能の更新と土地利用の合理的かつ健全な高度利用を図るため、第二種市街地再開発事業を決定する。</p> <p>◆C. J R 芦屋駅南地区の町づくり原案の考察</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aの芦屋の将来像については「自然とみどりの中で絆を育み”新しい暮らし文化”を創造・発信するまち」は何となく芦屋らしさを感じる雰囲気がある。 2. Bの地区整備計画素案や理由書には本市の南玄関口にふさわしい市街地形成を目的に都市機能の更新と合理的な土地利用の開発手法が記載されている。しかし、本市の玄関にふさわしいとはどのような情景なのか?解らない。 3. 町造りコンセプトの資料作成のあり方、又市民意見募集でも提言したように視覚から連想できる立体画像で説明や討論が平等に協議できる場

番号	意見書の要旨
	<p>が必要である。</p> <p>「夢のあるわくわくする様な」プレゼンテーションで特に地権者や近隣住民の方々にも「これなら納得して協力します」と言われる雰囲気作りが必要。</p> <p>◆D. 芦屋市の南玄関口にふさわしい町造りとは</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 玄関口にふさわしいとは、芦屋らしさとは何か?の原点に立ち戻り、優れた生活環境を有する住宅都市のイメージ良質なまのイメージを守るため、全市景観地区であることに配慮文化的風土と気品が漂う心地よい生活文化都市 2. 開発区域が道路で囲われた整形の区画全体を景観設計すべきである。 <p>◆E. 意見書の結論</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 都市決定の理由は、この一文の意味は広範で深慮に満ちている。決定を判断するには色々な要素で何を優先すべきか思案の為所である。市長の言葉に百年の計に禍根を残さない文化的な景観都市である事私は景観を配慮して開発区域を決めるのが必須条件であるべきと考えています。 2. 開発予定区域の地権者の平等性を考えると一部の建物が高層化されると云う理由で除外するのは納得できない。本市の玄関口として、芦屋市にふさわしい住宅・公益・交通の各機能を備え、景観に配慮した魅力ある町造りの実現を心より願っている。
9	<p>J R 芦屋駅南地区第二種再開時における保育所継続に関する陳情書</p> <p>[陳情理由]</p> <p>現在、子女を J R 芦屋駅南側の J R 芦屋キッズルームに通園させているが、本計画により今後の本保育所の継続についての見解をいただきたい。市内には夜8時まで開園しておりかつ駅前でも利便性に優れた保育所がない。昨今の幼稚園の定員割れからもうかがえるように、保育所のニーズが近年上昇している。現在、芦屋市内の保育所の場合、保育時間が夕方19時までとなり、大阪近辺の勤務先を18時には出発する必要があるため、正社員として第一線で働くものとしては業務が思うようにならない</p> <p>夜8時まで開園している山手夢保育園は保育方針について疑問があり、昨年の経費着服などの観点からコンプライアンスの面で預けることには抵</p>

番号	意見書の要旨
	<p>抗があり選択肢としては乏しい。</p> <p>〔陳情事項〕</p> <p>今回の開発時にJR芦屋キッズルーム継続もしくは認可の有無に関わらず同等の立地・保育時間の保育所の設置を要望したい。また、継続が困難な場合の受け入れ先についても優先的に入園できるような制度を検討いただきたい。</p>
10	<p>JR芦屋駅南の再開発計画決定に対しての意見書</p> <p>私は、賛否はしていません 市の進め方、やり方に納得していない</p> <p>この2種再開発は、立退き等の強権施行(収用法)が市にある中で、次のことが大事です</p> <p>主権在民で地権者等の権利は尊重されるはずです</p> <p>1, 2種を選択した理由 2, 開発が今なぜ必要か 3, 十分な補償</p> <p>4, 開発失敗の時、責任はだれがどう取るか 5, 真に審議が必要</p> <p>周知の通り10年20年先の激しい人口減、空き家増加でも大きな再開発は必要ですか</p> <p>1, 再開発の成功例がない。「再開発の失敗・寄稿例」を参照してください(別紙添付)</p> <p>2, 地権者にメリットが無い…所有権が共有持ち分になる(価値激減)永久に高い維持費の支払い</p> <p>行政が拙速すぎる…質問に答えない、議論できていない。講師(専門、実務者等の講演を求め、一度もない、ぜひ聴きたいです</p> <p>まちづくり協議会の実態…役員の役目機能していない。本年度の役員改正を求めがいまだ保留。整備の要望書が一部の人であり、住民の総意ではない</p> <p>北側よりこの区域にバスのI70便移動して来るので270便になる環境への説明?</p> <p>住民は、現状を斬新な工夫でコンパクトな整備を要望している</p> <p>法的にも無理があるのではと思います</p> <p>第2種再開発の手法ができる要件の再開発法第3条2項(法参照)の(イ)の10分の7</p> <p>以上の支障のある建物が存在していないので、再開発はできない。(ロ)も上記の状態と並ぶきれいな街並みを壊してまでも、整備することが合法的とは、法は認められたものではないと解釈するのが住民感覚に沿っていると思います、説明してください。</p> <p>(ロ)のロータリーの広場、避難用の公園、広場が早急に必要とする合理的な公共利益の説明がされていない</p> <p>●現状のタクシー(10台分駐車)、バス、一般乗降者も駅真下で便利で困っていない</p> <p>●大ロータリーを安全のためとしているが、自動運転のバス、車等の時代で事故は無いので通過型通行で十分で、小さな面積で対応できる</p>

番号	意見書の要旨
11	<p>計画決定の直近の地権者の賛否意向の数値の提示と、専門家諸先生の講演を拝聴してから、年度に関係なく、審議決定してください以上失礼を顧みず書きましたが、真の審議をよろしく願います</p> <p>J R 芦屋駅南地区第二種市街地再開発事業に関する都市計画案についての意見書</p> <p>私はほぼ毎日 J R 芦屋駅を利用しており、駅までの交通手段はバスもしくは自家用車の送迎です。ですからバス及び自家用車で駅へアクセスする利用者の視点で意見を述べさせていただきます。</p> <p>計画案では下記5点の問題点があります。</p> <p>※路線バス、スクールバス、企業送迎バスとも現行の東行きのみを前提とします。(神戸側から大阪方面)</p> <p>①バスの右左折が4回も必要となり交通事故の危険度が増す</p> <p>都市計画道路駅前広場西線(以下広場西線)の神戸側から来たバスがバス・タクシー乗降場へ入るためには、都市計画道路駅前線(以下駅前線)との三差路を右折し、さらにすぐに左折しないと入れません。また都市計画道路駅前広場東線(以下広場東線)へ出るためには、2回の右折が必要となります。結局バス・タクシー乗降場を経由するためには右左折が4回必要。</p> <p>よって歩行者の多い横断歩道を右左折するため、現行に比べ交通事故の危険度が増します。</p> <p>②交通渋滞を招く</p> <p>広場東西線と駅前線の三差路では右折レーンがありません。</p> <p>広場西線の神戸側から来たバスが右折するまで後続車は動けないため、朝や夕方の通学通勤時間帯では慢性的な渋滞を引き起こす確率が高い。</p> <p>③路線バスの所要時間が3分以上余分にかかり、バス利用者の利便性が低下</p> <p>路線バスが計画案のバス・タクシー乗降場を経由することで、現行より J R 芦屋駅南口の次のバス停までの所要時間が3分以上、余分にかかる。理由は2つ。</p> <p>①右左折が4回もあること</p> <p>②バス・タクシー乗降場から駅前線に進入する場合、駅前広場西線との三叉路までの距離が短いため駅前線に車が連なる確率が高いことに加え、タクシー数台と進入時間が重なったり、バスが2台続けて進入する場合は特に後続車が進入できない確率が高い。</p> <p>④バス利用者の利便性が低下する</p> <p>現在のバス停に比べ駅までの距離が倍以上となり、さらに道路も横断しなければならぬため、J R への乗り換え時間が増え利便性が低下する。右左折が4回も必要な交通広場(バス・タクシー乗降場)を経由することで円滑な運行が出来ない確率が高く、バスの定時性が確保できない。</p> <p>⑤一般車の乗降スペースが絶対的に不足</p>

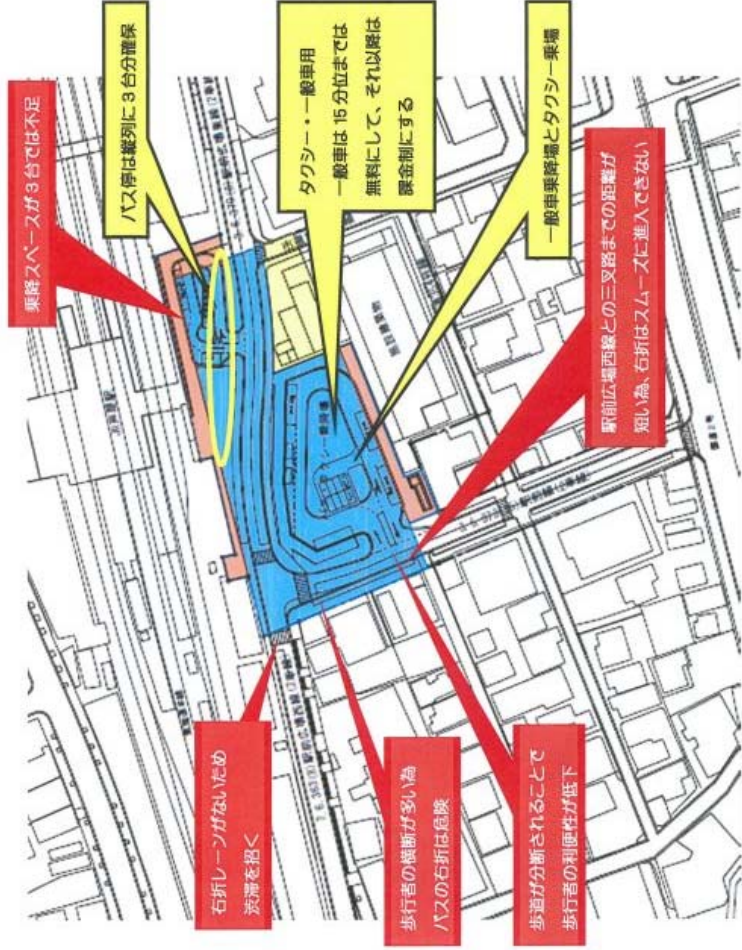
現在、問題になっているのは夕方以降に迎車の待機一般車が、駅前広場東西線に常に10台以上路上停車し、道路をふさいでいる問題です。計画案では一般車の乗降スペースが3台と身障者用1台の計4台が確保されていますが、この台数では絶対的に不足しており抜本的な問題解決にはなりません。

送車だけなら計画案で問題ないと考えますが、迎車は平均10分～20分程度、路上停車しています。

【私見】上記5点の問題点を解決する案は、次のとおりです。

①バス停はこれまで通りJR芦屋駅南口を出てすぐの場所にする。黄色枠線の場所です。ここにバス停を設置することで、①～④の交通事故、渋滞、バス利用者の利便性等が解決できます。

②一般車乗降場は、タクシーと同じ交通広場に10台以上設置。10～15分位までは無料にして、それ以降は有料化することで回転を促し、公平、公正に多くの市民が利用できる場所にする。



(白紙ページ)

意見書の要旨の集約及び芦屋市の考え方

1. 事業全般について（まちづくり）・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 12件
2. 事業全般について（事業手法）・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3件
3. 事業区域について・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3件
4. 施設建築物について・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3件
5. 道路・交通広場について・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 23件
6. その他の公共施設について・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4件
7. 地元住民との合意形成について・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 16件
8. JR西日本について・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3件
9. その他・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3件

意見書の要旨の集約		芦屋市の考え方
1. 事業全般について（まちづくり）		
①	現状の静かな住環境を守って頂きたい。	① 交通広場などの公共施設や施設建築物の整備により、現在の環境に変化が生じますが、今後の計画検討にあたっては、住環境や景観に対し十分な配慮を行い進めていきます。
②	J R 芦屋駅南側では、信号機がなく、自動車と歩行者は、譲り合っているが、市は、こうした芦屋らしい現状を見ず、再開発ありきで検討を進めている。高級住宅街にふさわしい駅前とはどういうものか。駅前開発は阪神間でも多数行われているが、それらと同じものを作るのが市民の希望なのか。70年間、本地区は開発されなかった。5年、10年かかって子ども孫に誇れるものを作るべきである。	② 本市は、これまで良好な住宅都市として発展してきましたが、将来の人口減少への対応を図り、本市の魅力を更に高めていく必要があります。本地区が本市の南玄関口としてふさわしいものとなるよう、再開発事業を推進していきます。
③	スマートシティを先取りし、“さすが芦屋”といわれるものにするこ と。	③ 施設整備にあたっては、省エネルギー・再生可能エネルギーなどの環境に配慮した計画も取り入れ、市民や来訪者にとっても本市の南玄関口としてふさわしいものとなるよう、整備を図っていきます。
④	半世紀以上も放っておいて、夢のある開発にしないと意味がない。	④ 交通広場の都市計画決定（昭和21年8月）以降、約70年が経過しましたが、将来に向けて本市の南玄関口としてふさわしい安心安全で利便性の高い、魅力あるまちづくりの実現に向けて、取り組みを進めていきます。
⑤	市は、重要課題としている交通問題を後回しにし、第二種市街地再開発事業の都市計画決定をしようとしている。どんな計画を基に区域を決定しているのか。また、J R の土地提供等、再開発に関する情報の開示をお願いする。駅前を良くしたいと思う気持ちは皆同じ。犠牲を払って提供する土地なので、無駄にすることなく市民に本心に喜ばれるものを作るためにも、都市計画の決定は、細心の注意を払い慎重に行なって頂きたい。	⑤ 交通課題の解決や本市の南玄関口にふさわしい駅前拠点の形成のため、まちづくりの整備方針やコンセプトを取りまとめた「まちづくり基本計画」に基づいて都市計画案を策定しています。 今後、地権者の皆様の気持ちは大切に、十分な説明を行いご理解を得ながら、事業を推進していきます。

意見書の要旨の集約		芦屋市の考え	
⑥	<p>駅周辺は、交通結節点の要衝であると同時に、人が通過するのみでなく、交流や憩えることにも配慮したまちづくりが肝要である。</p> <p>地域の活性化、夢を与える街、高齢者や子どもにも優しい街にも配慮し、市民の声を反映したまちづくりを進めてほしい。</p>	⑥	<p>本地区では、公益機能として「多世代交流」、「健康・文化」、「情報発信」などの導入を検討しており、地域の皆様が自然に集まることができ、施設づくりを目指しています。本市の南の玄関口としてふさわしい、また、交通の利便性・安全性の高い、住宅・商業・公益の機能を備えた魅力あるまちづくりの実現に向けて、市民の皆様のご意見を聴きながら、取り組みを進めていきます。</p>
⑦	<p>地区整備計画素案や理由書には本市の南玄関口にふさわしい市街地形成を目的に都市機能の更新と合理的な土地利用の開発手法と記載されているが、本市の玄関にふさわしいとはどのような情景なのかかわからない。</p>	⑦～⑧	<p>本市の南玄関口としてふさわしい落ち着いた着きやゆとりある環境を整え、また、交通の利便性・安全性の高い、住宅・商業・公益の機能を備えた魅力ある駅前拠点の形成を図っていきます。</p> <p>周辺道路、交通広場、施設建築物などの設計にあたっては、景観面に配慮して計画していきます。</p>
⑧	<p>芦屋市の南玄関口にふさわしいまちづくりのため、芦屋らしさとは何かの原点に立ち戻り、優れた生活環境を有する住宅都市のイメージ、良質なまちのイメージを守るため、全市景観地区であることに配慮し、文化的風土と気品が漂う心地よい生活文化都市を形成することが大切であり、開発区域は道路で囲われた整形な区画とし、全体を景観設計すべきである。</p>		
⑨	<p>私は賛否はしていないが、市の進め方、やり方に納得していない。この2種再開発は、立退き等の強権施行(収用法)が市にある中で、次のことが大事である。主権在民で地権者等の権利は尊重されるはずである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2種を選択した理由 ・開発がなぜ必要か ・開発失敗の時、責任はだれがどう取るか ・真に審議が必要 <p>10年、20年先に激しい人口減少や空き家の増加が想定されるが、</p>	⑨	<p>本市は、良好な住宅都市として発展してきましたが、将来の人口減少への対応を図り、本市の魅力をもっと高めていく必要があります。</p> <p>そこで、本市の南玄関口にふさわしい、また、交通の利便性・安全性の高い、住宅・商業・公益の機能を備えた魅力あるまちにするため、このまちづくりには必要であると考えています。</p> <p>事業手法は、交通課題の解決と地権者の皆様の生活再建を可能にするため、交通広場などの公共施設と施設建築物を一体的に整備できる「市街地再開発事業」としていきます。</p>

意見書の要旨の集約	芦屋市の考え方
<p>大規模な再開発は必要か。</p>	<p>なお、本地区では、交通課題の解決のため、交通広場の整備が重要な要素となっていることから、行政が主体となって積極的に事業を行う「第二種市街地再開発事業」としています。</p> <p>今後の事業計画策定の中で、他地区の事業実施事例等の研究や事業採算性の検証を行い、話し合いを行いながら魅力あるまちの実現に向け、計画検討を進めていきます。</p>
<p>⑩ 再開発の成功例がない。</p>	<p>⑩ 今後の事業計画策定の中で、他地区の事業実施事例等の研究や事業採算性の検証も行い、地権者の皆様と話し合いを進めながら魅力あるまちの実現に向け、計画検討を進めていきます。</p>
<p>⑪ 最低限の開発(予算)を目指すことなく、潤沢な用地(予算)を設定し、開発しようとしている。お金持ちの町、芦屋といえ、予算の無駄遣いは決して許されない。</p> <p>⑫ 大規模なロータリーやマンション、商業施設があれば便利だろうが、便利だから作るという時代は終わった。補助金をあてにする開発は失敗する。本当に芦屋市民に必要なものを費用対効果を含めて検証し、開発内容を決めていく必要がある。芦屋市が全額負担しても必要だと考えるものを作るべき。</p>	<p>⑪～⑫ 都市計画案では、必要な施設を整備していくこととしており、今後の事業計画策定の中で、事業内容の精査を行うとともに、本市にとって有利な国庫補助制度を活用するなど、慎重な財政運営のもとで事業推進を図っていきます。</p>

意見書の要旨の集約		芦屋市の考え方
2. 事業全般について（事業手法）		
①	住民の90%以上がこの町に残りたいと希望している。また、再開発ビルに入りたいと希望している人と、条件によっては再開発ビルを希望するとしてくれる人を合わせても41.7%しかいない（第三次意向調査より）が、交通問題の解決よりも再開発ビル建設の方が優先されることになる。ビルを作るなどは言わないが、多くの住民に犠牲を強いることになるため、現状の交通問題の解決を最優先してプランを考えるべきである。	① 交通広場のみを整備する場合には、整備区域内に土地・建物の権利をお持ちの方は、全員、転出していただく必要があります。 しかし、本地区では、多くの地権者の皆様が区域内での生活や営業の継続を希望されていることから、交通課題の解決と住民の生活再建の両方が可能な手法として公共施設と施設建築物を一体的に整備できる「市街地再開発事業」によるまちづくりを計画しています。
②	戸建から再開発ビルに移ると、所有権が共有持ち分になり、（価値激減）永久に高い維持費を支払う必要があり、地権者にとってデメリットが無い。	② 市街地再開発事業で整備する施設建築物は、区分所有建物となります。また、従前資産と従後資産は等価という考え方になります。 なお、修繕積立金や管理費等の維持管理費については、重要な課題であると認識しており、今後、施設建築物の基本設計・実施設設計を進める中で安価な設定ができるよう検討していきます。
③	第二種市街地再開発事業の要件として、都市再開発法第3条の2第2号（イ）の10分の7以上の支障のある建物が存在していないので、市街地再開発事業はできない。（ロ）も上記の状態が整然と並ぶきれいな街並みを壊してまでも、整備することが合法的とは、法は認められたものでは無いと解釈するのが住民感覚に沿っていると思う。 （ロ）のロータリーの広場、避難用の公園、広場が早急に必要とする合理的な公共利益の説明がされていない。	③ 本地区では、交通広場が未整備となっており、交通の利便性・安全性の高い公共施設の整備が急務であると考えます。都市再開発法第3条の2には、第二種市街地再開発事業の施行区域の要件が定められており、同条第2号には「次のいずれかに該当する土地の区域で、その面積が0.5ヘクタール以上のものであること。」と規定されています。同条同号ロには、「当該区域内に駅前広場、大規模な火災等が発生した場合における公衆の避難の用に供する公園又は広場その他の重要な公共施設で政令で定めるものを早急に整備する必要がある、かつ、当該公共施設の整備と併せて当該区域内の建築物及び建築敷地の整備を一体的に行うことが合理的であること。」と規定されており、本地区は、これに該当するため、施行区域の要件を満たしています。

意見書の要旨の集約		芦屋市の考え方
3. 事業区域について		
①	上宮川町の「かごの屋」北側の土地やその東側の土地を事業に利用させていただければ再開発案も、もっと良いものになると考える。	① 事業区域は、駅前の交通課題の解決とあわせ、本市の南玄関口としてふさわしい、安心安全で利便性の高い、魅力あるまちづくりの実現に向けて、必要な範囲で設定しているため、拡大は考えておりません。
②	去年のマップリックコメントでも申しましたが、駅前広場から芦屋中央線までの駅前広場東線を事業区域に含める必要がある。 駅前広場東線を整備済みと片付けるのではなく、駅前線、駅前広場東線の2本の幹線道路に接続する交通処理が必要だからである。特に北側歩道の改良や、芦屋中央線との交差点も配慮した整備を考える必要がある。	② 都市計画画道路駅前広場東線の交通広場から都市計画画道路芦屋中央線までの区間は既に整備が完了しており、市街地再開発事業の区域に含めておりません。 今後、詳細な設計を行う中で、接続部の改良が必要となりますので、検討を行ってまいります。
③	市長の言葉に百年の計に禍根を残さない文化的な景観都市とあるが、私は景観を配慮して開発区域を決めるのが必須条件であるべきと考えている。 開発予定区域の地権者の平等性を考えると一部の建物が高層化されていると云う理由で除外するのは納得できない。 本市の玄関口として、芦屋市にふさわしい住宅・公益・交通の各機能を備え、景観に配慮した魅力ある町造りの実現を心より願っている。	③ 事業区域は、駅前の交通課題の解決とあわせ、本市の南玄関口としてふさわしい、安心安全で利便性の高い、魅力あるまちづくりの実現に向けて、必要な範囲で設定しています。 なお、ご指摘の除外部分には、既に高度利用された堅大な建物が建設されており、市街地再開発事業の目的である“都市における土地の合理的かつ健全な高度利用”が果たされているため、区域に含めておりません。

意見書の要旨の集約		芦屋市の考え方
4. 施設建築物について		
①	現状2～5階建てしかないエリアに12階建ての建築物ができるが、景観上、問題ないのか。南側の戸建の住民や東側のマンションの住民は同意しているのか。	① 施設建築物の計画は、周辺環境との調和や景観へ配慮しながら計画し、周辺住民の皆様には進捗状況に応じ、説明等を行っていきます。
②	再開発ビルに公益施設を入れようと計画しているが、本当に駅前に必要なのか。JR芦屋駅から徒歩圏内に市民センターがあり、上宮川にも立派な施設がある。これらの活用が優先だと思う。	② 本地区では、公益機能として「多世代交流」、「健康・文化」、「情報発信」などの導入を検討しており、地域の皆様が自然に集まることができ、施設づくりを目指しています。
③	圧迫感のあるビルは避け、周囲は歩いて楽しいプロムナードを設けること。	③ 施設建築物については、今後、設計を行う中で、立体横断通路等の公共施設と合わせ、周辺部においては歩いて楽しい歩行空間を配置するなど、周辺の景観とも調和するよう、検討していきます。

意見書の要旨の集約		芦屋市の考え方
5. 道路・交通広場について		
①	ロータリーは2つも必要ない。一般車ロータリーは不要である。	① 現在のJ R芦屋駅南側では、駅前や駅前広場西線等に一般車が停車し、安全な通行の妨げになっているため、交通広場内に一般車乗降場の整備を行う計画としています。
②	レイアウト案では、駅に近い順に、一般車、タクシニー、バスと配置されている。 現代の感覚では公共交通が最優先されるべきであり、バス、タクシニー、一般車の順が適切です。バスを利用して駅前まで来た人より、家族に車で送ってもらった人が優先される社会はおかしいと思う。	② 交通広場は現在の東西方向の円滑な交通の流れの確保や施設建築物との関係性も考慮し、バス・タクシニー乗降場と一般車乗降場を配置する計画としています。 なお、バス・タクシニー乗降場から駅への動線は、立体横断通路により、安全なものとなるよう計画していきます。
③	バスロータリーの出入口は北側に設置するべきである。 ほとんどのバスは駅前広場西線または東線から来て、東線または西線に戻るようになる。現在の配置では、すべてのバスが駅前線に右左折を繰り返す、出入りする構造になり、駅前での混雑を増長させることになる。	③ 一般車乗降場の出入口が東西道路に接続しており、バス・タクシニー乗降場の出入口も北側に配置すると、東西道路に出入口が集中することから、バス・タクシニー乗降場の出入口は駅前線に接続する計画とし、交通の円滑化や歩行者等の安全の確保を図ることとしています。
④	ロータリーの中心の堰堤は大き過ぎる。最低限の大きさにするべきである。	④～⑤ 交通広場は交通結節点として必要な機能と、安全・安心・快適な空間を併せて確保するよう計画します。
⑤	交通結節点としてのロータリーは最小にして、駅前広場は広がりを感じる空間にすること。	また、ロータリーの大きさは、バス等の車両が円滑に通行できるように、自動車の走行軌跡を考慮し計画しており、必要な空間を確保しています。
⑥	利用予測計算で5台であったタクシニー待機台数が8台になっている。 通過道路を拡幅し、南北両側にバス停や一時停車場を作ることでロータリーなしで予測台数に十分対応できる。最低限の必要台数を算出し開発プラン練り直すべきである。過大な予測台数を想定し、昼間閑散とした駅前広場を作るのは昭和の開発である。人口減少を見据え未来に負の遺産を残さないことが重要である。	⑥ タクシニー待機場は、現状の実態を考慮し、8台分のスペースを確保した計画としています。 なお、交通広場については、通過交通が排除され安全性が高く、また、交通結節点として必要な機能が確保できるロータリー形状とします。

意見書の要旨の集約		芦屋市の考え方	
⑦	<p>事業後のバスの運行経路について市に尋ねたところ、バス会社が決めるのでわからないとの回答であった。バスの運行経路も考えずに道路やロータリーを配置しているのは非常に危険である。</p> <p>事業後は、南側のバスの台数は、2.7倍になるとの提示があり、業平町、上宮川町の住民にとっては環境や安全面を左右する大きな問題であり、タクシートの運行においても少なからず影響が出ると思う。</p> <p>計画決定前にバス会社とタクシードライバー業者も共同で、道路・ロータリーの配置について考え直して頂きたい。</p>	⑦～⑧	<p>J R 芦屋駅南側では交通広場が未整備であるため、現在、市域南部と J R 芦屋駅を結ぶバスの一部も駅北側のバス停を使用しています。当事業の中で交通広場の整備をすることに伴い、市域南部と J R 芦屋駅を結ぶ路線のバス停を駅南側へ変更することを予定しており、バス事業者とも協議・調整を行っています。</p> <p>なお、バスの運行本数は増加しますが、具体的な本数及び運行経路は今後、バス事業者が決定します。</p> <p>また、交通広場はゆとりある歩行空間や緑の配置など環境に配慮し、バス・タクシードライバー乗降場など、必要な機能の整備を計画していきます。</p>
⑧	<p>J R 芦屋駅の北側から南側へバスを170便移動して来るので270便になる。環境への説明？住民は、現状を斬新な工夫でコンパクトな整備を要望している。</p>		
⑨	<p>現状のタクシードライバー乗降場・バス・一般車の乗降者は、駅の真下で乗降が可能であり、便利で困っていない。</p> <p>市は、安全のためには、大きなロータリーが必要としているが、これからは、自動運転のバス・車等の時代であり、事故はないため、ロータリーではなく通過型の形状で十分であり、そうすれば、小さな面積で対応できる。</p>	⑨	<p>交通広場については、通過交通が排除され安全性が高く、また、交通結節点として必要な機能が確保できるロータリー形状とします。</p>
⑩	<p>(バスは、現行の西から東行のみの運航を前提とした意見)</p> <p>駅前広場西線の神戸側から来たバスがバス・タクシードライバー乗降場へ入るためには、駅前線との三差路を右折し、さらにすぐに左折しないとバス・タクシードライバー乗降場へ入れない。また、駅前広場東線へ出るためには、2回の右折が必要となる。バス・タクシードライバー乗降場を経由するためには右折が4回も必要となるため、歩行者の多い横断歩道を右左折し、現行に比べ交通事故の危険度が増す。</p>	⑩	<p>道路計画については、現在の交通状況を踏まえ、関係機関と協議を行いながら検討を進めてきました。</p> <p>今後、安全安心で利便性の高い交通空間となるよう、より詳細な検討を進めていきます。</p> <p>なお、施設建築物と J R 芦屋駅を立体横断通路で接続することとしており、バス・タクシードライバー乗降場から立体横断通路により、駅までの安全な歩行者動線の確保を行っていきます。</p>

意見書の要旨の集約		芦屋市の考え方
⑪	<p>市の計画は、バス停の位置が駅から離れた場所となっている。交通結節点を考える上では、デッキで繋げるとはいえ、駅までの歩く距離は短い方がよい。高齢化を考えると、老人の一人世帯や老夫婦のみの世帯の増加や、免許返納も勧められる中、バスの利便性確保は重要であり、ロータリーや道路の配置について考え直すべきである。</p> <p>現在のバス停に比べ駅までの距離が倍以上となり、さらに道路も横断しなければならぬため、JRへの乗り換え時間が増え利便性が低下する。</p> <p>右左折が4回も必要な交通広場(バス・タクシ乗降場)を経由することで円滑な運行が出来ない確率が高く、バスの定時性が確保できない。</p>	<p>⑪～⑫ 道路計画については、現在の交通状況を踏まえ、関係機関と協議を行いながら検討を進めてきました。</p> <p>今後、安全安心で利便性の高い交通空間となるよう、より詳細な検討を進めていきます。</p> <p>なお、施設建築物とJR芦屋駅を立体横断通路で接続することとしており、バス・タクシ乗降場から立体横断通路により、駅までの円滑な歩行者動線の確保やバリアフリーへの対応を行っていきます。</p>
⑬	<p>路線バスが計画案のバス・タクシ乗降場を経由することで、現行よりJR芦屋駅南口の次のバス停までの所要時間が3分以上、余分にかかり、バス利用者の利便性が低下する。理由は、2つ。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・右左折が4回もあることと ・バス・タクシ乗降場から駅前線に進入する場合、駅前広場西線との三叉路までの距離が短いため駅前線に車が連なる確率が高いことに加え、タクシ数台と進入時間が重なったり、バスが2台続けて進入する場合などは特に後続車が進入できない確率が高い。 	<p>⑬ 道路計画については、現在の交通状況を踏まえ、関係機関と協議を行いながら検討を進めてきました。</p> <p>今後、安全安心で利便性の高い交通空間となるよう、より詳細な検討を進めていきます。</p>
⑭	<p>一般車用ロータリーが用意されているが、駐車できる一般車の台数は3台であり、それを超えた台数は全て東西道路に並ぶことになる。これでは現状と変わらず違法駐車の問題にはならないので、ロータリーや道路の配置について考え直すべきである。</p>	<p>⑭～⑮ 現状、駅前の東西道路上に車両が停車し円滑な交通の妨げとなっている状況は、課題と認識しており、その解決のためにも、一般車乗降場の設置が必要であると考えています。</p> <p>今後、安全安心で利便性の高い交通空間となるよう、関係機関とも協議を行いながら、より詳細な検討を進めていきます。</p>
⑮	<p>現在、問題になっているのは夕方以降に迎車の待機一般車が、駅前広</p>	

意見書の要旨の集約		芦屋市の考え方
	<p>場東西線に常に10台以上路上停車し、道路をふさいでいる問題である。</p> <p>計画案では一般車の乗降スペースが3台と身障者用1台の計4台が確保されているが、この台数では絶対的に不足しており抜本的な問題解決にはならない。</p> <p>送車だけでなく計画案で問題ないと考えるが、迎車は平均10分～20分程度、路上停車している。</p>	
⑩	<p>計画案では下記5点の問題点がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスの右左折が4回も必要となり交通事故の危険度が増す ・交通渋滞を招く ・路線バスの所要時間が3分以上余分にかかり、バス利用者の利便性が低下 ・バス利用者の利便性が低下する ・一般車の乗降スペースが絶対的に不足 <p>これらの問題点を解決する案は、次のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス停はこれまで通りJR芦屋駅南口を出てすぐの場所にする。ここにバス停を設置することで、交通事故、渋滞、バス利用者の利便性等が解決できる。 ・一般車乗降場は、タクシーと同じ交通広場に10台以上設置する。10～15分位までは無料にして、それ以降は有料化することで回転を促し、公平、公正に多くの市民が利用できる場所にする。 	<p>⑩ 交通広場については、通過交通を排除し安全性が高く、また、交通結節点として必要な機能が確保できるロータリー形状とします。計画案では、現在の東西方向の円滑な交通の流れの確保や施設建築物との関係性も考慮し、バス・タクシー乗降場と一般車乗降場を配置することとしています。</p> <p>なお、交通広場は、公共の用に供されるため、無料で使用いただくこととなります。</p> <p>また、一般車乗降場の詳細な整備内容については、現状の交通状況等も踏まえ、検討していきます。</p>
⑪	<p>開発反対者もいる中、開発計画についてまず取り掛かれるのは、開発に賛意を示されている西北部の住宅を取り崩し、南北線を拡幅整備することです。これにより線路南側の道路との交差も円滑になり、その路線東側の空き地にバス停も設置できる。</p>	<p>⑪ 南北道路の都市計画道路駅前線は、交通広場から国道2号までの区間全体において計画幅員15mとして整備を行います。</p> <p>また、当路線東側の空地（民間駐車場を指しているとして）のみを利用したバス停設置の考え方は、バス利用客の乗降場や通行・転回に必要なス</p>

意見書の要旨の集約		芦屋市の考え方	
			ペースが確保できないため、計画することはできません。
⑱	駅前広場西線と駅前広場東線は幅員が8mであるが、駅前線は幅員15mを要求している。本当に必要なか。駅前線も西線、東線と同じ8mで十分だと思う。	⑱	都市計画道路駅前広場西線及び東線の代表幅員は8mですが、区間により計画幅員は異なっており、駅周辺は1.2mの幅員で整備済みとなっています。都市計画道路駅前線は本市の都市計画マスタープランにおいて「歩いて楽しいにぎわいのメインストリート」として位置付けており、幅員15mの道路として、両側に歩道を設置し、歩行者の安全を確保した計画とします。
⑲	ロータリーに進入する右折レーンがないため、ロータリーに入ることのできないバスが道路をふさいだ場合、後続車は通過できない。	⑲	道路計画については、現在の交通状況を踏まえ、関係機関と協議を行いながら検討を進めてきました。 今後、安全安心で利便性の高い交通空間となるよう、より詳細な検討を進めていきます。
⑳	駅前線の国道2号との交差点(南側)ならびに北側突き当たり右折レーンが必要である。右折信号の設置も必要である。 交通環境を確認すること。信号や横断歩道の配置など細部を検討する必要がある。	⑳～㉑	道路計画については、現在の交通状況を踏まえ、関係機関と協議を行いながら検討を進めてきました。 交通規制に係る信号機や横断歩道等の設置については、交通管理者である兵庫県公安委員会と協議を行います。 今後、関係機関と協議を行いながら、安全安心で利便性の高い交通空間となるよう、より詳細な検討を進めていきます。
㉑	駅前広場東線、駅前広場西線、駅前線の三差路では右折レーンがない。 駅前広場西線の神戸側から来たバスが右折するまで後続車は動けないため、朝や夕方の通学通勤時間帯では慢性的な渋滞を引き起こす確率が高い。		
㉒	駅前通過道路に停車し、乗降する一般車は従来と変わらないう。短時間停車の車は面倒なロータリーに進入することはない。駐停車禁止や道路沿いに植栽を配置した程度では減らない。抜本的なレイアウト変更が必要である。	㉒	現状、駅前の東西道路上に車両が停車し円滑な交通の妨げとなっている状況は、課題と認識しており、その解決のためにも、一般車乗降場の設置が必要であると考えています。 今後、関係機関と協議を行いながら、安全安心で利便性の高い交通空間となるよう、より詳細な検討を進めていきます。

意見書の要旨の集約		芦屋市の考え方
⑳	この再開発は、交通広場の整備を旗印に車両交通に主眼を置いており、駅に集まる人の流れを無視している。特に東西方向からの歩行者の安全を確保するため、十分な幅員の歩道を整備する必要がある。	⑳ 都市計画道路駅前広場西線及び駅前広場東線については、既に整備が完了していますが、今後、詳細な設計を行う中で、接続部の改良が必要となるので、安全安心で利便性の高い交通空間となるよう歩道幅員等についても、検討を行っていきます。

意見書の要旨の集約		芦屋市の考え方
6. その他の公共施設について		
①	陸橋や建築物のレイアウトが示されていないのは、問題である。上宮川町方面から駅に向かう人はどこを横断するのか。	① 駅利用者の安全な動線が確保できるよう、立体横断通路の配置を計画します。
②	J R 芦屋駅南地区は阪神大震災時、震度7を経験している。この区域に陸橋を作ることに反対。陸橋が落下し、駅前が使えなくなる。	② 立体横断通路は、耐震性を備えた構造として整備を行います。
③	大きなテーマである駐輪場対策が示されていない。いったいどこにどれだけの駐輪場を確保するのか。果たして面倒な地下駐輪場に止める人はいるのか。	③～④ J R 芦屋駅南側では、駐輪場が分散しているため、駅周辺に集約化することにより、自転車利用者の利便性向上を図ります。 なお、整備台数や場所、交通広場や施設建築物などの施設計画とあわせ、利用者の動線、使いやすさ、維持管理等を考慮して計画していきます。
④	芦屋市は当初、点正在している自転車駐輪場を1つに集約し、再開発ビルの地下に入れるとされていたが、公的施設用の一般車駐輪場をビル地下に設置する為、ビルの地下だけでは収まりきらず、どこに自転車駐輪場を作るのかさえ決まっていない状態である。計画決定すれば建物や道路の形状も限定され変更が出来ない。万が一、駐輪場を集約出来ないでは済まされぬと思う。また、駐輪場の場所が決まらなければ自転車の流れもわからない。昨今の交通事故は、「車と人」だけではなく「自転車と人」の事故が増えていることを踏まえ、必ず決定前に、自転車や人の流れを考慮した上で自転車駐輪場の配置を決めて頂きたい。	

意見書の要旨の集約		芦屋市の考え方
7. 地元住民との合意形成について		
①	再開発は、本主に住民・地権者にとってメリットがあることが必須である。関係者全員の理解を得た上で進めていくことが肝要である。	① 地権者、周辺住民、市民の皆様のご理解を得ながら、事業を推進していきます。
②	開発を期待する一部の人が設立した協議会と、開発を推進したい芦屋市がタッグを組んで、開発案をまとめた。最低限の予算で駅前広場を整備するコンパクトな開発を期待する人々の意見に耳を傾けることはなかった。再開発ビルは何十年と街の景観を固定する。都市計画審議会の皆さんが長期的な視野で今一度じっくりと検討していただくことを期待している。	② 本地区のまちづくりについては、平成25年度から地元住民組織の「JR芦屋駅南地区まちづくり研究会・協議会」の皆様とともに勉強会や計画検討会を開催し計画検討を進めてきました。 また、当事業の計画案に係る都市計画審議会への説明は、これまでに計4回（平成27年11月26日、平成28年7月26日、11月9日、本年2月16日）行ってきており、都市計画審議会からのご意見やご要望をお聞きして進めてきています。
③	“世界の芦屋”の玄関口にふさわしいものにするべく、もっと議論を深め、将来に禍根を残さないようにすること。	③ 本地区のまちづくりについては、平成25年度から地元住民組織の「JR芦屋駅南地区まちづくり研究会・協議会」の皆様とともに勉強会や計画検討会を開催し計画検討を進めてきました。 今後も引き続き、事業計画策定の中で、施設建築物や公共施設などの計画について、地元住民の皆様との話し合いを行いながら、検討を進めていきます。
④	芦屋市が考えたプラン自体、詳細については勿論、当時1案2案と二つの案が芦屋市から提示されたが、その二つの案のどちらがいいかなど、一回も住民と話し合われないうまま、パブリックコメントに提出されている。	④ 地元住民組織「JR芦屋駅南地区まちづくり協議会」との計画検討会等において、公共施設及び施設建築物の平面配置計画を段階的に提示・説明し、意見交換を行ってきました。昨年5月には、当都市計画案の基礎となる平面配置と、第二種市街地再開発事業により整備を行うことについて、説明しています。 なお、市民意見募集については、まちづくりの整備方針やコンセプトを取りまとめた「まちづくり基本計画(案)」を対象として実施しました。

意見書の要旨の集約	芦屋市の考え
<p>⑤ 今回、提案されている事業区域については、まちづくり協議会が38回も開催されているが、この区域案が何回位検討されたのか。</p> <p>芦屋市とJR西日本の両者のみで決めた事業区域については、住民として協力できない。</p> <p>今後は芦屋市ですべての事項を決定し、住民の意見を求めないようお願いする。</p>	<p>⑤ 本地区のまちづくりについては、平成25年度から地元住民組織の「JR芦屋駅南地区まちづくり研究会・協議会」の皆様とともに勉強会を8回、計画検討会を38回開催し、計画検討を進めてきました。また、JR西日本などの関係機関とも協議・調整を行ってきました。</p> <p>今後の事業計画策定の段階においても、地権者の皆様の始め、地域の皆様のご意見を伺いながら、検討を進めていきます。</p>
<p>⑥ 一部住民の方が区域決定に不安を抱いているようであり、十分な議論がなされていない段階での計画決定には問題がある。地権者の方の理解が得られるよう十分な協議を行うべきである。</p> <p>⑦ 市の進め方は、拙速すぎる。市は、質問に答えておらず、議論できていない。講師(専門・実務者等)の講演を求めているが、一度も実現していない。ぜひ聴きたい。</p>	<p>⑥～⑦ 本地区のまちづくりについては、平成25年度から地元住民組織の「JR芦屋駅南地区まちづくり研究会・協議会」の皆様とともに勉強会や計画検討会を開催する中で、事業の必要性や検討の進捗に応じてまちづくりに関する諸制度等についても説明の上、意見交換を行ってきたほか、個別訪問も行っており、事業の必要性については地権者の皆様から概ねご理解をいただいていると認識しています。</p> <p>今後も引き続きご理解とご協力が得られるよう、説明していくとともに、検討の段階に応じて講演会等の開催も行っていきたいと考えています。</p>
<p>⑧ 市民意見募集等でも提言したように視覚から連想できる立体画像を用いた説明や討論をし、平等に協議できる場が必要である。「夢のあるわくわくする様な」プレゼンテーションで特に地権者や近隣住民の方々にも「これなら納得して協力します」と言われる雰囲気作りが必要である。</p>	<p>⑧ 今後、事業計画を策定する過程において、施設建築物等の設計を実施します。設計を進める中では、地権者の皆様等に深くご理解いただけるよう、分かりやすい資料を提示し、説明していきます。</p>
<p>⑨ まちづくり協議会の実態として、役員が機能しておらず、本年度の役員改正を求めているが、いまだ保留である。整備の要望書は、一部の人が提出しており、住民の総意ではない。</p>	<p>⑨ 地元住民組織「JR芦屋駅南地区まちづくり協議会」の平成28年度役員承認議案については、定期総会で一部の会員の方のご賛同をいただけないに保留となりました。その後、事務局(市)から新たな役員案を提示しましたが、その案についても一部の会員の方からご賛同いただけず、保留となっており、対応させていただきます。</p>

意見書の要旨の集約	芦屋市の考え方
	<p>まちづくりの早期事業化を求める要望書については、定期総会で承認を得た上で提出されています。</p>
<p>⑩ 都市計画決定直近の地権者の賛否意向の数値を提示してほしい。</p>	<p>⑩ 地権者の皆様からは、当事業の必要性について概ねご理解をいただいていると認識しているところですが、今後とも皆様からご理解とご協力を頂けるよう継続して説明してまいります。</p>
<p>⑪ 地権者の知識・情報不足を分かりながら、「不作為の作為」的手法で、「都市計画決定」に持ち込んだ、個別訪問時の話し合いに於ける、芦屋市・山城部長の言動に対して、嚴重に抗議する。</p> <p>①事業区域に入ることには絶対反対だった地権者に対し、明石市の再開発の例を持ち出して、あなたも地権者の自由意思で、地区外に出ることが出来るかの如く、ミスリードした。→後日、高度利用されていない地権者が所有する一軒家はダメと知らされる。(後出しジャイケンその1)</p> <p>②事業区域内の地権者の土地・建物がすべて取りあげられて、更地になり、全員が転出・転居になると知らされたのも、話し合いの当初からではなく、1年以上たってからであった。</p> <p>→当初は、個人住宅も残れると錯覚していた。(後出しジャイケンその2)</p> <p>③平成29年2月に地権者としての憲法で守られた私有財産と、都市計画法のどちらが強いかを聞いたところ、肅々と手続きがすすめられた場合は「地権者は事業区域に(強制的に)組み入れられる」とのことであった。</p> <p>→山城部長は、それが分っていないながら、何故初めからすべての情報を開示して、透明・公平な話し合いをしなかつたのか、地権者の人格・人権を軽視していたのか。三年弱の時間をもっと短縮さ</p>	<p>⑪ 個別訪問においては、計画検討会等における説明や検討内容に係る不明点などについて再度の説明を行うと共に、将来に対するご意向についてもお聞きし、事業へのご理解を求めてきましたが、今後もさらに説明をさせていただきます、ご協力を得てまいります。</p>

意見書の要旨の集約		芦屋市の考え方
	<p>れたはずだし、もっと深く高度な話し合いが出来た可能性があった。(後出しジャンケンその3)</p>	
⑫	<p>芦屋市が公共の事業に必要なだから地権者の私有地を是非とも提供してほしいと獲りに来たにもかかわらず、地権者が希望・提示する条件(売値)には「都市計画決定」後でなければ一切答えられないとするのは、地権者の自由な身分を剥奪した後に、牢獄の中に拘束した不利益・不平等な環境下で交渉を行うことであり、断固承服できない。</p> <p>①民間での取引においては、お互いに自由人として、価格交渉がなされ、価格が高すぎれば交渉は決裂し、合意点が見い出せれば、交渉は成立する。芦屋市との場合も、価格が高すぎれば芦屋市は断り、合意点に達すれば、交渉は成立するのが、一般的な常識であるはずである。</p> <p>→「都市計画」決定後、地権者が事業区域に収容された後に、土地の測量・建物調査等を実施しなければ鑑定評価出来ない。自由人の身分では交渉不可である、と最終段階で知らされた。</p> <p>→(法律を盾にした、地権者の私有財産権をないがしろにした究極の後出しジャンケンその4)</p>	<p>⑫ 都市計画決定を行った後、地権者の方が市との話し合いにおいて、不利益や不平等な状況に置かれることはありませんで、丁寧に分かりやすく話し合いを進めていきます。</p>

意見書の要旨の集約		芦屋市の考え方
⑬	<p>平成28年度 第4回 芦屋市都市計画審議会 資料 37ページのやりとりを示し、当件に関しては、山城部長の明確な約束違反であると考え。従って、これに対しては、徹底的に抗議する。</p> <p>(意見の要旨)</p> <p>市は地権者一人一人の了承がない限り、事業は進めないと宣言した。もう一度、市から地権者に対して、事業の進め方を言っ欲しい。</p> <p>(市の考え方等の説明の要旨)</p> <p>この事業を進める上で、ご不安を感じている方もおられる。皆様のご理解がなければ事業は進められない。ご理解いただけるまで、市の考えの説明は継続していきます。</p> <p>この質問の当事者として、地権者の内一人でも納得・了承しないなら、「都市計画決定」には進まないでしょうね、と云う主旨で聞いているにもかかわらず、この3月末に「都市計画決定」を実施することは、山城部長が嘘をついたことになる。</p>	<p>⑬ 事業へのご理解とご協力とご協力が得られるよう、今後も十分に丁寧話し合いを行い、事業を推進していきます。</p>

意見書の要旨の集約		芦屋市の考え方
⑭	<p>現状は、強制的に事業区域に組み入れられ、将来、自分がどんな場所に移住させられるのか、どんな広さの土地が与えられるのか、どんな大きな家の家屋に住むことが出来るのか、などが全く分らないまま、芦屋市によって放置されている状態である。</p> <p>今後は、両親が守り続けた芦屋駅から至近距離にある、公共事業でなければ手放すことなどあり得ないこの貴重な土地・家屋に、地権者として自分なりに納得できる価格を設定したうえで、その100%の履行を求めて、芦屋市と価格交渉をするしか残された道はないと考えている。</p>	<p>⑭～⑮</p> <p>现阶段では土地評価額や移転補償額等について具体的な条件提示ができておりませんが、都市計画決定以降、土地の測量や建物の調査等を実施し、基準等に基づいた補償等の対応をさせて頂き、生活再建に向けた取り組みを具体的に進めていきます。</p>
⑮	<p>地権者には、充分な補償が必要である。</p>	

意見書の要旨の集約	芦屋市の考え方
<p>⑬ 都市計画決定後の話し合いに於いては、地権者サイドと芦屋市サイドとの間に、「都市計画法」に関する知識量や、その他の関連事項に関する情報量の差が大きすぎることにより、初期の段階で、その大きなギャップを取り除いてから、透明・公正・ガラス張りの環境の下で議論を進めて欲しい。</p> <p>更に、知識・情報公開に於いては、特に、問題が紛糾したり、双方の主張が真っ向から対立した場合の対処例などを、後出しジャイケンではなく、事前に地権者に知らせておいて欲しい。例えば、下記の事案などである。</p> <p>①地権者の考える等価交換値(云わば売値)と芦屋市が測定・評価する等価交換値(云わば買値)のどちらが優先されるのか?最終的には「都市計画法」が強いのか?</p> <p>②地権者は芦屋市の買値が気に入らない場合、裁判にかけることができるのか?</p> <p>また、その場合、過去の判例は如何様な結果になっているのか?</p> <p>③芦屋市は、地権者と最後まで同意に至らない場合は、その地権者を強制撤去するのか?</p> <p>また、それは「都市計画法」に基づいて実施可能なのか?</p> <p>④その他、地権者が不利になると思われる事柄ほど、事前に開示して欲しい。</p>	<p>⑭ 今後の話し合いについては、地権者会などを開催し、事業の制度や関連法令など十分に分かりやすい説明を行いながら、ご理解とご協力が得られるよう、進めていきます。</p>

意見書の要旨の集約		芦屋市の考え方
8. J R西日本について		
①	J Rの協力はどのようなものなのか。これにより計画も左右される。住民には未だ正確に知らされていない。	J R西日本とは、事業区域や駅舎のバリアフリー化等に関する協議を重ねてきており、本市の都市計画決定手続きの進捗に合わせて、J R西日本社内においても検討が進められています。
②	J Rの意向がわからなければ、計画決定は出来ないはずである。 J Rから、土地提供についてなど既に何等かの意思表示がなされているはずですが、住民にはそれが全く開示されていない。J Rの協力なくして開発は不可能であるため、芦屋市の最低限の義務としてJ Rの状況をきちんと説明して頂きたい、少なくとも「J R社内で検討中」という中途半端な状況把握で無責任な決定をするのだけは避けて頂きたい。	また、事業区域については、J R西日本所有地を含めています。これまでの協議については、必要に応じ説明してきており、今後も当事業に関連する計画については、説明等を行っていきます。
③	当初から、このまちづくりにはJ Rの協力が不可欠と主張しており、まちづくり協議会の席でも市から交渉結果を断片的に報告されていた。住民としては北側区域の取り込みに市の頑張りを期待していたのも係わらず、38回の協議会后にJ Rとの交渉で決めてしまい、地元の見解を無視している。市長がJ Rを訪問して区域を決着したことも事後報告であり、J Rとの交渉経緯を明確に説明すべき義務がある。	①～③

意見書の要旨の集約		芦屋市の考え方
9. その他		
①	<p>阪急バスの話では開発終了後には駅北のバス停の負担が現状192便が34便に減り、南側に158便増やし現状の36便が194便になるとのことであり、これでは南側の混雑と交通渋滞がたいへん心配である。また、阪急と阪神が同じ会社の傘下になったこともあり、阪神バスの国道沿いのバス停を阪急バスにもつかってもらうことを考えるべき。バス利用者の便宜ばかり考えるのではなく、住民の負担の軽減を考えてほしい。駅直下までバスを着けているようなことは混雑を助長するのみである。</p>	<p>① 本地区の整備に伴い、JR芦屋駅と市域南部とを結ぶ路線のバスは駅南側に変更することを予定しています。バスの運行台数は、現状（平日）、駅北側で580台、駅南側で101台、整備後は駅北側が387台、駅南側が270台になると想定し阪急バス㈱と協議しています。</p> <p>なお、阪急バス㈱からは、国道沿いの阪神バス(株)のバス停の共同利用については、バス利用者のサービス低下となり、車いす利用者などの交通弱者への配慮の面からも、実施できないという回答を受けています。</p>
②	<p>都市計画審議会は開発エリアの確認だけで詳細プランや予算を審議内容にしている現状の行政システムにも問題がある。また、地権者の同意確認を得ぬまま都市計画が決定される仕組みは時代に合わなくなっている。都市計画審議会のメンバーに含まれる芦屋市議会議員の皆さんには、改善を期待している。</p>	<p>② 市町村都市計画審議会は、市町村長の諮問に応じ都市計画に関する事項を調査審議すると都市計画法に定められています。</p> <p>また、都市計画に定める事項、公聴会の開催、都市計画の案の縦覧についても、都市計画法に定められており、都市計画決定の手続きは、法律に基づいて行うこととなります。</p>
③	<p>現在、子女をJR芦屋駅南側の保育施設に通園させているが、本計画により今後の本保育所の継続についての見解をいただきたい。今回の開発時にJR芦屋キッズルーム継続もしくは認可の有無に関わらず同等の立地・保育時間の保育所の設置を要望したい。また、継続が困難な場合の受け入れ先についても優先的に入園できるような制度を検討いただきたい。</p>	<p>③ 保育施設については、当事業の施行区域に含めているため、工事の実施前には撤去することとなります。撤去後の運営については、当施設の事業者のご判断となるため、本市としての考え方をお示しすることはできませんが、事業者に対しこのご要望について報告をさせていただきます。</p>

(白紙ページ)