

J R 芦 屋 駅 南 地 区

まちづくり協議会 NEWS



第11号

平成27年5月



[発行] JR芦屋駅南地区まちづくり協議会



駅前広場及び建物の配置イメージ(案)などについて検討 しています！(第15・16回計画検討会の報告です)

4月11日(土)に第15回、5月2日(土)に第16回の計画検討会を開催しました。

第15回では、駅前広場と建物の配置イメージについて、前回、参加者からいただいた意見によるパターン(3つ)を追加し、計7つの配置パターンをもとに、意見交換を行いました。

また、「次回は、駅前広場整備の必要性や前提条件、面積算定根拠についてもう少し分かりやすく説明してほしい。」という意見が出されました。

それを受け、第16回では、JR芦屋駅南口での駅前広場整備の必要性、JR芦屋駅のバス路線の状況や駅周辺の自動車、歩行者、自転車の交通量等の調査結果及び駅前広場の面積算定の方法等について事務局から説明があり、意見交換を行いました。

次回は、引き続き、駅前広場及び建物の配置イメージ(案)について検討を進めます。





駅前広場及び建物の配置イメージ(案)

第14回計画検討会で参加者からいただいた意見に基づく案を含め、意見交換がなされました。(パターンA~Dは第14回で事務局から提示した案、パターンE~Gは、参加者からいただいた意見に基づく案)

各パターンの平面イメージと計画の考え方(事務局から提示した案)

パターンA	パターンB	パターンC	パターンD
<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場東線を駅前線と接続することにより交通動線を円滑に処理することで駅周辺の交通の利便性を高める。 	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場と建物街区との間の道路を廃止することで建物街区と駅との近接性を高める。 	<ul style="list-style-type: none"> 建物街区を南北方向に配置することで建物街区と駅との近接性を高める。 	<ul style="list-style-type: none"> 建物街区をL字型に配置することで建物街区と駅との近接性を高める。

各パターンの平面イメージと計画の考え方(参加者からいただいた意見に基づく案)

パターンE	パターンF	パターンG
<ul style="list-style-type: none"> 公園などのまとまった緑地空間を大きく作り、開放感があり、潤いのある駅前とする。 	<ul style="list-style-type: none"> 地区南側の住環境を保全するために、区域から除外。 これにより、駅前広場は、一部、立体的に整備することを視野に入れた検討を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> 駅に接続するデッキを主な歩行者動線・歩行者空間として検討を行う。 これにより、駅前広場の一部を、立体的に整備することを視野に入れた検討を行う。

■各パターンについて<第 15 回>

- 【コンサルタント】事務局の案を含め、1 回の説明ですべて理解してもらえとは考えていない。案それぞれに課題もある。様々な意見をいただき、方向を定めていきたい。
- 【参加者】東西道路をクランク状にすると、交通負荷が大きい点が問題。東西の道路は通すべきだと思う。
- 【参加者】事務局提案の 4 つの案は、大規模に開発事業を行うという 1 つのパターンの派生案にしか見えない。中規模で開発を行うパターンとして、パターン E を提案した。また、南側の区画道路は、コミュニケーションづくりに必要な場所となっている。
- 【参加者】小規模で住民への影響が少ないパターン F から検討を進めるべき。JR 芦屋駅南は商業があり、住むのに便利で環境も良い場所であることを変えたくない。
- 【参加者】パターン F のように庭付きの戸建住宅を残したとしても、10 年後には環境が変わるだろう。相続面でも不利になるように思う。
- 【参加者】パターン F では、道路幅員などの規制から容積率限度の 400%の建物は建てられない。また、用途地域を変えなければ乱開発の可能性もあり、望ましい案ではない。

■事業の進め方について<第 15 回>

- 【参加者】事業主体についてはどう考えているのか。
- 【市】この場ではまだ議論していないが、市が主体になると考えている。
- 【コンサルタント】制度では、行政、組合、UR 都市機構等が考えられる。最近では会社施行というものもある。本地区では市が主体になると考えている。
- 【参加者】結局、保留床のために大規模な建物にするのではないか。
- 【市】売れ残る保留床がないよう、事業採算を見て必要な規模にする。
- 【参加者】芦屋市のために協力しようという気持ちが原動力になると思うので、市が主体となってやってもらいたい。

■検討の内容について<第 15 回>

- 【参加者】前回、国道 2 号にある阪神バスのバス停を阪急バスも利用して、駅前広場に入るバスの本数を減らしてはどうか、という意見があったが、回答はないのか。
- 【市】阪急バスには問い合わせをしていない。今後、駅前広場の配置についての協議をできるだけ早く行い、その時にあわせて聞くようにしたい。
※なお、第 16 回計画検討会において、「国道 2 号のバス停利用となるとサービス低下となり、駅から遠くなるため、車いす利用者などの交通弱者への配慮という点からも難しい」との阪急バスの考え方について説明がありました。
- 【参加者】阪急バスは、路線や便数を減らすことも考えられるのではないか。
- 【市】阪急バスでは、今年の 3 月末にダイヤ改正を行っており、便数の増減など一部変更がある。現在、チェックをしている段階で、時点修正していきたいと考えている。
- 【参加者】パターンの話に行く前に前提条件が定まっていけないのではないか。「ロータリーを北から南に移動させること」と「個別所有から区分所有に変わること」の 2 点については十分に説明されていないし、合意もできていないのでは。
- 【市】区分所有の説明については、戸別訪問での意向調査の際に行っている。区分所有に同意している人とそうでない人がいるが、説明内容は理解してもらっていると思う。なお、今年度も意向調査を予定している。
- 【参加者】駅前広場の必要性や前提条件、面積算定根拠を分かりやすく説明してほしい。
- 【コンサルタント】次回、駅前広場の必要性などの基本的な条件等を振り返ることとする。

■住民による検討の場について<第 15 回>

【参加者】私たち住民側にもコンサルタントがほしい。もう少し違う観点から考えたい。市の説明についても、住民の皆さんが十分理解し、納得しているといえるのか。

【市】何をもって理解というかは難しいが、昨年勉強会から数えると計画検討会は 20 回以上開催している。個別訪問でも説明をしてきている。

【参加者】住民側にも密に相談できる場所があってもいい。そのために予算をとってもらえたらありがたい。そのほうが納得して進めていけると思う。

【参加者】一度、市職員が出席しない形で集まってみてはどうか。

【参加者】良いかどうかわからないが、一度その形でやってみて、それからまた考えてみては。

■駅前広場の算定根拠などについて<第 16 回>

【参加者】算定式では、ピーク率も踏まえているので、算定式から導き出されるバスバース数で十分なのではないか。

【コンサルタント】ピーク時の合計バス台数が 36 台あり、指針では、1 時間に 1 バースで処理できるのは 12 台なので、3 バースでギリギリまかなえるが、路線別に分けたり、将来的に増加した場合などに対応するために、1 バース増やして余裕を見ている。

【参加者】JR 芦屋駅の北側は、通過型で運用されている。

【市】北側は、本来駅前の東西道路をなくす計画だが、現在「暫定」という形で利用されている。山手幹線への負荷を掛けないように東西の道路を閉じていない。南側を整備するにあたっては、「暫定」というかたちを取らずに、ロータリー型で整備したいと考えている。

お知らせ

計画検討会の参加者から「住民側からも相談できるコンサルタントが欲しい」「市職員が出席しない形で意見交換を行いたい」といった意見が出されたため、「地元住民打合せ会」を開催することとなりました。ぜひご参加いただきますよう、お願いいたします。なお、こちらの会には、市は同席しませんが、コンサルタントがアドバイザーとして出席します。

◆今後の予定◆

**第 2 回総会及び
第 17 回計画検討会** : 平成 27 年 5 月 23 日 (土) 午前 10 時 00 分より

地元住民打合せ会 : 平成 27 年 6 月 6 日 (土) 午前 10 時 00 分より

場所: いずれも上宮川文化センター 3 階 大会議室

■お問い合わせ先

JR 芦屋駅南地区まちづくり協議会
(事務局) 〒659-8501 芦屋市精道町 7-6
芦屋市都市建設部都市整備課
☎ 0797-38-2074
FAX 0797-38-7974
HP: <http://www.city.ashiya.lg.jp/gairo/jrashiyasouth.html>

JR 芦屋駅南地区のまちづくり
についてご紹介しています!

JR 芦屋駅南地区

検索