

JR芦屋駅南地区まちづくり基本計画(案)に係る市民意見募集(報告)

- 1 募集期間:平成28年8月25日(木)～平成28年9月26日(月)
- 2 提出件数:13人 49件
- 3 市民からの意見(概要)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) 2件, C(原案に考慮済み) 10件, D(説明・回答) 37件

番号	該当箇所	市民からの意見(概要)	取扱区分	市の考え方
1	全体	近隣のJR各駅に比べてみずぼらしい南側が整備されるのは結構なことと思う。	C	本市の南の玄関口としてふさわしい、魅力あるまちづくりを目指して取り組みを進めてまいります。
2	全体	駅前の整備も必要ですが、業平町は住宅地である。大きな再開発ビルなど、不必要な開発は望まない。近隣住民の住環境を阻害しない為の具体策は、どのように考えているのか。	D	本地区のまちづくりは、交通安全の確保とともに、「地区整備方針」及び「まちづくりコンセプト」の実現、また、地区内権利者の方々の生活再建を可能にするため、駅前広場と再開発ビルを一体的に整備する必要があると考えております。 なお、まちづくり事業による施設整備については、周辺環境との調和に配慮し、検討を進めてまいります。
3	全体	芦屋駅前の開発は芦屋市民全員に関わることであり、基本計画(案)P31-32に書かれている「JR芦屋駅南地区まちづくり協議会」という狭い区域だけで話し合われるものではないと思う。一般市民がJR芦屋駅南について話し合える場所はないのか。	D	この度「地区整備の方針」及び「まちづくりコンセプト」を基本計画(案)として取りまとめましたので、広く市民の皆さまにご意見をいただきたく、市民意見募集を実施しました。 今後は、都市計画決定手続きの中で都市計画素案の説明会及び都市計画原案の縦覧を予定しており、市民の皆さまのご意見を伺うこととしております。
4	全体	人口減、空き家増加の背景で、戦後70年の計画がなぜ今でも必要か。開発区域が拡大された理由は何か。第二種市街地再開発事業の区域要件である都市再開発法第3条の2第2項のイの状態(密集地の為、災害発生のおそれが著しく、環境不良である)の区域ではないのに事業をするのか。希少な地「主要駅前即の戸建て(商店)は当地だけで唯一高価値」、長い生業の街をなぜ壊すのか。	D	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。 そこで、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まちにするため、このまちづくりは必要であると考えております。 事業手法については基本計画(案)P.27(5)「具体的なまちづくりの手法」に記載のとおり、「地区整備方針」及び「まちづくりコンセプト」の実現、また、地区内権利者の方々の生活再建を可能にするため、駅前広場と再開発ビルを一体的に整備する必要があると考えており、都市再開発法第3条の2第1項第2号口に基づく第二種市街地再開発事業によって推進していく考えとしております。
5	全体	建設工事費の上昇、また地価上昇の低迷のなかでの駅前広場の建設であるので、第2種市街地再開発事業であれば、国からの補助がなければ無理であるので、事業の諾否・補助金合わせて十分な検討が必要である。	D	本事業については、国庫補助金の活用など、本市の財政状況も十分に確認しながら進めてまいります。

番号	該当箇所	市民からの意見(概要)	取扱区分	市の考え方
6	全体	JR芦屋駅南は、バス・乗用車・自転車・歩行者が錯綜する状況から、都市計画決定にあるように、駅前広場の整備は理解できる。	C	駅前広場については、交通結節点として必要な機能を確保し、安心安全で利便性の高いものとして計画してまいります。
7	全体	JR芦屋駅北開発の成功要素、失敗要素を明確に整理するべき。JR芦屋駅北側の商業はうまくいっているのか。JR芦屋駅南側に新しい商業施設ができれば少なからず北側へも影響する。 再開発事業は、地権者(商店・住民)のメリットがなく、デメリットが多いのでは。特に商店は、銀行の担保評価が、所有権地から区分共有地となり、半減以下となり、死活問題。これをどう考えているのか。他の再開発商店の成功例がなく、高い維持管理費などで悲鳴を上げているのに、どう成功させるのか。責任は。	D	本地区のまちづくりでは、駅北側のような大規模な商業施設ではなく、周辺の住居系土地利用との調和に配慮した「生活利便」のための商業機能の導入が望ましいと考えております。 事業手法については基本計画(案)P.27(5)「具体的なまちづくりの手法」に記載のとおり、「地区整備方針」及び「まちづくりコンセプト」の実現、また、地区内権利者の方々の生活再建を可能にするため、駅前広場と再開発ビルを一体的に整備する必要があると考えており、市街地再開発事業によって推進していく考えとしております。
8	全体	現代の再開発は商業施設と住居施設を分離するのが主流である。(阪神御影クラッセ、東京二子玉川など)将来の建て替え、リニューアルを想定した場合、住居と商業のライフサイクルが異なるからである。商業施設と住居が一体のビルには反対する。商業がさびれてゴースタウンとなった例が全国にはたくさんある。	D	再開発ビルについては、市街地再開発事業として都市計画決定を行った後に、将来的な維持管理も考慮した上で、詳細な配置等の検討を進めてまいります。
9	全体	バブル期のような大規模再開発には反対する。今の時代にあった、人口減少をふまえた必要最低限の開発に留めるべき。最低限必要な用地のみ買収し歩道と交通広場のみ整備するべき。	D	本地区のまちづくりでは、交通課題の解決と合わせ、本市の南の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、必要な区域を設定し、整備を進めていきたいと考えております。
10	全体	JR芦屋駅も相当経年しており、近い将来駅舎全てを建て替える可能性もあるだろうが、そのタイミングで再開発ビルを共同で構築するのがJR、市民双方にとって無駄のない最良のタイミングと考える。橋上駅舎に共同ビルを開発するなど選択肢も増える。70年放置したのですから、あと10年、20年待っても良いのではないか。	D	本地区では、駅前広場や駅前線が未整備であり、交通環境や駅前の土地利用、まちなみについて課題が残されている状況であり、課題解決及び本市の南の玄関口にふさわしい顔づくりのため、事業を進めていきたいと考えております。

番号	該当箇所	市民からの意見(概要)	取扱区分	市の考え方
11	全体	<p>長期財政収支見込によると、本事業は100億円規模の開発となり、国からの補助金を当てにしても、多額の芦屋市の税金が使われるのに変わりはない。</p> <p>芦屋市民のうち何割がJR芦屋駅南を利用するのでしょうか？100億円規模の開発と仮定すると市民一人あたり10万円以上の負担をお願いすることになります。それだけの負担を強いてまで実施すべき計画か？費用対効果を量的にご説明願う。</p> <p>平成27年度長期財政収支に、JR芦屋駅南地区再開発事業の予算として、約103億円が見込まれているが、基本計画(案)のどこにも記載がない。それは何故か。</p>	D	<p>本地区のまちづくりは、市全体の活性化や人口減少への対応等、最大の効果が得られるよう取り組みを進めてまいります。</p> <p>事業費については、今後、事業計画を策定していく中で、「長期財政収支見込み」に反映させるなど、財政状況を十分に確認してまいります。</p>
12	全体	<p>基本計画(案)は、色々な角度から総合的なまちづくりの課題が検討され、その結果、整備方針、コンセプトを文面と参考写真、概念図で作成されているが、これでは新しく構築される町の姿が具体的に見えず、どのような交通や景観になるのかが想像できない。一般市民のためにも本案のまとめの成果図書として基本計画図・完成予想図等・視覚から連想できる資料の添付を希望する。「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、納得して協力すると言われる様な資料作りを期待している。</p> <p>具体的な図面を見せてほしい。芦屋駅南開発は芦屋市民全体の問題であるので、一部の協議会の意見だけ取り上げて決めるのはやめてほしい。</p> <p>基本計画(案)を見た限りでは、具体的にどんなものが作られるのか全くわからない。図面や詳細計画など、一般市民にはいつごろ発表されるのか。その際、市民からの意見・要望はどのようにして取り入れるのか。再度パブリックコメントはあるのか。</p>	D	<p>基本計画(案)では、今後の事業化に向けた基本的な方向性を取りまとめております。</p> <p>今後は、都市計画決定手続きの中で都市計画素案の説明会及び都市計画原案の縦覧を予定しており、市民の皆さまのご意見を伺うこととしております。</p> <p>また、具体的な図面などの事業内容については、事業の進捗に応じて公表してまいります。</p>
13	全体	<p>駅ビルの4階以上は、住宅等にして市の財政上の負担を軽減し、1,2階の店舗の管理費・積立金の軽減も図るべきではないか。</p>	B	<p>本地区の再開発ビルには住宅と商業・公益の機能を配置することとしております。</p> <p>管理費等については、今後、計画を進める中で検討してまいります。</p>
14	第1章(2)	<p>昭和21年に都市計画決定された当時、なぜこの規模の開発が必要と考えたのか。同年、昭和30年、昭和52年に変更された理由も同様になぜこの規模の開発に変更となったのか。また今回、基本計画(案)P27に示す通り大幅に事業区域を拡大している。これらの必要性が全く記載されていない。量的な説明をお願いする。</p>	D	<p>昭和21年に交通広場を都市計画決定し、昭和52年に芦屋浜埋立造成地の土地利用や、駅勢圏の将来計画に対応するため、面積を変更しています。</p> <p>現在検討を進めている事業区域は、交通結節機能の向上、「地区整備の方針」及び「まちづくりコンセプト」の実現に必要な範囲としております。</p>

番号	該当箇所	市民からの意見(概要)	取扱区分	市の考え方
15	第 1 章 (2)	<p>魅力ある町造りの第一歩は駅前地区の景観造りであり、その為には事業区域をスッキリとした形で品位のある芦屋らしさの精神を組み入れる事が大切である。そこで、基本計画(案)の事業区域の一部に不自然な形で凹み部分があり、その部分を事業区域に参入する事を提言する。(理由1)道路で囲まれた1街区を総合的に景観デザインした町造りで芦屋の魅力を高め、後世に悔いを残さぬため。(理由2)事業区域の権利者の公平性を保ち、全員参加型のモデル景観地区に指定する。</p> <p>本事業が完了し芦屋の玄関口に初めて来場する人々がどのような発言をするのか楽しみである。それに向かって関係者全員が協力し会い苦難を乗り越えて遂行することを願っている。</p> <p>大切で安全な交通結節機能を目指すならば是非とも南西部の除外されている部分(既に高度利用されているとはいえ)をもこのエリアに含める事がこの狭いエリアを少しでも安全安心に機能できる大きな要素だと考える。</p>	D	<p>ご意見の部分には、既に高度利用された堅牢な建物が建設されているため、事業範囲には含めておりません。</p> <p>事業については、地元住民組織の「JR芦屋駅南地区まちづくり協議会」をはじめとして、市民の皆さまのご理解とご協力をいただきながら、進めてまいりたいと考えております。</p>
16	第 1 章 (2)	<p>現状、バス、タクシーは混んでいない。ロータリーのない駅も多いが、ロータリーの整備は必須条件なのか。現状の広さで斬新な工夫で対応できないのか。</p>	D	<p>本地区の交通環境に関する状況として、車両や歩行者等の安全の確保が課題となっており、駅前広場を整備する必要があると考えております。</p> <p>なお、駅前広場は、安全の確保や交通結節点として、ロータリー形状が最も優れていると考えております。</p>
17	第 1 章 (2)	<p>基本計画(案)の地区の設定は、南に向かう駅前線を整備の重点として考えているが、駅前広場としては、駅前広場東線・駅前広場西線についても交通処理を考えていかねばならない。即ち、南に向かう中央線に加えて、駅前広場東線・駅前広場西線を対象区域として、事業範囲を設定すべきである。</p>	D	<p>駅前広場東線、駅前広場西線及び中央線は、既に整備が完了しており、事業範囲には含めておりません。</p>
18	第 1 章 (2)	<p>JR西日本の協力なしで、駅前再開発はありえないが、JR西日本は用地提供に同意しているのか。</p> <p>JR西日本との交渉結果が何も出ていない。</p>	D	<p>JR西日本と十分な協議・調整を行い、事業推進が図れるよう、取り組みを進めてまいります。</p>
19	第 1 章 (2)	<p>駅南の大規模な団地は再開発に入らないのか。駅近の場所に団地があるのは景観的にも、土地の有効活用的にも良いと思えないので、再開発されるのかと思っていた。</p>	D	<p>事業区域は、交通結節機能の向上及び「地区整備の方針」及び「まちづくりコンセプト」の実現に必要な範囲としております。</p>

番号	該当箇所	市民からの意見(概要)	取扱区分	市の考え方
20	第 2 章 (2)	「JR芦屋駅の南北バス停の再配置に伴う路線再編」とは具体的にどのような変更をするのか。バス利用者へのアンケート等の予定はあるのか。	D	JR芦屋駅南側では駅前広場が未整備であるため、市域南部とJR芦屋駅を結ぶバスの一部も駅北側のバス停を使用しております。 駅南側の駅前広場の整備により、市域南部とJR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、継続してバス事業者と協議・調整を行ってまいります。 なお、バス利用者へのアンケート等の実施は考えておりません。
21	第 2 章 (2)	基本計画(案)P8(芦屋市創生総合戦略抜粋)のシミュレーションにおける総人口推移について、平成37年頃をピークに減少するようであるが、人口減少とともに商業も衰退することが想定される。	C	本市の人口は、平成37年をピークに減少基調に転じ、平成67年には8万人を下回ると見込まれています。 「芦屋市創生総合戦略」では、平成72年に人口規模を8万6千人以上とすることを目指しており、その取り組みの一つとして、本地区において、本市の玄関口としてふさわしい、住宅・商業・公益・交通の各機能を備えた魅力あるまちづくりを推進してまいります。
22	第 2 章 (2)	基本計画(案)P7(芦屋市都市計画マスタープラン抜粋)の市街地整備の方針に「活気あふれる商業集積地区の形成」とあるが、現状の店舗以外の誘致が予定されているのか。現状のままでは「活気あふれる商業集積地区」にはならない。本来、それぞれの店舗が企業努力として独自で費用を負担すべきことに芦屋市の税金を遣うのか。	D	本市の南の玄関口としてふさわしい顔づくりとして、駅前のにぎわい、活性化が図れるよう、商業について検討してまいります。
23	第 3 章 (4)	現状、JR芦屋駅南ではタクシー乗り場がバス停より駅に近い場所にある。本来は、バス、タクシー、一般車の順に優先されるべきである。	D	駅前広場は、交通結節点として、安全安心で利便性の高いものとしてまいります。
24	第 3 章 (4)	芦屋をはじめとした阪神間の最大のメリットは3線共用にあり、北側に住む人は主に阪急を、南側に住む人は主に阪神を利用することでラッシュ時の混雑緩和などのメリットがある。基本計画(案)P.14の図3-6に示す通り、昭和までは分散利用がうまくいっていたが、JRの民営化後、新快速の停車などJRの利便性が向上したことを受けて、利用者がJRに偏っている。本来、芦屋市が目指すべきは3線利用、分散利用であるべきだがJR駅南開発はこの偏りを冗長するものである。優先すべきは阪急、阪神の利用者増加施策の推進である。	D	JR芦屋駅南側では、駅前広場や駅前線が未整備であり、歩行者等の安全確保が課題となっております。 本地区では、本市の南の玄関口としてふさわしい、安全安心で利便性の高い、魅力あるまちづくりの実現に向けて、取り組みを進めてまいります。
25	第 4 章 (1)	基本計画(案)P17の「まちなみに関する状況」に「駅前線沿道に賑わい機能が不足している」とあります。賑わいは駅北にすでに整備されています。現状、駅南は静かな住宅地のはずである。この静かな環境を壊さないで頂きたい。	D	本地区は「住宅地」を基本とした地域であることを踏まえ、主として「生活利便」のための商業機能の導入が望ましいと考えており、住環境に配慮したまちづくりを進めてまいります。

番号	該当箇所	市民からの意見(概要)	取扱区分	市の考え方
26	第 4 章 (1)	<p>基本計画(案)P17の「まちなみに関する状況」に「駅前線沿道の景観整備が課題である」とある。セットバック空間をきちんとした歩道に整備するだけでも景観は良くなると思うが、現状の建物自体に景観上の問題があるのか。</p> <p>基本計画(案)P17の「まちなみに関する状況」に「駅前線のセットバック空間の活用が課題である」とあるが、セットバック空間を作ったのは市である。駅前と同様に都市計画決定されているエリアは建築高さ制限があり高層建築が建てられない。セットバック空間を避けて建築物を建てたのが今の姿である。</p>	D	<p>駅前線は、歩道の整備や街路樹による緑化を予定しており、まちなみとしての景観向上にも取り組んでいきたいと考えております。</p> <p>なお、都市計画区域内での建築制限については、将来において事業を円滑に施行するために行っているものであり、権利者の皆さまには、これまでご理解とご協力を賜ってきたところです。</p>
27	第 4 章 (1)	<p>基本計画(案)P16の「低層の戸建て住宅・商業施設・駐車場等の低未利用地が多く、駅前の立地条件、土地の潜在能力を十分に活かしていない状況」とあるが、業平町には戸建てを建ててはいけないのか。一度そのような大規模開発をすると、その周辺地域にまで高度利用の余波が及ぶのではないかと心配。</p>	D	<p>JR芦屋駅を中心とする地区は、本市の顔であるとともに、市の中心商業地が形成され、市域の「中心核」として位置付けており、本地区では、本市の南の玄関口としてふさわしい、魅力あるまちづくりの実現に向けて取り組んでいきたいと考えております。</p> <p>なお、業平町において、戸建て住宅の建築制限は行っておりません。</p>
28	第 4 章 (1)	<p>基本計画(案)P16の「駅前の土地利用に関する状況」に「駅前の土地は十分な高度利用がなされていない」とある。都市計画決定されているエリアは建築高さ制限があり高層建築が建てられない。高度利用できないように制限をかけたのは芦屋市である。責任者が誰なのか理解していないのか。</p> <p>現状、高度利用がされていないのは、市が制限をしているからで、計画を廃止すれば住民が早く高度利用をすることになる。</p>	D	<p>都市計画区域内での建築制限については、将来において事業を円滑に施行するために行っているものであり、権利者の皆さまには、これまでご理解とご協力を賜ってきたところです。</p> <p>なお、現在の都市計画区域は、交通結節機能の強化や交通安全の確保などの交通課題の解決に必要であるため定めているものです。仮に解除を想定すると、不統一な建築物が乱立することも考えられ、本市の南の玄関口としてふさわしくない、無秩序なまちなみとなる恐れがあると考えております。</p>
29	第 4 章 (1)	<p>駐車違反[特に、朝7時台と晩6～8時台]が常態化しており、困っている。</p> <p>地区の現状において一般送迎車両の交通問題(P14)が記載されているが、特に駅前広場西線での課題を取り上げない理由は何か。</p>	C	<p>JR芦屋駅南側では、駅前や駅前広場西線に、一般車両が停車し、安全な通行の妨げになっている現状があります。</p> <p>これらの課題については、駅前広場の整備により、解決していきたいと考えております。</p>

番号	該当箇所	市民からの意見(概要)	取扱区分	市の考え方
30	第 4 章 (1)	<p>過去1年又は3年の市内交通事故分布において、駅南の発生比率はどうなっているのか。危険を感じる多発地点か。</p> <p>基本計画(案)P16の「交通環境に関する状況」として、「駅前で交通事故や駐車違反が発生」とあるが、具体的にどれくらい発生しているのか。</p> <p>「国道2号で人身事故が発生」とあるが、駅前線の歩道が整備されることで国道2号の事故が減るとは思わない。事故原因を調査した上で、右折レーン、右折信号、歩行者専用信号などを検討する事が先だと思う。</p>	D	<p>JR芦屋駅南側の駅前(駅前線から中央線の間)では、平成25年から平成27年の3年間の合計で人身事故が9件、物損事故が28件発生しております。</p> <p>本地区では、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んでいきたいと考えております。</p>
31	第 4 章 (2)	<p>基本計画(案)P19の「落ち着いたゆとりのある駅前拠点の形成」に「ハイセンスで魅力ある駅前拠点」とある。ハイセンスとは一体誰が決めるのか。あまりに抽象的で理解に苦しむ。どこにでもあるような巨大なバス、タクシーロータリーができないことを期待する。</p>	D	<p>本市の南の玄関口としてふさわしい、魅力あるまちづくりを目指してに取り組みを進めてまいります。</p> <p>なお、駅前広場は、安全の確保や交通結節点として、ロータリー形状が最も優れていると考えております。</p>
32	第 4 章 (3)	<p>駅前線は常に歩行者が事故に巻き込まれる危険を孕んでおり、これまで応急的対処をしてもらっているが抜本的として「無電柱化」「専用歩道確保・拡幅」を急ぐべきである。</p>	C	<p>駅前線については、無電柱化を図ることとし、両側に歩道を設置するなど、歩行者等の交通安全を確保してまいります。</p>
33	第 4 章 (3)	<p>基本計画(案)にある3つの方針(『交通環境の再整備強化』、『落ち着いたゆとりある駅前拠点の形成』、『地域アイデンティティの創出』)のすべてを満足させることができれば理想的であるが同時に実現させるにはハードルが高すぎるのではないかと。再開発は極力コンパクトな内容にすべきで、極論すれば交通安全のみでも良い。理由として以下の4つが挙げられる。(理由1)本計画は実現には住民の犠牲・負担が大きい。(理由2)JRの姿勢が極めて消極的であると聞いている。(理由3)事業費が約100億で補助金も活用するとのことであるが自己負担額がどの程度か不明。3、4年後に着手するとして、その間に予定されるその他の大きな事業は何か、またそれらのウエイトづけはどうかが見えない。(理由4)3つの方針の優先順位は交通安全ではないか。</p> <p>他の2つは実現されなくても大きな支障がなかったものなので無理に3つを同時に実現させる必要はないと思う。</p>	D	<p>本地区のまちづくりでは、駅南地区周辺の交通安全の確保とともに、「地区整備方針」及び「まちづくりコンセプト」の実現を目指し、市街地再開発事業による新しいまちづくりを進めていきたいと考えております。</p> <p>地元住民の皆さまをはじめ、JRなどの関係機関のご理解とご協力をいただき、また、本市の財政状況も十分に確認しながら、事業の推進を図ってまいりたいと考えております。</p>

番号	該当箇所	市民からの意見(概要)	取扱区分	市の考え方
34	第 4 章 (3)	阪神淡路大震災を経験した本市において、整備方針に防災面での記述が一切ないが、その理由は何か。	D	駅前広場は都市内のオープンスペースとして、災害時の一時的な避難場所や緊急活動の場など防災面の機能も確保できると考えております。
35	第 4 章 (3)	国際文化住宅都市において土地を高度利用しなければいけない理由は何か。高度利用することで芦屋らしい街が形成されるのか。	D	本地区のまちづくりでは、駅前広場等の公共施設と再開発ビルとを一体的に整備することとしております。そのためには、土地の高度利用が必要であると考えております。
36	第 4 章 (3)	JR芦屋駅の北側では、2階部分のデッキは、歩行者広場として機能している。これに対して南地区では、太陽もさんと降り注ぐオープンな駅前広場が望ましい。デッキは、全面を被せるのではなく、JR芦屋駅から広い歩道で車両との立体交差を行う。車両については駅前線・駅前広場東線・駅前広場西線の3方向のスムーズな交差を考える。歩行者・自転車については、駅前線の改良のみでなく、駅前広場東線・駅前広場西線についても、駅前から東西南北への歩行者・自転車の安全な通行を考えた形態にする。このため、地区設定並びに工事費を考えておく必要がある。 駅前の安全確保については現状の平面地形だけでは難しいと思われるので出来れば立体的な交通を考慮できないのか。	C	動線計画については、歩行者と車両の動線を分離することを基本として、交通安全を確保していきたいと考えております。
37	第 4 章 (3)	鉄道利用に不便はないが、JR芦屋駅で人を送迎する時に駐車場所に苦労するので駐停車の場所が出来ることは歓迎する。ただ、図面の位置ではモンテメールの駐車場への出入りに問題ないか。むしろ駅前広場をロータリーにせず路線バス、タクシー、送迎用の自家用車を停車できるように工夫すれば、乗降客はエスカレーターも利用できる。	C	駅前広場については、送迎用一般車両等の乗降場を確保してまいります。 なお、駅前広場の形状は、安全性や交通結節機能の確保の観点からロータリー形状が最も望ましいと考えております。
38	第 4 章 (3)	新しい交通広場の建設では、歩行者の安全に最大限配慮してもらいたい。(タクシー・バス乗り場の北側への集約や駅前広場線へのハンプ設置による速度抑制も考慮されたい。)	C	駅前広場については、安全に配慮した計画としてまいります。
39	第 4 章 (3)	駐輪場について現状12か所に分散している駐輪場を再開発ビルにすべて集約するのか。 駐輪場の集約とあるが、駅前にある全ての駐輪場を1つに集約するのか。総台数は、何台位の駐輪場を予定しているのか。	C	現在、JR芦屋駅南側では、駐輪場が分散しているため、集約化を図り、利便性の向上を図りたいと考えております。 なお、設置台数や場所等については、現状の利用状況等を踏まえて検討してまいります。

番号	該当箇所	市民からの意見(概要)	取扱区分	市の考え方
40	第 4 章 (3)	<p>道路交通法では、自転車は車道では、左側通行が義務付けられているが、歩道については、左右の規定がなく、自転車同士が対面通行することが可能となっており、ヒヤリハットを含む事故の原因になる。そこで、駅前線供用当初から、市と警察が看板で、「自転車は軽車両であり車道の通行が原則です。歩道を通行する場合は、安全のために車両と並行に左歩道を通行しましょう。(若しくは左歩道通行を励行しましょう。)」と指導することを提案する。時期が新整備道路の供用開始時ということから注目度が高いので効果が高く、他地域への波及効果も高いと思う。</p>	B	<p>自転車に対する安全や交通事故防止対策については、関係機関と協議・調整を行い、必要な対策を講じていきたいと考えております。</p>
41	第 4 章 (4)	<p>基本計画(案)P23以降の(イメージ)写真は開発に採用されるのか判らない不明瞭な写真である。良いことばかり記載された資料では市民は誤解する。問題点も含め正直に記載するべきである。</p>	D	<p>基本計画(案)は、今後の事業化に向けた基本的な方向性を取りまとめております。P23～25に掲載しているイメージ写真は、他地区の整備事例等を掲載しているものです。</p>
42	第 4 章 (4)	<p>生活利便の商業機能を重点に考える(3)そしてまちの玄関としての交流、文化面に重点を置く(4)この2点こそ、決して広くないこのエリアでそのアイデンティティを打出すべきものと云える。若干利用しにくい位置にある現在の美術館、図書館などを補完するもの、あるいはルナホール等にはないホール機能など文化面に重きをおいた施設整備に力をいれるべきだと考える。保育等の育児又は高齢者の憩える施設も勿論の事です。</p> <p>図書館が駅から遠すぎ、大原図書館も古い感じなので再開発ビルに入ると嬉しい。明石駅南の再開発ビルも、図書館と子育て施設が入り屋上庭園が出来るとも良くなるとの事である。</p>	C	<p>公益機能として「多世代交流」、「健康・文化」、「情報発信」などを導入することとしており、地域の人たちが自然に集まるような施設づくりを目指してまいります。</p>

番号	該当箇所	市民からの意見(概要)	取扱区分	市の考え方
43	第 4 章 (4)	<p>駅前再開発は楽しみだが、『駅北のような大規模な商業施設でなく、オシャレな小規模な店を揃える。』という点が気になる。オシャレ風や高級や高齢向けより、現代にあった気軽に若い世代が毎日便利にお買い物できる店舗が出来て欲しい。阪神西宮のエピスタなんかはリニューアルして無印が入りすごく良い。エピスタや御影クラッセみたいなお店があると良いと思っている。よくわからない店よりも無印やスタバや大手アパレル、子供服や玩具屋等が出来て欲しい。</p> <p>また、買い物をして楽しい賑わいエリアは、代官山アドレスのように路面店でお洒落だけど個人店ではなく魅力あるお店が集まっている統一感のある感じが素敵である。個人店がパラパラと点在しているよりそういう現代的スタイリッシュさが良いと思う。</p> <p>駅前を住宅中心の開発(2)で考える事は疑問がある。大切な市の中心部分を文化、商業のより質と密度の高いものにするべき。</p> <p>この周辺部はこれまで十分に熟成された良好な住環境が既に形成されている。事業の収支等効率性の追求も大切ながら、駅北側の若干「芦屋らしからぬ」開発とは大きく異なったものへと進めることが「芦屋らしさ」に通じる大きな可能性があると思う。</p>	D	本地区では、駅北側のような大規模な商業施設ではなく、周辺の住居系土地利用との調和に配慮した「生活利便」のための商業機能の導入が望ましいと考えております。
44	第 4 章 (4)	<p>基本計画案4章(4)街づくりコンセプトに示されている市役所機能や拠点機能は不要ではないか。駅構内スペースやラポルテ、モンテメールなど既存設備を活用すればよい。新施設の建設より既存施設の改修維持などにお金を使うべき。</p>	D	市として必要な公益機能を確保・充実させ、芦屋を発信する多世代交流のまちづくり目指していきたいと考えております。
45	第 4 章 (5)	<p>基本計画(案)P27の都市計画決定されている区域とP34(現行)の再開発促進地区が異なる。JR用地を含む西側エリアを削減する理由を説明願う。</p>	D	<p>「阪神間都市計画 都市再開発方針」の「特に一体的かつ総合的に再開発を促進すべき地区」は、平成13年の事業延期時の計画を基に区域が定められております。</p> <p>現在の事業区域は、交通結節機能の確保及び「地区整備の方針」や「まちづくりコンセプト」の実現に必要な範囲としております。</p>
46	その他	<p>終戦から71年、戦後・震災復興から今日までまちづくりに取り組まなかった理由は何か。</p>	D	<p>都市施設については、本市の財政状況等を踏まえながら、事業の優先順位などを十分に検討し、整備を行ってきております。</p>
47	その他	<p>「住民の街を思うパワーが真の街を創る」と考えてください。無理やり拙速に計画決定をしないでください。</p>	D	<p>地元の皆さまとともに、本市の南の玄関口としてふさわしい、交通の利便性・安全性の高いまちづくりを目指して取り組んでまいります。</p>

番号	該当箇所	市民からの意見(概要)	取扱区分	市の考え方
48	その他	<p>(市が契約しているコンサルタントではなく、)他の方の提案を要求しているがなぜ拒否するのか。</p> <p>複数の専門家の公平な意見が不在。市長の日本一を実現するには、安藤忠雄クラスをぜひ登用を要望する。設計、ソフトにお金をかけるべき。</p> <p>「まちづくり協議会ニュース」と基本計画(案)と比較すると、協議会で話し合われた住民の意見が全く反映されていないように思う。今後、住民の意見をどのように活用するのか。</p>	D	<p>本地区のまちづくりの検討は、地元住民組織の「JR芦屋駅南地区まちづくり協議会」と計画検討会を開催し、進めてきております。</p> <p>計画に係る業務は、まちづくりの専門家である建設コンサルタントに委託し、検討を進めているところです。</p>
49	その他	<p>市の説明は変更が多い、区域、道路形態、ロータリーの可否の話ばかりで、『まちづくり協議会』との会議を30回位しているが、住民素人に聞くより、専門家が不在の方が問題。日程ありきでの進め方、拙速で不信となり、住民と市はかい離している。</p> <p>この会自体に「質疑と不信」を明言する方が多い。まちづくり協議会から市への要望書は、会員の総意ではない。地元住民の会になってない。地権者対事業者主体の会があるべきである。</p>	D	<p>JR芦屋駅南地区まちづくり協議会との計画検討会では、当協議会会員の皆さまのご意見を踏まえ、その都度、議題を選定し、説明等を行ってきております。</p> <p>今後も計画の検討や事業の進め方につきましては、ご理解とご協力をいただけるよう、取り組んでまいります。</p>