

登壇者紹介等

辻部長：では、準備が整いましたので、第1部「J R 芦屋駅南のまちづくりと芦屋の未来について」というテーマでパネルディスカッションを行いたいと思います。

まずは登壇者の皆様をご紹介しますと思います。

皆様から見て左側から、引き続きファシリテーターをお務めいただきます「ひと・まち・住まい研究所」の浅見雅之様です。

では、浅見様のお隣、パネリストのお1人目、流通科学大学経済学部教授の三谷哲雄様です。

パネリストのお2人目は、大阪公立大学工学部教授の嘉名光市様です。

では、右側のテーブルに移りまして、芦屋市民で、芦屋市市民参画協働推進会議の会長もされている渡辺直子様です。

渡辺様のお隣、芦屋市民で、2030SDGs公認ファシリテーター等、SDGs推進に関する活動をされている中嶋雅美様です。

最後は芦屋市長のいとうまいです。

それでは、以降の進行につきましては、浅見様にお願いしたいと思います。宜しくお願い致します。

浅見氏：改めましてファシリテーターの浅見と申します。

会場のマイクの本数の関係で、マイクの除菌に今ちょっとだけ時間が掛かりました。

引き続き進行をさせていただきます。皆さん宜しくお願いします。

今、司会の方からパネリストの皆さんのご紹介がありました。ご来場の皆さん、YouTubeでご覧になられている方は、いとう市長はよくご存じかと思いますが、壇上のパネリストの方については知らない人がいるという方もいらっしゃるかもしれません。

そこで、まず、4名の皆さんから自己紹介として、ご自身と芦屋の関わりについてお話しただきたいと思っております。

先ほどご紹介のあった順に三谷先生からお願いしたいと思います。

お1人お1人マイクはありますので、いつでもスイッチ入れていつでも喋っていただいて結構です。宜しくお願いしたいと思います。では三谷先生お願いします。

三谷氏：はい。ご紹介ありがとうございます。私は流通科学大学経済学部の地域まちづくりコースというところに所属しております。本学は神戸市西区にありますけれども、ほぼ西の端でほぼ明石の北側というところでもかなり田舎にあります。

専門は土木工学分野の交通計画というものを専門にしまして、その中でも、今日の話にもあります市街地の道路や交通安全等を中心に研究しています。

芦屋市との関わりとしては、これまで古くは2013年、自転車駐車場の選定委員会の委員をしたり、交通安全対策委員会の委員も2016年から続けています。都市計画審議会の会長も2018年からお手伝いさせていただいています。都市マスの改定アドバイザーの委員もしていました。

あと個人的には大学の近くから何度かフラッと芦屋には遊びに来させていただいています。しかも自転車で。

浅見氏：自転車で？西区から？

三谷氏：そうです。片道40km弱くらいなのですが。早い話が「なんちゃってサイクリスト」で、自転車が好きでよく乗っています。ただ、このことが後半のお話に若干関わってきますので、覚えておいてください。

あと詳細な情報が書いてありますけれど、また参照いただければと思います。以上です。

浅見氏：三谷先生ありがとうございます。若干長かったので、皆さん宜しくお願いします。

引き続きまして嘉名先生、お待たせしました。宜しくお願いします。

嘉名氏：はい。嘉名です。宜しくお願いします。

私は専門が都市計画で、市街地再開発事業というのはど真ん中というか、そういうことを普段研究しています。

芦屋との関わりというのは、15年くらいさせてもらったと思いますが、景観アドバイザーというのと、景観認定審査会というのをさせていただきます。月2回あるので、15×12くらいは芦屋に来ています。

芦屋の皆さんの景観に対する想いや関心の高さというものにはいつも感心しているところです。

今は、先ほどちょっと話題にも出た三宮の都心再生の話や大阪の森ノ宮、枚方、難波とかで、まさにまちのリニューアルの計画のお手伝いをしています。宜しくお願いします。

浅見氏：はい。ありがとうございます。では引き続き渡辺さんお願いしていいですか？

渡辺氏：お二方に比べるとこんなにあっさりした感じです。私は下に書いてありますように芦屋市市民参画協働推進会議の議長を2期ほど務めさせていただいています。この舌を噛みそうな長い名前の会議は、どうしたら芦屋市民が市政に積極的に参加できるか、ということを話し合うための会議です。私はここに2期参加して、僭越ながら議長を務めさせていただいております。

また、現在は岩園町に住んでいる芦屋市民でもあります。岩園町は60年程前にURが開発した住宅地で、60年経った今では高齢化が大変進んでおりまして、実は孤独死のケースもちらほらと出てきているような高齢化が進んでいるエリアです。

ですので、今日のこのオープンミーティングには、市民参画会議のメンバーの一人として、そして、南に比べて少し置き去り

パネルディスカッション「JR 芦屋駅南のまちづくりと芦屋の未来について」

にされている感のある山手・北エリアの住民代表の一人として、この2つ立ち位置から、色々な発言をさせていただければ、と思ってやって参りました。どうぞ宜しくお願い致します。

浅見氏：ありがとうございます。宜しくお願いします。では、引き続き中嶋さんお願いします。

中嶋氏：はい。中嶋雅美でございます。

私は今芦屋市民ですけども、転勤族でございます。日本のあちこちに住んできました。ただ、一生のうちの何年かをこの美しい町に住むことができ本当に嬉しく思っています。

私は日頃の仕事と並行しまして、カードゲームやワークショップを通して、SDGsを知って、身近に感じて、未来のために自分に何ができるか、そういったことを考えるきっかけ作りを近畿各地で行っています。

この数年間はコロナの影響を受けて本当に大変だったのです。開催するのも難しかったです。

芦屋市におきましても、コロナの様子をみながら、市民活動センターでの開催を始めとして、芦屋高校の生徒さん達、また、芦屋市役所の職員の皆様方にもカードゲームやワークショップを体験していただいています。本日はどうぞ宜しくお願い致します。

浅見氏：宜しくお願いします。中嶋さんに何の打合せもしていない質問をしてもいいですか？

中嶋氏：はい、どうぞ。

浅見氏：「サステナブル・ディベロップメント・ゴールズ」ですね。「SDGs」って。日本語に訳すと？

中嶋氏：「持続可能な開発目標」と訳されています。

浅見氏：「持続可能な開発目標」。「SDGs」の方が通りが良さそうですね。ありがとうございます。

浅見氏：皆さんありがとうございました。

ここからパネルディスカッションの内容に入っていきたいと思います。

今日のパネルディスカッションのテーマは「JR 芦屋駅南のまちづくりと芦屋の未来について」です。

今日は、いとう市長と4人のパネリストの皆さんとのやりとりの中から、何か1つでもこのテーマに関する新しいアイデアとか、皆さんの気付きとか、より良いまちづくりのヒント等が発見できればいいな、と思っています。

市長説明

浅見氏：最初にいとう市長から、このテーマに関する市としての考え方をご説明いただきたいと思っています。いとう市長宜しくお願いします。

いとう市長：お願い致します。

先ほどはJR駅南の事業そのものの中身がテーマでしたが、ここからは少し視点を変えて、芦屋市全体のまちづくりにおけるJR駅南事業の意義についてお話ししたいと思います。

芦屋のまちづくりは、「都市計画マスタープラン」という大きな方針に沿って進められます。このプランでは、市内を5つに分けて、地域の特色に応じたまちづくりの方向性を定めています。このうち、真ん中の中央地域は、駅や幹線道路、お店が集中する芦屋の中心市街地です。中でもJR芦屋駅周辺は、電車・バス・タクシー・自家用車・自転車・歩行者といった様々な移動手段が交錯する交通の結節点ですので、安全で、快適で円滑に行き来できるようにしていく必要があります。また、地域の資源を活かして、にぎわいを創出し、個性と魅力あるまちづくりを目指すこととしています。

いくつか個別の事例をご紹介します。

まず、自転車で駅に来てJRに乗るケースを見てみましょう。現在、駅南の駐輪場は9か所に点在しています。中には駅から少し離れた駐輪場もあります。駅南の事業が終わると、バスロータリーの地下に1000台以上止められる大きな駐輪場ができます。駐輪場からはデッキを通じて直接駅へと行き来することができるので、自転車を利用される方の駅へのアクセスが快適になります。

次に、駅からバスに乗るケースを見てみましょう。現在、JR芦屋に停まるバスは全体で1日約700便ありますが、その8割以上が駅北側に集中しています。一方、駅の南側にはバス停が1つしかないため、市の南部を回るルートなのに、駅の北側のバス停から乗って、少し遠回りせざるを得ない路線もございます。駅南にバスロータリーができた後は、駅北側から約100便以上のバスが南側に割り振られ、市内の北側を回るバスは北側で、南側を回るバスは南側に停まるように、できるだけ整理される予定です。これにより、駅北側の道路混雑の緩和や、一部の便での乗車時間の短縮が見込めるため、駅北側を通行される方や、路線バスを利用される多くの市民の方にもメリットが発生すると考えております。

もう少し広い範囲を見てみましょう。駅南再開発地区のさらに南側、国道2号線から阪神芦屋へ至るエリアは、おしゃれなお店が集まり、若い方に特に人気のエリアとなっています。この辺りは、歴史的な建築物や桜等も楽しめ、芦屋川沿いに北に上がればヨドコウ迎賓館にもつながる、文化や自然と賑わいが融合したエリアです。このエリアでは、市民の方と一緒に旧宮塚町住宅、公園のリニューアル等を行い、交流の拠点を増やしたり、茶屋さくら通りでお店や住民の方達主体の新たなプロジェクトも進み出す等、地域の魅力を活かして、さらなる賑わいに繋げていく「エリアブランディング」の取り組み等を行っています。

現在、市が進めているJR駅南再開発は、駅前の整備がメインですが、この効果というのは市内の広い範囲に及びます。

パネルディスカッション「JR芦屋駅南のまちづくりと芦屋の未来について」

新たに自家用車用のロータリーができることで、奥池や南芦屋浜から車で来られた方も、安全に駅への送り迎えができるようになります。市内南部方面のバスに乗られる方も遠回りしなくてよくなります。また、浜の方から自転車で駅に来られる方も駐輪場が利用しやすくなり、駅へのアクセスが良くなります。駅南側のデッキや歩道の整備により、駅から国道2号線以南エリアへのアクセスも良くなり、再開発ビル3階の公益施設や、先ほどご紹介いたしましたエリアブランディングの取り組み等と合わせて、お店、歴史・文化・自然等の様々なスポットへの回遊性を高める相乗効果が期待できます。

このように、駅南のまちづくりは、単にJR駅南側を安全にするだけではなく、駅周辺を起点として、芦屋のまち全体を市民の方が住みやすくするとともに、市の魅力の向上にも繋がるような一体的なまちづくりを進めてまいります。

本日は様々な見識をお持ちのパネリストの皆さまにお越しいただいてございますので、こうした市のまちづくりの考え方を踏まえて、芦屋のまちをより良くしていくためのお話をさせていただければありがたいと思っています。

私からの説明は以上でございます。

浅見氏：市長ありがとうございました。

パネリスト意見交換

浅見氏：市長のお話を聞くと、駅南の開発で芦屋市がすごく良くなりそうな、良いこと尽くめな感じのお話を頂きましたが、市長が悪い所を論うという訳にはいかないで良い所ばかりの話になりましたけど、パネリストの皆さんは聞いておられて色々感じるところとか、普段から思っている事とかがあると思うので、まずは皆さんからご意見を頂戴しようかなと思います。

どなたからいこうかなと思ったのですが、まず、渡辺さんにお聞きしたいなと思っています。

芦屋市民でもあり、様々な市民活動をされているお立場から、JR駅南再開発とか、それに引き続き芦屋のまちづくりについて、どんなことをお感じになられているか、お話を頂けたらと思います。

渡辺氏：先ほど自己紹介でもちょっと申し上げましたように、私の立場は、1つは市民参画、市民が市政にどう参加するかということ、もう1つは岩園町の住民としての立場と、2つに限って発言を集中して行おうかなと思っています。

まず、最初に申し上げたいなと思ってやってきたことがありまして、山手町とか岩園町を中心とした山手エリアと言われるような北のエリアに対して、この南の再開発は何なのだ、ということを開きたいという風に思っている訳なのです。岩園町は先ほども申し上げましたように、60年前にURが開発した公団住宅で、そこに当時30歳くらいの人が入ったので、今、60年経って90歳とか、40歳の人が入ったら100歳とかになっていて、非常に高齢化が進んできている訳です。こういう高齢化が進んできている人達は非常に移動手段が少なく、だいたい徒歩でいえば200m圏内の移動という風に言われているのです。交通機関を使った場合の移動の南限というのがありまして、多くの周囲のお年寄り達を見ていると、JR芦屋駅が南限なのです。もうJR芦屋駅より南には行かないし、色々なものがあっても行けない、というような状況になっています。バスの便もJRで止まってしまって、JRから南に行く便は少しありますけど、ほとんど利用できない、という状況になっております。JR芦屋駅は山手エリアの人にとっては南の極地みたいなことになっている訳です。そういう意味から考えたときに、このJR駅南の開発は非常に大きな意味を持つということになります。ここまでしか来られない人達にとって、ここにあってほしいものは何か、とか、ここに用意しなくてはいけないものは何かとか、そういうような観点からも開発を考えてほしいし、進めてほしいな、と思う訳です。

もう1つ、ちょっと苦言を呈しますと、今、芦屋市の開発とか注目は、南エリアの方にもものすごく集まっています。市長も解説されましたように、南の方を重点的に開発して、動線を結んで作ろうとされています。それに比べて、古い街である北エリア、山手エリアの方は、ちょっと置いてけぼりみたになかんじに確かになっています。大きな施設としては、芦屋市民病院の他には何にもありません。市役所もないし、公会堂ホールもないし、あとあるのは小さな町単位の集会所が1つ、2つ、というような状況です。そういう状況の中で、南の開発というものと、もうちょっと山手エリアのバランスみたいなものも考えた上での駅南の開発がされていくと良いな、という風に思っている次第です。

浅見氏：はい、ありがとうございます。なるほど。芦屋駅の南の再開発エリアはぎりぎり行ける、ぎりぎりなので、そこまで行って何が起きるか、何ができるようになるか、というのが北側の皆さんにとっては重要である、という話ですね。よく分かりました。

市長には後でお考えをお聞き…。何か喋りますか？

いとう市長：ご指摘を頂きました。私も長らく東山町とか朝日ヶ丘の山手エリアに住んでございましたので、よくそういうご意見は頂いてございます。山手にあるのは、言っていました病院と、あと市民プールがあると思います。どうしても山手は住宅地として発展してきましたので、では実際に何か施設をしましょうか、と言うと、住民さんが受け入れるのもなかなか難しいのだろうな、と思っています。そうすると、言っていましたように、JRで何ができるのか、というのがやっぱり大きなポイントになってくるのだろうなという風に思っています。その中では、1つにはお買い物ができる、病院に行ける、というのもそうなのでしょうけど、やはり、公設な物が何か要るのだろうな、と思ってございます。ありがとうございます。

浅見氏：ありがとうございます。

浅見氏：渡辺さんに引き続き、芦屋市民の中嶋さんにお話をお伺いしようと思います。

そもそもSDGsとまちづくりがどんな関係なのか、というような話とか、実際に芦屋市にお住まいの立場から、今後、芦屋がどうなっていけば良いか、みたいな話も含めて、お考えをお聞かせいただければと思います。どうぞ。

中嶋氏：はい、ありがとうございます。

先ほどの市長のお話の中に「相乗効果」という言葉が入っていましたので、その点をもう少し私の方からは広げてお話ができれば良いかな、と思っております。

今回の計画ですけれども、再検討が始まった中、2015年に国連でSDGsが採択されています。また、政府が「地方創生にSDGsを最大限に反映していく。」という流れの中で進められている計画です。芦屋市におかれましても、第5次総合計画の中で、SDGsを市政にと、頑張っ取り組んでおられるところで。

先ほど、ファシリテーターさんから振られましたけれども、SDGsというのは「持続可能な開発目標」ということです。その理念には、「誰1人取り残さない」というものがあります。今出している17の目標ですけれども、これは目になさったことがおありだと思います。17の目標はどれ1つとして欠くことのできないものなのですね。どこかできていなければ、それは誰かを残している、ということになります。ただ、何かができるということが、他の目標を達成していくことに繋がっていきますので、そのことを意識することが、全ての目標を達成する道でもあると思っております。

私は「SDGs de 地方創生」というカードゲームのファシリテーターでもございます。そこで、今日は、普段使用しているスライドの一部をご紹介することで、今回の再開発を芦屋市の素敵な未来に繋げていきたいと思います、というお話しができれば良いかな、と思っております。

今スライドに出ておりますのは、イシューマップというオリジナルのマップなのですが、左の17の目標を右のように丸く並び替えているオリジナルマップです。ちょっと字が小さくて、見えなくて申し訳ないのですが、SDGsが持つ全体性や連鎖を表現しているものなのです。この17のゴールを丸く並び替えているのですが、そこに今回の再開発事業がどんな影響があるのかということ、理想の相乗効果を書いたスライドがありますので、そちらをご紹介したいと思います。

17の目標の中に1つ、今回の再開発のような「中心市街地活性化、公共交通の整備」、これは目標11番のまちづくりに当たります。これが行われることによって、どのような変化があるかということですが、公共交通の整備等が行われると、私達の外出の機会の増加に繋がる。増加に繋がることによって健康の増進にも繋がっていく。これは3番の健康に繋がりますよね。健康になれる方が増えると、社会保障費用の減少に繋がったり、それが今度は税収の増加に繋がったりします。それは貧困問題にも深く影響してきますね。そして、活性化が行われることによって民間投資が行われる。それにより地価がアップすると、それがまた税収の増加に繋がっていく、という風に、この丸の中で色々な波及効果が出てくる訳なのです。もう少し進めますね。消費が増加するとどうなるでしょうか。産業が活性化する。これは仕事経済に繋がりますよね。雇用の増加、それはやっぱり貧困の解消にも繋がったりしますし、仕事にももちろん繋がります。雇用が増加すれば、今度は芦屋市の大きな課題でもある人口が増えることにも繋がっていくでしょう、という風に円が描かれていくわけです。もう少し進めますね。人口が流入することによって、また消費が増加して、円の中に入っていきます。子育て支援をすることによって、また人が増えたりしますよね。そして、公共交通の整備を行うことによって車依存の減少に繋がったら、今度はそれが、今とても問題になっている気候変動、環境負荷の低減にもつながります。こんな風に、今、ざっとお話をしましたけれども、1つの事業は次々と繋がっていく訳なのですね。そしてそれを結び付けていくことというのは、パートナーシップで目標を達成しよう、というSDGsの17番目の目標でもございます。

これはあくまで例です、この矢印はいつもいつも正の方向ばかりに向くとは限りませんが、理想を現実にしていくということが魅力あるまちづくりで、芦屋市の方々が取り組んでおられることです。住み続けられるまちづくりというのは、目標11そのものになります。

ですので、私は今回の再開発のことを「芦屋市がSDGsに取り組んだ。」と言える事業にするためには、今は目に見えていない様々な相乗効果をSDGsの観点から考えて、取り組んで、「市民1人1人に何か良いことがあったのだ。」ということが見える形にしていくことがポイントではないかと考えております。以上でございます。

浅見氏：中嶋さん、ありがとうございます。さっき市長の話の良いこと尽くめだと言いましたが、反省しました。謝ります。中嶋さんの話の良いこと尽くめ感すごいですね。これを見てすごいなと思っています。

浅見氏：引き続き三谷先生にお願いして良いですか？市内を実際に色々自転車で行って来て、見て回られているということですけど、駅周辺の実態とか、先ほど、いとう市長が色々便利になるとか言って下さいました、交通の専門家としてこの辺りをどのように感じられているかを含めてお話いただければと思います。

三谷氏：分かりました。何分くらい頂けるのでしょうか？

浅見氏：3～4分かな。

三谷氏：手短かにいきます。お題として、まちを良くしていくためにはどうすれば良いかという視点で、私自身が実際に芦屋市内でバスを利用しました。自転車でも移動しました。歩きました。そういったところから、少し気付いたところをちょっとお話ししたいと思います。

気付いた点を11個挙げてきたのですが、細かく説明していたら時間がないので、手短にかいつまんでお話ししたいと思います。

まずバスに関して、私が訪問した際の利用において、ということなのですが、比較的、他都市と比べた時にバスの便数は少なくはない。多くはないのだけれども少なくはない。訪問者にとってはわりと使いやすい便利な街だな、と感じました。た

だ、再開発の絡みで言うと、北と南でバス乗り場が分断される。もちろん今も南にもあるのだけれど、その数が増えて、北にあったものが南に来る。そうしたときに乗り継ぎの問題がどうしても出てくる。今後、しっかりとバス事業者と共にどう路線をどちらに持っていか、ということを考えておかないといけないのではないか。それと、改札を出てから、バス停はどちらに行くのか、これもきちんと案内誘導しないと不便になってしまいます。特に来訪者にとっては、このようなことは、実は20年前に交通バリアフリーの基本構想を考える際に、京都、大阪、滋賀、色々なところの駅を実際に担当して、考えたときに出てきた提案なのですね。

2番目に安全な道路空間の実現に向けて、私は自転車が好きなので、自転車目線で敢えて書きました。本当は自転車を敵に回す気は全くないですけど、自転車乗りとしてはこのようなところが気になったということをちょっと書きました。観察しました。駅前を中心に。駅前利用者が混在し、錯綜する空間であることから、事故が多いのはどうしても仕方ないです。ただ、その際の自転車をどう扱うのかをこの再開発の中でどう考えられているのかがちょっと気になりました。先ほど紹介のあった図面等を見ると、あまりそのようなことを考慮されていないように感じました。今後、自転車は増えます。実際に自転車利用者が増えているという話もあります。そうしたときに、自転車の事故、自転車が歩行者に対して及ぼす事故、このようなこともやはり考えないといけない。そうすると、自転車をどう通すのか、どこに通すのか、そのためにはどういうルールがあるのか、そのようなことをきちんと現場で周知あるいは路面標示等による空間整備をしっかりとやっていかないといけない。それを、再開発を待ってではなくて、下地を作るために今からやっていかないといけないところではないかと感じました。

自転車の利用に関しては、申し訳ないですけど気になりました。ここに書いてあるような右側通行、一時不停止、右左折時のショートカットなどなど、危険な行動があります。仕方ないところではあるのですけれども、ただ、その理由が、まだまだ無知による危険行動に陥っているのではないかと、そういう意味ではもっとしっかりと教育をしていかないと、あるいはそれを現場で示していかないといけない、という風に感じています。大規模な空間整備は必要ないです。左側通行をきちんと徹底すればある程度のことは防げます。そのようなことをやっていかないといけないと思いました。これも先ほどと同様です。再開発を待っているのは駄目です。今からやっていく必要があると感じました。

バス停付近の歩道上を自転車が高速走行する場面を何回か見ました。特に北側です。歩道の狭い所。危険です。衝突します。ただ、これには原因があって、路上駐車の問題がどうしても自転車の走行にも影響を及ぼすのです。そう考えると、路上駐車と自転車というのはあまり関係がない訳ではなくて、非常に関係を持っているので、それをセットでやっていかなくてはならない。そんな中で北側の歩道も拡幅されるという話がありましたけれど、これは良い機会だと思います。それをもって、自転車もそこに織り込んだ空間整備というのをやっていかないといけない、という風に感じました。そうすることで安全性が高まるということです。

それと、短時間の路上駐車ですね。駅北側、南側、観察するとありますね。まだね。これを無くすというのはなかなか難しいです。やっぱりそういう利用がある、需要があるのは仕方ない。今回、南側にロータリーを作って常時6台は止められるという話がありました。そういったところを活用しつつ、北側もそういったところを少し考慮した再整備等もやっていかないといけないのではないかと感じました。

あとは私の個人的な感想をずらずらと書いているので、また時間があれば紹介したいと思っております。以上です。

浅見氏：はい、ありがとうございます。いつまでかかるのだろう、と思っていたら途中で終わったので安心しました。ありがとうございました。

浅見氏：では、引き続き嘉名先生にお願いしたいと思います。都市計画や景観がご専門の嘉名先生からは、駅南再開発や、市長のお話にあった芦屋市が目指すまちづくりの方向性についてご意見を頂けたら、と思います。お願いします。

嘉名氏：これは大阪駅前の再開発のときの最初のパスなのですけれども、東畑謙三さんという人がマスタープランを作られたときです。1960年代です。出来上がったのは1970年代から1980年代ぐらいに分けて出来るのです。今、再開発の分野でどういうことが起きているかという、だいたい半世紀ぐらい前にできたやつが、そろそろどうしようか、という時代にきているのです。おそらく、芦屋も、北側は、これからそのようなことを考えていかないといけない時代になるのです。南側は、そういう意味では、一周遅れという変ですけども、初めてやるのですよね。だから、初めてやる分、これから、将来をしっかりと見据えて考える必要があるのかな、と思っています。

なぜそんなことを言うかという、次のスライドを見てください。これが人口なのですけれども、先ほどの大阪駅前、いわゆる1950年代から2000年代、このグラフで言うと左側、右肩上がりで人口が増えていった時代のまちづくりなのです。それと鑑映のように、これから人口は減っていくのです。1970年代に出来た再開発が、今、ちょっと時代になかなか合わなくなってきている、ということであると、おそらく、これからやる再開発は、やっぱり、もっと遠い将来のことは見ておかないといけないということ。さらに人口が減ってくる。そういうときにまちづくりをどうしていかないといけないのか、というのが大きな課題になっているということです。

次をお願いします。これは、私が今お手伝いをしていますけれども、三宮のえき・まち空間というやつで、人中心のまちに変えていこう、ということを考えていっている、と。交通体系を見直して、もちろんバスとか電車の利便性はそのまま維持するのですけれども、もう少し、自動車交通が減ってきた分、人のための空間を増やしていったらどうか。行ってみたいまちにする、過ごしていて楽しいまちにする、ということで外出機会を増やすとか、このまちに住みたい、という魅力を高めていく、ということが、

やっぱり、今、求められているような気がします。

次をお願いします。実は難波も同じで、今、大阪の南海の難波広場という駅前ですけれども、ここは今、歩行者空間化する工事に入っていて、もうバスとタクシーはこの広場から出て行ってもらう、というやり方で設計をしています。人中心の広場化ということで、まちに人が居る場所をどんどん作っていく、居心地の良い場所を作っていく、ということは今色々なまちがトライしています。これが正解かどうかは分かりません。皆さんが地域ごとに問題意識を持って、地域の皆さんが考えて、トライをしてらっしゃる、という状態だと思います。

次をお願いします。道路の話を考えるときには、これから特にそうなのですけれど、一応1970年代に出来た駅前広場は今も使われているのですよ。バスとかタクシーとか車。でも、これから50年後も同じ駅前広場かという、たぶん違うと思うのですよね。おそらく車とかは自動運転に変わったり、モビリティは絶対変わります。もう電動キックボードというのが入ってきますけどね。そうすると、まちの動き方、人の移動の仕方が大きく変わってくると思うのです。これからどんどんテクノロジーが進化します。1970年代の広場は今も使えているけれど、今の広場は50年後も同じ形かというときと違う。新しい使い方にどんどんバージョンアップ、変えていかないといけない。そういう時代が来るのだ、ということは頭の片隅に置いておいた方が良いかな、と思います。

次をお願いします。今、世界中のまちがどうやっているかという、例えばこれはメルボルンというまちなのですけれども、月に1万人人口が伸びている、という滅茶苦茶人気のまちです。オーストラリアですね。「20MINUTE NEIGHBOURHOOD」といっていて、簡単に言うと、20分圏内に生活に必要なあらゆるものがあるまちを目指しましょう、ということです。公共交通とか、歩くとか、自転車とか、環境に優しい交通手段あるいは健康に良い交通手段で、身の回りに生活できるものを揃えていこうという新しいまちのコンセプトというのを、皆、世界中のまちが考え出した。これはメルボルン。

次をお願いします。次はパリです。パリは15分圏都市というのですけれど、考え方は同じです。15分圏内に生活に必要なあらゆるものがあるまちを目指しましょう、と。特に右上を見ていただきたいのですけれど、では、そういうまちを目指そうとしたときに、道の使い方を変えていったら良いよね、というのがパリの大きなコンセプトですね。今までは車のためにその空間を専ら使っていたのですけれど、もっと多様な暮らしを支えるために道の使い方あるいはまち全体の使い方をどんどん変えていかないといけないのですね。その未来のまちの姿、芦屋の未来のまちの暮らし方を皆で考えていかないといけないということかな、と思っています。

次をお願いします。まちの未来がどうあるかということは、やっぱりこれは芦屋の市民の皆さんが考える。その中でどういうことをして、再開発がどうあるべきか、どう使うのか、ということを考えるのかな、と思います。実は各地のまちも悩んでいます。再開発が一旦終わって、半世紀経って、そろそろやり変えないといけないといけないのだけれども、どんなまちを目指したら良いのか。でも、今までの50年とこれからの50年は全然違うということは分かっている、ではどうしてこう、と悩ましいな、ということがあります。先ほどもちょっとお話があったけれども、SDGsとか、防災とか、環境とか、景観とか、利便性とか、色々な要請に答えていかないといけない。でも、スペースは限られている、予算も限られている。では、どう答えを導き出すのか、やっぱり話し合い、考えていくしかないのですよね。これからは特に新技術、駅前とかモビリティのあり方は変わってきます。変わっていくことを前提に臨機応変に対応できる、ということが重要だろうと思います。そういう意味では、変化にしなやかに対応できる、ということが、事業が出来上がったなら終わりではない、そこからがスタートだ、と逆に思っていた方が良いのかな、ということを考えております。私からは以上です。

浅見氏：はい、ありがとうございます。嘉名先生、すみません。15分とか20分とか都市によって違いましたけど、それは何が基準なのですか？

嘉名氏：どうでしょうかね。パリは都会で密度感が高いので15分という考え方だと思います。メルボルンはもう少しダウNTOWNはすごく小さいので、もうちょっと横に移動するということを前提に考えてらっしゃる、ということかなと思います。

浅見氏：その圏域内で生活が完結するとか、大概のものはその範囲内にあるという状態を作ること？

嘉名氏：芦屋の場合、20minuteというと三宮も芦屋も視野に入りますので、そういう意味ではすごくリッチな暮らし方が描けるとは思うのですけれど。

浅見氏：電車を使っても良いのですね。

嘉名氏：電車は全然あります。それもちょっと面白いところで、いわゆる我々の分野で言う近隣住区論というものは、もうちょっと狭い範囲、歩くということを前提に考えていたのですけれども、最近のものは公共交通をビルトインした形で生活圏を描く。

浅見氏：コンパクトタウンとかよく言っていましたけど、歩いて行ける範囲という解釈だったと思うのですけれども、これは電車もありなのですね。

嘉名氏：電車もあります。

浅見氏：すみません。ちょっと盛り上がってしまいました。人口が増えているときと減っているときのまちづくりのあり方はたぶん違うのだろうな、というお話はすごくよく分かるな、とあって、でも、人口が減っていく社会の中で、歩く人を大事にしようという話と、モビリティが変わっていくから、移動手段としての車のものをどう取り扱うのか。正解はないとおっしゃったけど、なかなかその組み合わせは難しいかんじがしました。ありがとうございます。

市民パネリストのお2人から両先生に聞きたいことは出ませんでした？大丈夫ですか？

パネルディスカッション「JR 芦屋駅南のまちづくりと芦屋の未来について」

渡辺氏：感激して話を聞いておりました。メルボルンとパリの図は欲しい。すばらしい概念だと思います。

浅見氏：あとで嘉名先生にお願いしてください。

嘉名氏：どうぞ使ってください。

渡辺氏：すばらしい概念だと思います。日本の場合はすぐ時間が掛かる。何でも。今言われたみたいに、計画策定してから、1世代か2世代くらい終わった頃に何か出来上がる。この時間的なギャップが非常にネックになっているような気がするのですけれど。特にまちの再開発みたいなことでは。

浅見氏：それはなぜなのでしょうね。芦屋市はどうしたら良いのでしょうか？

嘉名氏：私がコメントしたら良いですか。再開発事業はすぐまちに影響も多いし、私権に制限を及ぼす事業なので、どうしても10年、20年掛かってしまうケースが多いと思います。ただ、今日、機会があったら言おうかな、と思っていたのが、2017年に都市計画決定されてらっしゃる。未だに事業がまだ着手されていない。これは、あんまり今日議論に出なかったので申し上げると、地権者の立場からすると、私権を制限されているのですよ。自由に建築行為ができない状態が5年継続されている。だから、都市計画決定したのであれば、速やかにやらないと。本当は都市計画決定する前に議論するのは全然良いのですけれど。やっぱり決定したら速やかにやらないと、地権者さんが可哀想。5年、自分の人生の時計が止まるのですよ。孫のこととか、子どものこととか、相続のこととか、人生設計ありますからね。決めたなら速やかにというのが必要かな、と思います。

浅見氏：厳しいご意見を伺いましたが、市長？

浅見氏：全くそのとおりでございまして、特にJRの南側の地権者さんは割とご高齢の方が多いのですよね。20代の5年間と80代の5年間は全然違いますので、本当にそこは申し訳ないな、と思っております。

浅見氏：はい、ありがとうございます。

浅見氏：実は、パネルディスカッションをしていく上で、議論になるネタを幾つか用意していたのです。それは、市民の皆さんから事前に質問とかを頂いたものがありまして。ただ、その質問に関して言うと、さっき市長がいっぱい答えてくれた無電柱化の話とか、エスカレーターの話とか、駐輪台数の話とか、もう用意していたネタはだいたい片付いているので、ここから先は完全フリートークだな、と思っているのですけれど。

特に自転車乗りが今日多いのですよ。中嶋さんは普段自転車に乗っておられると聞きました。

中嶋氏：はい。

浅見氏：渡辺さんも自転車に乗っていると。

渡辺氏：自転車一辺倒。芦屋市は横が2.5kmくらいしかないのですね。とにかく自転車で全部行けるまちなので、雨が降って自転車が使えない日は朝からどうしようかな、というかんじです。

浅見氏：自転車乗りの三谷先生もいるので。

駐輪場の話は渡辺さん一家言ありそうな気がするのでお話伺おうかな、と思います。

渡辺氏：はい。また、山手からの話で申し訳ないのですけれど、山手から下に下りてくるときに、人口減少があるということもあると思うのですけれど、阪急バスさんが結構便を間引かれまして。私が最初、芦屋に住んだ20年前は、それでも20分に1本あったのですけれど、それをまた間引かれて30分に1本とか。時間も朝6時台は無くなっているとか。終バスも早いみたいな話になっている訳ですね。そうすると、自転車が好きとか嫌いとかもありますけれども、自転車に乗らないと駅までアクセスできないという状況が多分に起こっている訳です。そうすると、今後、人口が減少したとしても、人口減少に従って公共交通機関の特にバスが間引かれれば、自転車に乗る人は増えるのではないかと、いう風な、私は何となく逆説的な予測をしているのです。今でも、結構、駅前の駐輪場で待っている場合が多いのですね。時間を決めて、早く何時までに行かないといけないのに、いつ自転車の駐輪場が空くかは分からない、みたいな状況でいることも多い訳です。そういう中で駐輪場自体の数は多分減るのですね。それは人口減少があるからだ、という説明になっていると思うのですけれども、私の予測的ではありますが、逆説的な予測について、どのように思われますか？

浅見氏：なるほど。渡辺理論によると、自転車は増えるのではないかと話なのですが、その辺りについて、三谷先生、嘉名先生からお一言ずつ頂いた後、市長のところにいこうかな、と思うのですが、どうぞ。増えるのですか？

三谷氏：先ほどのSDGsの話もそうですけれど、健康、環境というようなことを考えると、自転車は間違いなく増えるのではないかな、と。国も今そういう方向で動いていますので、環境整備も含めて。間違いなく増えるのではないかな、と思います。

嘉名氏：増えるのは増えると思いますが、一方で自転車を置いている状態のスペースというのは、その置かれている状態がずっと長いと他のことに使えない問題があって、それがどこにあるか、というのはあるのかな、というのが1つ。自転車の利用を促進するということと、シェアリングです。自分専用の自転車を駐輪場に停める、という行為ではなくて、皆で融通し合うと、駐輪場のスペースを有効に削減できるという話があって、色々な知恵が必要かな、という風には思います。

浅見氏：ただ、さっき渡辺さんのお話にもあったみたいに、ご高齢の方が増えていて南限はJR芦屋駅だという話の中で、お年寄りが自転車に乗るシーンというのは、きっと難しいところもありますよね。

渡辺氏：山手エリアは難しいです。なぜかという坂があって、私は電動を使っていますが、電動でやっと上がるかな、という感じで。あれをお年寄りの脚力でせせこせこ上がったたり、もしくはすごいスピードで下がったり、そういうことはなかなか難しいかな、とは思ったりしますね。

浅見氏：高齢化の進行の中で、自転車需要は歳をいけばいくほど減っていく、というような話と、機動力があるし、環境にも優しい自転車の利用は増えていくのではないかと、という難しい問いの答えを見つけなければいけないのではないかと、という話に今なっているのですけれども、この状態で市長に振って良いですか？

いとう市長：大変困りますけれども、基本的には私は自転車に乗れませんので、ちょっとその扱い方がよく分かっていないのですけれど、ただ、やっぱり高齢者が自転車に乗るとするのは考えづらいな、と思っているのと、山手町とかあの辺りはしんどいだろうな、と思っています。芦屋は実は公共交通のバスが通っていない地域がありますので、いつも交通、移動のことに關しては、大きな課題は持っているな、と思っています。その中で、環境のことも考えると、自転車はすごく有効なのだろうな、と思っていますので、自転車のシェアの辺りに解決の糸口が見い出せるのではないかな、と思っております。

浅見氏：なるほど。ありがとうございます。中嶋さん、自転車乗りとしては？

中嶋氏：我が家は私に始まり、90代、80代の両親も実はまだ自転車が…。というのは、やはり荷物を持つのが大変。でも、自転車というのは押して歩くにしても、籠に乗せることができたりしますので。電動もあつたりだとかして。結構、皆さんが考えていらっしゃるより高齢者の足にもなり得るのかな、というのは、私の実体験と言いますか、日頃の生活から考えることであつて。SDGsの点からしましても、先に言われてしまったという感じなのですが、シェアサイクルは本当に私も注目しているところですよ。

浅見氏：なるほど。シェアサイクル。三谷先生どうぞ。

三谷氏：シェアサイクルの点で言うと、今の自転車駐車場のサイトを無くしていこうという方向を考えられていると思うのですが、そこに例えばシェアサイクルのスポットを置く。それを逆に言うと増やしていく。小さなスポットで良いのですよね。そういったものを増やしていくと、今の無駄な駐車時間というものを減らす可能性が出てきて、今の駅周辺だけではなくて、北と南それぞれの場所にスポットを計画的に配置していく。そのような考え方もしていかないといけないかな、と思います。

浅見氏：全然関係ない思い出話ですけど、シェア自転車は大概一所に固まってしまって、それを運ぶのが大変だと聞くのですけど、本当ですか？

三谷氏：本当です。

浅見氏：では、適正な場所に戻す作業はやっぱり必要になるということですか。なるほど。ありがとうございます。

浅見氏：あと、三谷先生からお話のあつた中で、バスが今は北側に集中していて、北へ行くのも南から乗るという話が、混雑が解消するという話はあるのですが、一方で乗り継ぎが分からなくなるとか、改札出てからどちらに行ったらよいか分からなくなるといったことに気を付けないといけな、というお話を伺いました。市長、それに関してはどうですか？

いとう市長：おっしゃられるとおりだな、と思っておりますので、JRさんとご相談をしながら、ご協力を頂けるようになったら良いな、と思っております。

浅見氏：乗り継ぎということは、北のルートから駅を越えて南のルートに乗り換える、ということも発生するということですよ。その移動はエスカレーター、エレベーターで解決しないといけな、ということですね。ありがとうございます。

浅見氏：皆さんから気になることとか、せつくだから、今、市長に聞いておこうかということ、中嶋さん、渡辺さん辺りから何かありますか？これだけ言っておきたいとか。

渡辺氏：先ほどちょっと出ていたエスカレーターの下りが無しになった、と。上りが優先されている訳なのです。これは、あらゆる意味で、一般概念として、上の方がしんどいことだと思っております。しかし、高齢者にとっては、下りは大変きついです。膝が痛い、腰が痛い、脚が痛い、要するにロコモティブシンドロームを起こしている人にとって、下の方が余程大変だというのが現実なのです。ですので、言つては悪いのですが、一本を中止するのは片手落ちだと思います。明らかに。

それともう一つ。さっき景観の話が出ていたのですけれども、マンションがいっぱい建つて、景観のことはそれで市長は良いのですか、という話で、あの辺はそもそもマンション地帯なので、そんなに景観が変わるわけではない。それは私もそう思つて良いのですけれども、マンションにもう1つ問題があつて、マンション自治会というのが非常にやりにくい関係なのです。自治会というのは自治会にちゃんと入っていただきたい訳です。そして、自分たちの地域を自治するメンバーになってほしいのだけれども、マンションにはマンションの自治会があつて、マンションの住民はマンションの自治会に入っているから、二重に三重に地域の自治会に入りたくないし、面倒くさい、みたいな話になるわけですよ。そうすると、地域の自治会はすごく困つてしまう。そこだけ空白地帯みたいなことになる。今回11階建てで、いくつできるのか私ははっきり知りませんが、それだけ住民が増えて、例えばそういう問題がごっそり駅南で起きる、ということについて、駅南の自治はどうするの、みたいなことも、私はちょっとクエスチョンかな、という風に思っています。

浅見氏：なるほど。マンションと自治会の関係はどこでも問題になつていて、特に賃貸住宅の方達と自治会とは、かなりあちこちで問題が出ていますけれども、自治会の側も努力しなければいけないみたいなところが多少はあつて、自治会が何をしてい

パネルディスカッション「JR芦屋駅南のまちづくりと芦屋の未来について」

るのか分からないから入りたくないみたいな人達が今増えていたりするので、その辺りも解消しないといけないのかな、と思いつつ、市長がマイクを持っているのでどうぞ。

いとう市長：ありがとうございます。芦屋市もマンションとか集合住宅にお住まいの方の方が人数としては多いですので、やっぱり大きな課題なのですね。ただ、その中の1つで試みておりますのが、防災訓練。防災訓練はマンション単独でやられるところもありますので、どうせなら地域と一緒に防災訓練をやりませんか、というようなお声掛けをさせていただいております。マンションにもよりますけれども、例えば集会所を持っているマンションなんかは、もうちょっと何かお願いできることもあるのだろうな、と思っておりますので、いきなり全部皆でというのは難しいかもしれませんが、何か手が組めるようなイシュー、課題から手を握っていただけるといいな、という風に思っております。

浅見氏：はい、ありがとうございます。

浅見氏：中嶋さんどうぞ。

中嶋氏：市長のお話の中に今回の再開発の場所が市民の居場所になれば、という言葉があって、本当にそうだったらいいな、と思っています。私はSDGsの観点からですが、これは教育指導要領の中にも入っていることで、もう子どもたちは取り組んでいるものなのですね。それを、やっぱり私達大人も取り組んでいるのだよ、というところを見せていける場所にもなればいいな、と私は思っているのです。何をしているのかな、何かをしているのだろう。きっとしている人がいっぱいいて、大人もやっている、企業さんもやっている、市ももちろんやっています。それを子どもたちに見せていけるような、そういった何か、スペースなのかコーナーなのか分かりませんが、目に見える場所が、その中に少しでもあればいいな、と願っております。如何でしょう？

いとう市長：ありがとうございます。公益施設の中には、情報発信もしっかり入れておりますので、どういう形かは分かりませんが、色々な情報発信ができる施設になったらいいな、と思っております。ありがとうございます。

浅見氏：はい、ありがとうございます。

まとめ

浅見氏：終了時間が迫ってきたというか、過ぎてしまっているのですが、皆さんの話は、交通の話とかだけではなく、景観にも話が及び、何なら地域自治にも話が及び、最後は子どもの教育みたいなところまで話が及びました。

市の全体のまちづくりを考えていく上で、考えなければいけないことは多岐に亘っていて、こんな短い時間でどこまで議論できるのか、という話は大いにあるな、とは思いつつ、前向きなご意見を皆さんから頂きましたし、ちょっと辛い話もありました。

けれど、ここで話されたことが、上手く消化されて、色々問題を解決しながら、駅南の再開発に繋がっていくと、それがひいては芦屋市全体に良い影響を与えるようなことになっていけばいいのかな、という風に思います。という無理やりなまとめをして、このパネルディスカッションを終わりにしたいと思います。皆さん宜しいでしょうか。ありがとうございます。

パネリストの皆さん、拙い進行で申し訳ありませんでした。ありがとうございました。お疲れ様でございました。