

## 芦屋市総合交通戦略（原案）に係る市民意見募集

1 募集期間：平成29年12月17日（日）～平成30年1月26日（金）

2 提出件数：15人／45件

3 意見の要旨及び市の考え方

取扱区分：A（意見を反映）2件，B（実施にあたり考慮）18件，C（原案に考慮済み）3件  
D（説明・回答）22件

No.	該当箇所	市民からの意見（概要）	取扱区分	市の考え方
第4章 将来像と基本方針 4. 将来交通ネットワーク				
1	P57	将来交通ネットワークについて、芦屋市内だけで計画をしてはいけない。隣接する東灘区、西宮市との協調が重要。	C	<p>将来交通ネットワークでは、本市の地形的要素や都市施設整備の現状等から、鉄道や広域幹線道路による公共交通機関、自動車通行が広域的なネットワークとして機能している「東西方向軸」と、主に市内の都市拠点間への移動が中心となる「南北方向軸」との連携・強化により、市外への交通利便性の向上を図ることとしています。</p> <p>なお、隣接市等の関係機関との協議・調整は必要に応じ行ってきており、今後の移動実態等も把握して、更なる交通環境の構築に取り組んでまいります。</p>
第5章 施策展開 1. 実施施策				
2	P60以降	どの施策も具体的な改善策が示されていない。市民はどんな具体的な取組みを市が検討しているのか知りたい。	D	<p>まちの将来像（基本理念）を「良好な住宅都市としての魅力を高める安全・安心で快適に移動できるまちづくり」として、その実現を図るため、現状における交通課題等の整理を踏まえた必要な施策を明示し、その取組みを推進していくこととしています。</p> <p>なお、具体的な改善策や取組みについては、「実施施策」として、施策概要や重点施策において、内容をお示ししているものです。</p>

No.	該当箇所	市民からの意見（概要）	取扱区分	市の考え方
3	P60 ■基本方針1 安全・安心で移動しやすい交通環境  施策の方向性1-① 安全な通行空間の整備	月若橋西詰より神戸方面に向う道路では、車の往来が多く、スピードを落とさず突進している。交差点を意識していない。歩道がなく、車のすれ違い時は人の立つ場所がない。住宅街道路は歩行者第一優先、車は徐行するのが当然。 阪急芦屋川駅南側周辺は歩道が狭く、雨の日に傘をさして往来するのは危険。	B	「歩行者・自転車に配慮した道路空間の整備」として、歩行者、自転車、自動車のそれぞれが安全・安心に通行できる道路空間の整備を図ることとしており、円滑な通行等に課題が生じている道路の安全対策については、関係機関とも調整し、個々の道路状況に応じた、ハード、ソフトの両面からの対策を検討してまいります。  ・芦屋川右岸線の国道43号交差部については、狭い歩道であるため、徐行を促す路面標示などの対策を行っておりますが、引き続き安全対策を講じてまいります。
4		ソフト施策も必要ではあるが、行政はハード施策に力を入れてほしい。具体的には、 ・歩道の確保（色で識別するだけでなく、一段高くする、防護柵を設ける。狭い場合には、「一方通行」化してでも歩道を確保。） ・車が速く走れないような物理的手段（歩道の確保が困難な場合で人の往来が多い道路の場合には、道路にハンプ（凸部）等を付ける。）	B	
5		芦屋川右岸線の国道43号地下道では、歩道幅が70センチに満たず歩行者は歩側道上ですれ違いができない。車道に降りることはできるが、危険である。市内の回遊性を高める視点からも、地下道の整備改良をお願いする。	D	
6		県道奥山精道線の特に月若橋東の辺りが、1mもないステップアップされた歩道で、踏み外しがあれば車両との接触事故になる。拡幅は困難だとしてもせめて歩道に転落防止柵を設置できないか。	D	

No.	該当箇所	市民からの意見（概要）	取扱区分	市の考え方
7	P62 ■基本方針1 安全・安心で移動しやすい交通環境  施策の方向性1-① 安全な通行空間の整備	小さな都市では制限速度のメリハリをつけた方が良い。 中心部は～5km/h、郊外や山岳、国道2号などの幹線道路は～40km/hなど。	D	規制速度については、基準速度を最大限尊重し、交通事故発生状況・道路構造・沿道状況等を踏まえ、公安委員会が決定することとなりますが、生活道路における歩行者等の安全な通行の確保を目的とした「ゾーン30（区域内道路で時速30kmの速度規制を実施）」の区域設定の検討などにより、安全・安心に通行できる道路空間の整備を図ることとしております。
8	P63 ■基本方針1 安全・安心で移動しやすい交通環境  施策の方向性1-② 安全な自転車利用環境の整備	自転車の安全利用について交通安全教育を掲げているが、歩道を走る自転車に対して歩行者優先であることを伝えるために、警察による路上での指導が必要。	A	「自転車の安全利用の推進」として、自転車利用者への交通安全教育や安全な適正利用についての広報啓発活動を推進することとしていますが、路上指導についても警察との連携を図り、継続して実施していくことから、いただいたご意見を踏まえ、該当施策に説明を追記いたします。
9	P63 ■基本方針1 安全・安心で移動しやすい交通環境  施策の方向性1-② 安全な自転車利用環境の整備	自転車専用道路や専用レーンなどが必要。	B	自転車利用環境の総合的な整備に向けた「自転車ネットワーク整備計画」の策定により自転車ネットワークの形成を図ることとしており、歩行者・自転車の安全性、快適性向上の観点から、自転車通行空間の整備形態について計画策定の中で検討してまいります。
10	P65 ■基本方針1 安全・安心で移動しやすい交通環境  施策の方向性1-④ 安全な都市基盤の整備	無電柱化は、交通安全というより、景観への効果ではないか。また、地震などの災害時に電柱が倒れることによる二次災害を軽減することである。交通安全への寄与の定量化が必要。	D	良好な景観形成とともに安全で円滑な通行空間の確保を図る観点から、無電柱化の推進に取り組むこととしています。 無電柱化整備により、有効幅員の確保など通行の安全性や快適性の向上が図られることから、「無電柱化率」を施策の評価指標として設定したものです。

No.	該当箇所	市民からの意見（概要）	取扱区分	市の考え方
11	P68 ■基本方針 2 まちの魅力を高め 都市活力を支える 交通環境  施策の方向性2-① 鉄道駅へのアクセ ス性・利便性の向 上	阪急芦屋川駅周辺は送迎用自動車の 駐・停車場がなく、通行する自動車・ 自転車にとっても危険な状態である。 それを認識しているにもかかわらずJR 芦屋駅、阪神芦屋駅周辺とは異なり、 具体的施策が示されていない。急いで 具体化をお願いする。	D	「阪急芦屋川駅周辺の整備等の検 討」として、利用実態等を踏まえた課 題整理と対策の検討を行っていくこと としています。 なお、当駅周辺に係る交通課題の解 消、商業機能の活性化、また駅の交通 結節点機能を高めるためには、面的な 整備が必要となると認識しておりま す。  ・駅周辺の駐停車や混雑への対応につ いては、現在実施しております、交通 安全対策に係る指導啓発とともに、現 状での対応が可能な改善整備の検討及 び実施に引き続き取り組んでまいりま す。  ・駅北側の道路については、都市計画 道路や狭隘道路の整備などにより改良 を図ってまいります。
12		「阪急芦屋川駅周辺の整備等の検 討」では、自動車の停車スペースの確 保を掲げているが、具体的な提案が無 い。例えば、駅出口を芦屋川の東側に 設置して、東側道に停車スペースを検 討してはどうか。	B	
13		阪急芦屋川駅周辺では、車で行きや すい交通事情をつくり（待機場所・駐 車スペースなど利便性が悪い）、人が 集まるスポットが欲しい（商業ビルや 商業施設と呼べるものが少なく商店の 数も減っており今後益々不便にな る）。	B	
14		阪急芦屋川駅周辺は再開発はおろ か、賑わいや楽しみが後退し、同時に 交通環境が悪化し、事故につながりか ねない状態である。 コンコース、タクシー乗り場、自家 用車の乗降場所などを整備することが 重要。駅の改札口を芦屋川東側にも設 けること、山手商店街と協力して阪急 芦屋川駅周辺の環境を活性化すること はできないか。	B	
15		芦屋川駅周辺に駐車する際の混雑対 策について問う。	D	
16		阪急芦屋川駅以北の道路が狭すぎ る。計画的に拡幅していくべき。	B	
17		阪急芦屋川駅周辺は車を利用する買 い物客も多い中、朝と夕刻頃は子供の 送り迎えで待機する車があふれてい て、車やバスの通行の妨げになってい る。商店街内の逆走車や人通りが少な いせいか猛スピードで走り抜けていく 車も多々目撃する。点在する商店街の お店や託児所・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 なロータリーをつくってほしい。	B	
18		阪急芦屋川駅は学生の利用が多いこ と、また、夕方は塾帰りの送迎などに より交通渋滞の頻度が高く、歩行者の 飛びだし等、交通事故リスクも高い。 ロータリーを整備する事等の環境整備 が課題である。商店街及び駅前広場の 整備も検討してほしい。	B	

No.	該当箇所	市民からの意見（概要）	取扱区分	市の考え方
19	P68 ■基本方針 2 ~ まちの魅力を高め P70 都市活力を支える 交通環境  施策の方向性2-① 鉄道駅へのアクセ ス性・利便性の向 上	JR芦屋駅周辺の整備について （駅前広場等に関すること） ・バスを優先にした配置に計画を修正 してほしい。 ・再開発ビルと巨大ロータリーを目的 とした昭和の開発ではなく、次世代の 開発を期待する。 ・ロータリーの配置・設計に問題があ り、ロータリーの入り口付近に余裕が なく、阪急バス以外のバスやタクシー が一緒に利用しても大丈夫なのか？ ・本来の交通広場であった区域に、商 業の建物が食い込んでいるのは何故 か？芦屋の交通問題をもう少し真面目 に考えるべき。 ・駅前の無理な二つのロータリーのため に交通の流れがややこしい。 ・介護タクシーなど、障がい者用ス ペースの位置に問題がある。 ・本来3台しかとめられない場所に無 理矢理6台とめられる一般車ロータ リーを計画した為、障がい者用スペ スがロータリーの入り口にあり、車椅子 など乗り降りが非常に危険である。 ・いくら駅に近くても安全性が確保さ れなければ障がい者用スペースとして は問題がある。 ・無理に一般車用ロータリーを作るよ りも、もっと安全性に配慮した合理的 な道路配置を考えるべき。 ・公共施設や業務商業施設等に移動し やすい交通環境が求められます、とあ るが、公共施設や商業施設はJR芦屋駅 の南の駅前だけにあるのではない。 ・東西に渡るデッキ下の1階部分に デッキを支える支柱があり、駅西側か ら来る住民やベビーカー・車椅子利用 者が駅のエレベーターに向かう際、通 過しづらく支障をきたす。	D	駅南地区における駅前広場について は、駅周辺へのアクセス交通に関する 課題の解消や、本市の中心市街地とし ての機能の向上など、交通結節点機能 を高めるため整備を行うこととしてお り、歩行者・自転車・バス・タク シー・一般車等が安全かつ円滑に通行 できるよう、各施設の配置計画を検討 しています。

No.	該当箇所	市民からの意見（概要）	取扱区分	市の考え方
20	P68 ■基本方針 2 ~ まちの魅力を高め P70 都市活力を支える 交通環境  施策の方向性2-① 鉄道駅へのアクセ ス性・利便性の向 上	JR芦屋駅周辺の整備について （バスの利便性に関すること） ・バス停が駅から離れ、店舗の前に配置されてることがおかしい。商業優先の計画はやめてほしい。円滑な交通結節点になっていない。 ・交通量を分散、とあるが、阪急バスは北から南まで循環する市内周遊型であるため、どのように分散されるのかわからない。 ・市内北部から駅に向かうバスは、駅に降りる時にわざわざ駅南のバス停を利用することになるのか？ ・その際、一度駅前を通りすぎてからロータリーに入るのか、それとも更に南下し2号線まで下りてから北上してロータリーに向かうのか？ ・非常に効率が悪く、駅前で渋滞が起こる可能性がある。 ・バスの交通量を南に分散させる場合、バスの経路はどうなっているのか？それを考えずに駅前の道路配置を決めているのは問題がある。 ・バスの交通量の南北分散について、路線変更やバスの経路など、バス会社に丸投げはひどい。まずは、バスの新しい経路やその他交通の流れを行政自身が検討し、その後に駅前の道路配置を決めるべき。 ・バスの乗客の安全性・利便性について、もっと責任をもってほしい。 ・駅前北の交通量を駅南へ分散する件について、周辺道路への影響など全く説明がないのは問題である。 ・南の駅前には現状、バスは西から東への一方向のみであるが、再開発後は双方向に変更するのか？ ・駅南北のバス停再配置について、駅の行き帰り時でバス停を駅北・駅南というように市民が使い分けられないのか？ ・駅南の商業だけに的を絞り、バス停をわざわざ駅から離して新しく出来る再開発ビル店舗の前に配置するのはやめてほしい。 ・バス停を駅のすぐ傍に作れば、バスの乗客がわざわざデッキを通る必要もない。	D	駅前広場の整備により、バス乗降場を配置して利用者の利便性向上を図るとともに、ロータリーを配置することで、安全かつ円滑な通行を確保することとしております。 バス路線の再編については、利用者の移動実態や駅南地区の整備により予測される交通流動の変化等を踏まえ、利便性を十分に考慮してバス事業者との協議を進め、市全体としてのバス利用環境の向上を図ってまいります。
21		JR芦屋駅南側の生活道路がタクシーの迂回道路になっているので、生活道路の電柱の早期撤去をお願いします。	D	駅南地区の市街地再開発事業に伴い、事業区域内の生活道路についても、交通環境の向上が図られるよう、無電柱化の検討等を行ってまいります。
22		JR芦屋駅から国道2号までの道路を早期整備で拡幅し、歩道を確保してほしい。	D	JR芦屋駅から国道2号までを結ぶ駅前線は駅南地区の市街地再開発事業において、両側に歩道を設置し、歩行者等の安全を確保する整備を行ってまいります。

No.	該当箇所	市民からの意見（概要）	取扱区分	市の考え方
23	P68 ～ P70  ■基本方針2 まちの魅力を高め 都市活力を支える 交通環境  施策の方向性2-① 鉄道駅へのアクセ シビリティ・利便性の向 上	JR芦屋駅の駅北側では、バスと自動車の分離が無いと、朝夕の送迎の停車が大変である。駅南側の開発と合わせ、駅北側のバス停の見直しを検討し、自動車の停車できるところを作ることが必要。今のバス停を自動車の停車スペースとしてはどうか。	B	駅南地区における駅前広場の整備により、バス路線の再編や駅北側バス停の整備を行うこととしております。送迎などによる停車車両への対策についても、今後、検討を行ってまいります。
24		JR芦屋駅南側の市街地再開発事業では、駅北側開発の総括・反省及び住民と利用者の意見の集約に基づいた施策を進めてほしい。業者への丸投げではなく、芦屋市が責任を持って進めることを望む。	D	駅北側周辺施設では、バリアフリー面の課題整理と再整備の必要性を検討します。 駅南地区の市街地再開発事業については、地元の皆様をはじめ、関係機関からのご意見・ご要望もお聞きしながら検討してきており、本市が施行者となり、進めていくこととしております。
25		JR芦屋駅舎の改良について ・エキナカ開発に補助金を出すことに反対。 ・駅構内を拡げるために西側へ湾曲させられた通路により、南側からJRに乗車する人は遠回りとなる。 ・駅舎を西側に拡げるならホームへの階段を増設すべき。 ・朝、晩混雑する階段をつぶしてエスカレータを設置することに反対。 ・JRの改札位置はそのままなのに、南方面の出口だけ西に移動することになったのは市民にとっては大きな負担である。JR出口を西に移動させるなら、それに見合った図面を一から作り直すべき。	D	駅南地区の整備に伴い、駅舎の改良として、エレベーター、エスカレーターのバリアフリー施設の整備など、駅のリニューアルを予定しており、駅舎・駅前広場・再開発ビルが一体となり、歩行者や駅利用者にとって安全性・利便性の向上が図られるよう、鉄道事業者とともに計画の検討を進めているところです。
26	P68  ■基本方針2 まちの魅力を高め 都市活力を支える 交通環境  施策の方向性2-① 鉄道駅へのアクセ シビリティ・利便性の向 上	JR芦屋駅南側の開発が最優先課題として位置付けられているが、その他の私鉄沿線の各駅周辺の整備計画も同時に進めることが課題である。市民との意見交換の場を多く設けながら整備計画の整理と計画工程を策定する等検討してほしい。	C	市内各駅周辺における施策として、JR芦屋駅周辺では、駅南地区の市街地再開発事業による整備などに取り組むこととしていますが、その他の駅周辺についても、鉄道駅へのアクセシビリティ・利便性の向上を図るため、現状の課題を整理し、市民の皆様のご意見等もお聞きしながら計画検討を行っていくこととしております。
27	P71  ■基本方針2 まちの魅力を高め 都市活力を支える 交通環境  施策の方向性2-① 鉄道駅へのアクセ シビリティ・利便性の向 上	重点施策「阪神打出駅周辺の整備等の検討」において、下線部分を付加されるよう要望する。 「駅利用者等が移動しやすい通行空間の整備として、稲荷山線や国道43号打出交差点における横断歩道の整備と更なるバリアフリー化を検討します。」	D	「阪神打出駅周辺の整備等の検討」として、駅利用者の交通手段の実態等から、駅へのアクセシビリティ向上を図るため、稲荷山線歩道や国道43号打出交差点における既存横断施設の更なるバリアフリー化の検討を行うこととしております。 なお、横断歩道等の設置については、公安委員会が横断歩行者数や交通量等から総合的に判断することとなりますが、設置に係る協議・調整にあたっては関係機関との連携を図ってまいります。

No.	該当箇所	市民からの意見（概要）	取扱区分	市の考え方	
28	P72 P75 ■基本方針2 まちの魅力を高め 都市活力を支える 交通環境	芦屋川駅から山手小学校付近に行く バスの停車駅が欲しい。	B	バス路線やバス停の新設、増便のご 要望については、利用状況等を勘案 し、基本的にはバス事業者が採算性の 考慮などから判断することとなります が、利便性の向上が図られるよう、市 としても事業者への要望及び必要に応 じ協議等を行ってまいります。 また、バス路線の再編やバス乗車時 における利便性向上を検討するととも に、効果的な情報提供による利用促進 など、行政と事業者が連携した取組を 行うことで、利用機会を創出し、路線 網の維持・充実を図ることとしており ます。	
29	施策の方向性2-② 交通ネットワーク の充実	山手幹線や国道2号にはバスが運行 しているが、43号、湾岸線エリアに同 様のニーズはないのか。	B		
30	■基本方針3 高質で快適なくら しを実感できる交 通環境	北部地域は高齢化率が高く、地域内 でも標高差が約100mあり、高齢者の 運転免許証の返納という施策にも関係 して、自家用車に依存しない公共交 通拡充の施策が必要。山口営業所行き 阪急バスの運行本数を台風による芦有 道路崩壊以前の本数に戻してほしい。	B		
31	施策の方向性3-① 環境・景観に配慮 した交通施策の推 進	バスの増便などで車に依存しなくて よい状態にすることが必要。	C		
32	P72 ■基本方針2 まちの魅力を高め 都市活力を支える 交通環境	車で山手町から阪神高速に乗るま で、交通信号が多く大阪や神戸に向か うのに時間がかかりすぎる。芦屋市内 に無信号の循環道路創設計画（川を活 用か地下道路）は無いのか。	D	ご意見としていただいております道 路の整備予定はございませんが、本市 では、複数の都市計画道路を計画決定 しており、整備を進めて行くことで交 通機能等の向上を図ってまいりたいと 考えております。 また、信号による制御については、 交通の安全や円滑化が図られていると 認識しております。	
33	P39 P72 ■基本方針2 まちの魅力を高め 都市活力を支える 交通環境	既存の公共交通等を補完する施策と してコミュニティバスが施策例にある が、バス路線から離れた地域にコミュ ニティバスの導入を検討することが必 要。	B	「既存の公共交通等を補完する施策 の検討」として、主に高低差のある地 域や、公共交通利用圏域（※）から離 れた地域などにおけるコミュニティバ ス等の事例を参考に、地元の皆様が主 体的に企画運営に取り組みされる場合 には活動を支援するなど、市民・交通事 業者・行政が連携して施策の検討を行 うこととしています。 なお、芦屋病院が運行する「ネット ワークバス」については、市内4医療 機関の連携を目的とした無償送迎バス であること及び既存の営業路線との競 合の観点から、特定地域への経路の拡 大は困難と考えております。	
34	施策の方向性2-② 交通ネットワーク の充実	山手地区に小型のコミュニティバス を導入してほしい。病院間の循環バス のルートを増やすことでも可能と思 う。	B		
35		北部地域のどこからでも乗車でき、 北部地域内（集会所、奥池バス停）、 芦屋市民病院、市街地を回るコミュ ニティバスを運行する施策が必要。	B		
36		芦屋はバス路線の目が荒い。道幅が 狭いのでコミュニティバスを考えるべ き。	B		（※本戦略では、鉄道駅から半径500 m、バス停から300m以内として設定 しています。）
37		「公共交通利用圏域」では、西山 町、三条町の一部がカバーされていな い。当該地区は坂道、小道等が多く交 通アクセスが難しいが、小型バス等 の導入等を検討し、利便性を計りたい。	B		

No.	該当箇所	市民からの意見（概要）	取扱区分	市の考え方
38	P72 ■基本方針2 まちの魅力を高め 都市活力を支える 交通環境  施策の方向性2-② 交通ネットワーク の充実	交通と云う場合、人の移動だけでなく物の移動も考えなければならないが今回の戦略には全く検討されていない。 市としての交通戦略はバスについて考察すべきで、その検討にはバスが走行できる道路が必要。 芦屋市は東西の交通は比較的便利だが、南北の交通については不足している。南北の幹線道路は東西に走る鉄道路線で分断されており、立体交差が求められる。神戸市や西宮市は鉄路の高架化がされているが芦屋市内だけが地上走行となっている。鉄路の高架化について記載されていない。 バリアフリーは必要な事項であるが、福祉の問題であり、他部門のテーマである。交通戦略としては、都市計画道路の立案が必要。都市計画道路山手線の整備とこれに接続する南北の幹線道路を計画すべき。	D	本市では、主に円滑な交通や都市環境の形成などを目的とした、都市計画道路を計画決定しており、整備の進捗により、人や物資の移動空間としての交通機能やバスなどの通行空間機能等の向上が図られると考えております。 また、市内南北移動の円滑化などの交通機能や防災機能等の様々な視点を踏まえ、山手線を含めた都市計画道路など都市施設の整備に関する基本方針等の総合的な検討を行うこととしています。
39	P77 ■基本方針3 高質で快適なくらしを実感できる交通環境  施策の方向性3-② 快適な移動環境により回遊性を高める施策の推進	「案内誘導サインの整備」では、最低でも英語併記をするべき。JR北口・南口の有馬行バス停の案内板・時刻表についても英文併記を。中国語も併記すればベスト。	A	「案内誘導サインの整備」として、安全かつスムーズに目的地に行くことができるよう、わかりやすく統一的な案内誘導に努めることとしています。設置する施設やサインの種別等に応じ、多言語併記を行ってまいりますことから、いただいたご意見を踏まえ、該当施策に説明を追記いたします。 また、バス停標識等における案内表示については、鉄道駅等の主要な停留所でローマ字表記等の対応を行っているところです。
その他				
40	■県道奥山精道線・芦有道路について	維持管理が重要な定常時と、災害の備えとして異常時の二つの視点が必要。北部地域は県道奥山精道線が不通になると孤立してしまう。落石や道路の水流による崩壊などで不通にならないよう防止工事の充実等の予防とともに、災害時の道路復旧では奥山精道線を最優先にすることが必要。 芦有道路が災害等で通行できない場合、奥池は孤立してしまう。有馬側との連携が必要。	D	県道奥山精道線及び芦有道路については、北部地域と市街地を接続する、重要なアクセス道路であることから、関係機関と協議して、道路の防災点検の充実や維持管理の強化を図ってまいります。 なお、芦有道路の通行料金に関するご要望については、事業者へお伝えいたしました。
41		市民が自由に安全に移動、通行ができるようにすることは行政の努めである。奥池は民間の芦有道路しかなく、芦屋の他の地域と同様、無料でアクセスできるべき。	D	

No.	該当箇所	市民からの意見（概要）	取扱区分	市の考え方
42	■景観・建築行政について	<p>住環境に関して、住宅地の細分化が進み、緑化率等が下がっている傾向にある。沿道に緑地帯を増やす事により修景を進める、自然素材を進める等、外構計画の改善を望む。</p> <p>近年、集合住宅の建設が増加し、住民と業者との間でトラブルとなっている事例がある。建築基準法を遵守する事は言うまでもないが、住民側の意見をしっかりと聞く等、住民目線に立った行政の指導と意見交換を望む。</p>	D	<p>本市では、市内全域を「景観地区」に指定し、建築物の外観や形態意匠に係る制限を設けることで、良好な住環境の形成及び魅力ある都市景観の創出を図るとともに、「緑の保全地区」や「風致地区」による緑化基準などにより、緑の保全、緑化の推進に取り組んでいます。</p> <p>また、集合住宅等の特定建築物の建築計画については、周辺住民等への説明・協議を責務とするなど、「芦屋市住みよいまちづくり条例」に基づく指導等により、良好な住環境の維持・誘導を行っているところです。</p>
43	■市民意見募集について	<p>広報に項目だけ掲載され、内容はホームページや窓口に置かれた資料を見てくださいとあるが、この様な大切な計画を知らせる方法を見直し、説明会を開催することを提案する。</p> <p>資料は数10ページの膨大なもので、読むだけでも大変。「芦屋市総合交通戦略（原案）」の58ページに掲載されている一覧表を参考に、大体の方向性が理解できる工夫を検討するよう提案する。</p> <p>意見募集が8項目あり、とても一人で資料を読むことができない。時期を分散して意見募集することを提案する。</p>	D	<p>市民意見募集については、「芦屋市市民参画及び協働の推進に関する条例」に基づく手続きに従い実施していますが、広く市民の皆様のご意見を頂戴できるよう、本戦略でも作成いたしました「概要版」など、わかりやすい資料づくりに努めるとともに、策定後においても概要版の活用等による周知を図ってまいります。</p> <p>様々な手法により、市民の方々が市政に参加し、協働を推進できるよう創意工夫を行ってまいります。</p>
44	■施策の実施等について	<p>本戦略に限らず芦屋市作成の資料は、良いことばかりが記載されている。政策には負の面が当然ある。負の面を説明しない資料は費用対効果が示されていないので信用できない。</p> <p>費用、事業者、地権者の協力など必要なことを解決せずに計画だけが先行している。補助金をあてにせず、本当に必要なものを芦屋市の財政能力でできるものをつくるべき。</p>	D	<p>施策の決定や事業実施等の際には、市民の皆様によりご理解が得られるよう、丁寧な計画立案と説明に今後も努めてまいります。</p>
45		<p>施策実施の場合は、自治会など住民の意見を聴いて行政を進めてほしい。</p>	D	