

令和元年度第2回 芦屋市都市計画審議会 会議録

日 時	令和元年11月26日（火） 午後2時～午後3時10分
場 所	芦屋市役所 北館4階 教育委員会室
出席者	会 長 三谷哲雄 委 員 石黒一彦，上田孝治，工藤和美，新谷勝彦，天王寺谷祥一，寺前尊文，ひろせ久美子，長谷基弘，福井利道，鶴崎尚夫，田中隆子，山口浩史 芦 屋 市 伊藤市長，佐藤副市長，長田技監，山城都市建設部参事，灰佐建築指導課長（事務局）白井都市計画課長，小栗都市計画課係長，三近都市計画課係員
事務局	都市計画課
会議の公表	<input checked="" type="checkbox"/> 公 開 <input type="checkbox"/> 非公開 <input type="checkbox"/> 部分公開 <非公開・部分公開とした場合の理由>
傍聴者数	0人

1 会議次第

- 1 開会
- 2 市長挨拶
- 3 委員紹介
- 4 会長挨拶
- 5 議事
 - (1) 委員出席状況報告・会議の成立報告
 - (2) 署名委員の指名
 - (3) 議 題
 - 1) 報告事項

都市施設等整備に関する取組について
- 6 その他
- 7 閉会

2 審議経過

○事務局（白井） それでは、只今から芦屋市都市計画審議会を開催させていただきます。本日の審議会の進行を努めさせていただきます都市計画課の白井でございます。よろしくお願いいたします。はじめに、お手元の資料のご確認をお願いいたします。事前に送付させていただいております「資料」と、本日お席の方に、「会議次第」と「委員名簿」を配布させていただいておりますが、揃っておりますでしょうか。それでは、次第に従いまして進行をさせていただきます。

次に、会議次第の2ですが、市長から、委員の皆様にご挨拶を申し上げますので、よろしくをお願いいたします。

○伊藤市長 本日は、ご多忙の中、芦屋市都市計画審議会にご出席いただきましてありがとうございます。6月に芦屋市の市長に就任をいたしました、伊藤舞と申します。どうぞよろし

くお願いいたします。

芦屋市は、山と海に囲まれたすごく景観が美しいまちなみでございます。市全体の魅力を活用した芸術・文化・スポーツを通して、日常生活を豊かに彩り、芦屋の日常を楽しむ事ができるまちづくりを進めてまいりたいと考えております。

6月の市議会での私の所信表明で、私が取り組む主な施策の1番目に「美しいまちなみ、磨き上げるまちづくり」を掲げました。これは、昭和26年に「国際文化住宅都市建設法」が制定され、以来、市民の皆様とともに作り上げてきた「美しいまちなみ」を一層磨き上げ、多くの方が訪れ、住みたくなるような、人と人がつながりだれもが輝く笑顔あふれる住環境のまちを目指していきたいという思いの表れでございます。

具体的には、本審議会でもご審議をいただきました、JR芦屋駅南地区市街地再開発事業を進めてまいりまして、本市の南玄関口としてふさわしいものとなりますよう作り上げていきたいと思っております。また、本日ご議論いただきます内容につきましては、本市が中長期的に優先して実施すべき都市計画事業等に関する取組の内容となっております。来年度に予定しております、市の上位計画であります第5次総合計画や、都市計画マスタープランの策定にも関わってくるものとなります。

芦屋市も少子高齢化が進んでまいります。これまでのような生活様式とは大きく異なってくると思っております。この辺りも踏まえながら、未来に向けてどういうまちづくりがこの芦屋市にふさわしいのかというのを、どうぞお知恵を貸していただきたいと思っております。今後も本市が、国際文化住宅都市としてさらに魅力的なまちへと成熟していきますよう、皆様には引き続き、ご指導・ご鞭撻を賜りたいと思っておりますのでどうぞよろしくお願いをいたします。簡単ではございますけれども、ご挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。

○事務局（白井） 次に、会議次第の3、委員紹介ですが、この度、審議会委員の変更がございましたので、事務局からご紹介をさせていただきます。市議会におきまして、役員の改選がございましたので、これに伴いまして、今回から、寺前尊文委員、ひろせ久美子委員、長谷基弘委員、福井利道委員、以上の4名の委員にご就任いただいております。どうぞ、よろしくお願いをいたします。

なお、誠に申し訳ございませんが、市長はここで、他の公務により、やむを得ず退席させていただきますので、ご了承くださいませようよろしくお願いをいたします。

それでは、次に、会議次第の4でございますが、恐れ入りますが、三谷会長からご挨拶を賜りまして、その後、引き続き、会議次第の5、議事につきまして、会長に会の進行をお願いいたします。

○三谷会長 皆様こんにちは。お忙しい中、会議の開催の案内をしましたところ、多数の皆様方にご参加いただき誠にありがとうございます。本日の議題は、先ほどの市長の方からもお話がありましたように、中長期的に芦屋市の都市計画を今後考えていく上で、特に都市施設をいかに整備をしていくか、という事を考える非常に重要な議題となっております。前回の審議会におきまして、「都市施設等の整備に関する基本方針」とその方向性という事をご議論いただきまして、それに基づき、現在市の方で進めておられます取組について、今日はご

報告いただくような議題になっております。今後の市民ニーズあるいは効果的、効率的な都市構造の課題解消を進めていく上で、この方針が非常に重要になってくるのではないかと考えております。前回同様、今日も皆様方に忌憚のないご意見、ご議論をお願いしたいと思います。

それでは、まず、会議の公開についての取り扱いです。本市の情報公開条例第 19 条では、一定の条件の場合で、委員の 3 分の 2 以上の多数により非公開を決定した場合を除き、原則公開となっております。この一定の条件というのは同条例第 19 条第 1 項第 1 号で示されている、非公開情報が含まれている事項について審議、審査、調査等を行う会議を開催する場合、同項第 2 号で示されている会議を公開する事によって、当該会議の構成または円滑な運営に著しい支障が生ずると認められる場合と規定されておりますが、本日の議題につきましては、特段非公開にするものはございません。従いまして公開するという事にしたいと思いますがいかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

ありがとうございます。そうしましたら公開という事で進めさせていただきます。

本日の傍聴者の方はいらっしゃいますか。

○事務局（白井） 公開という事でございますけれども、本日、傍聴希望の方はおられません。

○三谷会長 それでは、議事に入ります。まず、事務局から本日の会議の成立について、ご報告をお願いいたします。

○事務局（白井） 本日の出席状況ですが、委員 14 名のうち、13 名が出席という事で、過半数を超えておりますので、会議は成立しております。報告は以上でございます。

○三谷会長 次に、本日の会議録の署名委員の指名でございますが、工藤委員と寺前委員にお願いしたいと思います。お二人の委員様、よろしく申し上げます。次に議事（3）の議題に進ませていただきます。本日の議題は、会議次第に記載されておりますとおり、報告事項 1 件でございます。それでは、報告事項としまして、「都市施設等整備に関する取組」について事務局から説明をお願いします。

○事務局（三近） 報告事項といたしまして、「都市施設等整備に関する取組」について説明させていただきます。都市計画課の三近と申します。よろしく申し上げます。座って説明させていただきます。

まず、今回説明させていただきます、「都市施設等整備に関する取組」につきましては、今年の 5 月に本審議会において報告いたしました「都市施設等の整備に関する基本方針」に基づき、検討を行ったものになります。なお、この「都市施設等整備に関する取組」も踏まえ、来年度の改定を予定しております都市計画マスタープランの策定を進めてまいりますので、報告内容について、ご意見をいただきたいと考えておりますのでよろしくお願いいたします。

それでは、資料の 1 ページをご覧ください。はじめに、1-1、背景・目的についてです。資料に記載のとおり、近年の社会的状況等の変化への対応等から、都市計画事業等の実施については、より一層の効率的かつ効果的な取組が求められております。そのため、本市の将来目指すべき都市構造に向けた整備の望ましい方向性として定めた「都市施設等の整備に関

する基本方針」に基づき、中長期的に優先して実施すべき事業等について検討し、今後の整備に関する取組として明らかにする事を目的としております。

次に1-2, 検討対象事業としまして、未整備区間を含む以下の都市計画道路9路線、及び関連事業として、面的整備3地区、立体交差1事業、交通結節点機能整備3箇所を対象としております。下の表に各事業の概要を示しております。

次の2ページをご覧ください。先ほどの検討対象事業の箇所を示した図になります。

次の3ページをご覧ください。都市施設等の整備に関する基本方針についてです。

この基本方針の内容につきましては、前回の審議会でご説明させていただいておりますので、詳細は割愛させていただきますが、概要は資料でもまとめておりますとおり、本市の現況把握等から抽出した以下の都市構造の課題10個を踏まえ、整備のための留意すべき視点とそれぞれに対応する基本目標を設定し、これを基に、「都市施設等の整備に関する基本方針」を定めたものでございます。「基本方針」のまとめは、ページの一番下のところになりますが、要点といたしましては、「円滑な移動環境の向上を図るため、都市構造への影響、都市機能の活用、防災機能の向上、市民ニーズの点で効果が高い道路の整備を進めるとともに、これらの機能や整備効果をより高めるために必要となる、市街地開発、鉄道との立体交差化等についても整備を検討します。また、本市の優先課題の解消に応じた整備の方向性を検討します。」と決めました。この基本方針に基づく整備の方向性として、中長期的に実施すべき事業について、検討を行う事としておりました。

次の4ページをご覧ください。3, 優先事業の検討及び今後の整備に関する取組についてです。まず、先ほどの基本方針に基づき、都市構造における課題解消の観点から、都市の骨格を形成する都市計画道路について優先度の評価を行う事としました。3-1, 都市計画道路の評価手法及び整備優先度の設定ですが、対象とする都市計画道路について、事業特性並びに事業経済性における評価を行い、それらの評価結果を組み合わせた総合評価によって整備優先度を設定します。事業特性評価は、都市構造における課題解消の観点から、以下8個の評価項目に対する、整備による有効性を3点から0点までの得点化し、その総得点により、都市計画道路9路線のうち、上位の路線をa, 中位の路線をb, 下位の路線をcとして、事業特性ランクを設定します。次に事業経済性評価は、費用対効果の観点から、対象路線の整備の有無により生じる便益に対し、要する一定の費用の比率により、都市計画道路9路線のうち比率が1以上のものをA, 比率が0.5以上1未満のものをB, 比率が0.5未満のものをCとして、事業経済性ランクを設定します。比率算定にあたっては、国土交通省の費用便益分析マニュアルを参考にしております。そして、事業特性評価と事業経済性評価の組み合わせから、評価ランクを以下の表のように定め、ローマ数字Iが優先度が上位で、数字が大きくなるほど優先度が下位となるものとし、ローマ数字I~Vで都市計画道路の整備優先度を設定します。

次の5ページをご覧ください。先ほど説明いたしました評価手法に基づき、都市計画道路について評価を行った結果の表となります。事業特性については、各指標の一番下の備考に記載しています評価基準を基に、各都市計画道路の評価内容を記載しており、都市計画道路ごとの事業特性ランクを上位から小文字のa, b, cと設定しております。事業経済性につつま

しても、評価した結果、事業経済性ランクの上位から大文字の A, B, C と設定し、事業特性及び事業経済性から設定した総合評価を表の一番右に記載しております。優先度が上位であるローマ数字 I の評価として、稲荷山線、山手線となっております。

次の 6 ページをご覧ください。3-3、優先整備路線の選定と関連事業及び今後の整備に関する取組についてです。都市計画道路の評価の結果、整備優先度が上位となった稲荷山線、山手線を、優先整備路線として選定します。また、優先整備路線とその関連事業を実施した場合の事業効果等も踏まえ、今後の都市施設等の整備に関しての取組を示しております。表 2、優先整備路線と関連事業をご覧ください。まず、都市計画道路の稲荷山線ですが、関連事業として阪神本線の立体交差、立体交差に伴う事業として、打出駅南地区の面的整備、阪神芦屋駅及び阪神打出駅の交通結節点機能整備が想定されます。事業効果等として、稲荷山線は主に市内の南北方向の移動円滑化に重要な役割を担う路線であり、整備される事で市内交通の基幹となり、地域間交流の促進や防災ネットワークの構築が図られます。また、関連事業の実施により、更なる南北交通の円滑化に大きく寄与するとともに、鉄道による地域の分断の解消等、稲荷山線の整備効果をより高める事が期待されます。次に都市計画道路の山手線ですが、関連事業として、山手第 1・第 2 地区の面的整備、阪急芦屋川駅交通結節点機能整備が想定されます。事業効果等として山手線は、主に山手地域における東西交通の円滑化に寄与する路線であり、整備される事で南北道路とのネットワークを構築するとともに地域における都市の骨格形成や防災性の向上等が図られます。また、関連事業の実施により、都市骨格となる道路を基軸とする良好な市街地の形成や、駅へのアクセス性向上等、山手線の整備効果をより高める事が期待されます。ページ右側の図が優先整備路線と関連事業の位置関係及び事業効果等を示したものになります。

今後の都市施設等の整備に関する取組として、優先整備路線につきましては、今後のまちづくりに関する計画への位置付けを踏まえ、事業化を検討する等、優先して整備に向けた取組みを進めます。なお、現時点で事業実施の時期が確定したのではなく、適宜、可能なソフト施策の活用による個別課題への対応も検討します。また、この優先整備路線は固定化するものではなく、今後の社会・経済情勢の変化等を踏まえ、必要に応じ見直しを行います。関連事業につきましては、整備効果の向上の観点から、優先整備路線の事業化の動向や地域の要望等も踏まえ、実施を検討する事業として、研究・調査を行います。

3-4、優先整備路線以外の都市計画道路の対応ですが、実施には更に長期を要する事が予想されるため、適宜、都市計画道路の必要性の検証に基づく見直しを行います。また、都市計画施設等の区域内における建築等の規制に係る許可基準等の緩和を検討します。

以上が、今回の「都市施設等整備に関する取組」としてまとめた内容でございます。続いて、今後のスケジュールについて説明いたします。

只今説明させていただきました内容につきまして、本日の審議会でご意見をいただき、また、それを踏まえまして、12月16日から予定しておりますパブリックコメントで市民の皆様のご意見を頂戴してまいります。パブリックコメントの結果については改めて本審議会でご報告をさせていただく予定です。以上で説明を終わらせていただきます。

○三谷会長 それではご説明いただいた内容に対して、ご質問やご意見等はございませんでし

ようか。

○山口委員 前回の審議会の流れを踏まえての、本日の内容という事で、前回の資料を紐解いて、確認しておきたいのですが、資料の5ページの表の右の欄の評価軸に市民意見というのがあります。これは前回も、どなたかの委員のご質問にもあったかと思うのですが、市民ニーズという言葉が、もう少し工夫できる表現がないでしょうか、という話があったかと思いますが、未だに市民ニーズという言葉が残っています。市民ニーズというと、「市民がやって欲しいとお願いしています」と捉えられると思いますので、その辺りで誤解がないようにという事と、もしそうであるならば、どうやって市民の意向を把握したのか。これも前回ご質問があったかもしれませんが、今回に至る経緯も含めて、この市民ニーズという言葉を進めていいのかなという心配もあります。それと、3つの路線について、評価が二重丸か三角かという事でしかないわけですが、あとはグレーですね。そうすると、なぜそうなるのか。パブコメでもそういう質問があるかもしれませんので、お答えできる準備が必要かと思いません。市民ニーズという言葉と、今の点をどうやって説明をするのかお考えをお聞かせいただきたい。

○事務局（白井） 前回の審議会で説明いたしました資料では、市民ニーズという視点を基に、その中で、市民意向を評価の項目として挙げさせていただいておりました。これについては、単にニーズの部分だけを捉えたものであり、これが市民意向であるとの誤解を与えるのご意見もございましたので、まずは市民ニーズを市民意見という視点到改めさせていただいて、その中で市民ニーズがどうなのかという構成、表現とさせていただいたという事が前回からの修正点でございます。それから、市民ニーズをどう捉えたのかという事でございますけれども、これは前回にもご説明をさせていただいたかと思いますが、まちづくり懇談会や集会所トーク等、市民の皆様からご意見をいただける機会であったり、市の所管課宛に日々いただくご意見等がございます。そういったものを集約して、市民ニーズという事で評価を行わせていただいたのですが、ご意見につきましては、直接的に道路を整備して欲しいという事ばかりではないのですけれども、その内容に対して、都市計画道路を整備する事が有効な方策であると考えられるものにつきましても、ニーズとしての評価に含めておまして、その結果、この3路線ではご意見・ご要望が多かったという事になっております。

○ひろせ委員 市民の意見からいわゆるニーズという部分で、判断されたという事ですけれども、稲荷山線に関しては、住民というよりは、いろんな所から来られる方の通行という部分が大いかなと思います。そういう所のニーズはどう把握をされてきておられるのかというの、重要な部分かと思う事と、立体交差化については、長期的に見ていく中で、見直しもありうるというような事も、先ほどのご説明の中にもあったかと思いますが、やはりもっと、まちづくり懇談会のみならず、地域の住民の声を吸い上げるような手立てをやっていかないといけないのではないかと思うところです。ニーズの把握の方法とかそういう所をどういう風にされていくのか。

○事務局（白井） 今回の評価にあたっての市民ニーズですけれども、先ほども申し上げましたとおり、まちづくり懇談会、それから集会所トークでのご意見、それから日々寄せられるご意見等になりますが、その中で、例えば稲荷山線では、沿線の方からのご意見という事だ

けではなく、宮川線の渋滞解消という部分から稲荷山線を整備するべきではないかというご意見もございました。沿線の方からすれば、もちろん反対のご意見もあると思われませんが、現時点で、我々が把握しておりますご意見としてまとめたものでございます。今回、優先整備路線として具体の路線を示させていただいておりますが、今後更に事業実施に向けた段階に入ってまいりましたら、更に詳細なご意見の把握を行っていく事になるかと考えております。

○ひろせ委員 面的整備は、前回の資料には載っていなかったと思うのですが、この内容についてお聞かせいただけますか。

○事務局（白井） 面的整備という表現ではございませんでしたが、前回の資料で記載しておりました、県の都市再開発の方針において課題地域という位置付けとなっている区域を設定しているものでございます。

○ひろせ委員 県の計画という事ですが、どんな課題があるとお聞きされていますか。

○事務局（白井） 公共施設の不足等により、都市機能の向上や住環境・防災機能の改善について課題の集中が見られる地域を位置付けるという事になっております。

○ひろせ委員 面的整備で書かれている3つの地域は、同じ内容で位置付けられているのですか。

○事務局（白井） この3地区とも細街路が多い区域となっており、公共的空間が更に必要なのでないかという事と、駅周辺では更に有効な土地利用を図っていくといった観点もございます。

○新谷委員 面的整備という区画整理事業とはまた違うのですか。

○事務局（白井） 今おっしゃっていただいた、土地区画整理事業や市街地再開発事業といったものになりますが、ここで事業手法を限定するものではありませんので、面的整備という表現としております。

○新谷委員 計画道路を整備するというよりも、山手地区では狭隘道路が非常に多い、区画整理が必要な地域という認識をしているので、区画整理事業の中で、計画道路を整備していく、また、まちづくりをしていくという考え方になるのかなと思うのですが、そういう表現は今の段階ではできないという事ですか。

○事務局（白井） 現時点では、事業実施の方法まで決定するものではございませんので、面的整備という表現としております。

○新谷委員 計画道路は、昭和20年、21年の戦後の復興事業の中で作られて、それが今も残っている。その中でも、未だに予算とかいろいろな問題もあってできてない道路、中には廃止したものもありますけれども、いつまで経ってもできないのであれば、廃止も当然必要が無ければいけないんですけれども、道路を通すとしても、新しく踏切は作れなくなっていますよね。阪神でも、西宮、東灘すべて高架事業がなされたんですけども、芦屋だけが残っていて、踏切を廃止するとなると国道43号から距離があまりにも近いので、どうやって道路を上げるのか。阪神を上げるしか方法がないのではないのかと。阪急もそうですけれども、稲荷山線、阪急の高架事業というのはなかなか難しい。JRにしても国道2号から山側。開かずの踏切のところも、どういった形で踏切を廃止するのか。その辺は具体的にどのような考えでしようか。

- 事務局（白井） これから整備する道路につきましては、基本的には、道路側で立体交差を図っていくという事になると考えておりますが、ご指摘いただいております、技術的な部分については、更に事業実施の段階で、こういった手法・工法が取れるのかという事を詳細に検討していく事になります。それと、阪神の踏切では、現状の課題を抜本的に解消するのであれば道路か鉄道、どちらかを上げ下げするといった対応が考えられますが、資料の中でも示させていただいております本市の都市構造における課題、この解消を重点として考えた場合にどういう手法が望ましいのかという事は、今後、調査・研究をしていく必要があるという風に考えております。
- 長谷委員 前市長の集会所トークがこのデータベースになっているという事であれば、同じような方法で、現市長もタウンミーティングを実施されてますので、その意見も含めているという認識でいいのですか。
- 事務局（白井） 最新のデータまでは反映できておりませんが、基本方針を策定する中では、これまでの集会所トーク、まちづくり懇談会、議会からのご意見もはじめとして検討を行っております。今後のオープンミーティング等のご意見も参考とさせていただきたいと考えております。
- 長谷委員 集会所トークは私も何回も参加させていただいているのですが、どうしても直近の問題や、具体的にこれから行われようとしている内容について、市長と直接ひざを突き合わせて話していくというような形を取ってらっしゃいましたね。だけど、そこでニーズを把握するというのであれば、将来の可能性を含めた上で、そういう事を周知しておかないと。突然そこだけをデータとしてピックアップするというやり方についてはいかがなものかなと思います。
- 佐藤副市長 ご指摘の面もあるとは思いますが、集会所トークで得られた情報というのはそれぞれが新鮮で生活に密着した行政への要望事項を多く含んでいます。この情報をどう処理するかというのは、行政側の責任が一定発生すると思うのですが、情報として1つを取り上げて処理するという事はあり得ないわけであって、そこには議会からの意見であったり、他の様々な意見であったり、総合的に判断させていただいて、情報を処理した結果として市民意見・市民ニーズという取扱いをさせていただいております。
- 長谷委員 それはよく分かるけれども、情報を出している側の市民に、その意識があったかどうか。つまり、集会所トークでこういう問題が取り上げられて、施策に反映していくんだという事であれば、おそらく市民の方は、そちらの方向での意見を言っただろうし。意見の把握の仕方としては、この後にパブリックコメントを行うという事なので、それも1つの手法とは思いますが、そのデータを作る根本のところはどうだったのかと思います。
- 佐藤副市長 収集の仕方ですら説明不足があったのではないかと、というご指摘ですが、行政側がニーズを判断する時には、その強弱もさる事ながら、やはり継続性ですね、それから、その意見に対する集団性、要するにある程度の広がり、行政側の課題と感じているところとのマッチングというのは、評価の対象になりますので、収集した意見を分析して最終的にはニーズとして捉えさせていただいたという事になります。ご指摘の具体的な住民さん側の要望というのは、具体的な事業実施に向けた今後のタイムテーブルの中で、どんどん深まってい

く事になりますし、例えば、阪神の立体交差に関しましても、可能性だけを考えれば、鉄道を地下化するというのも市議会の皆様方は他市に対して、視察も行っておられるようですが、これも費用対効果等も考える中では、検討の外ではないという事も考えております。ただ、地価と事業費用との兼ね合いがございますので、今後事業手法を検討し、明らかにされる中で、最適な実施に至っていくという流れを踏む事になるかと考えております。

○長谷委員 これが後々、市の意思として、都市マスや総合計画にも具体的に反映されるという事でしょうが、例えば、先ほども意見がありました、事業手法であったり、面的整備はどうするのか、無尽蔵に財源があるわけではありませんので、事業費とか効果測定をどうするのかということまで、都計審で議論する事ではないのかもしれませんが、やはり、市民の目線で言うと、そこが一番気になるところだと思います。立体交差化をすれば踏切がなくなって便利になるでしょう。ただ、その事業手法とか、実際どれだけのお金がかかるのか、その部分に対して、きちっと市民に説明ができるようにという事は、付帯的な意見として申し上げておきたいと思います。財政が破たんしてまで事業に打ち込むのかというのは、慎重にならざるを得ないところだと思いますので。

○上田委員 5ページの事業特性評価での得点を市民ニーズ抜きで足し合わせていくと、芦屋中央線が15点で1番高い点になります。次が左岸線で14点。稲荷線と山手線と山麓線が11点で3番手という事になります。最終的に優先度としては、3番手の稲荷山線と山手線が上がっていて、そこは市民ニーズが両方に入っている事でそうなのなのですが、どうしても帳尻合わせ感が出てしまうんですね。ですので、もう少し評価の客観性というか説得力がないとしんどいのではという印象を持ちます。

○事務局（白井） 市民ニーズ以外の評価では、おっしゃったとおり、中央線、左岸線が上位になっております。これは、本市の都市構造という部分での評価とも一致するところではありますけれども、市域の軸となる道路という事で考えますと中央と外郭のライン、これが重要になってきますので、都市構造上の望ましい姿という事で評価を行った場合には、この2路線は上位となってまいります。ただ、それだけの評価ではなく、実際の市民生活の中で、どういった路線の整備が求められているのかという事も、視点に含めて考えるべきではないかという事で、これは前回の基本方針の説明の中でも、他の視点と比べると異質ではないかといったご意見もございましたし、そういった部分が、今のご指摘にもつながっているところではないかというように思いますが、市民ニーズについては、先ほどからの方法によりまして、評価に含めて検討を行わせていただいたという事でございます。

○寺前委員 6ページでは優先整備路線と、関連事業の稲荷山線に対する関連事業として、阪神芦屋駅と阪神打出駅とあるのですが、阪神芦屋駅と稲荷山線はどう関連すると位置付けられているのでしょうか。

○事務局（白井） まず、稲荷山線に関連する事業として、立体交差を挙げさせていただいておりますけれども、その下に記載しております交通結節点機能整備につきましては、関連事業に伴うものという事で、立体交差化に関連する事業という位置付けでございます。

○寺前委員 そうすると、立体交差の1つの部分として、阪神芦屋駅が関連するので掲載されているという認識ですか。それともうひとつ、優先整備路線以外の都市計画道路の対応です

が、1行目に実施には更に長期を要する事が予想されるとあるのですが、実際にはかなりの部分が用地取得をされていて、あとは整備を待つだけというところも中にはあると思うので、そういう場所を考えますと、更に長期を予想されるという表現が正しいのかどうか。例えば山手線の区域であれば、居住をされている方が多いという実状がある反面、松浜線であれば、都市計画道路として整備はされていませんが、道路面がかなり広く確保されている。そういった状況もありますから、必ずしも長期が予想されるという印象は無いので、少し表現を変えられないのかなと思うのですが、いかがですか。

○事務局（白井） 都市計画道路の整備にあたりましては、事業認可をとりまして、基本的には国庫補助を受けて実施する事になるかと思いますが、そうすると、例示されましたように、松浜線であれば、用地が相当確保できている部分から段階的に整備していくという事が、都市計画事業として実施できるのか。また、国庫補助事業として実施する事を基本として考えた場合、妥当性としても難しいのではないかと思いますので、そういった観点においても、長期を要する事が予想されるものとなります。もちろんその中で、地域の皆様からの整備に対する要望があれば、記載にもございますとおり、見直しを行う対象になるかという風に考えておりますが、その辺りの文章表現は難しいところでございます。

○寺前委員 未整備区間全体を一気に整備するという事業でない、国庫補助事業とはならないのですか。

○事務局（白井） 未整備区間全体とするのか部分的にするのかという事は、事業の有効性であったり、費用的な部分もそうですが、それが望ましいと判断した上で、都市計画事業として実施する場合には、国とも協議を行う事になろうかと思えます。

○寺前委員 今回、都市計画道路の総合評価として稲荷山線と山手線が、優先路線として挙げられたという事は理解するのですが、稲荷山線でも山手幹線以北と以南で、かなりニーズも違うでしょうし、山手線でも芦屋川以西と以東で、やはりこれもニーズが変わってくるし、実現性も変わってくるといった部分もありますので、例えば、稲荷山線でも山手線でも全線ではなく、区域を分けて、優先順位を付けるというやり方もあったのではないかと思いますのですが、そういった検討はできなかったのでしょうか。

○事務局（白井） 都市計画道路に関しましては、まずは都市構造への影響という部分に主眼を置いて検討を進めてきておりますので、基本的には全線を整備するという中で優先度の検討を行っております。但し、今後、事業を実施するにあたっては、区域を分割するという事も方法としては考えられるかと思っておりますけれども、分割して整備する事で、そこに流れてくる交通がその後どこに向かうのか、周辺への影響はどうかという事も十分に検討していく必要があるのではないかと考えております。

○寺前委員 阪神の立体交差ですが、阪神電鉄を地下に下げるという方法もあるという事で、議会の意見を踏まえていただきましてありがとうございます。ただ、地下化を強烈に推奨しているという事ではなく、すでに立体交差が完了しようとしている東灘区さん、西宮市さんでは、昭和の時代から、都市計画として阪神本線の北側に用地確保しておられて、その点、本市では、日照権として必要な4メートルの幅員の用地取得拡張すら進んでいないような状況で、今後進めていくにあたって、実現性を考えた場合に、地下化という手法が、首都圏で

主に取り入れられていますので、検討してくださいという事を要望しているんですが、これには工費が大変かかりますので、用地取得の費用がかからない分、事業全体としては、抑えられるのかもしれませんが、相当な費用を要する事になるので、実際に阪神電鉄に立体交差が必要かどうかという部分に関しては、半分以上疑念を持っているような状況です。そういった中で、例えば踏切に関する課題で言えば、稲荷山線であれば両方にいちよう並木があると思うんですが、植込みのところをカットして、渋滞の起きやすい北向きを2車線化するか、そういった手法も考えられると思います。財政も厳しい状況ですから、いろいろ研究した結果、できないという判断も選択肢の一つとして検討を進めていただけたらと思います。

○事務局（白井） 今後、調査・研究を行っていく中においては、大規模な事業という形での対策のみではなく、その他にもどのような対応が考えられるのかという事の整理は行っていくべきであると考えております。

○寺前委員 事業費の試算というのは、もう進めておられるのですか。

○事務局（白井） 連続立体交差事業となりますと市が積算できる内容ではございませんので、市では行っておりません。

○福井委員 事業費は積算していないという事ですが、実現性という事も必要だと思うんです。その項目も点数の評価の対象には無いという事とか、市民意見については、どういう形でこの3点を割り振ったのか。市民意見の点数が3点というのは少ないような気がします。選定の項目に関しても、もう少し考えられるような気がしますし、これからのパブリックコメントの意見の量によって、市民ニーズの評価も変わってくると思うんですよ。それで順位が変わる事もあるだろうし、それはパブリックコメント受けて、修正されるのでしょうか。その辺で、この都市計画道路の評価結果が与える影響というのは、何年後まで及ぶのかという事についてご説明いただけないでしょうか。

○事務局（白井） 今回の資料の内容でパブリックコメントを実施させていただきたいと考えておりますが、この優先整備路線に関しましては、反対のご意見を多く頂戴する事も想定されるかと思っております。ただ、評価にあたっては、平時におけるご意見をまとめた結果として行っておりますので、もちろん、パブリックコメントの結果を全く反映しないという事を申し上げているわけではございませんが、基本的な考え方としては、その結果を踏まえて、評価を変えろという事は、前提条件が変わってしまう事になるのではないかと考えております。

○福井委員 少し不透明な部分がある中で点数化されているところと、ましてそれで順位が変わるという事に関しては、重く受け止めていただきたいという事と、市民ニーズが少ないところは、過去の事業実施区域の中で、ある程度道路としての機能が果たされているという事もあるでしょうし、分割実施という事も含めて、パブリックコメントを受けて考えていただきたいと思います。

○佐藤副市長 ご指摘のとおり的事を我々も考えていまして、ただ、今回パブコメをいただくこの基本的な考え方そのものを変えろという事ではなくて、実施に向けた一里塚と考えておりますので、事業実施までに、そういった意見がそれぞれに補完される形で取り込まれていくという事で取り扱いたい。何より、20年、30年先の計画について、何らその方向性を示

さなかつた中で、一定の物差しを当てて、今回、基本的な考え方としてお示ししまして委員の皆様方に意見をお聞きしておりますので、本日ここで頂戴する事も補完するための意見ですし、パブコメも同じ形で取り扱っていきたい。行政の手続きとしては、今後、議会でも説明させていただいて、パブリックコメントを行います。そして、何よりも総合計画にどういった書き方をするか。それが調査・研究に止まるのか。その為の踏み込んだ予算を付けるのか等は、まずは総合計画があつて、それと同じ時期に都市計画マスタープランを策定しますので、その中にも、どこまでの表現ができるかという事等を掴みたいという事がございます。意見は最大限に尊重させていただきますが、それが即ち、基本的な考え方そのものをどこまで変えるかという事とは分けて考えていただきたい。

○福井委員 事業経済性ランクの中に事業費は含まれていないのですか。

○佐藤副市長 ご説明申し上げたように、国交省のマニュアルを使って、積算をしておりますが、ただ、それをそのまま表記しますと、間違いなく独り歩きますので、それは今回の評価指標の一部として、取り入れさせていただいたという事に止めさせていただきたい。

○石黒委員 事業経済性評価の費用対効果を確認したというところで、これは、関連事業は考慮せずに行ったという事、道路単体でという事でよろしいでしょうか。

○事務局（白井） そういう事でございます。

○石黒委員 関連事業の評価というものは、現時点で数値化等で把握できているようなものはあるのでしょうか。

○事務局（白井） 現状では数字で整理したというものはございません。

○石黒委員 今回はこれでいいと思うのですが、見せ方と言いますか、与える印象としまして、単体の1足す1足す1が、単に3となるだけじゃなくて、相乗効果がいかに発揮されていくかというところは、市全体として、事業効率を測る上で非常に重要な視点だと思います。ですので、関連事業の実現可能性も含めて、単体としてはこう、関連事業ができた場合はこうという事も、何らかの形で伝える事ができればと思います。ただ、現時点で、特に数字で把握されているものが無いという事であれば、今回のパブリックコメントは、これで十分かと思います。

○事務局（白井） 今ご指摘いただいた部分につきましては、今後都市計画マスタープランの改訂もございますので、そうした中でも、こういった形で表現ができるのかという事も検討してまいりたいと思います。

○ひろせ委員 パブコメはどのようにされるのか、いつものように、ホームページ見てくださいという事をするのか、あるいは説明という事もされるのか。実施となれば大きな事業になりますし、長期的な事業にもなりますので、もう少し丁寧なパブコメのやり方というのが、必要だと思うのですが、何か考えておられますか。

○事務局（白井） 今回お示しする内容は、まずは、これまで都市計画決定されながら、いつ着手されるのか、明確な計画が無いまま経過していました状況から、一步踏み込んで、優先整備路線という形での選定を行ったその結果をお示しするものでございます。ですので、これをもって事業実施という段階では現状はございませんので、今後改めてそうした状況になってまいりましたら、丁寧に説明の場を設けていくという事は必要になってくるものと考え

ておりますし、そのような形で進めていくべきであると認識しております。

- ひろせ委員 今回のパブコメに関しては、従来のような形になるという事だと思いますが、一步踏み込んだというところでは、市民のニーズを本当に把握したいのであれば、事業そのものの説明をきっちりとした方が、実施する、しないというのは、まだ先の話だとは思いますが、必要かなという風に思います。なかなか資料を見ただけでは、どういう風に意見を表明すればいいかという事も、まだ市民の方の中でも定着していない今の段階では、市としても丁寧な説明が必要なのではないかと思うのですが。
- 事務局（白井）丁寧な説明の必要性は認識しておりますが、まずは今回の内容として、今後、優先して取り組んでいくべき事業という形でお示しするという事が、今後の丁寧な説明への第1段階かと思っております。きっちり説明をしようとするれば、どのような事業方法で、どういう構造になるのか、そういったところに、おのずと踏み込んでいく事になるかと思えますし、現時点では、そこまでは持ち合わせておりませんので、当然、その段階になれば、説明をさせていただく事にはなりますが、今回の内容をまずお示しさせていただいて、ご意見いただく中で、今後の進め方を推し量っていく段階という事で捉えていただければと思います。
- 三谷会長 ご意見をお伺いしている中で、何点か感じたところがありますが、まずこの資料のパブコメへの出し方。ご質問にもありましたけれども、どういう段階での意見募集であり、これをどう使っていくのか。この部分に分らないまま見られても、不満が募ったり、あるいは、よく理解できなかつたりする可能性が高いのではないかという気がしております。今日のご質問の中でも、そういう位置付けが委員の皆さんそれぞれでも認識が違う中での議論になっていたのではないかと感じますので、市民の方々に見ていただく際には、その辺りをより分かりやすくして見ていただく。そして、パブリックコメントをやっていくという形にした方が良いのではないかなと思います。となると、今日まとめられた資料がそのままでいいのかどうか。大幅な修正というよりも、例えば、市民ニーズという言葉に関してのご意見に対してのご説明がありました。集会所トーク等、非常に良い取り組みをされているので、そこで出された意見の量とか、項目数だとか、そういった、あまり飾らない言葉で表現された方が受け手はわかりやすいのではないかと思います。それと、ご意見にもありましたけど、相乗効果という部分では、逆に負の効果と言いますか、道路ができる事で、交通量が集中するという側面もあります。やはり生活されている方からすると、安全という事を第一に考えられると思いますので、利便性ももちろんそうですけれども、安心を得るための都市計画道路を、どう整備されていくのかという事も表わされておいた方が良いのではないかと感じました。私からは以上ですが、資料として問題ないという事であれば、このままで出していただいても結構かと思えます。
- 事務局（白井） 資料の内容については、一度点検させていただきたいと思えます。
- 三谷会長 それでは、ご意見がなければ、この辺り審議を終わらせていただきたいと思います。本日の議題は1件でございますので、以上で議題についても終了といたします。皆様、たくさんの貴重なご意見をいただきましてありがとうございます。会の進行を事務局にお返しいたします。

○事務局（白井） ありがとうございます。それでは、次に、会議次第の6、その他でございますが、事務局より1点ございます。次回、令和元年度第3回芦屋市都市計画審議会ですが、現時点で日程は定まっておりませんが、2月後半、もしくは3月頃の開催を予定しております。委員の皆様には、改めて日程調整をさせていただきますので、よろしくお願いたします。それでは、本日の審議会は以上となりますので、閉会させていただきます。委員の皆様、誠にありがとうございました。