

令和2年度まちづくり懇談会再回答一覧			市長・副市長に確認をいただいています。		
No	自治会名	質 問	回 答	再質問	回 答
7	岩園町自治会	【継続】 集会所開設について 町内への集会所開設を切に願う このテーマは町民の積年の要望事案です。従来から市は「箱物はつぐらない」としてテーマとして取り合ってもくれない対応をしてくています。「近隣の町には集会所があるのに岩園町にはない。」この現状に住民の不満は非常に強く、ことあるたびに自治会へ集会所開設を要望されている。 岩園町内には集会所がなく、朝日ヶ丘集会所もしくは翠ヶ丘集会所を「使用できること」となっています。しかし、どちらの集会所も町民にとっては距離もあり不便です。朝日ヶ丘集会所は町内からは位置的に高所にあり、車両使用以外ではわざわざ行きたくなく「止む無く使用する」といった位置づけです。自治会や自主防災会の定例会議以外の研修・交流会は参加率が非常に悪い結果を残しています。他方、翠ヶ丘集会所は使用した例はないといえます。 「まちづくり」がテーマであるにもかかわらず、住民の交流や集いの場づくりという根幹テーマから目を背けてきた市の考えを改めて問いたく思います。開設には必要に応じ関連する条例を修正し対応できるよう青写真を作成することも市の適応能力だと市民は見ております。 ※岩園町の人口3479名、1450世帯 60歳以上比率31％ この大きな町に集会所が開設されていない現状をどのように評価されていますか。	地区集会所は小学校区に1か所以上設置しており、新たな地区集会所の建設は考えておりませんが、コロナ禍により生まれてきた新たな生活様式の今後の状況変化等も見据えながら、人口減少や少子高齢化が進む中で活動できる場のあり方等について考えてまいります。	1)「既存の集会所は小学校区に1か所以上設置」と回答いただきました。確かに岩園小学校区には翠ヶ丘集会所、朝日ヶ丘小学校区には朝日ヶ丘集会所があります。市の職員の皆さんで地図を見ていただきたい。広大な地域に二か所です。皆さんは頭で地図を浮かべていませんか。実際に地図を見て、立地を確認されましたか。特に朝日ヶ丘集会所の立地は岩園町、朝日ヶ丘町の住民にとって非常に悪い立地であることを理解された上での回答ですか。この立地条件に対する回答はありません。 集会所を開設したときの理念や基準をお示ください。そして時代は変わっています。その時の基準と現状にどのような乖離が生じているか、市がそれをどのように把握されているかもお示ください。 ※両小学校区(朝日ヶ丘、岩園、東山、翠ヶ丘、親王塚、楠/六麓荘を除く)の人口は22,311人(平成27年度の市が公示する統計)。市の人口が96,748人ですので市全体の23%を占めています。うち65歳以上の割合は5710人で25.6%です。当初、市が集会所を開設したときの基準は小学校区割なのか、人口割なのか、地域の面積割なのか不明です。しかも現状の朝日ヶ丘集会所は朝日ヶ丘町の北東の端の町境、岩園町からも北西の端の町境にあり、坂道の上という場所です。朝日ヶ丘集会所は高低差、アクセスなどを無視し、平面的な地図上の視点で選択した結果だと思えますが如何でしょう。本当に集会所としてふさわしい立地ですか。 2)回答「活動できる場の在り方等について考えてまいります」について… 「いつまで」「どのような考えについて」「どのようにして」といったお考えを私たちにお示しできますか。具体案のない回答は回答と言えません。少なくとも方向性をお示ください。 私たちは、行政の常套句である「検討します」「考えます」は回答ではなくむしろ否定、拒否「やりたくない」の態度表明と受け止めます。 ※市全体の集会所は13か所で山手地域には奥池を除くと朝日ヶ丘集会所のみです。以前から「まちづくり懇談会質問」で山手地域には行政サービス拠点もなく、バス便も極めて不便である等の意見が提示されてきました。特に当該地域は高齢化が進み、山手＝足場の悪さという環境下に住民たちも困っております。 昨年末に東山手高齢者生活支援センターが東山町へ移転しました。以前よりは改善された感がありますが、地域からはイカルスーパー付近に行政サービス拠点があれば大変助かる、という声も多く聞かれます。 回答にあるように今後の少子高齢化に見合う街づくりについて、根本的な見直しが必要であると思います。元々、国が高齢者対策で老人の集いの場として老人会を発足させ、その場づくりとして集会所開設を促進してきた経緯を承知しています。福祉の観点からも「高齢者が集う場づくり」は必要不可欠のテーマですが、それだけでなく「高齢者のみならず地域の人々が集える場はまちづくりの拠点」という条件からも絶対に必要です。 「集会所という箱物は作らない」との回答ですが、福祉の町芦屋を標榜する市のお考えですか。では市が考える福祉とは。行政サービスとは。街づくりとは。 集会所は単なる箱物ですか。「まちづくり」とは「箱物づくり」ではありませんね。そこに住民たちの心が通って初めて動き出すものではないでしょうか。 今回の回答者が市民参画課とありますが、従来から「まちづくり懇談会」に向け質問した際に回答された内容と何も変化がありません。福祉の観点一つをとっても片肺的、側面的な回答と思えます。また情報化時代を見据えた政策立案の観点からの将来展望が見えません。 長々と現状含め再度訴えました。 現状の集会所に不具合があるなら修正することも具体案だと思います。 例えば、現朝日ヶ丘集会所を廃し、新たに朝日ヶ丘町や東山町の中央近辺に、また岩園町の中央地点に集会所兼行政サービスが可能な拠点を設ける案はあり得ないのでしょうか？また空き家利用を提案されたこともあります。では空き家利用の具体案をお示ください。それが地域にとって最大の価値ある提案であることをお示ください。地域が利用したい集会所使用内容は把握されていますか。 岩園町からの提案は「まちづくり」を意識した提案であり、他町にも共通するテーマだと思っています。大きな視点からの再回答をお願いいたします。	企画部 市民参画課 マネジメント推進課 地区集会所につきましては、地域社会における相互の親睦と文化活動の増進に寄与するため、前回の回答のとおり、小学校区に1か所以上という基準に基づいて設置しております。 再質問の内容にもありますとおり、市民が交流できる場を確保していくことが重要であると認識しておりますが、社会の情勢や人口構成等が変化する中で本市は既に人口減少局面に入っており、更なる少子高齢化に伴う社会保障関係経費の増加等により、厳しい財政状況が想定されておりますので、持続可能な行政サービスの維持・向上を図るためには、今ある全ての施設を保有したまま更新を続けることは困難であり、新たな施設設置を行うことはできません。そのため、集会所も含めた今後の公共施設等の更新や管理運営では、民間との協働など多様な手法を用いることに加え、必ずしも市が所有することを前提としない多様な在り方を考えていく必要があると認識しているところです。 また、併せて公共施設の最適化構想に基づき、公共施設の更新時期に合わせて再配置等も進めていく中で、市民が交流できる施設の在り方についても検討してまいります。 【企画部長コメント】 新行財政改革や公共施設最適化構想でお示していますとおり、少子高齢化と人口減少が進むことを前提とした持続可能な行財政運営を行っていく方針のもと、コロナ禍を経た後に、市民の交流がどのように変化していくのか等も見据えながら、市民が交流できる場について検討してまいります。
44	翠ヶ丘町自治会	翠ヶ丘町の公園整備について 翠ヶ丘町に公園の整備をしてほしい。 山手幹線によって旧翠ヶ丘広場(約500坪)が失われた。公園は「近く」にあるこそである。市営住宅跡地も売却された。稲荷山線整備を計画するよりも先に公園を作っていただきたい。	都市建設部 道路・公園課 翠ヶ丘町周辺には、一定規模の公園がない状況ですが、整備に必要な財源確保や他事業との優先度を考慮する必要があると考えております。	1. 財源確保の必要を考慮 自治会として、どの様に動いたら財源が確保できるのか教示ください。 例えば署名による請願とか、市議会議員への働きかけとか 2. 他事業との優先度を考慮 翠ヶ丘町の公園整備以上に優先度が高くランクされている事業は何かを優先順位の高いものからリストにして示してください。 尚、実は平成29年に公園設置請願の署名活動を行いました^が、事情により請願はしていません。集まっている署名についての取扱いを所管の道路・公園課と相談致します。	都市建設部 道路・公園課 1. 市の財政状況を鑑みると、新たな公園整備に必要な予算の確保は非常に難しい状況です。新規公園の整備には国庫補助金の活用を考えていますが、補助金の交付には様々な条件があり、現状では条件を満たすことはできません。 2. 公園に関する事業では、安全に公園を活用していただくため、老朽化した施設(遊具や照明)の更新や、バリアフリー化を優先して進めています。 【都市建設部長コメント】 翠ヶ丘町については、公園面積が少ないと認識しており、公園単独での事業化は難しいが、優先的に整備すべき地域だと認識しています。
60	浜風南自治会	【継続】 打出交差点の渋滞改装について 阪神電車打出踏切、43号(打出交差点信号)が原因の交通渋滞が頻発(なんと南宮ボンパ場まで続く)しており、重大な人身多重事故発生が予想される。 合理的調査を実施して、至急に人身多重事故を防止・解決をしていただきたい。	都市建設部 道路・公園課 平成28年度に打出交差点の北行き車線の自動車レーンを左折直進右折レーンを1レーンから2レーンに増やす工事を実施しており、渋滞の緩和は一定図られていると認識しております。更なる渋滞緩和の取組の必要性を検証し、交通量の軽減を図るため、迂回ルートの案内などを検討してまいります。	令和1年(401号室)でのまちづくり懇談会議事録を引用する。 助野(精道):昨年度(29年)「平成30年度に予算をつけ、31年度中に今後のロードマップを決定」と答弁があったが、その後、どのようになっているかお聞かせいただきたい。 助野(精道):阪神の高架化は、他市はほぼ完工済みで芦屋のみ残っている。必ずしも復興優先ということだけが原因ではなく、対応が遅れていることを認識してほしい。 市長:本年度中に精査する。 助野(精道):昨年度(31年)と同じ回答である。昨年よりこの1年で進んだ部分は何かお訊ねする。 市長:昨年度より本年度中に結論を出すという計画で進めており、現在進行中の状態であるとご理解ください。 助野(精道):再度お訊ねする。昨年度より進んだ部分をお聞きたい。 市長:費用や安全対策など様々な要素があり、進めているが未だ発表する状況に至っていない。 副市長:都市計画審議会で検討後に専門家の意見を加味し、市長の意思決定のもとで議会に説明する。市の方針は1か月以内に決定、その後、都市計画審議会で意見や市民の意見を取り入れて計画する。 助野(精道):その間も、ずっと市民は事故等の危険にさらされ続けることを認識してほしい。 ●質問事項● 秋山(春日):昨年度(31年)と同じ回答で非常に残念である。 香栢園駅や深江駅と比べ打出駅は見劣りし、芦屋のブランドイメージを踏まえた街づくりを考えていただきたい。 踏切では通学する子どもたちが長く待たされ、雨の日など我慢を強いられている。 これが住みやすい街なのかと思う。市長の決断を期待している。 *自治連合の公開懇談会での質疑応答がある、それを受けて『現在・県・市阪神電車を交えた勉強会をしている』と回答がありましたが、本当に行政は勉強会をしているなら時系列に進捗した部分を説明していただきたい。	都市建設部 都市計画課 阪神電鉄の立体交差化に関する進捗は以下のとおりです。 ・平成31年1月、市・県・阪神電鉄による勉強会を開始し、沿線における課題整理や連続立体交差化に係る意見交換等を継続中(平成30年度:2回、令和元年度:5回、令和2年度:2回開催) ・令和元年度、都市計画事業等について、中長期的に実施すべき事業を検討 上記を踏まえ、現在策定中の次期総合計画(令和3年度開始)における施策として、阪神電気鉄道の立体交差については、「調査・研究を重ね、検討を進める」としております。 【都市建設部長コメント】 前向きに検討を進めているところですので、ご理解を頂きたいと思います。

令和2年度まちづくり懇談会再回答一覧		市長・副市長に確認をいただいています。			
No	自治会名	質 問	回 答	再質問	回 答
62	精道町自治会	【継続】 阪神電鉄高架化 市民の安全、利便確保に阪神電車芦屋区間立体交差化早期実現を国が支援し進める都市部連続立体交差化事業に条件、細則があるものの、阪神電鉄本線の連続立体交差化は、既に芦屋区間を除き完了している。 事前に事業者ヒアリング、国会議員、県会議員等と懇談したところ、他市区間が完成した現状から、芦屋市から事業申請があればスムーズに認可されると回答を得ている。都市部連続交差化推進関連法には、予算規模が小さい一般市の事業費負担は5%以下にする特例があり、芦屋市が言う大きな財政負担は詭弁である。 市民第一の安全なまちづくりでは、安全が景観より上位にあり、都市計画ではJR芦屋駅南再開発を適正な事業規模に修正すれば、当該事業予算に不安はない。 なお、阪神電鉄本線の大阪梅田～神戸三宮間で、危険な踏切が多く存在する阪神打出駅が最も貧弱な駅として取り残されている。 なお、財政逼迫自治体は条件次第で国から無利子融資支援を受けることもできる。 自治連主催のまちづくり懇談会で、平成29年、30年と連続して計画具体化を要請し、昨年はホームページに収録動画をノーカットで掲載しているので参照いただきたい。平成29年には打出東路切で死亡事故、阪神芦屋駅東のガード2か所で児童、高校生の人と車の接触事故が起きている。 稲荷山線と43号線、阪神踏切、2号線接合間の構造上欠陥から渋滞が日常化しているばかりか、南芦屋浜居住者の車移動者に放置できない危うさをもたらしている。 市民の安全安心のために、当該事業は議決から調査、計画、着工に20有余年を要することからも、速やかに議決し、県、国に申請し具体化するのが行政の果たすべき重要な役割である。 いずれにせよ、国、県、事業者も、当該自治体からの申請がなければ進められないと回答している。 市民の安全安心第一に、過大な財政負担等を理由に労を惜しむことなく、他市はできて当市だけが何故出来ないのか、取り組まないのかを突き詰め、市民の為に地権者との交渉等、困難にも労をいとわず取組み完成、完了させている他市に、素直に学んでいただきたい。	阪神電鉄の立体交差化は、通行の円滑化及び安全性の確保を図る上で、有効な手段と認識しており、現在、県、阪神電鉄を交えた勉強会を行っているところです。 なお、事業実施には、多額の費用を要することが想定されるため、本市の財政への影響等を鑑みながら取組を進めていく必要があるとともに、地元機運の醸成ならびに沿線にお住いの皆さまのご理解・ご協力が不可欠と考えております。	●阪神電鉄高架化事業推進を求める質問の市回答に対し市長、副市長、都市計画部長に意見を述べ回答を求める。 1)阪神電鉄梅田―三宮間高架事業は国交省が進める都市部立体交差事業であり、既に芦屋市区間を除き完成している。 芦屋市が全線完成の障害になることは当市の見識が問われ恥ずべき事態である。 2)この事業について財政負担を理由にするが、県と市で負担する自治体負担37.5%は、市の財政規模により負担率指数で大きな格差があるのは自明であり。県と市が半々負担するとの建設公営企業常任委員会での担当課長答弁に見識と熱意の不足が見られる。 西宮市一般会計規模 1,750億円 人口 49万人 神戸市一般会計規模 7,600億円 人口 151万人 芦屋市一般会計規模 450億円 人口 9万人 鳴尾～甲子園間 総工費 300億円を参考に（300×0.35×0.5 =52.5億円）折半負担で財政負担率指数を見ると西宮市は2.4% に対し芦屋市は9.6% と4倍。 自治体負担部35%の県と市の負担率を財政規模に応じ適正になるよう県と交渉すべきである。 近似値にある鳴尾～甲子園間から試算額を10年の工事期間を合わせて参考値として見ると、県との交渉を待たずとも、隣接市と同調せず市民の安全を無視して財政負担を理由に推進しようとしなのは説得性に欠ける。 自治体経営は財政健全化が第一義ではなく、市民の命と安全を守ることにあるのではないか。 必要な投資は優先した後に財政を考えるのが筋である。 3)回答の地元機運の醸成については、既にほば出来ている。市に積極推進意思がないだけである。 沿線住人の理解については、打出駅周辺整備で同意は得られると確信する。 具体化交渉で多少の労苦はあるが、これは既に完成した西宮市、神戸市でも行ったことであり行政が担うべき当然の仕事である。 先例を見るまでもなく、市議会議決、沿線住人交渉等を経て完成までには30余年を要すると見込まれるが、これを放置すればするほど市民は危険に曝され続けることを考慮すべきである。 都市計画部長に真摯な見解に基づく決意を、市長、副市長には公正な決断を強く求める。	
69	潮見町南地区自治会	災害に強いまちづくり AI化等の情報先端技術を活用した基礎インフラと生活インフラを効率的に管理・運営し、環境に配慮しつつ、人々の生活の質を高め、精度の高い災害対策及び継続的な経済発展を目的としたまちづくりを目指す政策をお願いしたい。 例 1:施設の老朽化に対する先進的な維持管理計画の実行。 2:無電柱化整備事業に関連して災害情報ネットワークの構築。 3:高齢化による孤独な社会環境の支援システムの構築。	1.企画部 マネジメント推進課 平成31年度から公共施設(52施設)の維持管理等の業務をまとめて発注する包括管理業務委託を実施し、施設管理一元化による安全・安心の向上、効率的な施設運営等に取り組んでいるところです。また、現在策定中の新行財政改革において、インフラ施設の維持管理についての包括管理業務委託やICTを活用した公共施設の管理運営を検討しており、今後も効率的かつ質の高い施設の維持管理を研究し、推進してまいります。 2.都市建設部 防災安全課 無電柱化整備事業に関連した災害情報ネットワークの構築は予定しておりませんが、拠点避難所の運営等において無線インターネット回線を利用したタブレットを用いて災害情報ネットワークの強化を行っております。 3.福祉部 地域福祉課・高齢介護課 高齢化による孤独な社会環境の支援システムの一つとして、AIを搭載した「見守りロボット」を活用した高齢者支援を試行的に実施している自治体もありますので、先進自治体の状況等実施の効果について研究してまいります。	「災害に強く安全性の高いインフラ環境を実現するまちづくりの整備について」 まちづくりは、良好な居住環境の整備、地場産業の活性化、賑わい空間の創出とともに、災害対策も非常に重要です。阪神大震災から25年経ち、平和な生活が営まれています。震災直後の緊張感が薄くなっているのではないのでしょうか。 温暖化による異常気象も含めて自然災害対策は、都市における市民の安全性確保のために早急な対応が求められています。 AI化等の情報先端技術を活用した基礎インフラと生活インフラを効率的に管理・運営し、災害情報を確に迅速に市民に伝達させる手段を早急に検討する。 市南部における高潮及び津波対策は、現在施工されている防潮堤だけでなく、災害時における公的津波避難ビルの設置などの具体的な避難行動計画の整備を推進する。市中央部の人口密集地域での無電柱化整備事業の推進等による災害時の移動に関する安全性の確保を推進する。市北部においては土砂災害警戒区域への事前対策の整備を推進する。無電柱化整備事業に関連して災害情報ネットワークの構築を整備する。また、高齢化による孤独な社会環境に対する支援システムの構築の整備を推進する。災害対策を前提としたまちづくりは必修だと思しますので、よろしく願います。	
71	芦屋海岸通自治会	企業選定について 南芦屋浜センターゾーンのホームセンター撤退:住民が望まない後継店舗選定 南芦屋浜のセンターゾーンからホームセンター(ケーヨーデーツー)が撤退し、住民からは不便になったとの声が聞こえてくる。事業者は後継店舗として中古車センターを誘致する計画と聞いている。一方、その対面する位置に自動車販売店を誘致することが決まっているが、これらは住民の利便性に全く役に立たないものである。兵庫県企業庁は住民の意向を全く無視して独断専行で話を進めている。芦屋市も見て見ぬふりをしている。行政が自ら策定した潮芦屋プランから全く乖離した施策を勝手に行うとは何事か。この暴挙に対し、市長宛の要望書を提出したので添付する。	都市建設部 都市計画課 ご要望につきましては、令和2年8月17日付け芦都計第295号による回答のとおりとなりますが、市としては、地域のご意向をお聞きして事業に反映できるような取組を県企業庁に働きかけてまいります。	本件の趣旨は兵庫県企業庁が自ら定める「潮芦屋プラン」を無視し、住民の利便性を高めるためショッピングモールを誘致すると明記している場所に中古車センターや自動車展示場を誘致しようとしていることに対する抗議である。ホームセンターが撤退したことにより、周辺住民、特に県営住宅、市営住宅の方々が日々の生活に不便を感じていることを県企業庁は全く気が付かないし、住民の声を聞くことなく勝手に誘致している。市は見ざる聞かざる言わざる状態である。このような状況で企業庁と市に要望書を提出し、当懇談会にも質問を出した次第である。 都市計画課の回答は「令和2年8月17日付け芦都計第295号による回答のとおり」とあるが、この内容はこの事案については全て県企業庁が行っており、芦屋市としては関与できないと言う門前払いの回答であり、住民の心を逆なでする回答であった。 そこで、要望書を提出した4自治会が市長面談を申し入れ、9月17日に市役所内で面談を行った。副市長、都市建設部長他も同席した。この場で市長は住民の意向を県に伝えていくことを確約した。 それでは質問するが市長面談の後、市は県のどの部署の誰にどのように働きかけて来たのか具体的に回答願いたい。 また、今後どのように働きかけていく計画なのか同様に具体的に回答願いたい。 なお、この質問にある中古車センターは9月5日に特定建築物建築計画の看板を立てているが、用途を記載する欄には「事務所、自動車整備工場、車庫」とあり、土地利用計画を全く無視して自動車整備工場を作る計画である。建築指導課が気付いて建築主に連絡したため、自動車整備工場の文字を白いテープで隠してあるが、欠陥条例のため虚偽看板を撤去させることすらできないのが実情である。自動車展示場の場所については企業庁保有の未分譲地であるのも拘らず、芦屋市は大和ロイヤルの土地と勘違いし、把握していなかったことが明白になっている。南芦屋浜のまちづくりに対してあまりに無責任ではないか。	

都市建設部 都市計画課

阪神電鉄の立体交差化は、先の回答のとおり、3者による勉強会を行っているところであり、妥当性や実現性など、様々な観点から検討を深めていくことが必要と考えております。対象となる事業費に係る本市の負担割合については、県と具体的な協議を行える段階にはありませんので、現時点における国の制度等に基づき、20.25%（県と市で40.5%）と想定しています。事業の実施に向けては、関係機関等との協調とともに、地元機運の更なる醸成が必要と考えております。

【都市建設部長コメント】

JR芦屋駅南地区再開発事業に関しては、財政負担を危惧するご意見をいただいていることもあり、立体交差化事業が財政に与える問題は慎重に判断すべきとは考えておりますが、まずは事業について、具体的に検討を深めていくこととしております。また、長期財政収支見込みに反映できる段階ではありませんが、前向きに検討を進めているところでので、ご理解を頂きたいと思います。

都市建設部 防災安全課

災害情報の伝達については、迅速に的確な情報を伝達できる仕組みを研究してまいります。南芦屋浜地区の避難行動計画については、地域住民の方と防災訓練や地区防災計画等の自助共助の取り組みを支援してまいります。無電柱化や土砂災害警戒区域への事前対策についても引き続き取り組みを進めてまいります。高齢者等の要配慮者の支援については、要配慮者名簿等を活用した、共助の取り組みを進めてまいります。

【都市建設部長コメント】

インフラの維持管理については、計画的に整備を進めてまいります。

都市建設部 都市計画課

潮芦屋センターゾーンⅡ期事業については、9月17日の面談を踏まえ、県企業庁へ地域住民のご意向をお聞きして事業に反映できるような取り組みを働きかけたところです。現在、関係者間での協議・調整が行われており、結果を踏まえ、市として可能な対応を検討してまいりたいと考えております。なお、先の回答にあります、「令和2年8月17日付け」につきましては、「令和2年8月19日付け」(9月7日送付)の誤りでしたので、訂正させていただくとともに、お詫び申し上げます。

【都市建設部長コメント】

地域の皆さまのご意向に寄り添えるように、取り組んでまいります。

令和2年度まちづくり懇談会再回答一覧		市長・副市長に確認をいただいています。			
No	自治会名	質 問	回 答	再質問	回 答
72	芦屋海岸通自治会	空き家活用について 南芦屋浜中心部にぽっかりと大きな空き地：活用方法が未だ未定 潮芦屋交流センターの前にある住宅用地が全く手つかずで空き地のまま放置されている。町の中心部に大きな空き地があることで、町全体が閑散とした寂れた雰囲気になっている。本来は住宅用地であるが、住民全体の意向を確認し、公的な施設の建設・利用を計画してほしい。防災センターや災害時の避難場所、公立学校（小中一貫校、幼保併設）や生涯学習センター、個人開業医院、商業ゾーンで不足の店舗（例えば衣料雑貨関連店舗、飲食店）として活用等々、いろいろと住民からは意見が出ている。企業庁の木っ端役人が思い付きで考えている現状では良いアイデアが出る訳がない。まちづくりを専門に研究している大学やコンサル、関西圏に捉われず全国的に実績をあげている機関の知恵を借りて計画を進めるべきと考える。	都市建設部 都市計画課 南芦屋浜地区では、「潮芦屋プラン」に基づき、県企業庁と市が連携し、計画人口8,000人のまちづくりを進めているところですが、未利用土地については、早期に有効活用が図られるよう、地域のご意向も踏まえながら、引き続き県企業庁と連携・協力し、当地区の魅力あるまちづくりに取り組んでまいります。	都市計画課の回答は「南芦屋浜地区では「潮芦屋プラン」に基づき、県企業庁と市が連携し」とあるが、No.71の回答ではセンターゾーンの企業選定については県企業庁が行っているのも芦屋市は一切知らない、関わるできないと回答し、門前払いであった。二枚舌で市民を騙すことは慎んで頂きたい。 また、該当の土地は「潮芦屋プラン」では住宅用地としているが、県と市が国際的な教育機関の誘致を進めているとのこと。私学の学校を誘致することらしい。住宅用地に私学を誘致し、決定した時点でこっそりと用途変更をかけて無理やり計画を押し進めるつもりなのか。行政として許される行為ではない。 続きの文章には「地域のご意向も踏まえながら、引き続き企業庁と連携・協力し」とあるが、地域住民は私学の誘致など望んでいない。いつどのようにして地域の意向を確認したのか、いつどのように確認するつもりなのか、いつどのように企業庁と連携・協力したいのか。いつどのように企業庁と連携・協力するつもりなのか、具体的に回答していただきたい。適当に言葉を並べておいて、何もしないことは役所の常套手段かも知れないが、人として許されない行為であることを肝に銘じてほしい。 なお、本件の質問の趣旨は、このように空き地が放置されているのは、県企業庁が定める「潮芦屋プラン」が既に時代遅れで陳腐化しているのではないかと言うことを問うものである。これからの時代にふさわしいプランを専門家の知恵を借りて再構築すべきではないか。兵庫県にはまちづくりを専門的に取り組む部署があると聞いている。大学には、まちづくりを専門に研究している研究者もたくさん居ると聞いている。 プランの再構築に当たっては住民無視も甚だしい県企業庁に任せるのではなく、より住民に近い立場である芦屋市が主体となって、専門家の知恵を借りて進めるべきと考えている。ウイズコロナ、アフターコロナの時代を見据えた従来とは異なる思考と哲学によるまちづくりプランの策定と早急な遂行を要望する。	都市建設部 都市計画課 南芦屋浜地区の未利用土地に関する取組については、先の回答のとおりですが、その中で、学識経験者も交え、地域を代表する方々と意見交換を行う場を設けることの検討を進めているところ です。
74	業平町自治会	【継続】JR芦屋駅南について JR駅南再開発について 2020年2月28日に公開質問状を市長宛に提出するも何ら返答をいただいていない。現計画（ロータリー＆11階ビル）は必要不可欠か。 ①市民の疑問にしっかり答えてください。 ②議論の場を設け、市民を十分納得させてください。 ※再開発に反対しているのではなく、市民の為にその内容を問うているのです。 【追記】併せて、5月25日に手渡した「市民まちづくり計画」沿道整備街路事業に変更する代替案についても同様です。	都市建設部 都市整備課 JR芦屋駅の南側については、芦屋の南の玄関口にふさわしいまちづくりを進めてまいります。現在はビル工事費の再算定や事業手法の変更に係る検討を含めた計画の見直しを行っております。今後、変更案がまとまり次第、市民の皆さまにご説明をするとともに、意見交換等の実施も検討してまいります。	11月28日特別委員会の減額案と説明資料につき、 ①市民提案Dについて ●芦屋市資料18ページの「事業概要」の用地買収面積が5100㎡になっているが、約2000㎡の誤りである。市民提案は等面積換地の事業手法であり駅前広場以外は買収しない。南北線道路買収（別事業）を除くと、沿街事業にかかる買収面積は2000㎡であり、何故5100㎡に増やしたのか。用地補償費の53.5億円の内訳を提示いただきたい。 ●同ページにある事業外経費の22.8億円とは何の費用であるか示されたい。再開発事業にはこの項目は見当たらない。何故、沿街事業のみに必要かの説明を求める。 ●市民提案Dについては国庫補助の要件をなぜ満たしていないのか。通常の国の姿勢から見れば十分に国庫補助の範囲に入っていると考えられるが、国土交通省と協議を行って拒絶されたという事実はあるのか。 ②交通課題の解決が市案が○でD案が×なのか。問題多いロータリー、歩車分離がなぜ唯一なのか。 ●添付資料3・4の内容に、誠実な答えをいただきたい。	都市建設部 都市整備課 11月26日のJR芦屋駅南地区再開発事業調査特別委員会でお示した資料（以下「本市資料」といいます。）におけるパターンDは、令和2年5月に一部の市民の方から本市へ提案があった提案書を基に、提案内容をできるだけ実現可能な計画となるよう精査を行ったうえでシミュレーションしたものです。用地買収の範囲と面積については本市資料19ページにお示ししているとおり、整備前の宅地面積7,498㎡が整備後には1,992㎡になると見込んでおり、この差のうち5,141㎡（芦屋市所有地とJR用地を除くと2,068㎡）の先行買収が必要になると考えております。 用地補償費の内訳は、用地費32.9億（JR所有地16.7億、それ以外16.2億）、補償費20.6億（JR1.2億、それ以外の地権者19.4億）となります。なお、補償費には建物や工作物のほか、借家人補償、仮店舗・仮住居使用料、移転雑費等が含まれます。 事業外経費については、事業区域外で買収済みの用地費など、すでに執行済みのものを含む経費であり、パターンA及びBのシミュレーションにおいても計上しております。 土地区画整理事業における国庫補助採択要件は、施行前の公共用地率15％未満となっており、パターンDのシミュレーションではこれを満たしておりません。 パターンDでは、通過車両と乗降車両が交錯する状態となり、交通の危険性は増加します。さらに、タクシー及び一般車の乗降場と駅との移動に道路横断が必要であるため、駅利用者による道路の乱横断を誘発します。交通結節点機能及び交通安全性の向上は見込めず、整備後の交通状況は整備前に比べ悪化すると考えられます。また、警察は通過型よりもロータリー型の交通処理のほうが安全であると判断しています。
84	芦屋海岸通自治会	交通の取締りについて 交通事故が多発する交差点に信号機が設置されていない 住民の要望が無視され続けている 南芦屋浜の人工砂浜に隣接する交差点（東駐車場に隣接）では、過去に何回も交通事故が発生しており、当自治会からは信号設置の要望を10年以上出しているが、全く設置される様子がない。交通量が基準より少ないとの理由で逃げられた。当該交差点は交差する道路の道幅が全く同じで、路側帯が広いため、開放感がありスピードを出しやすい構造になっているため、重大事故につながっている。早期の信号機設置を要望する。	警察 信号機については、警察庁の定める指針に基づいて設置を行っております。ご指摘の交差点については、他の信号設置のない県下交差点と比較しても交通量は少なく、設置基準には該当しておりません。交通事故防止に向け、道路形状の変更なども視野に関係機関と検討を進めてまいります。	警察の回答は「交通量が少なく設置基準に該当しておりません」とあるが、交通事故の発生は交通量のみが関係している訳ではなく、道路構造上の問題が大きく影響することに異論はないと思う。警察の回答に「道路形状の変更なども視野に関係機関と検討を進めてまいります」とあるが、具体的にどのような道路形状変更が交通事故防止に効果があるのかご教示願いたい。その他にも交通事故防止に効果がある施策があればご教示願いたい。実際に採用された交通事故防止策と定量化された効果についてデータがあればご教示願いたい。これらを踏まえ、当該交差点をどのように改善していくのか早急に対応策を明示していただきたい。 当該交差点では2、3年前、路面に赤い停止線が引かれたが、効果は出ていないと感じている。現在は護岸工事の関係でガードマンが配置されているため、事故は発生していないが、工事が完了してガードマンがいなくなった途端に交通事故が発生するのではないかと危惧している。 最近他県の事例が報道されていたが、近隣住民が危険と感じて行政に改善を求めていた地点で死亡事故が発生し、やっと対策が取られたが、近隣住民は死亡事故が発生しないと行政は動かないのかと憤りを感じているという。我々の地域でこのようなことが起こらないよう早急な対策を要望する。 なお、No.84で指摘している交差点以外にも交通事故が発生した交差点があり、危険と感じる横断歩道も何か所がある。暴走行為を誘発する道路形状の改善も含め、南芦屋浜全体の交通安全対策を早急に実施して頂きたい。	警察 都市建設部 道路公園課 一般的に交通事故防止に効果があるとされているのは、 ・交通安全教育 ・交通指導取締り に加えて「交通規制」があり、これらが複合的に絡んで効果があるものと考えます。 当該交差点の対策を考えると、出会い頭の事故防止として、上記のほかに、用地買収が必要となりますが、道路形状をいわゆるラウンドアバウト（環状交差点）に変更することも有効であると思われます。 交差点改良の適否については、引き続き検討が必要であると考えます。
85	芦屋海岸通自治会	交通の取締りについて 南芦屋浜全体の交通安全について：暴走行為防止対策 南芦屋浜地区は県営住宅、市営住宅前を東西に走るバス道以外には信号機が設置されていない。一方、道路は災害時に緊急車両が停車しやすいよう路側帯が広くとられているため、走行時にスピード感があまり感じられず、スピードを出しすぎる自動車が多い。そのため交差点での重大事故が多発している。一方、休日や深夜早朝の不法駐車も後を絶たず、住民は騒音問題や不法投棄ゴミの問題に悩まされている。道路の構造、駐車場の配置や運用方法、不法駐車対策を一体的に検討し改善の道筋をつけるべきと考える。	都市建設部 道路・公園課 警察 不法駐車や騒音、不法投棄の問題については、課題であると認識しており、引き続き、市、県、芦屋警察と連携して調整してまいります。		