

# 第1章 はじめに

## (1) 目的

J R 芦屋駅南地区（以下、「本地区」という。）では、駅前線(昭和21年5月6日告示)、駅前広場(昭和21年8月15日告示)、駅前広場東線及び西線(昭和30年3月31日告示)を都市計画決定しており、J R 芦屋駅周辺の新しいまちづくりを行うため、駅北地区も含め昭和45年度から検討を行ってきました。本地区に係るまちづくり事業の検討は、平成5年度に一旦着手し、地元住民の方々と共に計画検討を進め、市街地再開発事業\*を計画したものの、本市の財政状況悪化により都市計画手続き前の平成13年12月に事業実施を延期しました。その後、本地区内の一部で歩道改修等を行いました。が、通行する車両や歩行者等の安全と、円滑な交通を確保していくために本地区の整備が必要となっています。

こうした状況のもと、平成22年度(平成23年3月)に「第4次芦屋市総合計画」を策定し、第3章『人々のまちを大切に作る心や暮らし方をまちなみにつなげる』の施策目標12-3において、“J R 芦屋駅南側の交通機能を高めるため、また、芦屋らしい南玄関口となるようJ R 芦屋駅南地区まちづくり計画案を検討します。”との考えを明示しました。

本まちづくり基本計画は、今後の事業化に向けた計画として位置付けることを目的とします。

## (2) 事業範囲

本まちづくりの事業範囲は、下図の範囲で検討を進めています。

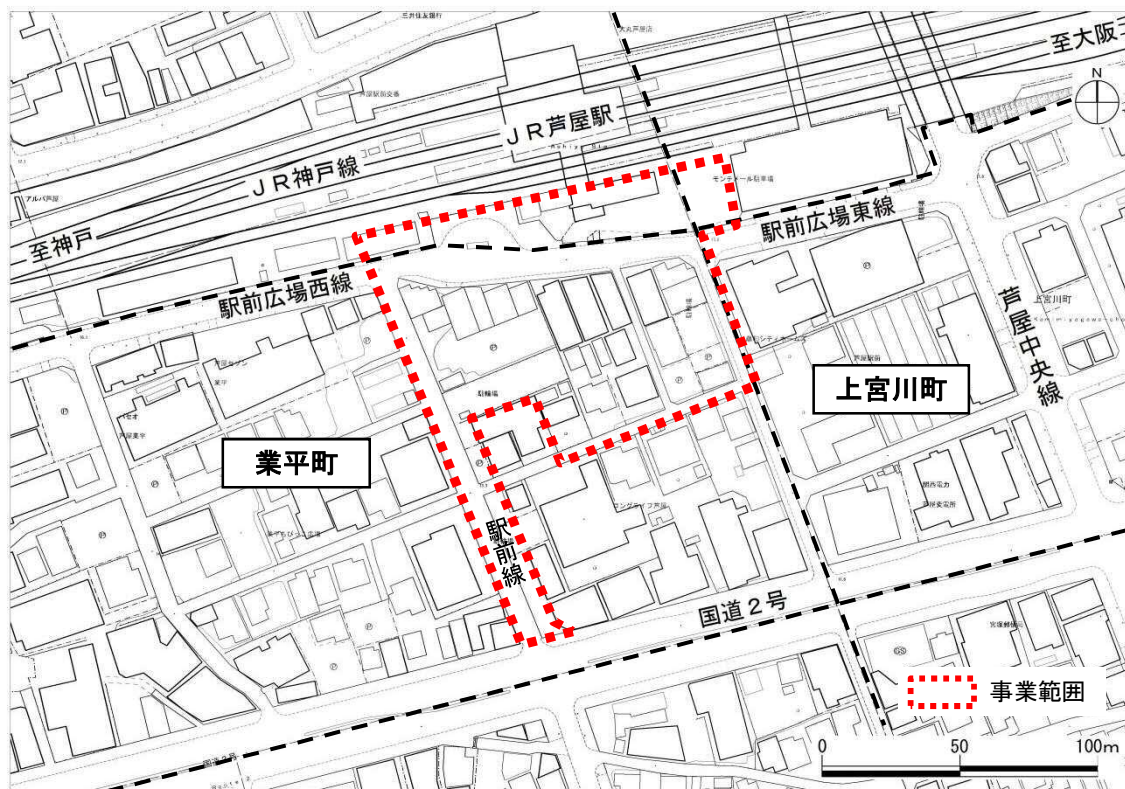


図1-1 事業範囲図

### (3) これまでの経緯

本地区のまちづくりは、昭和21年の駅前線の都市計画決定に始まり、昭和50年頃までは、駅北側と合わせた検討を行ってきましたが、昭和54年に駅北側の市街地再開発事業を都市計画決定した後、平成5年から駅南地区のまちづくりの検討を開始しました。しかし、本市の財政状況悪化により平成13年に事業実施を延期しています。その後、第4次芦屋市総合計画を策定した平成23年から、まちづくりの検討を再開しています。主なこれまでの経緯は、下表のとおりです。

表1-1 まちづくりの経緯

年	月 日	内容	備考
昭和21年	5月 6日	都市計画決定（駅前線及び鉄道沿南線）	
	8月 15日	都市計画決定の変更（鉄道沿南線に駅前広場を追加）	
昭和30年	3月 31日	都市計画決定の変更（鉄道沿南線を廃止、駅前広場東線及び西線を追加）	
昭和45年		J R 芦屋駅周辺の整備計画を検討	
昭和50年		『芦屋市国鉄芦屋駅前地区整備基本計画』策定	
昭和52年	1月 28日	都市計画決定の変更（駅前広場西線の幅員及び線形の変更、駅前広場の面積の変更）	
昭和54年	12月 21日		国鉄芦屋駅北地区市街地再開発事業都市計画決定
平成2年	3月 10日		J R 芦屋駅で新快速が日中時間帯に停車開始
平成5年		J R 芦屋駅南地区のまちづくりの検討開始	J R 芦屋駅で新快速が休日の朝に停車開始
平成7年	1月 17日		阪神・淡路大震災発生
	9月 1日		J R 芦屋駅で新快速が土曜・休日に全列車停車開始
平成10年	6月 21日	地元住民組織「まちづくり研究会」設立	国鉄芦屋駅北地区市街地再開発事業完了
	10月 10日	芦屋中央線・J R 神戸線立体交差部が開通	
平成11年	11月 9日	「まちづくり研究会」から“第1次まちづくり構想”を受理	
平成12年	12月 25日	「まちづくり研究会」から“第2次まちづくり構想”を受理	
平成13年	12月	財政状況悪化により事業実施を延期	
平成15年	12月 1日		J R 芦屋駅で新快速が全日に全列車停車開始
	12月 25日	「業平町地区地区計画」施行	
平成23年	4月	J R 芦屋駅南地区のまちづくりの検討を再開	
平成26年	5月 22日	「まちづくり研究会」から“まちづくり方針(案)”を受理	
	7月 12日	地元住民組織「まちづくり研究会」解散 地元住民組織「まちづくり協議会」設立	

## 第2章 地区の概況

### (1) 地区の位置

本市は、兵庫県の南東、阪神地域の中央部にあり、六甲山系の南側に位置しています。阪神地域の大きな拠点である神戸と大阪の中間にあり、阪急電鉄、JR、阪神電鉄などの鉄道や国道2号、国道43号、阪神高速道路などの主要道路によって結ばれています。山や海、河川の豊かな自然とともに、交通の利便性にも恵まれていることから、阪神間の住宅都市として発展してきました。

本地区は、本市のほぼ中心に位置し、JR芦屋駅と国道2号に挟まれた交通の結節点として、重要な地域となっています。神戸・大阪へのアクセスが良いなど、利便性の高い地域となっています。



図2-1 位置図

## (2) 上位計画

本地区に係る既存の計画やマスタープラン等の、上位計画は次のとおりです。

### ①阪神間都市計画 都市再開発の方針（兵庫県）

「阪神間都市計画 都市再開発の方針」は、都市計画法に基づき、阪神間都市計画区域内の市街化区域において、計画的な再開発が必要な市街地の健全な発展と秩序ある整備を図るため、兵庫県が目標、方針、整備又は開発の計画の概要等を定めるものです。

本地区に関連する内容としては、「JR芦屋駅周辺地区（約113ha）」が「計画的な再開発が必要な市街地」として、また、「JR芦屋駅南地区（約1.0ha）」が「特に一体的かつ総合的に再開発を促進すべき地区」に位置付けられています。本地区に関連する部分を以下に抜粋します。

なお、この「都市再開発の方針」は平成13年の事業延期時点の計画に基づいて定められているため、この度、本地区におけるまちづくりの事業化に合わせて見直しを行うこととしています。見直しの内容については、巻末の資料に掲載します。

#### JR芦屋駅周辺地区（約113ha）

「計画的な再開発が必要な市街地」

（再開発の目標）

- ・芦屋市の中心核としての商業業務機能の向上
- ・居住環境の向上
- ・良好な都市景観の形成

（土地の合理的かつ健全な高度利用及び都市機能の更新に関する方針）

- ・JR芦屋駅前周辺では、駅前広場等の整備と合わせ、土地の効率的な活用を促進し商業業務機能の更新を図る。
- ・住宅地では、地域の骨格となる都市基盤施設<sup>\*</sup>の整備と共に、地区計画等を活用し、良好な住宅環境の誘導に努める。

#### JR芦屋駅南地区（約1.0ha）

「特に一体的かつ総合的に再開発を促進すべき地区」

- （地区整備の主たる目標）
- ・駅前市街地の再構築
  - ・駅前住宅地及び商業業務地としての機能充実
  - ・ターミナル<sup>\*</sup>の交通機能の強化
  - ・防災性の向上

（土地利用計画）

- ・商業業務、住宅地

- ・土地の高度利用

（建築物更新の方針）

- ・建築物の共同化、不燃化

（施設整備の方針）

- ・都市計画道路（駅前線、交通広場）及び区画道路の整備

（再開発促進の措置）

- ・住民と一体となった事業の促進

（概ね5年以内に決定(変更)予定の都市計画）

- ・市街地再開発事業

## ②第4次芦屋市総合計画 後期基本計画

「第4次芦屋市総合計画」は、本市の魅力をもっと高め、「住み続けられるまち・住んでみたいまち・芦屋」であり続けるために芦屋に関わる人々が共有できる目標として平成23年4月に策定したもので、前期5年、後期5年の基本計画に分け、平成28年3月から後期基本計画が始まっています。本地区に関連する部分を以下に抜粋します。

### 将来像 自然とみどりの中で絆を育み、“新しい暮らし文化”を創造・発信するまち

#### 基本方針

- 1 人と人がつながって新しい世代につなげる
- 2 人々のつながりを安全と安心につなげる
- 3 人々のまちを大切に作る心や暮らし方をまちなみにつなげる
- 4 人々と行政のつながりをまちづくりにつなげる

#### 施策目標

##### 目標12 交通マナーと思いやりがまちに行き渡り、市内が安全に安心して移動できるようになっている

###### 12-3 市内を安全かつ快適に移動できる

###### 12-3-2 JR芦屋駅周辺の交通結節機能を高める取組を進めます。

- ① 安全かつ快適に移動でき利便性が向上するように、JR芦屋駅南側の駅前広場及び周辺道路を整備します。
- ② JR芦屋駅南側において分散化された既存の駐輪場を集約、整備します。
- ③ バスを利用しやすくなるように、JR芦屋駅の南北バス停の再配置に伴う路線再編に向けて関係機関と協議します。

##### 目標13 充実した住宅都市の機能が快適な暮らしを支えている

###### 13-2 住宅都市としての機能が充実している

###### 13-2-3 住宅都市に必要な都市施設を計画的に整備していくための検討を行います。

- ① JR芦屋駅南地区において、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ます。

###### 13-3 市内の商業が活性化し、市民の利便性も向上している

###### 13-3-2 JR芦屋駅南地区まちづくりにおいて、生活利便性を向上させる取組を進めます。

- ① JR芦屋駅南地区の商業について、まちづくり計画と十分な調整を図りながら、芦屋市商工会や芦屋市商業活性化対策協議会と協議し、取組を進めます。
- ② JR芦屋駅南地区と他の商業地域とがつながり、様々な相乗効果が得られるように、商業・業務施設の立地を誘導します。

### ③芦屋市都市計画マスタープラン

「芦屋市都市計画マスタープラン」は、都市計画法に基づき、本市の地域特性を踏まえて、まちづくりの課題に対応した独自の整備方針として平成17年3月に策定（平成24年改訂）したもので、実現すべき具体的な都市の将来像を示しています。本地区に関連する部分を以下に抜粋します。

#### まちづくりの理念

##### 美、快、悠のまち 芦屋

（緑豊かな高質な都市空間を実現し、人にも環境にも優しく、文化を育む活力ある国際文化住宅都市※を目指します。）

#### まちづくりの3つの方向

- 「美」－緑豊かな自然と調和した美しく快適なまちづくり
- 「快」－人にも環境にも優しい、住みよいまちづくり
- 「悠」－優れた市民文化が息づく、成熟したまちづくり

#### 地域別構想 「中央地域」

中央地域の将来像

##### 潤いとにぎわいの中で都市回遊を楽しむ地域

#### 中央地域の将来都市構造

- ・ 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」として位置付けられます。  
【にぎわいと活気あふれる都市空間】
- ・ JR芦屋駅から阪神芦屋駅にかけて外向き型の商業施設が発達する地区(都市回遊ゾーン)では、専門性の高い高品質な店舗が並ぶ地区としての発展を図るとともに、JR芦屋駅南の駅前線は、「身近なにぎわいゾーン」の東端の街路であることから、歩いて楽しいにぎわいのメインストリートとして位置付けます。

#### 土地利用の方針

##### 土地利用の配置方針

- ・ 当地域では、中心核であるJR芦屋駅周辺を商業地とします。

##### 商業系の土地利用方針

###### 【商業地】

- ・ 商業地では、商業・業務施設の立地及び充実を誘導します。特に、JR芦屋駅南地区では、周辺の住居系土地利用との調和を図りつつ、駅前広場の整備に併せた市街地開発事業を検討し、商業・業務基盤の充実を図ります。

## 都市施設整備の方針

### 駅前広場の整備方針

- ・ J R 芦屋駅南地区は駅前広場も含めた整備を検討し、本市の南玄関の顔として、周辺の景観にも配慮しながら J R 芦屋駅周辺の交通機能の充実を図ります。

## 都市景観形成の方針

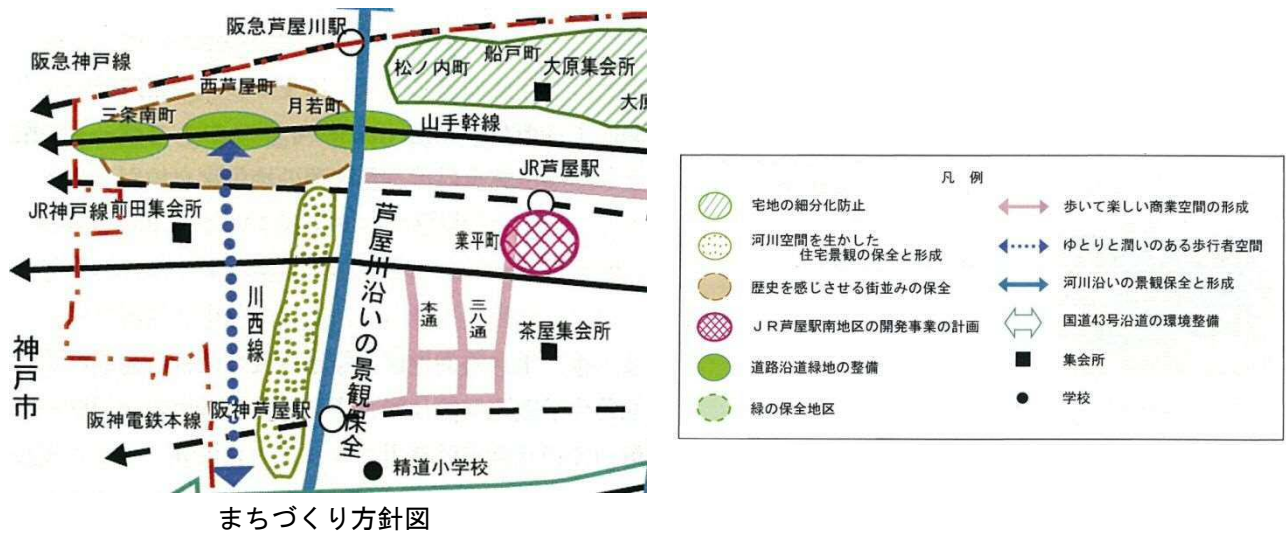
### 歩いて楽しめる商業空間の形成

- ・ J R 芦屋駅から阪神芦屋駅にかけて形成されている商店街(都市回遊ゾーン)、また、阪神打出駅周辺を中心とした住商共存地では、店から店へと歩いて楽しい活気あふれる商業空間としての再生を図ります。

## 市街地整備の方針

- ・ J R 芦屋駅南地区では、駅前広場や駅前線の整備計画を検討するとともに、J R 芦屋駅南地区の「身近なにぎわいゾーン」へのエントランスとなる活気あふれる商業集積地区の形成を検討します。

中央地域のまちづくり方針を整理すると、下図のとおりとなります。



## ④ 芦屋市創生総合戦略

「芦屋市創生総合戦略」は「まち・ひと・しごと創生法」に基づき、少子高齢化・人口減少等の課題に取り組むため、平成28年3月に策定され、「安全・安心で良好な住宅都市としての魅力を高め、継承していく」、「若い世代の子育ての希望をかなえる」を2つの柱として「芦屋」の魅力を更に高め、発信していくことを基本にしています。本地区に関連する部分を以下に抜粋します。

### 基本目標1 安全・安心で良好な住宅地としての魅力を高め、継承する

#### (1) 良質な住まい・住環境の形成

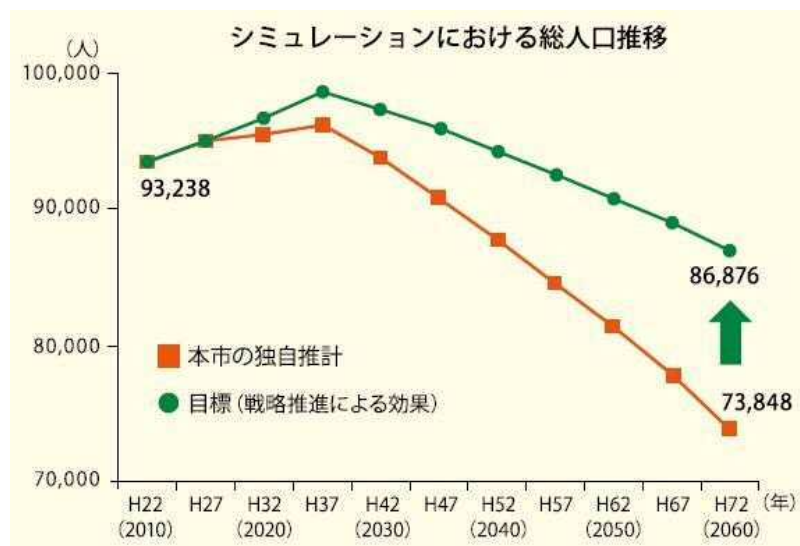
##### 景観の保全・育成

##### 重点施策3 住宅都市に必要な都市施設を計画的に整備していくための検討を行います。

- ・JR芦屋駅南地区において、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ます。

##### (参考) 今後進めていく主な事業

JR芦屋駅南地区を「芦屋を発信するまち」として「まちの玄関・交流・案内から発信機能を持つ」、「まちづくりのめざすべき目標・効果をもつ」をコンセプトに、駅前という特徴を生かした市街地整備を推進



※ 本市の将来人口は独自の推計では平成37年をピークに減少傾向に転じ、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、長期的目標として、出生数や社会増の状態を維持し、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います。



### 第3章 地区の現状

#### (1) 人口・世帯数

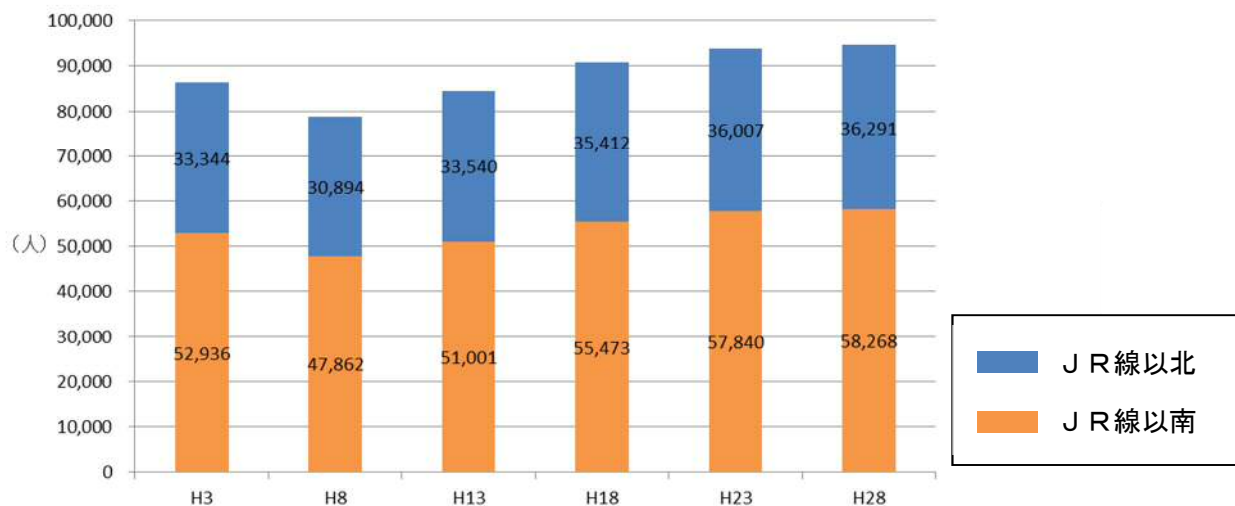
##### ①人口・世帯数

本市の人口は、平成7年の阪神・淡路大震災により一旦減少したものの、その後回復し南芦屋浜のまちづくりの進捗等に伴い増加傾向となっています。同時に世帯数についても増加しております。また、JR線を挟み南北の人口推移を比較するとJR線以南の人口の方が、増加割合が大きいことがわかります。

表3-1 本市の人口・世帯数の推移

区分 年次	人 口			世帯数	1世帯あたり 平均構成人口
	総数	男	女		
平成2年	87,524	41,130	46,394	32,427	2.70
平成7年	75,032	34,928	40,104	29,070	2.58
平成12年	83,834	38,705	45,129	34,209	2.45
平成17年	90,590	41,391	49,199	37,970	2.39
平成22年	93,238	42,385	50,853	39,753	2.35
平成27年	95,440	43,098	52,342	41,959	2.27

出典：国勢調査（平成27年は速報値）



出典：住民基本台帳（各年4月1日現在）

図3-1 市域南北地域別人口推移

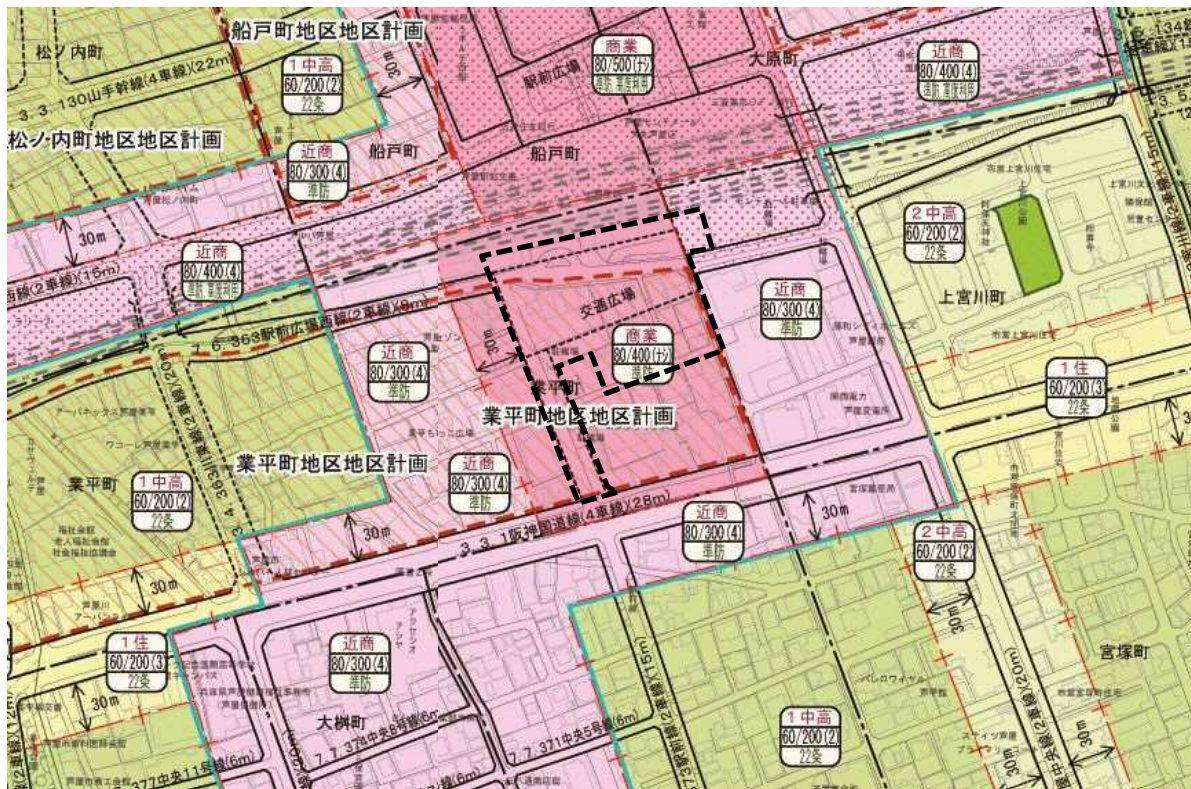
## (2) 都市計画条件

### ①用途地域等

本地区の用途地域※は、概ね商業地域※であり、準防火地域※にも指定されています。

表 3-2 用途地域・地域地区

用途地域	建ぺい率	容積率	その他の指定
商業地域	80%	400%	準防火地域



用途地域	地域・地区	その他施設など
第一種低層住居専用地域	地区計画	都市計画道路(完成)
第二種低層住居専用地域	建築協定	都市計画道路(計画)
第一種中高層住居専用地域	緑の保全地区	都市計画公園
第二種中高層住居専用地域	準防火地域	都市計画緑地
第一種住居地域	高度利用地区	墓園
第二種住居地域	風致地区(第1種)	生産緑地地区
近隣商業地域	風致地区(第2種)	区域・区分
商業地域	風致地区(第3種)	町界

**【マーク凡例】**

**【用途地域の種類】**

- 1低層：第一種低層住居専用地域
- 2低層：第二種低層住居専用地域
- 1中高：第一種中高層住居専用地域
- 2中高：第二種中高層住居専用地域
- 1住居：第一種住居専用地域
- 2住居：第二種住居専用地域
- 近商：近隣商業地域
- 商業：商業地域
- 無指定：市街地調整区域

**【建ぺい率/容積率】**(都市計画法又は建築基準法)

**【高度地区】**(1):第1種~(4):第4種,(F):指定なし

- 【22条】:建築基準法第22条指定地域
- 【風(1~3)】:風致地区(第1種~第3種)
- 【準防】:準防火地域
- 【高度利用】:高度利用地区
- 【園公】:瀬戸内海国立公園(六甲地区)

図 3-2 都市計画図

## ②地区計画

業平町の一部には、地区計画※が定められています。本地区に指定されている土地利用区分は、駅前住商複合地区(I)(II)となっています。

表3-3 地区計画の概要

地区名	決定日
業平町地区地区計画	平成15年12月25日

表3-4 地区整備計画

地区の細区分(細区分の区域画図表示のとおりに)	名称	駅前住商複合地区(I) (駅前住商複合地区①)	駅前住商複合地区(II) (駅前住商複合地区②)
	※( )は建築条例の区域名称		
	面積	約1.5ha	約0.4ha
	用途地域	商業地域	商業地域
建築物等に関する事項	建築物等の用途の制限	<p>次の各号に掲げる建築物は、建築してはならない。</p> <p>(1) ぱちんこ屋、射的場、勝馬投票券発売所、場外車券売り場その他これらに類するもの(ゲームセンターを含み、マージャン屋を除く)</p> <p>(2) カラオケボックスその他これに類するもの</p> <p>(3) キャバレー、料理店、ナイトクラブ、ダンスホールその他これらに類するもの</p> <p>(4) 個室付き浴場業に係る公衆浴場、ヌードスタジオ、のぞき劇場、ストリップ劇場、専ら異性を同伴する客の休憩の用に供する施設、専ら性的好奇心をそそる写真その他の物品の販売を目的とする店舗その他これらに類するもの</p> <p>(5) 倉庫業を営む倉庫</p> <p>(6) 自動車教習場</p> <p>(7) 畜舎(床面積の合計が15㎡を超えるもの)</p> <p>(8) 葬儀を主たる目的とする建築物</p>	<p>次の各号に掲げる建築物は、建築してはならない。</p> <p>(1) ぱちんこ屋、射的場、勝馬投票券発売所、場外車券売り場その他これらに類するもの(ゲームセンターを含み、マージャン屋を除く)</p> <p>(2) カラオケボックスその他これに類するもの</p> <p>(3) キャバレー、料理店、ナイトクラブ、ダンスホールその他これらに類するもの</p> <p>(4) 個室付き浴場業に係る公衆浴場、ヌードスタジオ、のぞき劇場、ストリップ劇場、専ら異性を同伴する客の休憩の用に供する施設、専ら性的好奇心をそそる写真その他の物品の販売を目的とする店舗その他これらに類するもの</p> <p>(5) 倉庫業を営む倉庫</p> <p>(6) 自動車教習場</p> <p>(7) 畜舎(床面積の合計が15㎡を超えるもの)</p>
	建築物等の形態又は意匠の制限	<p>建築物の屋根、外壁その他戸外から望見される部分の形態、色彩及び意匠は、周辺との調和に配慮したものとする。</p> <p>屋外広告物(公共の目的で掲出するもの又は冠婚葬祭等の目的で一時的に設置するものは除く)は、位置、形状、面積、材料、色彩、意匠などを景観と調和したものとする。</p>	

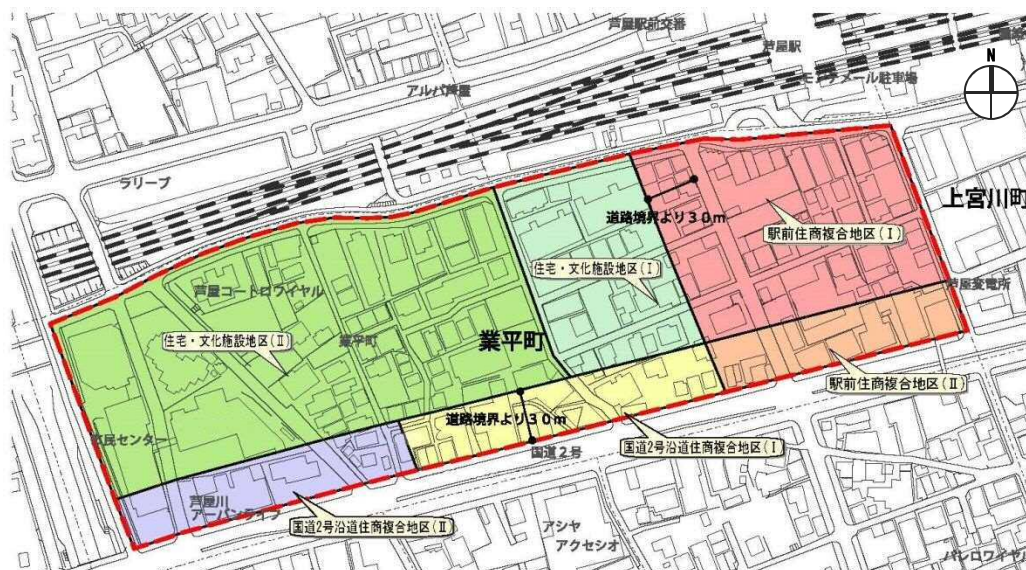


図3-3 地区計画区域図

### (3) 周辺道路の状況

#### ① 都市計画道路

本地区では、駅前線及び交通広場が未整備となっています。

表 3-5 都市計画道路

名称	幅員 (m)	延長 (m)	車線数	告示年月日
3.6.370 駅前広場東線	8	280	2	昭和30年3月31日 平成13年10月23日 平成27年12月8日
3.5.373 駅前線	15	650	2	昭和21年5月6日 昭和22年12月29日 平成13年10月23日
7.6.363 駅前広場西線	8	880	2	昭和30年3月31日 昭和52年1月28日 平成13年10月23日
交通広場 約5,600㎡を設ける				

※昭和21年に駅前線、鉄道沿南線及び駅前広場を都市計画決定しており、昭和30年の都市計画決定変更で鉄道沿南線を廃止し、駅前広場東線及び西線を追加しています。

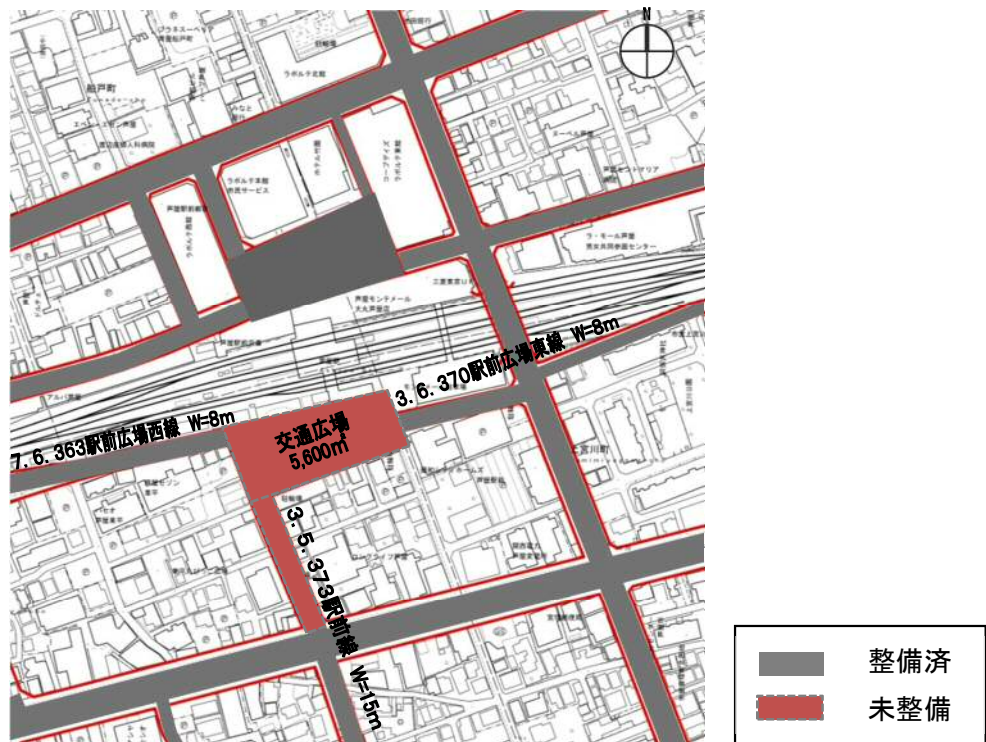


図 3-4 都市計画道路整備状況図

## ②現況道路の状況

本地区周辺における公道の道路幅員は概ね4 m以上ですが、私道では4 m未満となっています。また、歩道の整備状況は、本地区周辺を含め概ね幅員1.5 m以上の歩道が整備されていますが、駅前線では歩道が未整備となっています。

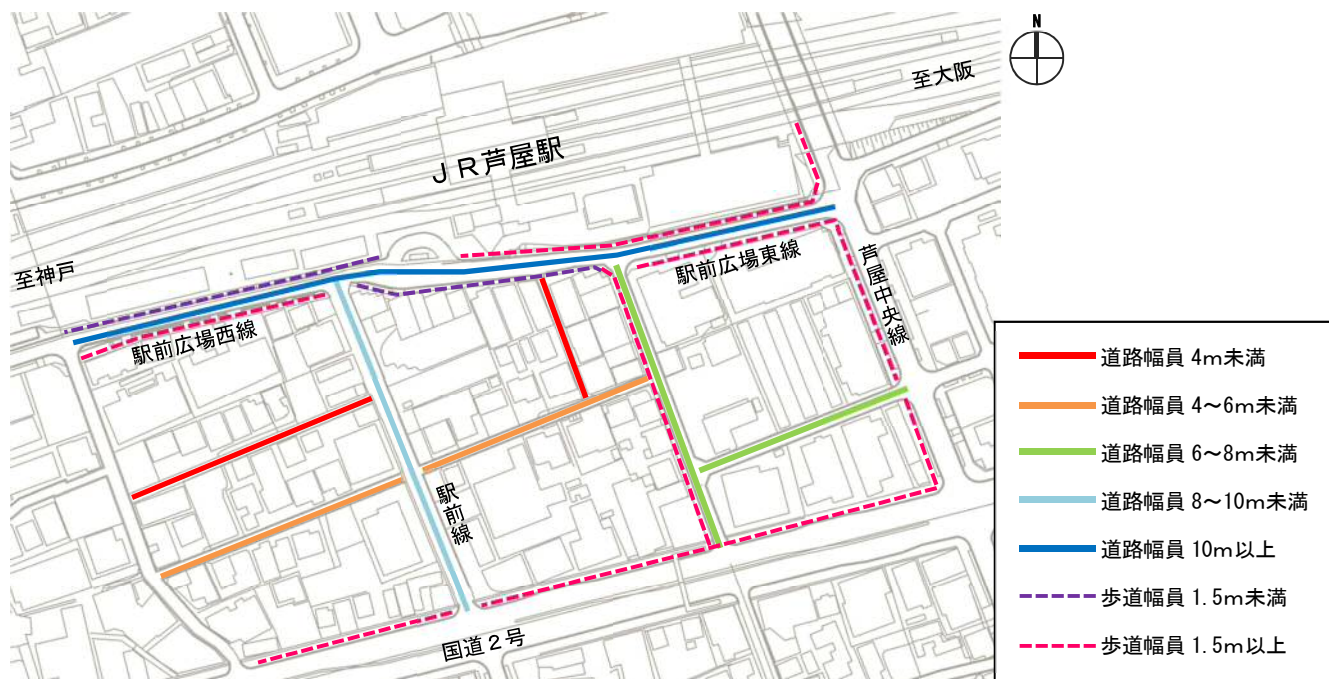


図 3 - 5 幅員別道路状況図



## (4) 交通処理状況及び交通関係施設

### ① J R 芦屋駅の利用状況

J R 芦屋駅を発着する電車の運行時間は5時台から24時台であり、平日1日で神戸・大阪方面行き共に300本程度運行しています。

乗降客数の推移では、平成2年度のJ R 芦屋駅新快速停車の開始以降、J R 芦屋駅の乗降客数は増加した一方、阪急芦屋川駅、阪神芦屋駅の乗降客数は、減少しています。

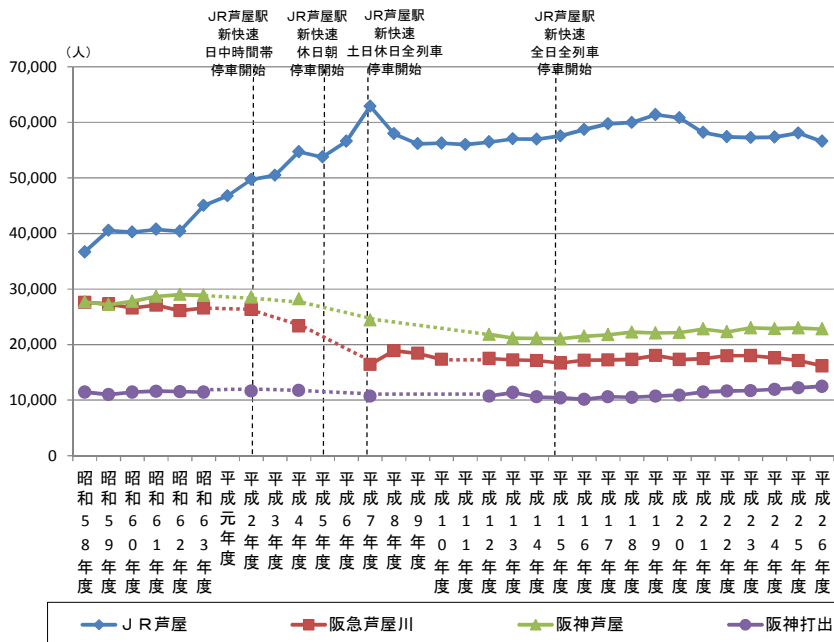


図3-6 市内の駅における乗降客数の推移

### ② 路線バス・タクシー

駅南側で、駅と結節する公共交通機関としては路線バス（阪急バス）とタクシーがあります。

阪急バスの運行時間は6時台から22時台であり、発着便数は平日1日で100本程度と、休日より多くなっています。バスの便数が多い朝7、8時台にはバス停内に2台停車することもあり、交通広場の入口がバスで塞がる場合があります。タクシーの乗り入れ状況としては、交通量調査より、最大時には10台が交通広場内に収まらず駅前広場西線にまで待機している状況です。

### ③ 一般送迎車両

駅南側に駐停車する一般送迎車両としては、駅前広場西線では学校、企業送迎の大型車両、駅前では乗用車が多いため、通行車両への影響が出ており、駅前広場西線では大型車の駐停車により東行きの車線が塞がれ、後続車の通行に支障をきたしています。また、駅前では、南側店舗前の横断歩道周辺に駐停車する乗用車が多く、歩行者等の安全な通行を妨げています。

#### ④駐輪場

本地区周辺の駐輪場は、市営8箇所、民営4箇所の計12箇所となっています。

駅周辺には、自転車・原付放置禁止区域が設定されていることから、路上駐輪は少ないですが、駅南側の駅舎前には若干の駐輪がみられる時間帯もあります。

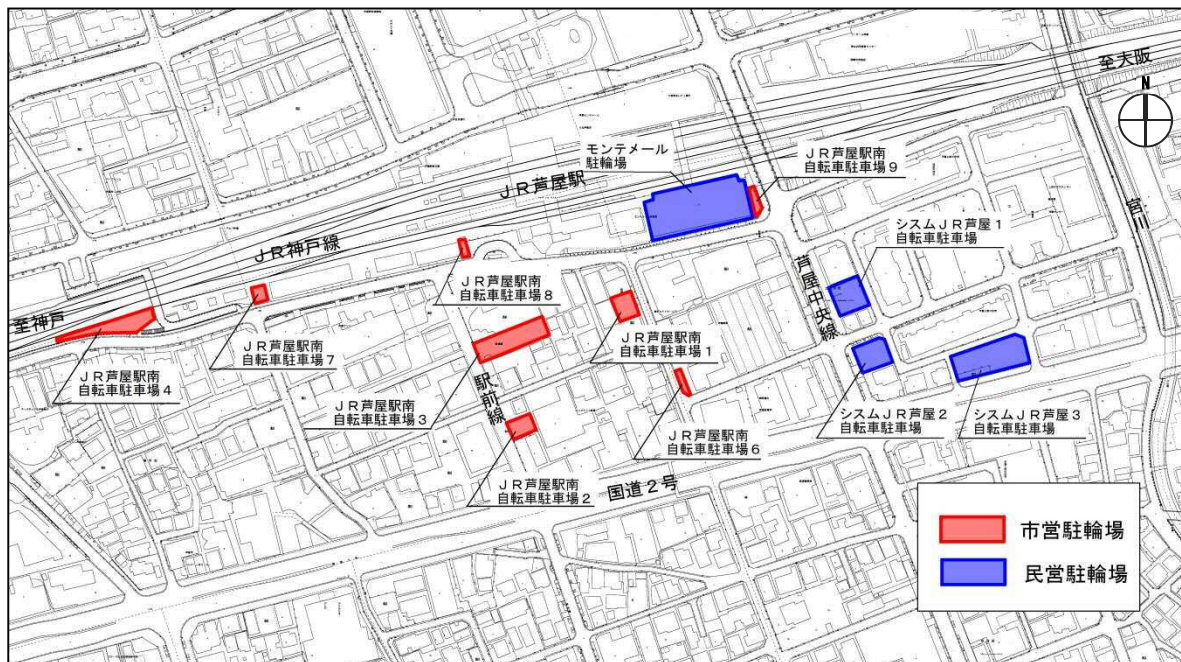


図 3 - 7 駐輪場状況図

