

船戸町 82 番 5 テナントビル

□ 計画地周辺のまちなみ

大正 2 年に国鉄（現 JR）芦屋駅が設置され、周辺地域での耕地整理事業が進むとともに、田畑であった駅周辺が次第に住宅地化されていった。戦後は、昭和 40 年ごろに駅の北西側の線路沿いに商店街ができ、鉄道駅らしい賑わいが形成されていった。

昭和 54 年からは、駅北側で市街地再開発事業が進められ、アルパ芦屋・ラリーブ・ラポルテ・ラモール芦屋が開発されるのと合わせて、駅前広場や鉄道北側の道路などの公共空間が整備された。芦屋の旧市街地では、唯一計画的に高度利用が図られた地区である。特に線路の北側は耕地整理による古くからの落ち着いた住宅地に隣接するように商業地が形成されることとなった。駅から北側の住宅地に向かって、建物形態やボリューム、用途や色合いが大きく変化していくところでは、住宅市街地側の緑の豊かさや落ち着きのある町並みを意識しつつ、商業建築と住宅が穏やかに混在する景観のまとまりをつくり出していく必要がある。

再開発地区および隣接する道路沿道には店舗が並び、賑わいのある地区となっているが、この賑わいを通り抜けると落ち着いた住宅地となる。阪神淡路大震災後に整備された、山手幹線は駅前の賑わいから住宅地へ移行する辺りに位置することから、沿道の土地利用のあり方をそれぞれの町内で検討し、地区計画を策定している。駅に近いところであるが、良好な住環境の持続が重要な課題であり、商業的賑わいと住宅地の落ち着きの折り合いのデザインが求められる。

市域の中では、公共交通の結節点であり、道路アクセスが集中することから、人通りや自転車交通も多いところである。再開発地区では立体的土地利用による駐車場や自転車置き場を整備しているが、常に交通への対応は景観形成における重要な課題となっている。特に駅前の駐輪については景観形成上大きな課題である。

<計画地の基本条件>

計画地は近隣商業地域、第 4 種高度地区に位置している。船戸町地区地区計画の近隣商業地区内にあり、隣接する住環境に配慮しながらも魅力ある景観の形成が求められている。

建築物の意匠はもちろん、建築物に付けられる屋外広告物の意匠も周辺の景観形成に影響を与えるものである。広告物の意匠については、芦屋の中心地であるが、商業地から住宅地へと変化していく立地であることを考慮する必要がある。また、建築物と一体感のある意匠とすることで、周辺景観をより向上させる計画が求められる。

計画地周辺は駅前エリアの自転車放置禁止地域となっており、放置自転車のみならずその防止対策についても駅前の景観の阻害要素となり得る。官民双方で駅前景観の向上が求められるが、商業施設においても、駐輪するためのスペースの確保と、さらにその配置やデザインについても配慮が必要である。

計画地は東側（幅員約 12 m（歩道幅員約 1.5 m））及び北側（幅員約 4 m）で市道に接道している。東側の道路は商業地に接していることもあり、道路境界線ぎりぎりに建てられた建築物が建ち並び、圧迫感が感じられる。一方、北側の市道は幅員が狭く、行き止まりの道路であるが延長が長く、道路を毎日通行する居住者が一定存在する生活道路となっている。また、計画地はこの通りに対する間口が広く、通りに与える影響は大きい。計画地は商業地と住宅地の狭間という立地にあ

り、それぞれのまちなみに調和させた計画が求められる。商業地においては、店舗が建ち並ぶ賑わいのある通り景観に対して、できるだけ圧迫感を与えないよう開放的な空間の形成が求められる。生活道路に対しては圧迫感や閉塞感等通りに与える影響を考慮して建築物の規模や配置、圧迫感を緩和させるための植栽配置等を検討する必要がある。

□ 周辺および地域のコンテクストに基づき配慮すること

- * 計画地は芦屋の中心地に立地しているが、商業地から住宅地へと変化しているという、周辺環境を考慮して、建築物に付属する広告物は建築物の計画と調和したものとするによって、より良い景観となるよう計画すること。
- * 計画地は商業地と住宅地の狭間にあることを考慮して、できるだけ圧迫感を与えないよう、敷地の開放性を意識した配置とし、より良い通り景観の創出に寄与したアプローチ空間となるよう計画すること。
- * 植栽計画を行う際は、潤いのある通り景観となるよう考慮した配置とすること。また、植えたときのことだけでなく、日当たりを検討した配置、植栽樹の大きさや土被り等、将来的に成長するための生育環境も考え、計画すること。
- * より良い通り景観を創出させるためにも、駐輪施設については、できるだけ建築物の後ろに配置を検討するか、植栽を配置することによって見えにくくする等工夫をすること。