

芦屋市景観計画の策定

(諮問第3号)

芦屋市景観計画

平成27年4月

芦屋市

第1章 美しい芦屋をまもる・つくる・そだてる・・・・・・・・・・ 1

1. 芦屋における「景観」とは
 - (1) 「けしき」景観を生み出す関係性
 - (2) 「ながめ」見られることの社会性
 - (3) 美しい景観を実現するために
2. 国際文化住宅都市・芦屋の風景
3. これまでの景観に関する取り組み：質の高い住宅都市景観をめざして
4. 景観計画区域：市域の総合的な景観形成に取り組む

第2章 美しい芦屋をまもる・つくる・そだてるための考え方・・・・・・・・ 8

1. 芦屋の景観構造
2. 地域別景観特性
 - (1) 低層住宅地域：落ち着いた緑豊かな住宅地景観
 - (2) 中低層住宅地域：多様な暮らしが折り合う住宅地景観
 - (3) 商業地域：生活を楽しむ賑わい景観
 - (4) 河川沿岸地域：緑と水辺が織りなす潤いのある景観
 - (5) 幹線沿道地域：路線ごとに個性が異なる通り景観
 - (6) 海浜地域：新しいライフスタイルが生み出す都市景観
3. 景観への配慮方針

第3章 美しい芦屋をまもる・つくる・そだてるための基準・・・・・・・・ 32

1. 景観地区
2. 景観計画区域内における建築物の形態又は色彩その他意匠の制限
3. 屋外広告物について

第4章 美しい芦屋をまもる・つくる・そだてる方策・・・・・・・・・・ 38

1. 計画・方針をつくる・点検する

- (1) 都市景観審議会

2. 景観づくりを支援する

- (1) 景観アドバイザー
- (2) 景観認定審査会

第5章 美しい芦屋をまもる・つくる・そだてる建物と樹木・・・・・・・・ 40

1. 景観重要建造物

- (1) 指定の方針
- (2) 保全及び活用の方法

2. 景観重要樹木

- (1) 指定の方針
- (2) 保全及び活用の方法

第6章 美しい芦屋をまもる・つくる・そだてる公共施設・・・・・・・・ 41

1. 景観重要公共施設

- (1) 一般整備事項
- (2) 項目別整備事項

2. その他の公共施設

- (1) 道路
- (2) 橋梁
- (3) 公園・緑地
- (4) 河川

第7章 美しい芦屋の未来へ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 43

用語の解説 **44**

第1章 美しい芦屋をまもる・つくる・そだてる

1. 芦屋における「景観」とは

「景観」とは、視覚的に認識する地域のすがたであると同時に、「けしき」や「ながめ」とも表現されるように、地域の地形や風土における人々の生活や暮らしの文化が生み出している独特の地域環境のあり方を示すものでもあります。

(1) 「けしき」景観を生み出す関係性

目印になるような一本の木であっても、住宅地の街角に立っているのか、緑豊かな林の中に立つのか、その木が立っている場所の条件によって木の印象は異なり、「けしき」は異なるものとなります。「けしき」には、背景となる緑の山並み、川の流れ、道のかたち、庭木や生け垣、小さな店、そして家々などが相互に関係しあって、地域ごとに異なる特徴を見ることができます。こうした景観を構成する要素とその相互関係が場所ごとに異なることにより、美しい景観、落ち着いた景観、乱雑な景観、賑やかな景観が生まれます。

建築物はこうした構成要素のひとつであり、そのデザインは、場所ごとの関係性のなかで評価されます。ひとつの建築物だけを見ればよくデザインされているとしても、それが建つ場所の景観を特徴づける関係性に合わないとは、町並みのまとまりを阻害することになります。通りに面して家々の緑が続いているところであれば、庭木や生け垣のデザインが重要となり、賑わいのある通りであれば、建築物の入口の構成や店の構えをよく考える必要があります。また、戸建て住宅と規模の異なる建物との関係性も場所ごとに異なります。計画を行う際には、建築物が「けしき」にどのような影響を及ぼすのか、それらの関係性をよく把握しなければなりません。

(2) 「ながめ」見られることの社会性

「ながめ」という言葉からわかるように、景観は見られる対象であることを意味しています。全ての建築物及び工作物は、景観の構成要素であり、見られる対象として社会的存在であると言えます。良好な景観の形成には、「ながめ」への配慮が必要です。街角や通りの突き当たりなど視線の集まりやすい場所、川や大通りなどの視界の広がる場所では、見られることによる建築物の社会性が高まります。

道行く人々にとっての「ながめ」においては、町並みの連続性や家々の間口の大きさが生み出すリズムとの折り合い、圧迫感を避ける配慮、地域によって多様な通り空間の特徴を継承することなどが重要となります。「ながめ」が意味するところの建築物の社会性を意識することが、良好な景観を守り生み出していくことにつながるといえます。

(3) 美しい景観を実現するために

芦屋の美しい景観は、地形・風土のなかで人々の暮らしが生み出してきた「けしき」であり、長い時間「ながめ」として維持してきたものです。地域の暮らし方を無視す

るような異質な建物や、市場性や経済性のみを追求した規模やデザインの建築物が建つと、長い間地域の人々によって維持されてきた景観があつという間にこわれてしまうことがあります。良好な景観を特徴づける関係性や社会性が失われると、町並みは混乱していきます。建築物や工作物は、どのようなものであっても、景観に対して何らかの影響を及ぼすものです。特に大規模なものはよく考えて計画する必要があります。

土地や建築物は個人の財産であり、公園や街路、河川などは公共主体が管理するものですが、これらが相互に関係しあつて自然条件と折り合いながら形成される美しい景観は、市民共有の財産です。市民共有の財産である美しい景観をまもりそだてていくためには、所有者の権利がそのまま全て認められるものではないことを認識する必要があります。市民共有の財産である美しい景観を「まもり・つくり・そだてる」ために、市・市民・事業者はともに考え、努力することが必要です。

2. 国際住宅都市・芦屋の風景

芦屋の景観は古くから自然と暮らしが折り合う風景として表現されてきました。寛政8年（西暦1796年）に刊行された摂津名所図会には、「打出浜」と「芦屋里」が掲載されていますが、そのどちらにも海辺の松林と六甲山が描かれており、芦屋川沿いの松林が海と山をつなぐ緑の軸となって表現されています。この芦屋の風景を特徴づける山の緑と海辺の広がり、そしてこの山と海をつなぐ芦屋川は、長い時間のなかで少しずつ姿を変えながらも、現在に至るまで継承されています。



明治時代末期に阪神電鉄本線が開通し、大阪と神戸への交通利便性が高まり、郊外住宅地として注目されるようになりました。また、大正時代に阪急神戸線の芦屋川停留所が設置され、山手地域の開発が進み、モダンな建築物が建てられ、高級住宅地のイメージが形成されていきました。

戦後は、「芦屋国際文化住宅都市建設法」に基づき、自立した住宅都市として、良質の生活環境を守り育てることに努めてきました。高度成長期には大阪都市圏の拡大にあわせて住宅需要が高まり、土地区画整理事業による宅地開発や駅前再開発、芦屋浜の埋立事業等により、多くの住宅が供給されました。しかしながら、無秩序な開発を許容するのではなく、昭和49年には緑地の保全や最低敷地面積を規定した「芦屋市宅地開発等指導要綱」と、建築基準法の日影規制に先駆けて相隣関係への配慮を規定した「芦屋市日照障害等の防止に関する指導要綱」を制定するほか、昭和53年には戸建住宅の事前協議を義務付けた「芦屋市住みよいまちづくりに関する指導要綱」を制定するなど、良好な都市環境の形成をめざしてきました。

その後、阪神淡路大震災により大きな被害を受けましたが、町並みが大きく変化するなかで、質の高い住宅都市としての復興を模索してきました。平成23年に策定した「第4次芦屋市総合計画」においては、本市が目指すべき将来像として「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」を掲げています。六甲山と芦屋川に代表される豊かな自然の中で育まれてきた住宅都市の風景を、芦屋の文化として継承しつつ、新しい暮らし、新しい景観に繋げていくことが求められています。

3. これまでの景観に関する取り組み：質の高い住宅都市景観をめざして

景観への取り組みは、平成8年6月に定めた「芦屋市都市景観条例」（同年10月施行）に始まります。この条例では、緑豊かな美しいまちづくりの実現をめざして、市、市民、事業者の責務を明らかにするとともに、景観まちづくりのための様々なルールや支援の仕組みを設けてきました。特に規模の大きい建築物を計画する際に、計画の届出に基づく事前協議と景観アドバイザー会議への付議を義務づけるなど、景観への影響が大きい計画に対して、具体的な指導を個別に行ってきました。

平成8年11月には「芦屋市景観形成基本計画」を策定し、景観形成における基本理念と施策方針を示しました。現在の基本計画では「まもる」「つくる」「そだてる」をキーワードに、本市が目指すべき都市景観形成の目標を設定しています。

計画には、六甲山や芦屋川に代表される豊かな自然景観、歴史や文化を背景とした古くからの景観を守るとともに、緑豊かな良好な住環境を創出するよう、市民一人ひとりが景観まちづくりの主役であるという意識をもって、より良い景観を育むことの重要性を提示しています。

平成12年には、既存の「芦屋市宅地開発等指導要綱」と「芦屋市住みよいまちづくりに関する指導要綱」を「芦屋市住みよいまちづくり条例」として一本化し、大規模な

計画への指導助言を行うことにより質の高い住環境を創出し、それが芦屋の豊かな景観の基本になっています。こうした取り組みをより充実させていくために、平成21年7月、市域全域を景観法に基づく景観地区として「芦屋景観地区」に指定しました。

これにより、市内どこでも建築物や工作物の新築、増築、外観の変更等を行うときには、事前に認定申請が必要となりました。市域全域を景観地区に指定している自治体は全国でも本市だけです。市域の一部だけでなく全域において、今ある良好な景観を保全すること、また新たに良好な景観を創出することが求められると考えています。

さらに、平成24年4月には芦屋川沿いの区域を「芦屋川特別景観地区」として定め、高さ制限や壁面後退などの基準を設けることにより、市民にとって特別な存在である芦屋川とその周辺の景観を守り、より一層向上させていくよう努めています。

平成26年4月に、本市は景観法に基づく景観行政団体となり、景観計画の策定により、芦屋らしい景観まちづくりを法的に位置づけ、様々な景観施策を総合的に展開できるようになりました。

これまでも、芦屋市住みよいまちづくり条例などの独自条例や、緑の基本計画や緑の保全地区の指定などの緑化に関する取り組み、都市計画法による地区計画などを活用することにより、景観まちづくりを進めてきました。景観計画の策定及び施行においては、こうしたまちづくりに関連する制度や他の行政計画との連携を図り、市、市民、事業者が主体的に取り組むことにより、魅力的な都市景観の形成を目指します。

芦屋市における景観行政のあゆみ



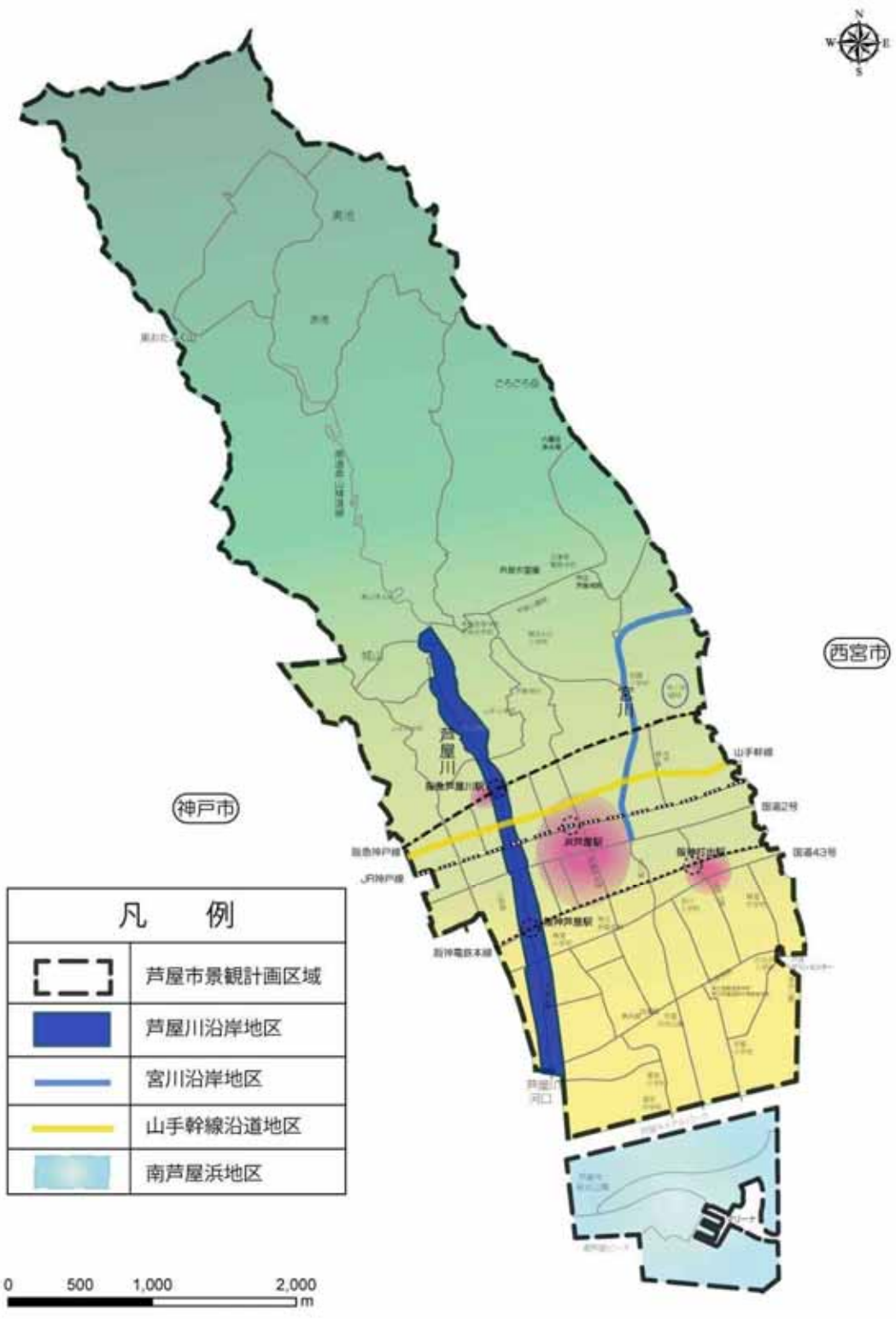
4. 景観計画区域：市域の総合的な景観形成に取り組む

本市では、平成8年より芦屋市都市景観条例を策定し、良好な景観の形成に努めてきました。また平成21年7月からは、市域全域に景観法に基づく景観地区を指定し、認定制度により、周辺の町並みに調和した建築物及び工作物の誘導を行っています。これらの施策をよりいっそう進めていくためには、芦屋の景観特性についての理解を深め、芦屋らしい住宅地景観の目標を示し、景観形成のための基準を読み解き、それぞれの地域特性に応じた景観の保全と向上を図る必要があります。

景観形成の目標と景観特性に応じた景観形成の方針や考え方を位置づけるために、市域全域を景観計画の計画区域に指定します。

計画区域のなかでも、芦屋川、宮川、山手幹線などの主要な景観軸周辺及び現在開発中である南芦屋浜地区については、積極的及び優先的に景観形成を図るべき地区として位置づけ、景観計画重点地区に指定します。

景観計画重点地区		
名称	主要な景観要素	指定の範囲
芦屋川沿岸地区	芦屋川	芦屋川特別景観地区の範囲
宮川沿岸地区	宮川	宮川及び宮川けやき通りの区域界から20mの範囲（国道2号以北）
山手幹線沿道地区	山手幹線	山手幹線の道路区域界から20mの範囲
南芦屋浜地区	大阪湾	陽光町，海洋町，南浜町，涼風町

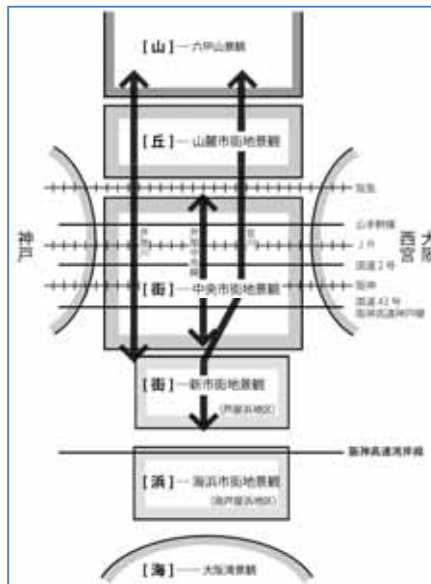


第2章 美しい芦屋をまもる・つくる・そだてるための考え方

1. 芦屋の景観構造

平成8年に都市景観条例に基づき策定した「芦屋市景観形成基本計画」では、市域の景観構造を示しています（右図参照）。

芦屋の景観は、北に六甲山、南に大阪湾が位置する大きな自然構造のなかに、「山麓市街地」「中央市街地」「新市街地」「海浜市街地」が広がり、それぞれ異なる特徴を有しています。六甲山の緑の山並みと浜辺の海の広がりが市街地景観の背景となっており、これらの自然景観に挟まれていることが芦屋の景観構造の基本となっています。さらに、市街地は、都市の骨格となる河川と主要な道路によって繋がっており、この河川と主要道路が市域の景観軸となっています。



「山麓市街地」では、小さな水路や法面の緑と一体となった石垣・生垣が狭い道の両側を囲み、道路から垣間見える瓦屋根などが、特徴的な景観となっています。

「中央市街地」においては、昔ながらの密集した町屋や長屋などは、震災とその後の区画整理により姿を消し、新しい都市としてのまちづくりが進んでいますが、一方で震災の被害を免れた親しみ深い空間も残されています。

「新市街地」は、北に防潮堤線、南に芦屋キャナルパークをのぞみ、比較的新しいまちとして整備が進められてきました。埋立地として一から開発されたため、戸建住宅地や高層集合住宅地、公益施設、緑地や公園などがバランスよく配置され、良好な住環境を形成しています。

「海浜市街地」である南芦屋浜は、マリナーを中心とした潤いあるまちづくりが現在も進められています。また、既成市街地における芦屋の品格ある洗練されたイメージを継承しつつ、市街地にはない総合公園や大型商業施設、国際交流センターなどが配置され、新たな交流と活力を生み出す地域として期待されています。

「河川軸」である「芦屋川」と「宮川」は、山から海につながる水辺の景観軸となっており、貴重な親水空間であるとともに、緑地としても地域の景観形成に一役買っています。

「道路軸」となる「山手幹線」「国道2号」「国道43号」は、住宅地の中を通過する幹線道路として、それぞれに特徴のある東西軸を形成しています。「軌道軸」である「阪急線」「JR線」「阪神線」においては、駅前での賑わいを生み出す景観が地域の拠点ともなっています。

景観計画では、これらの景観形成基本計画に示されている景観構造をもとに、地域別景観特性を示し、建築物や工作物の計画においては、地域ごと、場所ごとの特性を読み取って設計することを求めます。

2. 地域別景観特性

本市は、山から海に向かって地形が大きく変化し、山手の住宅地では斜面地に特有の石積みが並ぶ通りが多く、中央から南はなだらかに変化する地形に合わせて緑豊かな住宅地となっています。また、芦屋川が天井川であることから、その周辺の地形の変化や市街地の見え方も多様です。敷地規模や市街地ができた時期、建て替わりの変化などに応じて、場所ごとに異なる課題や趣きがあり、こうした違いが景観の地域性となって現れます。

建築物や工作物をつくる時や開発を行うときには、こういった地域性を事前に把握する必要があります。地域の特性を知り、それぞれの地域や場所の成り立ちを理解することが、計画において景観を考える基本となります。

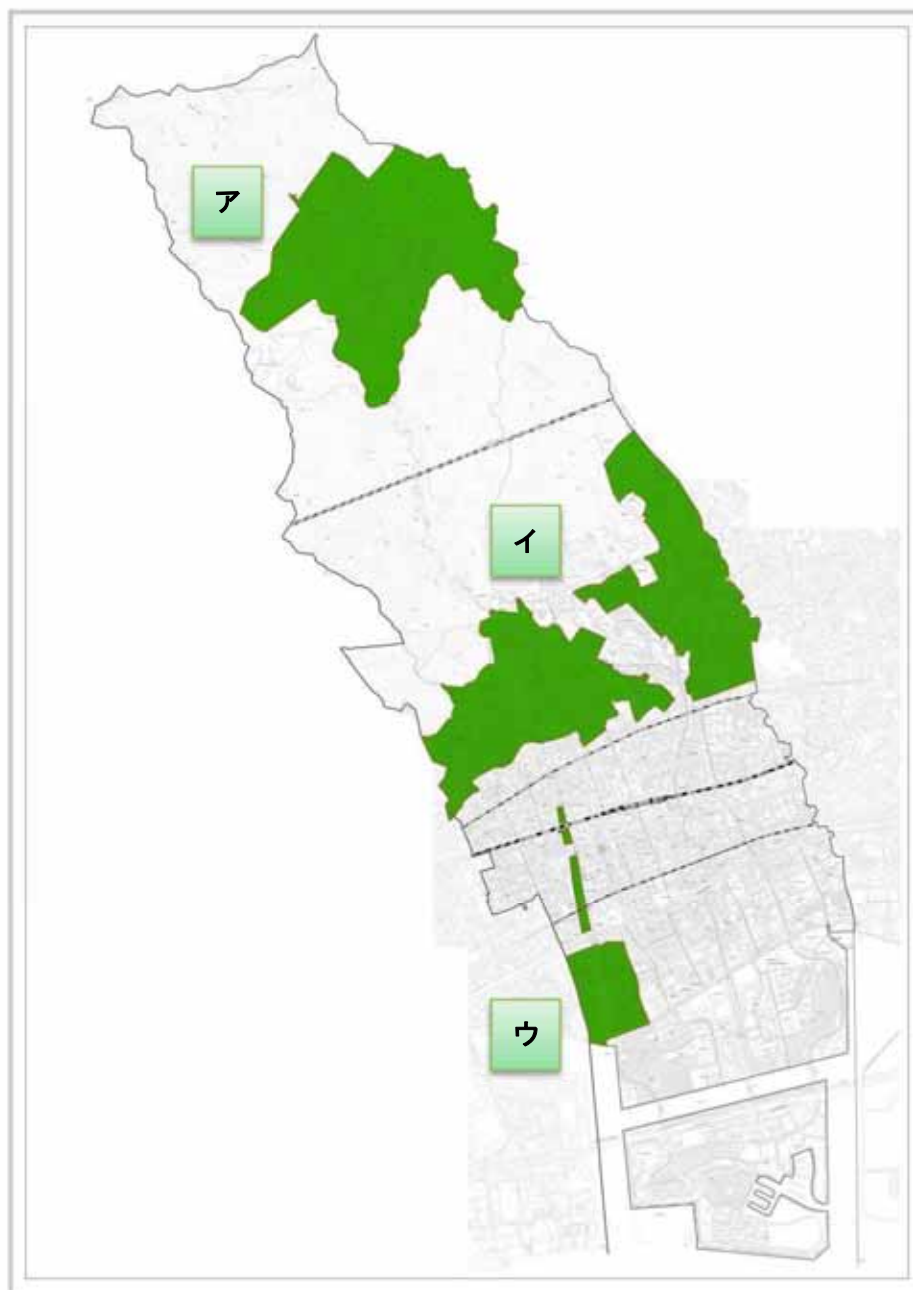
計画地周辺の地域特性や、景観を特徴づける景観資源を理解しなければ、その場所の景観をまもり、そだて、つくるためのデザインをすることはできません。良いデザインとはその場所が求めるデザインです。良好な住環境が形成されているところであれば、その保全が景観においても求められますし、変化しながら新たに町並みを整えていく必要があるところでは、地域を特徴づける景観資源を継承しながら新たなデザインを考えていく必要があります。

芦屋のまちを理解する手がかりとして、地域の地形やまちの成り立ちなどに基づく地域特性、地域を特徴づける景観資源、土地利用のあり方に着目して、市域を下記のように区分し、「良好な景観形成の方針」とその実現のための「景観形成基準」の考え方を示します。これらは、計画地のある場所を理解し、景観の観点からどのような配慮が計画設計に求められるかを考える指針となるものです。

- | | |
|--------------|-----------------------|
| (1) 低層住宅地域 | (落ち着いた緑豊かな住宅地景観) |
| (2) 中低層住宅地域 | (多様な暮らしが折り合う住宅地景観) |
| (3) 商業地域 | (生活を楽しむ賑わい景観) |
| (4) 河川沿岸地域 | (緑と水辺が織りなす景観) |
| (5) 幹線道路沿道地域 | (個性の異なる通り景観) |
| (6) 海浜地域 | (新しいライフスタイルが生み出す都市景観) |



(1) 低層住宅地域：落ち着いた緑豊かな住宅地景観



- ア 奥池住宅地域
- イ 北部低層住宅地域
- ウ 南部低層住宅地域

ア 奥池住宅地域

1) 位置及び区域

奥池町，奥池南町の住宅地

2) 良好な景観形成のための方針

① 景観形成上留意すべき地区の特性

- ・ 昭和39年から開発が始まり，低層住宅のほか，企業の保養所や別荘等の建築により，緑豊かな住宅地として発展してきた。
- ・ 市街化調整区域内であり，既存住宅地以外における大規模開発は原則不可となっている。
- ・ 地区計画が定められており，建築物の形態意匠の制限についても，厳しい内容が設けられている。
- ・ 瀬戸内海国立公園特別地域，風致地区，近郊緑地保全区域に指定されており，積極的に緑地の保全が図られている。
- ・ 自治会活動も活発であり，住民のまちづくりに対する関心も高い。



② 特に留意すべき景観資源

- ・ 豊かな緑に埋もれた住宅地景観
- ・ 庭木や生垣など潤いのある外構
- ・ 勾配屋根によるスカイラインの統一
- ・ 大規模敷地における余裕を持った配置計画
- ・ 幅員の広い道路による整然とした街区形成
- ・ 奥池，貯水池などの水際景観



③ 土地利用の方向性

- ・ 成熟した良好な住宅地及び緑豊かな美しい住宅地としての景観を保全する。
- ・ 自然公園法や地区整備計画に基づき，緑地の保全を推進し，宅地の細分化を防止する。
- ・ 土地利用は低層住宅及び保養所を原則とし，優れた自然環境の保全を図る。

3) 景観形成基準

- ・ 自然公園法，地区計画又は風致地区における規制など，様々な規制内容を認識し，歴史的背景も踏まえ，周辺の景観特性をよく把握する。
- ・ 建築計画の際には，既存樹木の保全を図り，緑のなかに建築物が見え隠れするような住宅地景観の形成に繋がるようなものとする。
- ・ 外構計画については，道路側への圧迫感を増大させるものは避け，生垣等により通りにおける緑の連続性を保つ。

イ 北部低層住宅地域

1) 位置及び区域

阪急神戸線以北の第一種低層住居専用地域

2) 良好な景観形成のための方針

① 景観形成上留意すべき土地の特性

- ・ 土地区画整理事業等によって開発された古くからの住宅地である。
- ・ 戦災や震災による被害も比較的小さく、昔ながらの邸宅が多く残っている。
- ・ 地区のほとんどが風致地区又は緑の保全地区に指定されており、緑豊かな住宅地景観となっている。
- ・ 山裾に位置し地区内における高低差が大きく、石垣や擁壁が通りを特徴づける。
- ・ 阪神以南の市街地から六甲山を望んだ際のアイストップとなる。
- ・ 近年は景気動向により邸宅地や社宅跡地における宅地開発の事例も多いが、まちづくり条例等により、極端なミニ開発は防止できている。



② 特に留意すべき景観資源

- ・ 背景となる六甲山の山並み
- ・ 緑豊かな外構
- ・ 花崗岩等の石積み擁壁と生垣の組み合わせ
- ・ 和風又は洋風の歴史的建築
- ・ 邸宅
- ・ 寺社、遺跡、古木、巨木



③ 土地利用の方向性

- ・ 成熟した低層住宅地としての景観を保全する。
- ・ 官民協働により、既存緑地の保全と新しい緑の創出を進める。
- ・ 低層住宅を基本とし、落ち着いた住宅地景観の形成を目指す。

3) 景観形成基準

- ・ 六甲山に建物が溶け込んだような景観を目指し、背面となる緑と敷地内の緑が一体となった外観とする。
- ・ できる限り擁壁の高さを抑え、道路際への圧迫感の増大を抑制すること。また、擁壁の仕上げは自然石又はこれに類するものとし、生垣等による前面及び上部緑化、又は法面緑化との組み合わせによる修景を図る。
- ・ 外構計画においては、圧迫感のあるブロック塀などを避け、開放性のあるフェンスや、板塀、竹垣など自然素材を多用したものとし、通りの景観に潤いを与えるように心がける。

ウ 南部低層住宅地域

1) 位置及び区域

阪急神戸線以南の第一種低層住居専用
地域（芦屋浜及び南芦屋浜を除く）

2) 良好な景観形成のための方針

① 景観形成上留意すべき土地の特性

- ・ 明治から大正にかけて宅地化が進んだ市内でも歴史の古い地区である。
- ・ 地区の地盤は全体的に平坦に近く、芦屋川沿岸地区を除き、高低差や擁壁等はほとんどない。
- ・ 建物用途は戸建住宅又は低層の共同住宅がほとんどであり、閑静な住宅地となっている。
- ・ 風致地区又は緑の保全地区に指定されており、緑豊かな潤いのある通り景観となっている場所が多い。



② 特に留意すべき景観資源

- ・ 芦屋公園
- ・ 松並木
- ・ 邸宅・洋館
- ・ 様々な種類の石積み

③ 土地利用の方向性

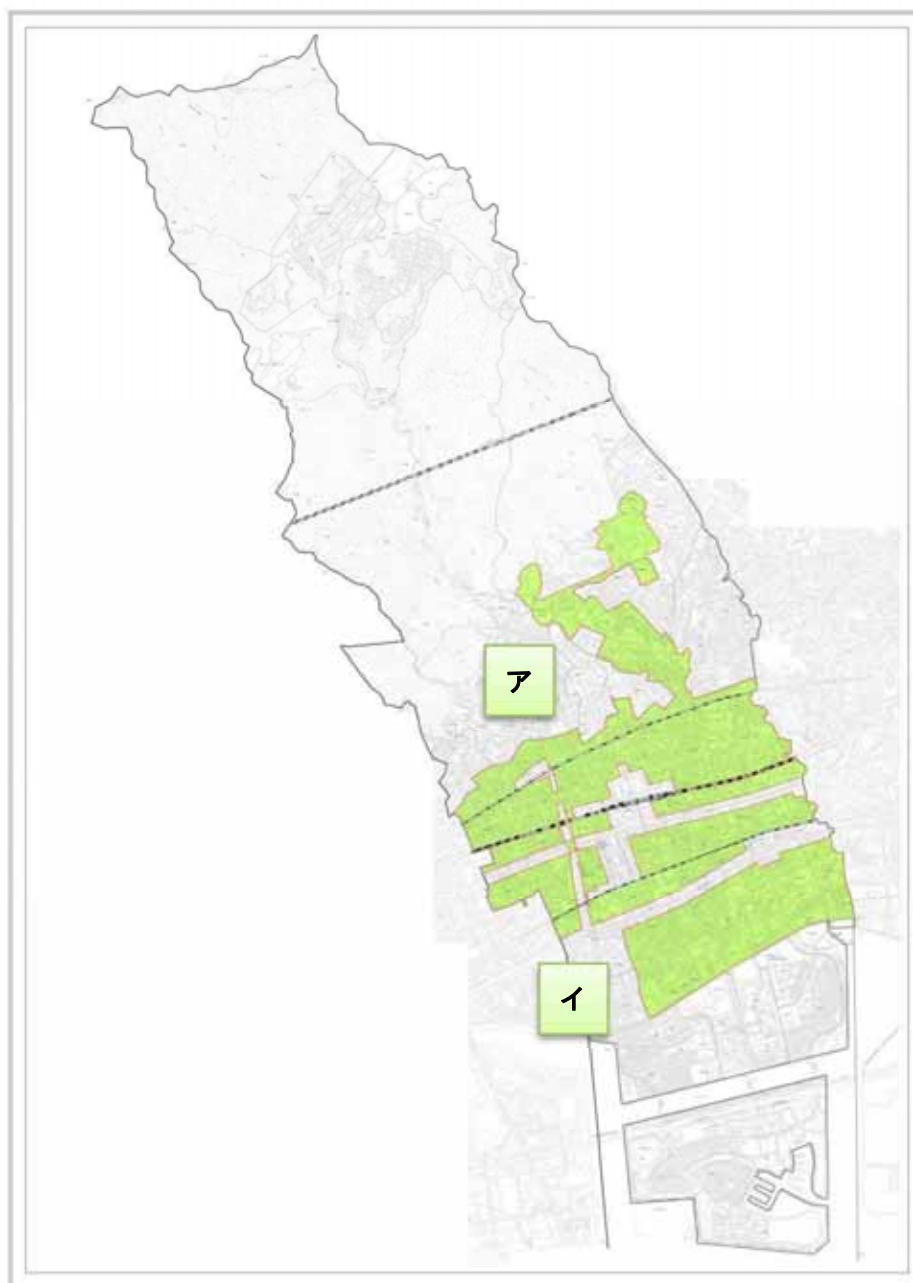
- ・ 低層戸建住宅やゆとりある共同住宅を基調とした、閑静な住宅地を形成する。
- ・ 芦屋公園内の緑、道路上の松並木を維持保全し、緑豊かな景観を創出する。



3) 景観形成基準

- ・ 建築物は道路からできる限りセットバックし、余剰空間に緑を配置することにより、潤いのある通り景観を形成する。
- ・ 芦屋川や芦屋公園、松並木等の緑と調和した建築計画とし、敷地内にも積極的に植栽を設けることにより、緑の連続性を確保する。
- ・ 共同住宅等を計画する際には、ゆとりのある計画とし、周辺の景観に調和した建築スケールおよび配置とする。
- ・ 外構は開放性を有したものとし、塀や垣は自然素材とすることにより、閉鎖的で無機質な空間となることを避ける。

(2) 中低層住宅地域：多様な暮らしが折り合う住宅地景観



ア 北部中低層住宅地域

イ 南部中低層住宅地域

ア 北部中低層住宅地域

1) 位置及び区域

J R線以北の第一種中高層住居専用地域

2) 良好な景観形成のための方針

① 景観形成上留意すべき土地の特性

- ・ 戸建住宅と中層の共同住宅が混在している。地域によっては共同住宅が連続して建つところもあるが、基本的には閑静な住宅地となっている。
- ・ 戦前の耕地整理により市街化した住宅地がほとんどであり、場所によっては古い邸宅等、歴史を感じさせる佇まいも見られる。
- ・ 山裾に向かって緩やかな傾斜があり、共同住宅等規模の大きい敷地においては、擁壁等が主な景観要素となることがある。



② 特に留意すべき景観資源

- ・ 大規模敷地における石積擁壁や生垣
- ・ 邸宅や社寺の既存高木
- ・ 共同住宅のオープンスペース
- ・ 街路樹



③ 土地利用の方向性

- ・ 中低層の共同住宅と戸建住宅の融和を図る。
- ・ 沿道を中心に敷地内の緑化に努める
ほか、街路樹や公園整備など、公益施設においても緑を積極的に配置し、地区全体における景観の向上を図る。

3) 景観形成基準

- ・ 場所ごとに景観特性の違いが見られることが多いため、石積み擁壁、緑の配置、屋根、スカイライン等周辺の景観資源を十分に把握し、既存景観を継承した計画とする。
- ・ ゆとりあるオープンスペースを確保し、公共空間からの圧迫感を軽減しつつ、魅力的な住宅地景観を創出する。
- ・ 駐車場、駐輪場、ごみ置場、屋上設備等、共同住宅に特有の施設については、道路等の公共空間から見えないよう工夫し、植栽や樹木などによる修景を心掛ける。なかでも機械式駐車場等、周辺の景観に影響が大きい構造物については、特に配慮する。
- ・ 規模の大きい建築物は、周辺に及ぼす影響も大きいことを認識し、地域の景観を向上させるような計画とする。

イ 南部中低層住宅地域

1) 位置及び区域

J R線以南の第一種中高層住居専用地域
(芦屋浜及び南芦屋浜を除く)

2) 良好な景観形成のための方針

① 景観形成上留意すべき土地の特性

- ・ 戸建住宅と共同住宅が混在する。
- ・ 戦後の土地区画整理をきっかけとして拡大してきた住宅地であり、比較的新しいまちとして、今後積極的に景観形成を図るべき地域である。
- ・ 基本的には住宅地であるが、一部診療所や物販店など、周辺住民が主な利用者となる施設がある。地域によっては、学校や集会所など公共施設が立地している場合もある。
- ・ 戦前の別荘地の面影のある古い市街地が、震災復興により町並みが更新されてきた地域である。



② 特に留意すべき景観資源

- ・ 共同住宅のオープンスペース
- ・ 街路樹



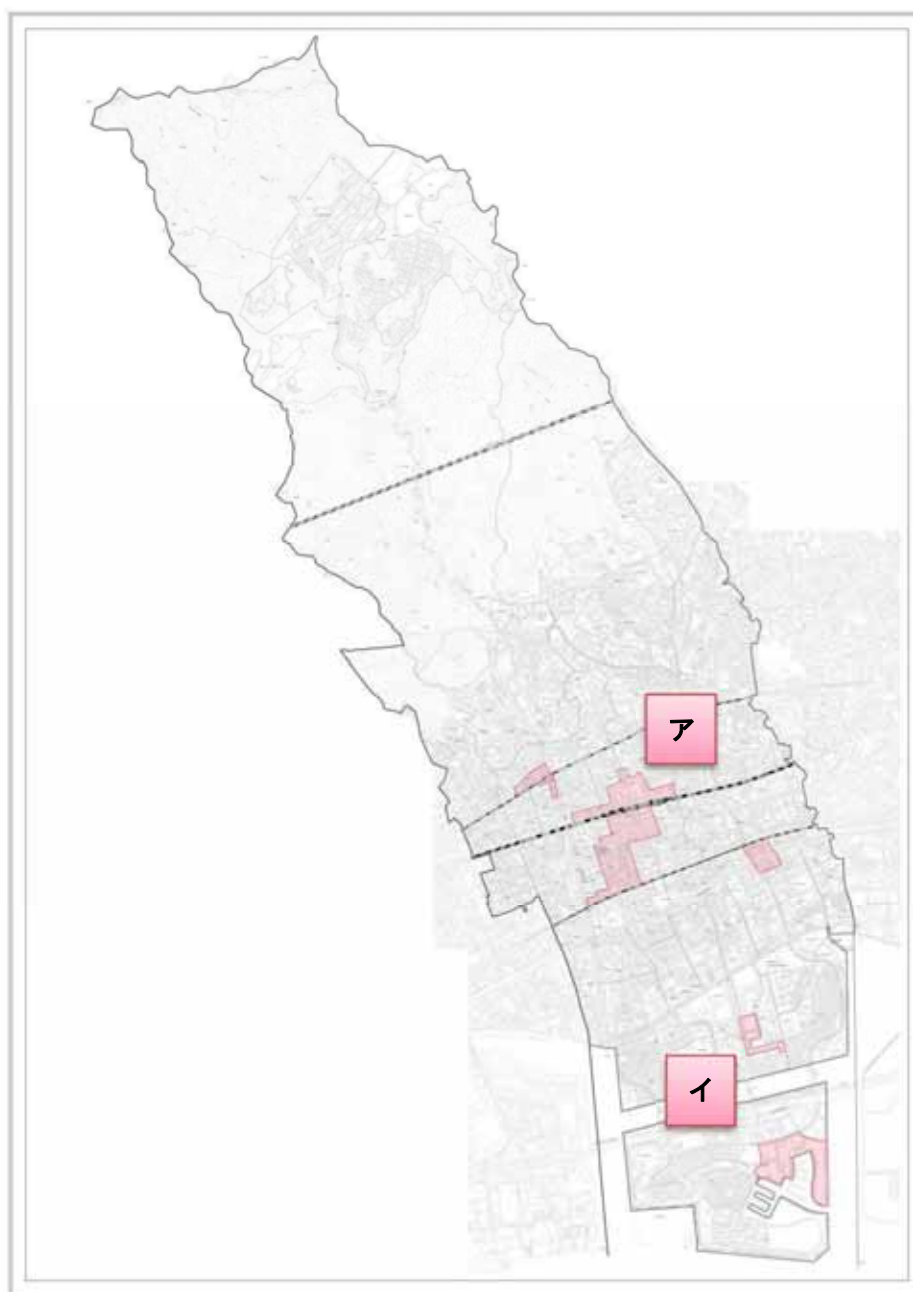
③ 土地利用の方向性

- ・ 中高層の共同住宅と戸建住宅の融和を図る。
- ・ 沿道を中心に敷地内の緑化に努めるほか、街路樹や公園整備など、公益施設においても緑を積極的に配置し、地区全体における景観の向上を図る。

3) 景観形成基準

- ・ 場所ごとに景観特性の違いが見られることが多いため、石積み擁壁、緑の配置、屋根、スカイライン等周辺の景観資源を十分に把握し、既存景観を継承した計画とする。
- ・ ゆとりあるオープンスペースを確保し、公共空間からの圧迫感を軽減しつつ、魅力的な住宅地景観を創出する。
- ・ 駐車場、駐輪場、ごみ置場、屋上設備等、共同住宅に特有の施設については、道路等の公共空間から見えないよう工夫し、植栽や樹木などによる修景を心掛ける。なかでも機械式駐車場等、周辺の景観に影響が大きい構造物については、特に配慮する。
- ・ 規模の大きい建築物は、周辺に及ぼす影響も大きいことを認識し、地域の景観を向上させるような計画とする。

(3) 商業地域：生活を楽しむ賑わい景観



ア 駅前商業地域

イ 住商共存地域

ア 駅前商業地域

1) 位置及び区域

J R 芦屋駅周辺の店舗密集地，山手商店街，打出商店街



2) 良好な景観形成のための方針

① 景観形成上留意すべき土地の特性

- ・ 鉄道の開通と駅の設置により，小売業の立地に恵まれた土地として発展してきた。古くは大正末期から昭和初期頃まで遡るが，J R 芦屋駅周辺においては，1980年代に始まった駅前再開発が現在の基礎となっている。

- ・ 山手商店街や打出商店街においては，主に個人商店が連なり，地域住民にとって不可欠な存在となっている。J R 芦屋駅前では，再開発によって共同住宅の1階に店舗が連なっており，個性ある外観のデザインによって，賑わいのある通りを演出している。

② 特に留意すべき景観資源

- ・ 古くからの景観を偲ばせる商店街
- ・ デッキスペース・空中歩廊
- ・ 緻密にデザインされたサイン計画
- ・ 商店の立ち並びによる賑わい



③ 土地利用の方向性

- ・ 市の商業拠点及び玄関口として，利便性や効率性を重視しつつ，環境に配慮したまちづくりを行う。
- ・ 違法駐車又は駐輪による周辺景観の阻害を防止するため，駐車場や駐輪場を計画的に配置する。

3) 景観形成基準

- ・ 商業及び交通拠点に隣接しているため，衆目性が非常に高い環境であることを認識し，本市の「顔」にふさわしい景観を形成する。
- ・ 広告物については特に配慮し，建築物や周辺景観と調和した落ち着いたものとなるよう計画する。
- ・ 店舗を計画する際には，歩行者からの視線を意識し，通り景観を向上させるような外観とする。
- ・ 通りに面する部分については，周辺の景観を見極めたうえで，賑わいを演出できるようなデザインとする。

イ 住商共存地域

1) 位置及び区域

駅前商業地域の周辺，大柵町，公光町，芦屋浜及び南芦屋浜の商業地域及び近隣商業地域

2) 良好な景観形成のための方針

① 景観形成上留意すべき土地の特性

- ・ 駅前などの拠点を中心に，物販店や飲食店，サービス業用店舗が立ち並んでいるが，少し離れると中高層の共同住宅や戸建住宅が立地している。地域によっては，住宅地としての街並みを背景とし，店舗が混在しているような場所もある。
- ・ 近年は，商業地域や近隣商業地域においても，容積率を活かした中高層の共同住宅が計画されることが多く，大規模店舗の出店等はほとんどない。



② 特に留意すべき景観資源

- ・ 通りの潤いを演出しつつ落ち着いた店構えを有する店舗
- ・ 背景となる住宅地と調和する商店街
- ・ 緻密にデザインされたサイン計画

③ 土地利用の方向性

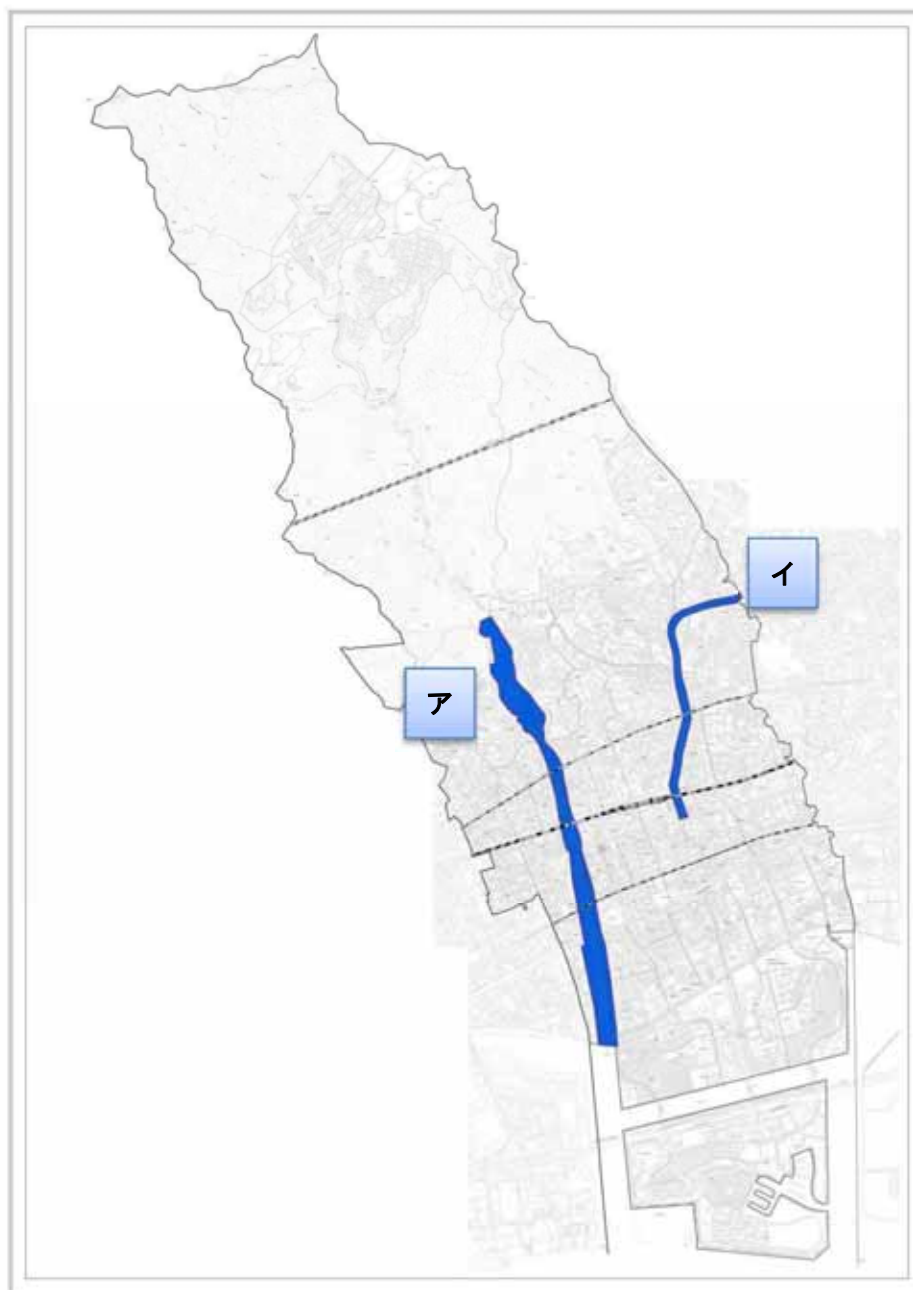
- ・ 大規模店舗を立地誘導するのではなく，周辺住民の利便性をさらに高める施設を計画し，「住」と「商」が共存又は交差する地域とする。
- ・ 駅前商業地域からの連続性に配慮しつつ，住宅地としても違和感のない落ち着いた街並みを目指す。



3) 景観形成基準

- ・ プランターや壁面緑化などの方法により，できる限り沿道に緑を設け，潤いと賑わいを並列して演出できるよう努める。
- ・ 広告物については特に配慮し，建築物や周辺景観と調和した落ち着いたものがあるものを計画する。
- ・ 人通りが多いため，歩行者からの視線を意識し，通り景観を向上させるような外観としたうえで，敷地単位での開放性の確保に努める。

(4) 河川沿岸地域：緑と水辺が織りなす潤いのある景観



ア 芦屋川沿岸地域

イ 宮川沿岸地域

ア 芦屋川沿岸地域

1) 位置及び区域

芦屋川に面した沿岸一帯

2) 良好な景観形成のための方針

① 景観形成上留意すべき土地の特性

- ・ 市民の日々の生活において身近で親しみのある場所であると共に、個性と風格のある美しい景観を有する、市を代表する重要な地域である。
- ・ 地区のほとんどが風致地区に指定されており、緑豊かな住宅地を形成している。
- ・ 芦屋川特別景観地区に指定されており、芦屋川からの眺望に特に配慮すべき地区として、建築物の配置や規模、形態意匠などが厳しく制限されている。
- ・ 敷地規模は比較的大きく、邸宅が多くみられるが、国道43号以南では、現行法では既存不適格となる規模の共同住宅なども存在する。
- ・ 周辺の土地よりも地盤が高くなっており、遮るものがほとんどないため、非常に目立つ場所であり、景観への影響が大きいことを強く認識する必要がある。



② 特に留意すべき景観資源

- ・ 護岸の石積み
- ・ 沿岸の松及び桜並木
- ・ 各橋から六甲山又は芦屋浜への眺望
- ・ 塀や擁壁と緑が一体となった通り景観
- ・ 歴史ある洋風建築



③ 土地利用の方向性

- ・ 眺望景観の保全・育成を図り、芦屋川からの眺めに特に配慮する。
- ・ 一定の敷地を確保し、余裕のある配置計画とすることで、公共空間における圧迫感の増大を防ぐ。
- ・ 六甲山、松・桜並木、生垣等、各地点における緑の連続性を確保する。
- ・ 沿岸の店舗については、芦屋川の景観と調和した落ち着いた店構えとする。

3) 景観形成基準

- ・ 芦屋川特有の景観である河岸の松と桜並木、石積擁壁と生垣の組み合わせを重視し、それらと一体となった建築物となるよう計画する。
- ・ 六甲山又は大阪湾を背景とした芦屋川の見え方を意識し、眺望を大きく阻害するようなものを築造しないよう配慮する。
- ・ 生垣や樹木は、特に芦屋川に面した道路側に配置することとし、通り景観に潤いをもたらすよう工夫する。

イ 宮川沿岸地域

1) 位置及び区域

宮川及び宮川線に面した沿岸一帯（国道2号以南は除く）

2) 良好な景観形成のための方針

① 景観形成上留意すべき土地の特性

- ・ 宮川は、本市のほぼ中央を縦断しており、芦屋川と同じく昔から市民に愛されている河川である。
- ・ 宮川沿いの道路には街路樹が多く植えられ、「水と緑のネットワーク」となる潤いのある歩行者空間を形成している。
- ・ 建物用途はそのほとんどが戸建住宅であるが、点在する店舗等によって上品かつ穏やかな賑わいが演出されている。
- ・ 国道2号以北、特に親王塚町の辺りにおいては、宮川から橋を渡って出入りするような形態となっており、宮川と橋、街路樹、建築物が一体となり、地区特有の景観を生み出している。



② 特に留意すべき景観資源

- ・ 宮川沿いの道路と歩道
- ・ 街路樹
- ・ 個々の敷地専用の小規模な橋

③ 土地利用の方向性

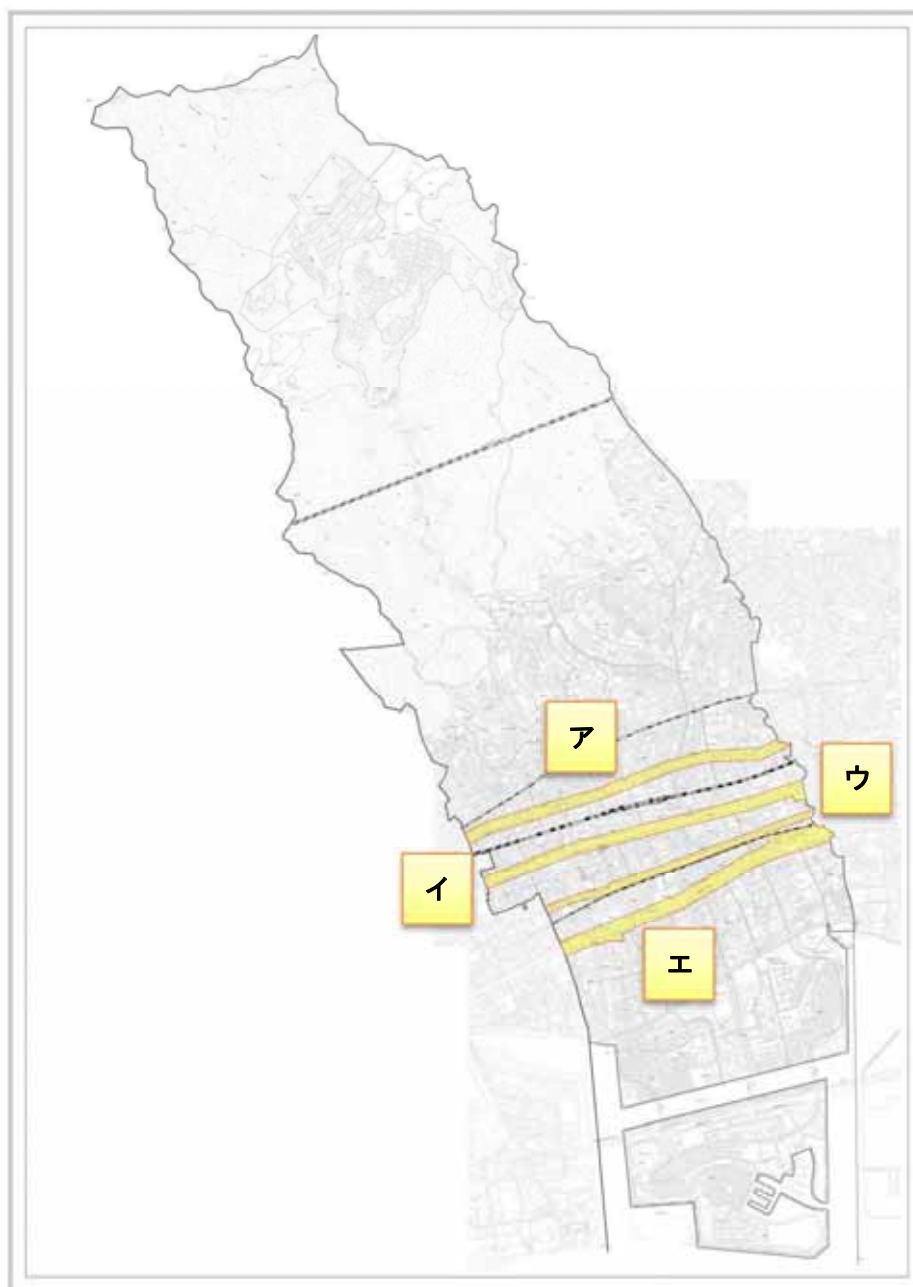
- ・ 住宅地としての景観を維持保全しつつ、河川と一体となった見え方にも配慮する。
- ・ 店舗等については、河川と街路樹によって構成される既存景観を阻害しないような店構えとしつつ、落ち着いた穏やかな賑わいを演出する。



3) 景観形成基準

- ・ 宮川と沿道、街路樹、建築物が一体となった景観の維持保全を図る。
- ・ 川沿いにはオープンスペースを設け、開放性を確保するよう努める。
- ・ 街路樹の整備を適正に行うほか、緑の連続性を確保するため、道沿い及び川沿いに積極的に植栽を配置する。
- ・ 歩行者空間としての環境をさらに向上させ、アイレベルでの良好な景観の創出に努める。

(5) 幹線沿道地域：路線ごとに個性が異なる通り景観



- ア 山手幹線沿道地域
- イ 国道2号沿道地域
- ウ 鳴尾御影線沿道地域
- エ 国道43号沿道地域

ア 山手幹線沿道地域

1) 位置及び区域

山手幹線の沿道一帯

2) 良好な景観形成のための方針

① 景観形成上留意すべき土地の特性

- ・ 尼崎市と神戸市を結ぶ東西の幹線道路として昭和21年に都市計画決定された山手幹線は、震災後急ピッチで整備が進み、平成22年に開通した。
- ・ 道路整備に伴い、ほぼすべての町において地区計画が決定されるなど、地域住民主体で環境に配慮したまちづくりが進められている。



② 特に留意すべき景観資源

- ・ 街路樹及び敷地の緑
- ・ 広い歩道
- ・ 交差点や街角
- ・ 無電柱化によって確保されている空への眺望
- ・ デザイン性の高い道路施設



③ 土地利用の方向性

- ・ 駅前の商業地域を除き、戸建住宅と共同住宅が混在した住宅地として、落ち着いた街並みの形成を図る。
- ・ 各町の地区計画における土地利用の方針に基づき、地域の特性に応じたまちづくりを進める。
- ・ 単なる交通路線ではなく、すべての車及び歩行者にとって心地の良い移動空間となるよう、敷地の整備に努める。

3) 景観形成基準

- ・ 交差点や街角は特に衆目性が高いため、オープンスペースやシンボルツリーを設けるなど、景観の向上に資するような計画とする。
- ・ 街路樹の整備や沿道の緑化など、緑の連続性を確保し、通りの潤いを演出できるよう努める。
- ・ 空への眺望、東西への視線の抜けを考慮し、建物上部のセットバックや外構計画を工夫するなど、敷地における開放感を確保する。
- ・ 駅前周辺の商業地域における広告物については、通りにおける視認性が高いことを考慮したうえで、デザインや色調に配慮し、彩度の高いものは避ける。

イ 国道2号沿道地域

1) 位置及び区域

国道2号の沿道一帯

2) 良好な景観形成のための方針

① 景観形成上留意すべき土地の特性

- ・ 国道2号は、大阪から中国に向かう街道を原型として昭和2年に敷設されて以来、大阪と神戸という二大都市を結ぶ重要路線として、沿道一帯も含めて発展してきた。
- ・ 大阪－神戸間の通過地点ではあるが、沿道型の商業施設は多く、市内でも特に大型の広告物が目立つ地域でもある。
- ・ 店舗だけではなく、その立地特性を活かした高層の共同住宅も多く建っている。



② 特に留意すべき景観資源

- ・ 街路樹
- ・ 広い歩道
- ・ 交差点や街角
- ・ 無電柱化によって確保されている空への眺望



③ 土地利用の方向性

- ・ 既存景観の維持だけでなく、積極的に周辺一帯における景観の向上を図る。
- ・ 大阪－神戸の中間地点として、本市特有の景観を演出できるよう努める。

3) 景観形成基準

- ・ 大規模店舗や共同住宅など、さまざまな用途の建築物を調和させるため、壁面や屋根の色は落ち着いたものとし、色彩や素材による景観の統一を図る。
- ・ 交差点や街角は特に衆目性が高いため、オープンスペースやシンボルツリーを設けるなど、景観の向上に資するような計画とする。
- ・ 広告物は、最小で最大の効果が得られるよう工夫し、単に大きく派手なものを設置することは避ける。
- ・ 駅前等の歩行者が多い空間においては、アイレベルからの見え方に配慮した外観とする。

ウ 鳴尾御影線沿道地域

1) 位置及び区域

鳴尾御影線の沿道一帯

2) 良好な景観形成のための方針

① 景観形成上留意すべき土地の特性

- ・ 鳴尾御影線は、昭和21年に都市計画道路として計画決定された後、戦災復興事業として整備が進められ、昭和63年に市域における全線が開通した。
- ・ 他の幹線道路と比べ道路幅員が狭く、交通量もそう多くはないが、街路樹と沿道における店舗の落ち着いたデザインが良好な景観を形成しており、市内においても特徴的な道路となっている。



② 特に留意すべき景観資源

- ・ 街路樹
- ・ 洗練されたデザインの店舗
- ・ 歩道

③ 土地利用の方向性

- ・ 様々な用途が混在しながらも、色彩や意匠によって統一的な街並みとなるよう工夫する。
- ・ 小規模な物販店や飲食店により、通りにおける賑わい空間を演出する。
- ・ 単なる交通路線ではなく、すべての車及び歩行者にとって心地の良い移動空間となるよう、敷地の整備に努める。



3) 景観形成基準

- ・ 交差点や街角は特に衆目性が高いため、オープンスペースやシンボルツリーを設けるなど、景観の向上に資するような計画とする。
- ・ 街路樹の整備や沿道の緑化など、緑の連続性を確保し、通りの潤いを演出できるよう努める。
- ・ 店舗等を計画する際には、落ち着いた外観とし、通りの景観に配慮する。
- ・ 広告物については、通り景観の向上に資するようなデザインや色調とし、彩度の高いものは避ける。

エ 国道43号沿道地域

1) 位置及び区域

国道43号の沿道一帯

2) 良好な景観形成のための方針

① 景観形成上留意すべき土地の特性

- ・ 国道43号は、戦後の交通量の増大に対応する浜手の幹線道路として計画され、周辺の区画整理事業と共に整備が進められた。昭和45年には阪神高速道路も開通し、国道2号とともに本市を代表する幹線道路として、阪神間の交通需要に対応している。
- ・ 交通量は市内で最も多く、国道43号は1日あたり7～8万台、阪神高速は1日あたり9万台の自動車が通行しているが、駅前等一部の場所を除き、歩行者の数は少ない。
- ・ 沿道においては、戸建住宅や共同住宅のほか、学校や市役所など公共施設も幾つか点在している。

② 特に留意すべき景観資源

- ・ 街路樹、緑地帯
- ・ 交差点

③ 土地利用の方向性

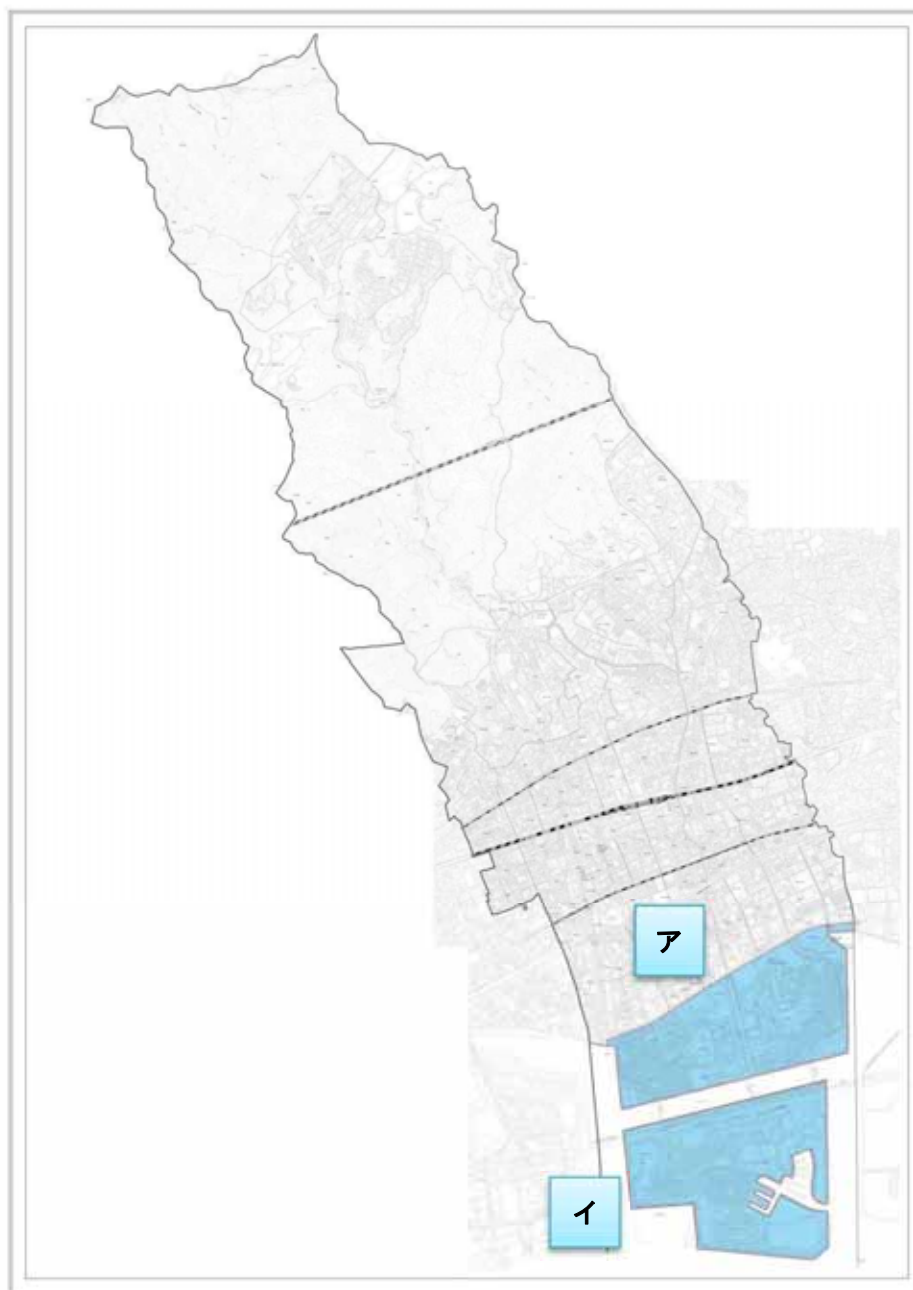
- ・ 既存景観の維持だけでなく、積極的に周辺一帯における景観の向上を図る。
- ・ 大阪－神戸の中間地点として、本市特有の景観を演出できるよう努める。



3) 景観形成基準

- ・ 広告物は、最小で最大の効果が得られるよう工夫し、単に大きく派手なものを設置することは避ける。
- ・ 国道43号だけではなく、阪神高速道路からの視認性の高さも認識し、高層建築物を計画する際には十分に配慮する。
- ・ 視認空間において、高架道路や遮音壁などの人工物が占める割合が高く、無機質な景観となりがちであるため、街路樹の整備や沿道の緑化など、通りの潤いを演出できるよう努める。

(6) 海浜地域：新しいライフスタイルが生ま出す都市景観



- ア 芦屋浜地域
- イ 南芦屋浜地域

ア 芦屋浜地域

1) 位置及び区域

新浜町, 浜風町, 高浜町, 若葉町, 緑町,
潮見町

2) 良好な景観形成のための方針

① 景観形成上留意すべき土地の特性

- ・ 兵庫県が事業主体となって昭和44年に着工した埋立地である。
- ・ 主に住宅地として開発され、戸建住宅のほか、高層共同住宅、公益施設や商業施設など、様々な用途の建築物が計画的に配置されている。
- ・ 計画的に開発された地区のため、道路や街区は美しく整備され、中央公園や緑道、街路樹の木々が豊かに育ち、緑豊かな地域となっている。



② 特に留意すべき景観資源

- ・ 中央公園, 緑道, 街路樹
- ・ 宮川, キャナルパーク
- ・ ランドマーク的存在である高層住宅



③ 土地利用の方向性

- ・ 現在の街並みの維持保全を図る。
- ・ 地区計画や建築協定を利用し、現在の良好な住環境を保全する。
- ・ 住商共存地においては、住環境に大きく影響しない範囲において、地区住民の利便性の向上を図る。

3) 景観形成基準

- ・ 低層住宅地においては、沿道にオープンスペースや緑地を設け、通りの連続性を確保するとともに、一体となった景観を創出する。
- ・ 中高層集合住宅を中心とする地域は、北側の既成市街地からの視認性が高いことを認識し、ランドマーク的な存在として、さらなる景観の維持向上を図る。
- ・ 住商共存地においては、賑わいを演出するよう低層部外観の見え方を工夫しながら、住環境と調和したものとする。
- ・ キャナルパーク付近は、海を身近に感じる貴重な空間として維持保全を図りつつ、新しい芦屋浜の景観を形成するよう努める。
- ・ 公園や緑道など、公共部分における緑量は北側の市街地より多いため、敷地内にも努めて緑を配置し、地区全体が調和した緑景観の形成を目指す。

イ 南芦屋浜地域

1) 位置及び区域

陽光町，海洋町，南浜町，涼風町

2) 良好な景観形成のための方針

① 景観形成上留意すべき土地の特性

- ・ 平成 8 年に策定された基本計画を軸に開発がなされ，平成 2 8 年度の完成を目指す現在進行形のまちである。
- ・ 低層住宅や中高層の集合住宅のほか，総合公園や緑地，病院や大規模商業施設など多様性に富んだ都市景観を形成している。
- ・ 地区全体を都市景観条例に基づく景観形成地区に指定し，併せて地区計画も策定しており，積極的な環境保全を図っている。



② 特に留意すべき景観資源

- ・ 総合運動公園
- ・ マリーナ，潮芦屋ビーチ
- ・ 親水公園，親水緑地
- ・ 大阪湾及び六甲山への眺望



③ 土地利用の方向性

- ・ 地区計画に基づいて地区ごとに用途制限を行い，計画的なまちづくりを推進する。
- ・ 商業地域においては，レストランやスーパーマーケットなど，周辺住民の利便性を高めつつ，賑わいのあるまちの創出を図る。
- ・ マリーナ周辺の地域においては，係留施設付き住宅やクラブハウスのほか，ホテル等地域のランドマークとなりうる施設を配置するなど，大阪湾を背景に活気のある空間の形成を目指す。

3) 景観形成基準

- ・ 大規模建築物については，大阪湾や六甲山など，遠景からの見え方に配慮するほか，それらへの眺望を阻害しないよう慎重に計画する。また，夜間時の景観にも十分配慮し，水面に映る夜景を意識して照明デザイン等を行うこと。
- ・ 大阪湾やキャナルパーク，親水公園など，水と緑の組み合わせによって形成される景観を意識し，それらと調和する計画を行う。
- ・ 全域において電線を地中化するほか，勾配屋根を義務付けるなど，スカイラインの統一を図る。
- ・ すべての敷地において一定量以上の緑化を義務付け，道路や公園の緑と一体となった緑景観を創出する。

3. 景観への配慮方針

本市の行政区域は、六甲山と海との狭い市域となっていますが、地形条件や市街地の歴史の違いによって、様々な特徴を有する地域があります。こうした特徴によって形成される景観をまもる・つくる・そだてるために、市域全域を景観法に基づく景観地区に指定しており、そこで定められている建築物の形態意匠の制限は市域に共通の基本規定となっています。そのため、芦屋で建築物や工作物、開発行為を計画するときには、計画する場所ごとに、その地域特性と地域を特徴づける景観資源を理解し、場所に応じた基準の意味と景観への配慮のあり方を確認する作業が必要となります。

平成21年から市域全域を景観地区に指定し、新たに建築や開発を行うときには、全て「認定」の手続きが必要となっています。中でも大規模な計画については、計画地周辺の地域特性及び景観資源についての理解を促し、計画地周辺の景観に関する考え方を事業者や設計者と共有するために、「配慮方針」を作成し、広く公開してきました。配慮方針を公開するのは、事業者だけではなく、市・市民・事業者がともに地域のことをよく知ることが、良好な景観形成において最も重要であると考えているからです。

配慮方針は、これまで大規模な計画がなされた場所ごとに作成し、その地域の歴史や景観の成り立ち、周辺の土地利用、残すべき景観資源などについて提示してきました。これら配慮方針の積み重ねをもとに、前項で示した地域別景観特性において「良好な景観形成の方針」および「景観形成基準」の考え方を示しています。

これらの方針および基準は、景観構造と土地利用に基づく地域区分を対象としていますが、同じ地域であっても場所ごとに異なる特性を示す地域もあり、敷地条件によって方針や基準が求める内容をデザインするための手法が異なることもあります。例えば、計画地が角地であったり、前面道路の幅員が異なっていたり、周辺の建物の状況などにより、その場所に固有の課題を解決する必要があります。特に大規模な計画は、周辺への影響が大きいにも関わらず、市場の経済性を追求するなかで、方針の理解や地域性への配慮が形式的になりかねません。

そのため、配慮方針は景観計画および景観地区に示す基準について、地域の特性に応じてどのように理解するのかを示すものとして、今後とも場所ごとに作成し公開することにより、景観行政の充実を図ります。特に大規模な計画のあるところでは、事業者と理解を共有するために配慮方針を作成し、良好な景観形成をめざします。

全ての事業者は、配慮方針に基づき、基準の意味を理解し、地域景観への影響を良好なものとするよう計画する責務を有しています。また、市および市民も、景観まちづくりへの関心を高め、協働して住環境の保全育成を図ることで、良好な景観形成をめざす必要があります。配慮方針は、地域の良好な景観形成の方針として、実効性のある景観誘導を行う役割を担います。

(白紙ページ)

第3章 美しい芦屋をまもる・つくる・そだてるための基準

1. 景観地区

都市計画で指定する景観地区の区域内においては、景観法に基づき建築物の形態意匠の制限を行うとともに、景観法及び芦屋市都市景観条例に基づき工作物の形態意匠の制限を行う。

2. 景観計画区域内における建築物の形態又は色彩その他意匠の制限

景観計画区域全域	
対象となる規模	第一種・第二種低層住居専用地域：高さ8m超えかつ延べ面積500㎡超え その他の地域：高さ10m超えかつ延べ面積500㎡超え
形態意匠	芦屋市の都市計画で定める芦屋景観地区における一般基準及び項目別基準を遵守すること。
緑化率	第一種・第二種低層住居専用地域：30% 第一種・第二種中高層住居専用地域：20% 建築基準法第53条第3項の規定を適用する建築物の場合、敷地面積から建築面積を減じた面積の2分の1以上とする（敷地面積から建築面積を減じた面積の2分の1の面積の敷地面積に対する割合が、上記の緑化率を上回る場合は除く）。 既存緑地については、その面積の1.2倍を緑化面積とみなすことができる。 緑化ブロック等による緑化を行う場合は、その面積の2分の1を緑化面積とみなすことができる。
植栽基準	緑化率の規制により必要とされる緑地面積10㎡あたり6本の樹木（うち2本は高さ3.5m以上の高木）を竣工までに植えるものとする。なお、幹周1m以上の既存樹木、高さ5m以上の樹木及び道路境界線に沿って配置する樹木については、上記算定において高木1本を2本とみなすことができる。なお、高さはすべて植栽時のものとする。



< 計算例 > 第一種低層住居専用地域において対象規模の建築物を新築する場合

敷地面積：24 × 30 = 720㎡

必要緑地面積：720 × 30% = 216㎡

必要樹木本数：216 / 10 × 6本 = 129.6 130本

うち必要高木本数：216 / 10 × 2本 = 43.2 44本

左図の計画では

敷地内の緑地面積 緑地 + 緑地 + 緑地 = 231㎡

10m × 4mのスペースに低木3本/㎡があるので低木120本

高さ5m以上の高木 13本

高さ3.5m以上の高木 19本（うち道路沿いに配置 4本）

よってみなし高木本数：13 × 2 + 4 × 2 + (19 - 4) = 48本

樹木の合計本数 120 + 48 = 168本

OK

山手幹線沿道地区	
対象となる規模	高さ10m超えかつ延べ面積500㎡超え
形態意匠	本市の都市計画で定める芦屋景観地区における一般基準及び項目別基準を遵守すること。
緑化率	第一種・第二種中高層住居専用地域：20% 建築基準法第53条第3項の規定を適用する建築物の場合、敷地面積から建築面積を減じた面積の2分の1以上とする（敷地面積から建築面積を減じた面積の2分の1の面積の敷地面積に対する割合が、上記の緑化率を上回る場合は除く）。 既存緑地については、その面積の1.2倍を緑化面積とみなすことができる。 緑化ブロック等による緑化を行う場合は、その面積の2分の1を緑化面積とみなすことができる。
植栽基準	緑化率の規制により必要とされる緑地面積10㎡あたり6本の樹木（うち2本は高さ3.5m以上の高木）を竣工までに植えるものとする。なお、幹周1m以上の既存樹木、高さ5m以上の樹木及び道路境界線に沿って配置する樹木については、上記算定において高木1本を2本とみなすことができる。なお、高さはすべて植栽時のものとする。
通り外観の緑化基準	沿道から見た良質の緑を確保するため、以下の基準を満たすこととする。 $L \geq A \times 1/2$ （商業・近隣商業地域は $1/4$ ） L：植栽の状況に応じて右表に定める緑化換算距離の計 A：山手幹線に面する敷地境界線（山手幹線沿いの道路、通路及び緑地等又は山手幹線に接する敷地境界線。以下同じ。）の延長 緑化の対象は、山手幹線に面する敷地境界線から樹木の幹が5m以内の距離にあるものとする。ただし、5mを超える高木については、道路境界線から10m以内まで算入できるものとする。 塀、柵等の後ろに中・高木がある場合は、塀等を超過して1m以上可視できるもののみ対象とする。

植栽の種別	高さ（植栽時）	緑化換算距離
中・高木	1. 5m以上2m未満	0.5m/本
	2m以上3m未満	1m/本
	3m以上5m未満	2m/本
	5m以上	4m/本
生垣等の密植植栽	90cm以上2m未満	$1/2 \times B$
	2m以上	$2/3 \times B$

B：植栽の山手幹線に面する敷地境界線への水平投影距離

商業・近隣商業地域に限り下表により計算した数値をLに加えることができる。

緑化方法	条件	加算値
壁面緑化	高さ3m以上になる宿根類のツタ類等	$1/3 \times B$
屋上緑化	屋上のパラペットや手すりより1m以上突出し、山手幹線より視認できるもの	左表により計算したLの $1/2$

※1年草のゴーヤ・朝顔等は対象としない。



緑化換算距離L

- ・高木 5m 以上 : $4m/本 \times 1本 = 4m$
- ・高木 3 ~ 5m : $2m/本 \times 2本 = 4m$
- ・生垣 2m 未満 : $1/2 \times 6m = 3m$

合計 L = 11m > $1/2A=7.5m$

宮川沿岸地区	
対象となる規模	第一種・第二種低層住居専用地域：高さ8m超えかつ延べ面積500㎡超え その他の地域：高さ10m超えかつ延べ面積500㎡超え
形態意匠	本市の都市計画で定める芦屋景観地区における一般基準及び項目別基準を遵守すること。
緑化率	第一種・第二種低層住居専用地域：30% 第一種・第二種中高層住居専用地域：20% 建築基準法第53条第3項の規定を適用する建築物の場合、敷地面積から建築面積を減じた面積の2分の1以上とする（敷地面積から建築面積を減じた面積の2分の1の面積の敷地面積に対する割合が、上記の緑化率を上回る場合は除く）。 既存緑地については、その面積の1.2倍を緑化面積とみなすことができる。 緑化ブロック等による緑化を行う場合は、その面積の2分の1を緑化面積とみなすことができる。
植栽基準	緑化率の規制により必要とされる緑地面積10㎡あたり6本の樹木（うち2本は高さ3.5m以上の高木）を竣工までに植えるものとする。なお、幹周1m以上の既存樹木、高さ5m以上の樹木及び道路境界線に沿って配置する樹木については、上記算定において高木1本を2本とみなすことができる。なお、高さはすべて植栽時のものとする。
通り外観の緑化基準	沿道から見た良質の緑を確保するため、以下の基準を満たすこととする。 $L \geq A \times 1 / 2$ （商業・近隣商業地域は $1 / 4$ ） L：植栽の状況に応じて右表に定める緑化換算距離の計 A：宮川等に面する敷地境界線（宮川けやき通り、宮川沿いの道路、通路及び緑地等又は宮川に接する敷地境界線。以下同じ。）の延長 緑化の対象は、宮川等に面する敷地境界線から樹木の幹が5m以内の距離にあるものとする。ただし、5mを超える高木については、道路境界線から10m以内まで算入できるものとする。 塀や柵等の後ろに中・高木がある場合は、塀等を超えて1m以上可視できるもののみ対象とする。

植栽の種別	高さ（植栽時）	緑化換算距離
中・高木	1.5m以上2m未満	0.5m/本
	2m以上3m未満	1m/本
	3m以上5m未満	2m/本
	5m以上	4m/本
生垣等の密植植栽	90cm以上2m未満	1/2×B
	2m以上	2/3×B

B：植栽の宮川に面する敷地境界線への水平投影距離

商業・近隣商業地域に限り下表により計算した数値をLに加えることができる。

緑化方法	条件	加算値
壁面緑化	高さ3m以上になる宿根類のツタ類等	1/3×B
屋上緑化	屋上のパラペットや手すりより1m以上突出し、山手幹線より視認できるもの	左表により計算したLの1/2

1年草のゴーヤ・朝顔等は対象としない。

南芦屋浜地区	
対象となる規模	第一種・第二種低層住居専用地域：高さ8m超えかつ延べ面積500㎡超え その他の地域：高さ10m超えかつ延べ面積500㎡超え
形態意匠	本市の都市計画で定める芦屋景観地区における一般基準及び項目別基準を遵守すること。
緑化率	20% 建築基準法第53条第3項の規定を適用する建築物の場合、敷地面積から建築面積を減じた面積の2分の1以上とする（敷地面積から建築面積を減じた面積の2分の1の面積の敷地面積に対する割合が、上記の緑化率を上回る場合は除く）。 緑化ブロック等による緑化を行う場合は、その面積の2分の1を緑化面積とみなすことができる。
植栽基準	緑化率の規制により必要とされる緑地面積10㎡あたり高木（高さ3.5m）2本及び中木（高さ1.5m）1本を竣工までに植えるものとする。なお、幹周1m以上の既存樹木、高さ5m以上の樹木及び道路境界線に沿って配置する樹木については、上記算定において高木1本を2本とみなすことができる。なお、高さはすべて植栽時のものとする。

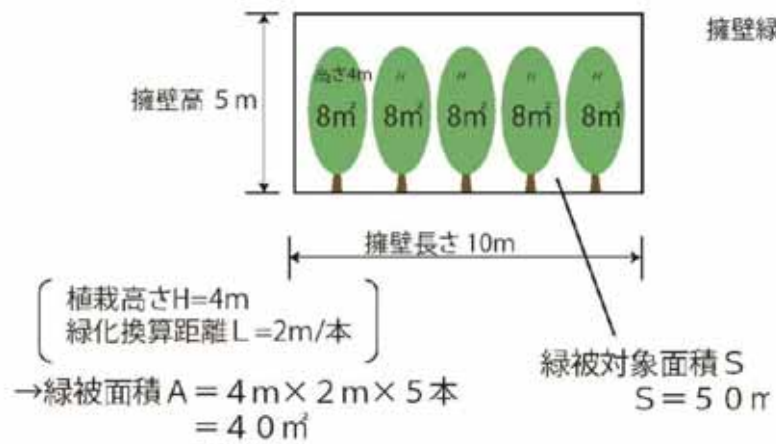
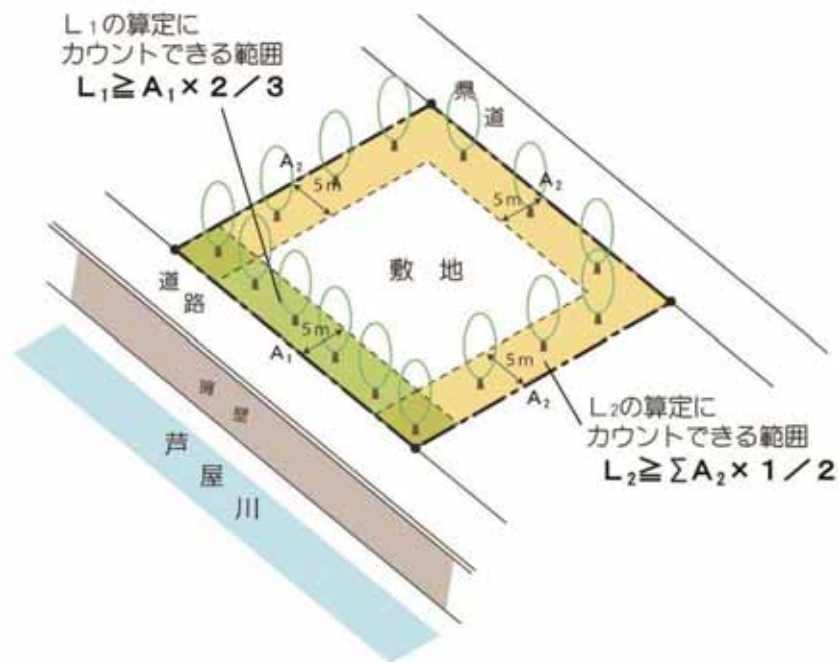
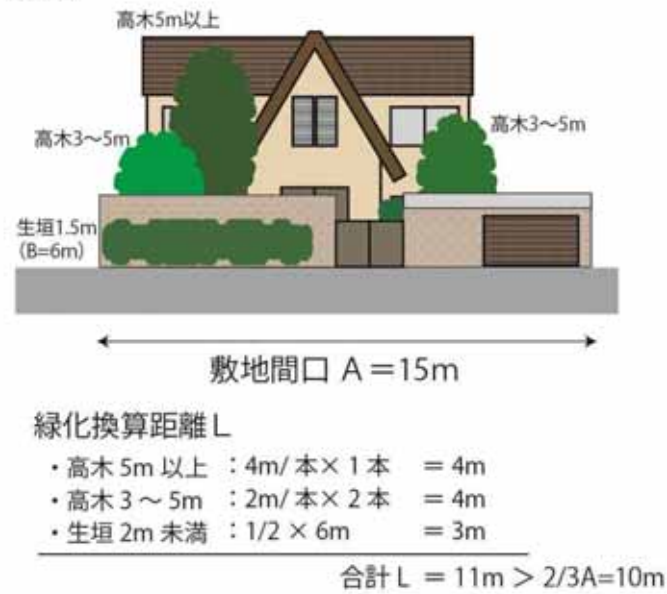
左記以外のすべての建築物

緑化率の規制により必要とされる緑地面積10㎡あたり高木（高さ3.5m）1本及び中木（高さ1.5m）2本を竣工までに植えるものとする。なお、植栽については道路境界線に沿って配置するよう努めること。

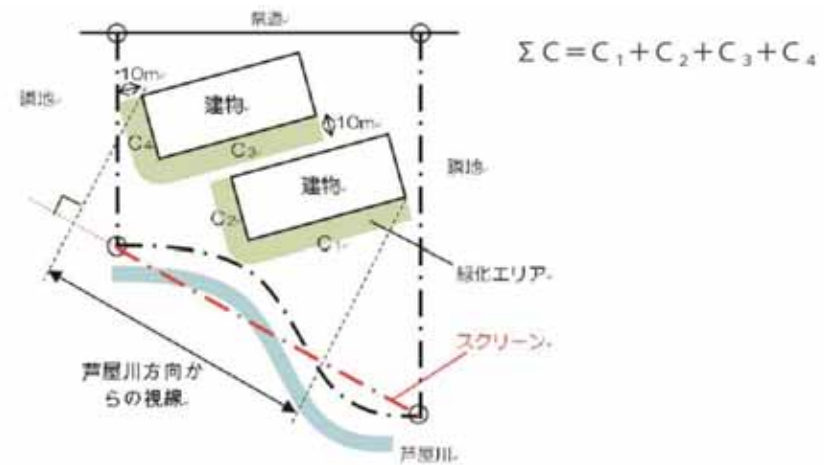
芦屋川沿岸地区																			
対象となる規模	第一種・第二種低層住居専用地域：高さ8mを超えかつ延べ面積500㎡を超え その他の地域：高さ10mを超えかつ延べ面積500㎡を超え	左記以外のすべての建築物																	
形態意匠	本市の都市計画で定める芦屋川特別景観地区における一般基準及び項目別基準を遵守すること。																		
緑化率	第一種・第二種低層住居専用地域：30% 第一種・第二種中高層住居専用地域：20% 建築基準法第53条第3項の規定を適用する建築物の場合、敷地面積から建築面積を減じた面積の2分の1以上とする（敷地面積から建築面積を減じた面積の2分の1の面積の敷地面積に対する割合が、上記の緑化率を上回る場合は除く）。 既存緑地については、その面積の1.2倍を緑化面積とみなすことができる。 緑化ブロック等による緑化を行う場合は、その面積の2分の1を緑化面積とみなすことができる。																		
植栽基準	緑化率の規制により必要とされる緑地面積10㎡あたり6本の樹木（うち2本は高さ3.5m以上の高木）を竣工までに植えるものとする。なお、幹周1m以上の既存樹木、高さ5m以上の樹木及び道路境界線に沿って配置する樹木については、上記算定において高木1本を2本とみなすことができる。なお、高さはすべて植栽時のものとする。																		
通り外観の緑化基準	沿道から見た良質の緑を確保するため、以下の基準を満たすこととする。 $L \geq A \times 2 / 3$ （阪急以北のA地区は $1 / 2$ ） L：植栽の状況に応じて右表に定める緑化換算距離の計 A：芦屋川に面する敷地境界線（芦屋川沿いの道路、通路及び緑地等又は芦屋川に直接接する敷地境界線。以下同じ。）の延長 緑化の対象は、芦屋川に面する敷地境界線から樹木の幹が5m以内の距離にあるものとする。ただし、5mを超える高木については、道路境界線から10m以内まで算入できるものとする。また、管理用通路や擁壁等で緑化が困難な場合はそれを除いた部分から5mとする。 塀や柵等の後ろに中・高木がある場合は、塀等を超えて1m以上可視できるもののみ対象とする。	<table border="1"> <thead> <tr> <th>植栽の種別</th> <th>高さ（植栽時）</th> <th>緑化換算距離</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">中・高木</td> <td>1.5m以上2m未満</td> <td>0.5m/本</td> </tr> <tr> <td>2m以上3m未満</td> <td>1m/本</td> </tr> <tr> <td>3m以上5m未満</td> <td>2m/本</td> </tr> <tr> <td>5m以上</td> <td>4m/本</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">生垣等の密植植栽</td> <td>90cm以上2m未満</td> <td>$1 / 2 \times B$</td> </tr> <tr> <td>2m以上</td> <td>$2 / 3 \times B$</td> </tr> </tbody> </table> <p>B：植栽の芦屋川に面する敷地境界線への水平投影距離</p>	植栽の種別	高さ（植栽時）	緑化換算距離	中・高木	1.5m以上2m未満	0.5m/本	2m以上3m未満	1m/本	3m以上5m未満	2m/本	5m以上	4m/本	生垣等の密植植栽	90cm以上2m未満	$1 / 2 \times B$	2m以上	$2 / 3 \times B$
植栽の種別	高さ（植栽時）	緑化換算距離																	
中・高木	1.5m以上2m未満	0.5m/本																	
	2m以上3m未満	1m/本																	
	3m以上5m未満	2m/本																	
	5m以上	4m/本																	
生垣等の密植植栽	90cm以上2m未満	$1 / 2 \times B$																	
	2m以上	$2 / 3 \times B$																	
	<p>ア：敷地の外周に対する緑化基準</p> $L_2 \geq \Sigma A_2 \times 1 / 2$ <p>L₂：植栽の状況に応じて別表に定める緑化換算距離の計 ΣA₂：Aを除くその他の敷地境界線の延長の計 緑化の対象は、敷地境界線から樹木の幹が5m以内の距離にあるものとする。ただし、5mを超える高木については、道路境界線から10m以内まで算入できるものとする。また、管理用通路や擁壁等で緑化が困難な場合はそれを除いた部分から5mとする。 塀や柵等の後ろに中・高木がある場合は、塀等を超えて1m以上可視できるもののみ対象とする。</p> <p>イ：擁壁の前面に対する緑化基準</p> <p>芦屋川に面して高さ2mを超える擁壁を設置する場合、以下の基準を満たすこととする。ただし、周辺の景観になじむ御影石積擁壁や石貼りなどで化粧した擁壁等は除く。</p> $80 \leq (L_3 \times \text{植栽高さ}) / S \times 100$ <p>L₃：植栽の状況に応じて別表に定める緑化換算距離の計 S：芦屋川に面する擁壁の見付面積</p>																		

	<p>緑化の対象は、擁壁尻から樹木の幹が3m以内の距離にあるものとする。</p> <p>ウ：建築物の前面に対する緑化基準</p> <p>敷地面積が3,000㎡以上の場合、以下の基準を満たすこととする。</p> $L_4 \geq \Sigma C \times 2 / 3$ <p>L_4：植栽の状況に応じて別表に定める緑化換算距離の計</p> <p>ΣC：芦屋川に面する建築物の壁面の辺長の計</p> <p>緑化の対象は、建築物の壁面から樹木の幹が10m以内の距離にあるものとする。</p>
その他	<p>上記の項目のうち、緑化率、植栽基準及び通り外観の緑化基準については、本市の都市計画で定める芦屋川特別景観地区の計画図に示すA地区、B地区、C地区及びF地区においてのみ適用する。なお、D地区及びE地区については、景観計画区域全域における緑化率及び緑化基準を適用する。また、通り外観の緑化基準のうちアからウまでの基準については、F地区において地階を除く階数が3以上又は高さ10mを超える建築物を計画する敷地のみ適用する。その場合、L_2からL_4の算定方法はLの算定に準じる。</p>

【例】



擁壁緑被率 = $40\text{㎡} / 50\text{㎡} \times 100 = 80\% \geq 80\% \text{ (OK)}$



(白紙ページ)

3. 屋外広告物について

屋外広告物は、情報の発信や活気あふれる都市空間の演出のため必要であるとともに、周辺環境へ多大な影響をもたらす景観要素でもあります。無秩序な氾濫を許容すれば、たちまち景観や風致の悪化につながるため、慎重に検討のうえ設置を計画しなければなりません。

本市においては、華やかなデザインや彩度の高い色彩の使用を制限し、付近の景観へ配慮したものとするにより、周辺景観との調和を目指し、質の高い屋外広告物の設置を誘導します。

幹線道路沿いに設置される屋外広告物については、多くの人の目に触れる可能性が高いため、大きく派手に、また個数も多くなりがちであり、周囲の景観を阻害する主要因となることがあります。このため、本市における主な幹線道路である国道2号、鳴尾御影線及び国道43号を「屋外広告物規制重点路線」と位置付け、芦屋のまちにふさわしい道路景観を検証し、現況との比較を行いながら、適正化を行っていきます。

また、先に述べた「景観計画重点区域」においても、同様の検討を行うことにより、より一層良好な景観の形成を図ります。

<屋外広告物規制重点路線図>



第4章 美しい芦屋をまもる・つくる・そだてる方策

一般的に「景観」とは主観的なものであり、見る人や場所によって全く判断が異なると考えられています。これを客観的に定義し、美しい景観の実現を目的とした効果的な対策を行うには、地域に対する理解と専門的な知識が必要となります。

本市では、専門家によって構成された3種類の附属機関や専門委員を設置し、状況に応じて活用することにより、実効性のある景観行政を可能としています。

1. 計画・方針をつくる・点検する

(1) 都市景観審議会

都市景観審議会とは、本市が景観行政における根幹的な施策を行おうとするときに意見を聴く附属機関です。市として、大きな景観上の方針を決めようとする場合や、地域地区を決定しようとするときには、あらかじめこの機関の意見を聴き、その意見を参考に判断します。具体的には、景観形成基本計画や景観計画の策定や変更、景観地区の決定や変更、景観重要建造物及び樹木の指定や廃止などが挙げられます。本市の景観行政における舵取り役と言えるかもしれません。

2. 景観づくりを支援する

(1) 景観アドバイザー

景観アドバイザーは、芦屋市景観条例に位置付けられた専門委員であり、市は必要に応じてその意見を聴くことができます。その役割は都市景観審議会とは異なり、景観施策の実行的な部分を中心に担います。実際に計画される建築物や工作物に対し、個別の指導や助言を行うため、景観形成に及ぼす影響は大きく、現実的で重大な役目を担っています。

代表的な業務として「景観アドバイザー会議」が挙げられます。市内において新たに大規模建築物を計画する際には、必ず景観アドバイザーの意見を聴かなければならないことと定められており、複数の景観アドバイザーが集まって意見を述べる会議を開催します。

さらに、申請者や設計者がその場に参加し、行政及び景観アドバイザーに対して計画の設計意図を説明することにより、両者間での意識の共有を図り、情報不足による誤った判断をしないよう工夫しています。

景観アドバイザーは、大規模建築物の計画がより良いものになるよう、専門的な見地から意見を述べ、具体的な対策を含め助言を行います。

景観アドバイザー会議は景観法に基づく手続きではありませんが、会議での意見や助言は、景観法に基づく認定を取得するための条件を整理する際に、大いに参考となるものです。

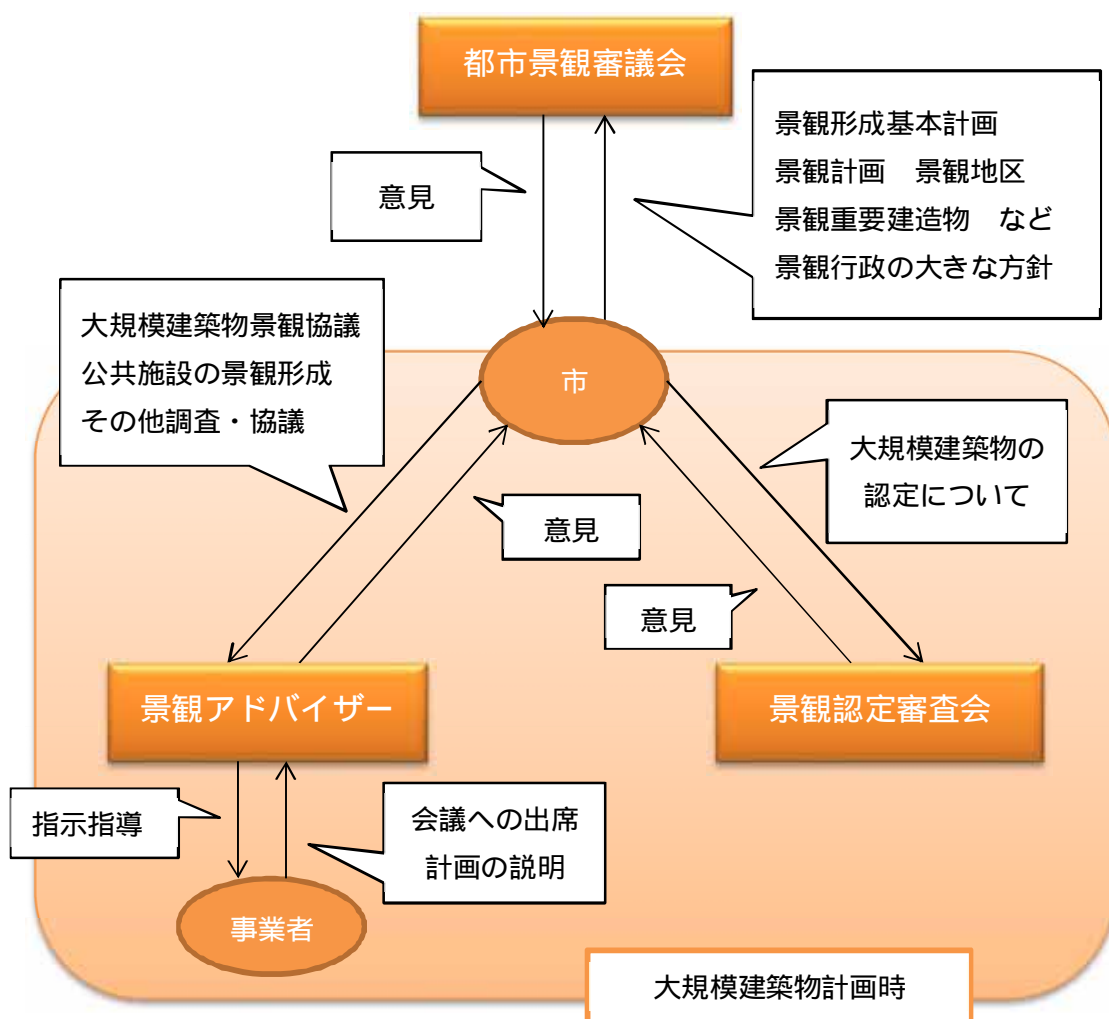
(2) 景観認定審査会

景観認定審査会は、市が景観法に基づく認定に係る審査を行う場合に、必要に応じて意見を聴くことができますが、新たに大規模建築物を計画する際には、必ず景観認定審査会を開催し、その意見を聴かなければなりません。

戸建住宅などの規模の小さい建築物は、外壁や屋根の色の基準が主だった規制となりますが、共同住宅やテナントビルなどの大規模建築物には、規模や配置など、計画の根幹に関わるような規制がかかります。

しかし、それらの規制は「高さ〇mまでとすること」とか「面積〇㎡以下」といった数値的な基準（定量基準）ではなく、「周辺の景観と調和した建築スケールとすること」といったような行政の裁量に委ねられている基準（定性基準）となっています。

本市では、その際に専門的かつ普遍的な判断を下せるよう、有識者によって構成される認定審査会の意見を参考に、新たな計画が認定相当か不認定相当かを判断します。



第5章 美しい芦屋をまもる・つくる・そだてる建物と樹木

歴史的建造物や古木は、長く存在することにより周辺の町並みの特徴づけており、喪失すれば景観の特性も失われる場合があります。歴史的価値のあるものだけではなく、人々に親しまれ、地域を特徴づける建築物や樹木は、魅力ある都市景観の形成のためにも、積極的に保存を図り、地域において活用していく必要があります。

1. 景観重要建造物

(1) 指定の方針

景観の形成上重要な価値があると認められる建築物や工作物で、次のいずれかに該当するもののうち、所有者の合意が得られたものを、都市景観審議会の意見を聴いたうえで景観重要建造物として指定します。

- ・ 地域のランドマークとして住民に親しまれているもの
- ・ 歴史的又は文化的価値のあるもの
- ・ 優れたデザインを持ち市の財産として保存を図ることが適当なもの

(2) 保全及び活用の方法

指定を受けた景観重要建造物については、下記のとおり保全を行い、本市を代表する景観資源として活用し、周辺全体の景観の向上を図ります。

- ・ 適正な維持管理を行い建築物又は工作物としての価値を高める
- ・ 現状変更等については慎重に行い必要最小限にとどめる
- ・ 建造物から視認できる場所において、新規に建築計画等を行う場合、素材や色彩、広告物の掲示等については十分に配慮する

2. 景観重要樹木

(1) 指定の方針

景観の形成上重要な価値があると認められる樹木で、次のいずれかに該当するもののうち、所有者の合意が得られたものを、都市景観審議会の意見を聴いたうえで景観重要樹木として指定します。

- ・ 樹形等が美しく地域住民に親しまれているもの
- ・ まちかど等衆目性の高い場所で地域のシンボルとなっているもの
- ・ 樹齢が長く地域の景観を語るうえで欠かせないもの

(2) 保全及び活用の方法

指定を受けた景観重要樹木については、下記のとおり保全を行い、本市を代表する景観資源として活用し、周辺全体の景観の向上を図ります。

- ・ 適正な維持管理を行い樹齢の延長を図る
- ・ 視認性の保持又は向上を図り、周辺における建築物や工作物の配置は慎重に行う

第6章 美しい芦屋をまもる・つくる・そだてる公共施設

道路や公園，河川や海岸などの行政が維持管理する公共施設は，規模が相当大きいことから，景観に占める割合も周囲に与える影響も必然的に大きくなります。その中でも景観形成において特に重大な役割を果たす公共施設を，景観重要公共施設として位置付け，積極的に整備保全を図っていくことは必要不可欠であると言えます。さらに，景観形成を主導的に行う立場にあり，個々の建築計画等に対し指示指導を行う行政が，まずは先導的役割を果たさなければなりません。

1. 景観重要公共施設

市民の日々の生活において身近で親しみのある場所であると共に，個性と風格のある美しい景観を有する芦屋川を，景観重要公共施設として位置付け，以下の通り整備に関する事項を設けます。

(1) 一般整備事項

- ・ 芦屋川は，芦屋の都市景観を代表する景観軸であり，今後も親しみある水辺空間や堤防敷の緑を提供することにより，山と海をつなぐ緑地軸として保全することが重要であることから，芦屋の地域特性や周辺景観に応じた整備に努める。
- ・ 河川としての必要な機能や安全性を確保しつつ，市民の憩いの場となる親水空間の創出，緑化，遊歩道の設置など，質の高い河川空間の整備に努めるとともに，適正な維持管理を行う。

(2) 項目別整備事項

護岸	<ul style="list-style-type: none">・ 防災上等やむを得ない場合を除き，周辺景観と調和した色彩及び形態とする。・ 現存する護岸と可能な限り同等若しくは調和した素材，形態とする。・ 周辺の景観と調和した建築スケールとし，通りや周辺との連続性を維持し，形成するような配置，規模及び形態とする。
防護柵等	<ul style="list-style-type: none">・ 防護柵等の安全施設を設ける場合は，華美なデザインを避ける。・ 河川空間や周辺景観と調和したデザイン及び色彩とし連続性及び統一性の確保に努める。
緑化	<ul style="list-style-type: none">・ 可能な限り既存の松並木・桜並木を保全し，周辺景観や見通しの良い景観回廊の保全に努める。
橋梁	<ul style="list-style-type: none">・ 地域特性及び周辺景観に配慮したデザイン，色彩及び構造形式とする。・ 高架道路等については，橋桁と橋脚の総合的なデザインや圧迫感の軽減に努めるなど配慮を行う。
その他	<ul style="list-style-type: none">・ 照明類，看板等の工作物は，周辺景観と調和したデザイン，色彩及び規模とし，混雑しないように配置する。・ 沿道の無電柱化を計画的に行う。

2. その他の公共施設

(1) 道路

- ・ 山手幹線，防潮堤線，宮川線，芦屋川左岸線などの地域幹線道路については，市民との協働により沿道の植栽やポケットパーク等憩いの空間形成を図る。
- ・ 川沿いの路線については，潤いある河川空間を活かし，歩行者が気軽に川辺の散策を楽しむことができる快適で緑豊かな道路空間の形成を図る。
- ・ すべての歩行者や自転車に優しく快適な空間を提供するため，歩道空間の確保や道路の緑化，ユニバーサルデザイン化や景観に配慮したベンチや街路灯などの設置，無電柱化などを検討する。
- ・ 沿道の街路樹については，現状の緑量を尊重しつつも街路を取り巻く景観に調和したあるべき姿を検討し，常に美しい街路景観を創出するため，適正な維持管理を行う。

(2) 橋梁

- ・ 周囲の住宅地景観に溶け込むよう，造形やデザインに配慮する。
- ・ 形態及び色彩については，地域の風土や歴史を把握し，既存の景観を適切に継承したものとする。
- ・ 高欄については，華美なデザインを避け，安全性を確保しつつ，全体とのバランスや調和に最大限配慮する。

(3) 公園・緑地

- ・ 公園の整備に当たっては，ビオトープの設置や野鳥等の餌場となるような樹種の植樹を行う。
- ・ 公園の改修時には，ユニバーサルデザインの対応を図り，誰もが安心して利用でき，市民の交流の場となるような公園づくりを進める。
- ・ 公園緑地が不足している地区において，公園緑地の配置や整備について検討する。

(4) 河川

- ・ 子どもたちの遊び場，また市民の憩いの場となるように，多自然型親水対策を検討する。
- ・ 河川沿道の街路樹については，水と緑の調和を意識し，潤いのある通り景観を演出するため，維持管理や植栽計画について特に配慮する。

第7章 美しい芦屋の未来へ

良好な景観は一朝一夕に実現できるものではありません。現在の良好な景観は、先人が長い時間をかけて作りあげてきたものです。その努力を引き継ぎ、未来の美しい住宅都市を実現させるため、私たちには現在の芦屋の景観を守る責任と義務があります。

芦屋の町並みは、地域の人々や民間の住宅地形成によってその基礎が築かれ、生活文化によって育まれてきました。そして、豊かな自然と良好な住宅地景観を守るため、法や条例に基づく基準や規制によるまちづくりが行われてきました。しかし、社会経済の変化やライフスタイルの多様化が進み、住宅が商品化し、経済合理性に基づく開発行為が多くなったため、規制による良好な景観や住環境の形成は限界にきています。これからは、市・市民・事業者がそれぞれ役割を担い、協働して、景観まちづくりを進める必要があります。

景観計画は、芦屋の町並みの基本と多様性を示すことにより、地域ごとの特性についての理解の共有をめざしており、その理解に基づいて、市・市民・事業者それぞれが、よりよい景観をまもる・つくる・そだてることが、未来の美しい芦屋の実現につながると考えています。

優れたデザインの建築物が必ずしも良い景観に繋がるとは限らず、多くの厳しい規制が良い景観を生み出すとも言えません。良好な景観は、地域の暮らしの作法を守ること、まちの歴史文化に誇りを持つこと、自然に愛着を持ち敬意を払うことによって成り立ち、それを継承することによって維持されます。

自分の住んでいるまちの町並みを知り、新たな建築の計画をしようとする時はその周辺の景観を理解してください。そうすれば、現在の景観のみならず、未来の美しい景観を思い描くことができるはずです。



用語の解説

あ行

アイストップ

人の視線を受け止め、注意を引く対象。敷地単位では、特徴のある建築意匠やオブジェ、巨大な樹木等が挙げられるが、地域の景観においては、建築物そのものがこれに該当することもある。

アイレベル

人が立った時の目線の高さ。

芦屋国際文化住宅都市建設法

昭和26年に制定された特別都市建設法の一つ。芦屋市を国際文化住宅都市として外国人の居住にも適合するように建設し、外客の誘致、定住を図り、文化観光資源の利用開発に資し、国際文化の向上と経済復興に寄与することを目的とする。

芦屋市総合計画

総合的な芦屋のまちづくりの指針となる市の最上位の計画。現在、平成23年度から平成32年度までを計画期間とした第4次芦屋市総合計画が施行されている。

芦屋市住みよいまちづくり条例

平成12年施行。住環境の維持、保全及び育成を目的とし、最低敷地面積や外壁後退距離、新たに築造する道路や公園の基準などを定めているほか、事前協議の提出と各課協議などを義務付けている。

芦屋市都市景観条例

平成8年施行。景観法に先駆けて市の独自条例として、景観に係る内容や建築物の届出について規定している。一定規模以上の大規模建築物については、景観アドバイザーによる協議や、景観認定審査会に関する規定等についても定めている。

オープンスペース

敷地単位では建造物が存在しない空地部分を指す。道路際に設けることにより、公共部における空間の広がりを感じられ、建築物の圧迫感を防ぐことができる。

屋外広告物

屋外で公衆に表示されるもので、看板、はり紙、広告塔、広告板などを指す。

屋外広告物条例

都道府県及び景観行政団体である市町村は、屋外広告物の制限や基準について、条例で定めることができる。この場合、景観計画の内容に即して定めなければならない。

か行

景観アドバイザー

芦屋市都市景観条例に基づき、景観形成に関する基準や方針などに対し、指導及び助言を行う。特に大規模建築物が計画される場合には、会議の形式により、事業主及び設計者

に対し、具体的な助言を行う。大学教授等の有識者5名が任命される。

景観認定審査会

景観地区における大規模建築物の認定に際し、市が意見を聴くことができる附属機関。大学教授等の有識者5名によって構成される。

景観資源

景観を構成する複数の要素のうち、景観的に優れた建築物や工作物、構造物、樹木、河川等を指す。

景観形成基本計画

芦屋市都市景観条例第4条に基づく、景観形成における基本理念と施策方向を示すとともに、施策の実現のための指針となる計画。市はこれを策定し、計画の内容に基づき景観形成の施策を実施しなければならない。

景観計画

景観法第8条に基づく地域における良好な景観の形成に関する計画。

景観行政団体

都道府県、政令指定都市、中核市の他に、景観法の規定に基づく事務を処理する市町村を指す。

景観法

平成16年施行。都市緑地法、屋外広告物法とあわせ、景観緑三法と呼ばれる。良好な景観の形成により、国民生活の向上及び地域社会の健全な発展に寄与することを目的とする。

景観軸

景観を構成する主要な要素のうち、河川や道路など線的な要素を指す。

景観地区

景観法第61条に基づき、市街地の良好な景観の形成を図るため、都市計画として決定される地区。建築物の形態意匠の制限等を定めることができ、地区内における建築行為等については、事前に計画の認定を取得しないと着手することができない。

本市においては、芦屋川沿岸部における**芦屋川特別景観地区**と、そこを除く市域全域における**芦屋景観地区**の2種類が指定されている。

近郊緑地保全区域

近畿圏の保全区域の整備に関する法律により、無秩序な市街化の防止や、文化財や緑地や観光資源等の保全などを目的として指定されるもの。

さ行

衆目性

多くの人の見る目や観察の度合いを表す。

視認性

目で見たときの確認のしやすさ。デザイン等の分野において、背景に対し色や形が際立

っていたりする度合いを表す。

シンボルツリー

建築物や敷地を象徴するような巨大な高木や、樹形が特徴的な樹木のこと。

市街化調整区域

市街化を抑制すべき区域。都市計画法によって建築及び開発行為が相当制限される。

瀬戸内海国立公園特別地域

瀬戸内海国立公園の地域のうち、公園の風致や景観を維持するための地域。建築物や工作物の建築時において許可が必要となる。

スカイライン

空を背景として、都市の高層建築物や山岳の稜線などが描く輪郭線のこと。低層建築物においては、勾配屋根等により、ある程度統一したほうが景観上良いとされる。

セットバック

建築物を境界線から後退させること。また、建築物の上部を階段状に後退させ、通風や採光を確保する手法を指すこともある。道路など公共空間からのセットバックは、景観への配慮上有効とされることが多い。

た行

大規模建築物

第一種・第二種低層住居専用地域においては高さ8m超かつ延べ面積500㎡超、その他の地域においては高さ10m超かつ延べ面積500㎡超の建築物を指す。地域の景観に及ぼす影響が大きいため、芦屋市都市景観条例に基づく協議が義務付けられている。

地区計画（地区整備計画）

都市計画法第12条の5に基づき、区域の特性にふさわしい整備や開発を行うための計画。そのうち建築物等の整備並びに土地の利用に関する計画を地区整備計画という。一般的に、その他の都市計画による規制よりも厳しい規制が設けられることが多く、それによって地域の特性に応じたまちづくりを可能としている。本市では21の地区において、地区計画が定められている。

定性基準

対象物の性質を定めるための意味・機能的概念。数値等で明確化することが困難。景観法の運用においては、それらの基準に対する裁量的な判断も可能となっている。

定量基準

対象物の分量を測定して定めるための数値的な概念。数値による明確化が可能であり、客観的指標として意識の共有を図ることも容易。

都市景観審議会

景観形成基本計画や景観計画、景観地区、景観重要建造物等、景観に係る重要施策を指定又は決定する際に、市が意見を聴く附属機関。大学教授等の有識者、市民等10名で構成される。

土地区画整理事業

土地区画整理法に基づき、道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業。公共施設が不十分な区域では、地権者からその権利に応じて少しずつ土地を提供してもらい、道路・公園などの公共用地に充てる。

は行

配慮方針

大規模建築物が計画される個々の敷地ごとに作成され、その敷地が持つ景観特性をさらに細かく表したものの。

ま行

緑の基本計画

都市緑地法第4条に基づく緑地の保全及び緑化の推進に関する基本計画。まちの緑全般についての将来のあるべき姿とそれを実現するための施策を表したものの。

緑の保全地区

芦屋市緑ゆたかな美しいまちづくり条例に基づく緑のまちづくりを推進する必要がある地区。市内で5地区指定されており、それぞれ敷地内において確保すべき緑地率と植栽基準が定められている。

ミニ開発

宅地をさらに複数の狭小地に分割する無秩序な宅地開発のこと。道路の形状や幅員等が十分でなく、防災性が低下するほか、既存の街並みが崩れるなど、地域の景観にも悪影響をもたらすことがある。

ら行

ランドマーク

都市景観や田園風景において目印や象徴となる対象物。歴史的、文化的に価値のある建造物、記念物、街並み、領域の境界を示す境界標などがある。

パブリックコメントの手続きにおいて提出された市民意見とそれに対する市の考え方

パブリックコメントの期間：平成26年9月25日から10月24日まで

意見を提出された方：1名

意見の要旨	市の意見・考え方
<p>都市計画は、まちをデザインし創作していく作業であり、デザインには具体的な指標が必要。例えば、建築物の色調、明度、彩度、デザイン指標などがあるが、現状の芦屋市の具体指標には不満。</p>	<p>現在、本市では市域全域を景観法に基づく景観地区に指定しており、その中で色彩に関する基準を設けております。また、大規模建築物については、規模や配置等も規制の対象としております。さらに敷地ごとに景観上特に配慮すべき内容をまとめ、配慮方針として広く公表する取り組みも行っております。</p> <p>また、今回策定を予定している景観計画において、地域ごとの景観特性をまとめ、景観方針として作成しております。</p>
<p>外国では、建築形状等の指針について、アーバンデザインの専門家を活用して策定している。芦屋市でも、世界に通用する都市デザインの専門家チームを、コンペ等で募り委託して行うべき。</p>	<p>現在、本市では第三者委員会として、都市景観審議会、景観アドバイザー、景観認定審査会を設け、大学の教授等の専門家を中心に組織し、景観行政の一翼を担っていただいております。</p>
<p>建築基準法に適合していても、都市の美観を阻害する建築物は建てられないようなシステムを作ってほしい。</p>	<p>現在、本市では市域全域を景観地区に指定しておりますが、景観地区内において建築物の新築等を行う際、計画の認定を取得しない限り工事に着手することができません。他法令に適合しているとしても、都市の美観を阻害するような建築物は不認定となり、建築することができません。</p>
<p>阪急芦屋川の南のエリアはコンクリートで護岸を造ってしまい、景観上全く受け入れる事ができない。</p> <p>コンクリート川床を砂地の下に施工し、水流が地下に逃げないようにし、水が流れる川にしてほしい。</p>	<p>芦屋川は、景観上重要な河川であり、景観計画においても景観重要公共施設として位置付けていますが、水が流れる川とすることは、周辺の良好な景観形成において優先度が低いと考えております。</p>

長期未着手都市計画事業の見直し
(都市計画道路の変更素案)について

(説明事項)

都市計画道路の変更素案に係る市民意見募集の実施結果について

1 実施状況

実施期間	平成26年9月25日（木）～平成26年10月24日（金）
資料の閲覧	「広報あしや9月15日号」にお知らせを掲載し、市役所北館3階閲覧コーナー、市役所北館1階行政情報コーナー、ラポルテ市民サービスコーナーおよび市ホームページで閲覧
意見書の提出者数	11人〔件数：20件〕※

※提出された意見について、内容ごとに整理したもの。（提出者数と件数は異なります。）

2 意見の内容および市の考え方

No.	内容	意見の要旨	市の考え方
1	<u>見直しの考え方</u> に関する意見〔2件〕	<p>① 計画自体、その多くは自動車交通の利便性が目的となっている。今やその発想が時代遅れであり、大胆な見直しを求める。</p> <p>② 計画時点より年月が経ち社会情勢も大きく変わった今、都市計画道路が見直されるのは当然で結構なこと。廃止区間については山手幹線の完成により妥当と思う。</p>	<p>都市計画道路は、人口増加や自動車交通の増大を前提に計画されてきたものですが、近年の社会経済情勢や都市を取り巻く環境の変化などから、改めて都市計画道路に求められる役割や機能から必要性について検証し、この度見直しを行ったものです。</p>
2	<u>川東線</u> に関する意見（計画の存続に反対）〔8件〕	<p>① 幹線道路ばかりになり、騒音や車の排気ガスが増え芦屋らしい閑静な住宅街が無くなる。山手幹線からの抜け道にしかならず危険。川東線の計画道路廃止を希望する。芦有道路を広げるほうが、目的に合っているように思う。</p> <p>② 車ばかり便利になることは快適な住宅地とは言えない。芦屋市の魅力である閑静な低層住宅を中心とした市街地と相反する地区になるように思う。現在、芦有道路が大変危険なので川東線計画を芦有道路へ変更してはどうか。バス道路でもあるので。</p> <p>③ 川東線の計画道路地区は、閑静な住宅街の形を残している。川東線を通す</p>	<p>川東線につきましては、並行する周辺道路の状況として、歩道等が整備された道路がなく、歩行者および自転車の安全な通行路として必要性が認められること。また、山手線の整備と併せて、山手地域ならびに山手地域に至る区間において良好な市街地を形成し、災害時の消防活動の円滑化や延焼遮断を図れるなど、未整備区間周辺地域の防災機能の強化に資する路線であると考えられることなどから計画を存続としたものです。</p> <p>県道奥山精道線（意見では「芦有道路」）への計画変更につきましては、川東線とは上記理由により、整備の目的が異なるものとなることから、適切ではないと考えます。なお、県道奥山精道線に</p>

	<p>と芦屋市らしい、落ち着いた雰囲気が損なわれる。また20mもの幹線道路が通ると住宅には不向きな土地となり、人が住み難い環境になる。人や車が通り抜けるだけの道路ではなく、芦屋市民が落ち着いて暮らせる住宅地を残してほしい。</p> <p>④ 川東線の計画が存続となり今後、20mもの路線が通ると、この芦屋らしい閑静な住宅地がなくなる。都市計画が決定から60年余り経ち、当初前提となっていた人口や交通需要の増加は一転して減少・少子高齢化、交通需要の減少といった状況で、川東線の存続は市民のメリットよりもデメリットが大きくなる。川東線廃止を強く嘆願する。</p> <p>⑤ JR線および阪急線を橋梁または地下道で横断するので、莫大な建設工事費が支出される。すぐ西側(約100m)に芦有道路があるのに、何故その拡幅ではなく、住宅地の中を通す必要があるのか。既に山手幹線の上を通り、鉄道の横断もできている事から、建設工事費も軽減できるのではないか。良好な住環境を破壊してまで、当該地に道路を建設する事が疑問。貴重な財源を使って建設するだけの目的と需要があるのか。緑豊かな静かな芦屋の景観を破壊する計画は廃止すべき。</p> <p>⑥ 川東線の「JR通過」など、どのような必要性があるのか。比較的近い距離にJRをまたぐ橋もある。このような計画が廃止対象にならないとは何を考えているのかと思う。</p> <p>⑦ 川東線沿線の松ノ内町は、芦屋でも指折りの安全で人の集まる公園があ</p>	<p>については、芦屋川左岸線の整備がその役割を代替するものと考えております。</p> <p>都市計画道路の整備にあたりましては、安全および環境についても十分に配慮し、沿道にお住いの方をはじめ、市民の皆様のご意見を伺いながら対応を検討してまいります。</p>
--	---	---

		<p>る。20mもの道路と山手幹線とではさまれると、車の往来や排気ガスなどが気になり、気兼ねなく子供と遊べた公園ではなくなってしまう。あんなに明るく静かな場所はなかなかない。山手幹線からの車も抜け道などに利用し環境を大きく悪化させる。</p> <p>⑧ 計画当初と現在で大きく情勢が異なっていることを考えると、川東線の計画道路を通す意味はいったい何かあるのか。魅力ある静かな場所を、人の住む場所ではなく道路にすることを反対する。</p>	
3	<p>稲荷山線に関する意見（計画の存続に反対）〔2件〕</p>	<p>① 日本は今後少子高齢化が急速に進むと言われ、人口が減少し、今後車も減少するものと思われる。芦屋の南北線で宮川線が混雑しているため稲荷山線が必要と言うが、立ち退きまでして造る必要はないと思う。</p> <p>② 今でも国道43号の打出交差点は最悪であり、全線開通など論外だ。やるべきことは、打出交差点の歩行者や自転車通行者の安全と利便性を優先させ、スクランブル化（43号の自動車通行量削減も必要）や、エレベーター付きの歩道橋設置を具体化することだ。阪神とJRの踏切問題でも、エレベーター付きの歩道橋設置などを具体化することだ。</p>	<p>稲荷山線につきましては、並行する周辺道路の状況として、歩道等が整備された道路がなく、歩行者および自転車の安全な通行路として必要性が認められること。また、車両等の交通処理においては、宮川線の混雑や、迂回経路となっている打出村踏切における課題の解消を図ることや、市域全体においても、防潮堤線より山麓線に至る地域環状軸として、南北方向の移動円滑化に重要な役割を担い、交通機能や防災機能の強化に資する路線であると考えられることなどから計画を存続としたものです。</p> <p>なお、踏切横断につきましては、平成20年度に実施いたしました打出南宮町踏切道の拡幅等、現状で可能な安全対策を行っているところです。また、打出交差点における安全対策等につきましては、別途、国土交通省に要望しているところです。</p>
4	<p>大平線に関する意見（計画の存続に反対）</p>	<p>① 宅地建物の売却を望んでいるが、都市計画道路の区域であるため到底売ることが出来ない。当面施行されないのであれば廃止を望む。宅地建物の買</p>	<p>計画を存続とする未整備の都市計画道路につきましては、早急に事業を実施できる状況にはありませんが、事業の優先順位などを十分に検討し、本市の財政</p>

	[1件]	取を早急にして頂けるよう請願する。	状況等を踏まえながら実施してまいります。 なお、事業用地の先行取得につきましては、市の財政負担が増加することから、現時点では困難な状況です。
5	<u>山手線</u> に関する意見 [1件]	① 阪急線北側道路は狭い一方通行の道路が多く、山手線整備は有効と思うが、多くの家屋の立退きが生じ、長期化は免れられない。商店街を通る歩行者に危険な通過車両、駅周辺の迷惑駐車を減らすことや、駅周辺を開発することで、商店街の利便性や活性化も考え、安全な住環境を整えた特別景観地区に相応しいまちづくりを併せて検討頂きたい。	阪急芦屋川駅周辺につきましては、現時点で面整備等の具体的な都市計画はございませんが、将来の地域のまちづくりの在り方については、現状の課題等を踏まえながら、市全体のまちづくりの中で検討してまいりたいと考えております。
6	<u>建築制限</u> に関する意見 (計画の存続に反対) [3件]	① 都市計画内の建築制限により長年に続き、経済的弊害を被っており、整備にあたる多額の事業費・期間を鑑みても今後も建築制限を受け続ける。 ② 2階建てしか建築できず、大きく収益性の低減を受けている。また、本来見込んでいる用途や、その資産性を阻害している。計画が決定してから長期間、事業化されず、自宅として住まいながらも、計画の見通しが無い為、建替えか、活用するか決める事もできず、心休めて生活する事ができない。住居地としても、商業地としても不安定な状況にしている。 ③ 所有する土地の計画道路は計画されてから何十年もたっており、その間実行のないまま計画道路に関する土地として権利の規制を受けている。	都市計画区域内での建築制限につきましては、将来において事業を円滑に施行するために行っているものであり、また公共の福祉のために受忍すべき限度の範囲内とされ、地権者の皆様にはこれまでにもご理解、ご協力を賜ってきたところですが、長期にわたる制限を鑑み、先進市の事例等を踏まえながら建築制限の緩和について、検討を進めてまいりたいと考えております。
7	<u>財源・使途・施策等</u> に関する意見 [3件]	① 市の貴重な財源をもっと有効なものに使用してほしい。 ② 必要な財源をもっと他に使うことが大切。道路の整備や災害に備えた水	限られた財源を有効に活用するため、都市計画道路を含めた市全体の事業の優先順位などを十分に検討するとともに、事業の実施にあたりましては、国の

		路の整備などが優先課題である。 ③ 市の貴重な財源をもっと有効に利用することを希望する。	補助金等の活用を図りながら進めてまいります。
--	--	---	------------------------

都市計画道路の変更素案に係る説明会の実施結果について

1 実施状況

実施日程・会場	<p>【福祉センター】平成26年10月14日（火）19時から 平成26年10月18日（土）14時から</p> <p>【市民センター】平成26年10月16日（木）19時から 平成26年10月19日（日）14時から</p>
参加者数	計10人

2 意見の要旨

内容	意見の要旨
各路線に関する意見	<p>【駅前広場東線】</p> <p>◆計画の廃止に反対ではないが、宮川線を横断する歩行者動線（歩道橋等）を整備すべき。</p> <p>【大平線】</p> <p>◆廃止してほしいが、存続するならできるだけ早く整備すべき。また、現道の安全に配慮した対策を早急にすべき。</p> <p>【稲荷山線】</p> <p>◆通過交通による住環境の悪化，コミュニティの分断を懸念する。社会情勢の変化や宅地化が進んでいる現況に配慮し廃止すべき。</p> <p>◆宮川線の拡幅整備による混雑対策を提案する。</p> <p>◆整備の目標年度を示してほしい。</p> <p>【山手線】</p> <p>◆住宅密集地で山手線は整備可能なのか。大規模な東西路線より南北道路を通すほうが有効だ。</p>
その他	<p>【事業実施】</p> <p>◆事業の優先順位や考え方も開示すべき。</p>

都市計画道路の変更素案について ～ 市民意見募集～

都市計画道路は、都市の骨格を形成し、安心して安全な市民生活と機能的な都市活動を確保する、都市交通における最も基幹的な都市施設であり、整備により都市の健全な発展に大きな役割を果たしてきました。

一方、都市計画道路の中には、計画決定後に長期間を経ても事業化に至らない道路も多く存在しており、時間の経過の中で、社会経済情勢や都市を取り巻く環境の変化などから、道路の必要性や役割などが変化しているものがあると考えられ、適宜見直しを行うことが必要となっています。

このような中、兵庫県が「都市計画道路網見直しガイドライン」（平成23年3月）を策定し、見直しの指針が示されたことから、このガイドラインに基づき、県とともに本市都市計画道路の必要性などについて検証を行ってきました。

（なお、この取組は全県的に行われているものです。）

このたび、見直しに伴う「都市計画道路の変更素案」をまとめましたので、お知らせするとともに、市民の皆様からのご意見を募集いたします。

意見募集について

- 募集期間 平成26年9月25日～平成26年10月24日まで
- 提出方法 ◇ご住所（所在地）・お名前（団体名・代表者名）とご意見の内容をご記入の上、持参または郵送、ファクス、電子メールで提出してください。（期間内必着）
※電話または窓口での口頭によるご意見は受け付けていません。
◇様式は自由ですが、参考様式をホームページ・窓口で用意していますのでご利用ください。
- いただきましたご意見の取扱い
◇ご意見については、住所、氏名などの個人情報を除き公表する場合があります。
◇ご意見に対し、提出された方への個別の回答はいたしません。
◇提出いただいた原稿等はお返しいたしません。
- 意見の公表 ご意見は、市の見解とともにホームページ等で公表（氏名等は非公表）する予定です。
- 提出・問合せ先
〒659-8501 芦屋市精道町7番6号（住所不要）
芦屋市役所 都市建設部 都市計画課
電話：0797-38-2073 ファクス：0797-38-2164
メール（意見募集専用）：info@city.ashiya.lg.jp

目 次

1. 都市計画道路の概要	1
2. 都市計画道路の現状	2
3. 都市計画道路の課題および見直しの必要性	4
4. 都市計画道路網見直しの手順	7
5. 都市計画道路網の見直し結果	11
6. 都市計画決定等の手続	14

1 . 都市計画道路の概要

都市計画道路とは

都市計画道路は、都市の骨格を形成し、安心して安全な市民生活と機能的な都市活動を確保する、都市交通における最も基幹的な都市施設であり、円滑な交通や都市環境の形成など、都市がめざす将来像を実現するために、都市計画法に基づいて都市計画決定するものです。

都市計画道路の機能

都市計画道路は整備により「交通機能」「空間機能」「市街地形成機能」などの機能を果たすことが期待されます。

表1 - 1 都市内道路の機能

機能の区分		内容	
①交通機能	通行機能	人や物資の移動の通行空間としての機能	
	沿道利用機能	沿道の土地利用のための出入、自動車の駐停車、貨物の積み降ろし等の沿道サービス機能	
②空間機能	都市環境機能	景観、日照等の都市環境保全のための機能	
	都市防災機能	避難・救援機能	災害発生時の避難通路や救援活動のための通路としての機能
		災害防止機能	火災等の拡大を遅延・防止するための空間機能
	収容空間	公共交通機関のための空間	地下鉄、都市モノレール、路面電車、バス等の公共交通のための空間
		供給処理・通信情報施設の空間	上水道、下水道、ガス、電気、電話、CATV、都市廃棄物処理管路等の都市における供給処理及び通信情報施設のための空間
道路付属物のための空間		電話ボックス、電柱、交通信号、案内板、ストリートファニチャー等のための空間	
③市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	都市の骨格として都市の主軸を形成するとともに、その発展方向や土地利用の方向を規定する	
	街区形成機能	一定規模の宅地を区画する街区形成	
	生活空間	人々が集い、遊び、語らう日常生活のコミュニティ空間	

このように、都市における道路は、自動車や歩行者・自転車などの通行の用に供する交通機能はもとより、災害時の避難路や火災時の延焼遮断などの都市防災性の向上、あるいは上下水道などのライフラインを収容するオープンスペース、また市街地の街区の形成や沿道の土地利用の誘導など、都市の活動や空間形成を支える多様な機能を果たすものとなっています。

2. 都市計画道路の現状

都市計画道路の決定状況

本市の都市計画道路は、昭和21年の戦災復興計画による道路網を基本に、その後、市街化の進展への対応や事業実施に伴う見直し等により計画の追加・変更を行い、現在、55路線、延長52,830mが計画決定されています。

都市計画道路の整備状況

計画決定された路線はこれまで、戦災復興・震災復興の区画整理事業や再開発事業などの面的整備事業とあわせて整備を図ってきました。また近年では中央線、山手幹線など街路事業による整備も進められ、都市計画道路の整備状況（平成25年度末時点）は、改良済延長43,350m、概成済延長1,520m、整備率は84.9%となっています。

表2-1 種別毎の都市計画道路整備状況

種別 ^{※2}	路線数	計画延長	改良済	概成済	整備率 ^{※1}
自動車専用道路	2	4,020m	4,020m	—	100.0%
幹線街路	28	44,670m	35,210m	1,520m	82.2%
区画街路	24	4,080m	4,060m	—	99.5%
特殊街路	1	60m	60m	—	100.0%
計	55	52,830m	43,350m	1,520m	84.9%

※1 概成済区間の延長を含みます。

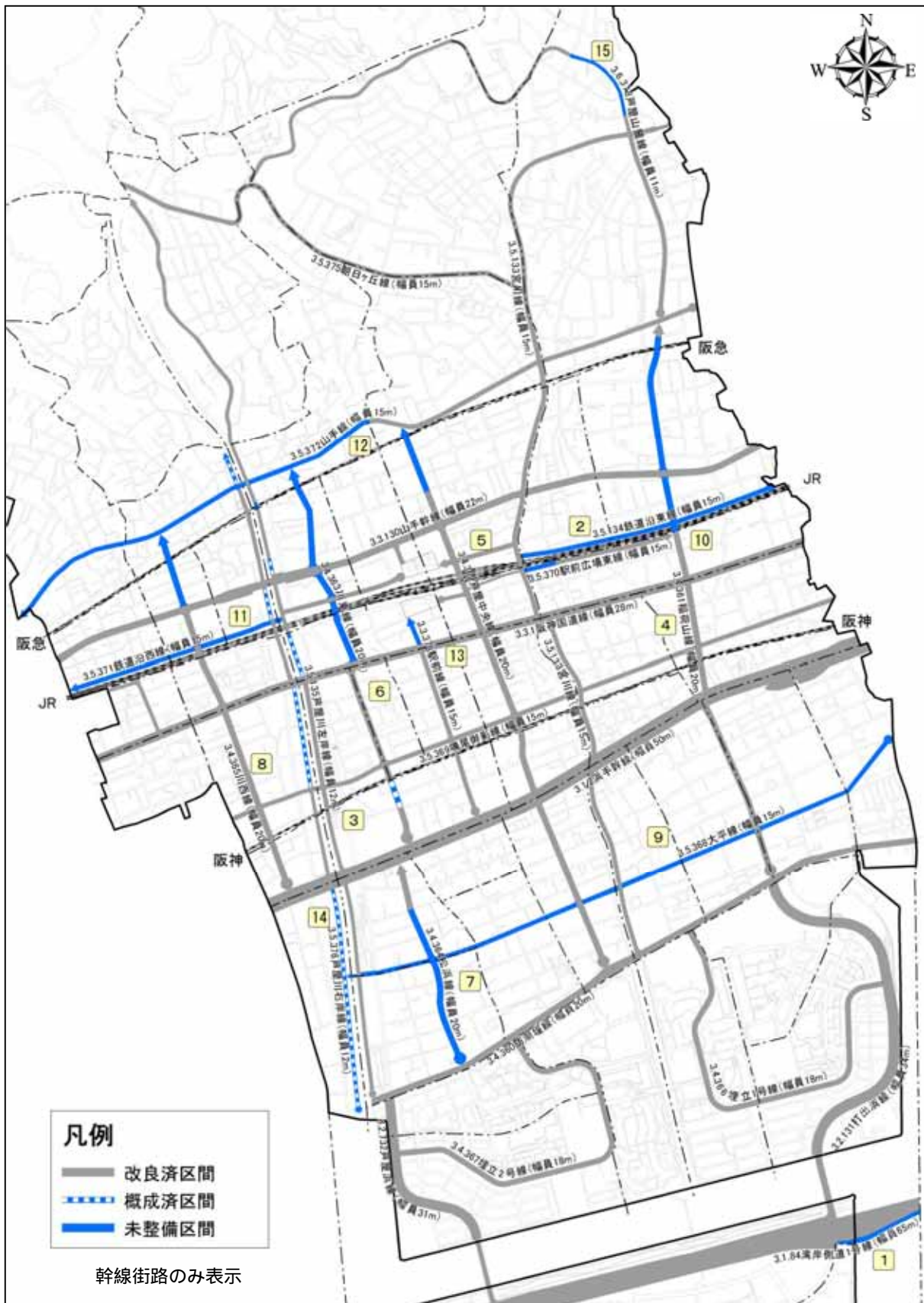
概成済区間：都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道（計画幅員の概ね2/3以上など）を有する区間

※2 都市計画道路は、その機能に応じて、「自動車専用道路」「幹線街路」「区画街路」「特殊街路」の4種類に区分されています。これらを適切に組み合わせて、道路の機能が十分発揮できるよう、都市計画を定めます。

- 自動車専用道路：専ら自動車の交通の用に供する道路
- 幹線街路：都市内におけるまとまった交通を受け持つとともに、都市の骨格を形成する道路
- 区画街路：地区における宅地の利用に供するための道路
- 特殊街路：専ら歩行者や自転車の交通の用に供する道路
都市モノレール及び路面電車の交通の用に供する道路

道路種別毎では、自動車専用道路、区画街路、特殊街路ではほぼ整備が完了していますが、幹線街路においては、15路線、延長9,460mが未整備となっています。

図2 - 2 都市計画道路の整備状況



3. 都市計画道路の課題および見直しの必要性

道路網の課題

本市の都市計画道路は、東西方向軸においては、国道2号及び国道43号をはじめとする広域幹線道路のほか、山手幹線が平成22年に全線開通するなど、交通処理能力の強化が図られているものの、住宅地での日常生活に関連する交通や、業務活動に関連した交通を円滑に処理できず、区画道路や細街路に通過交通が流入している実態があります。

一方、南北方向軸では、未整備の都市計画道路が多く、また主要な広域幹線道路によって分断されているため、市内の円滑な移動および、東西軸とのネットワーク機能を果たす上でも、強化を図る必要があります。

表3-1 未整備区間を含む都市計画道路（幹線街路）

No.	路線番号	路線名	幅員(m)	当初決定	計画延長(m)	未整備延長 ^{※1} (m)
①	3.1.84	湾岸側道1号線	65	S55.7.8	1,430	260
②	3.5.134	鉄道沿東線	15	S54.12.21	1,160	920
③	3.5.135	芦屋川左岸線	12	S21.5.6	3,020	210
④	3.4.361	稲荷山線	20	S21.5.6	1,840	660
⑤	3.4.362	芦屋中央線	20	S21.8.15	1,870	220
⑥	3.4.363	川東線	20	S21.8.15	1,240	760
⑦	3.4.364	松浜線	20	S25.3.31	670	510
⑧	3.4.365	川西線	20	S21.8.15	1,180	250
⑨	3.5.368	大平線	15	S21.8.15	1,950	1,950
⑩	3.5.370	駅前広場東線	15	S30.3.31	800	100
⑪	3.5.371	鉄道沿西線	15	S21.5.6	1,170	760
⑫	3.5.372	山手線	15	S21.8.15	2,370	1,250
⑬	3.5.373	駅前線	15	S21.5.6	650	90
⑭	3.5.376	芦屋川右岸線	12	S21.5.6	2,080	1,230
⑮	3.6.378	芦屋山麓線	11	S29.3.31	2,530	290

※1 概成済区間の延長を含みます。

これら未整備の都市計画道路については、本市の目指す都市像の実現に向け、現況の課題および都市計画道路の役割や機能を踏まえ、今後も必要な整備を図っていく必要があります。

整備の課題

その一方で、都市計画決定後に長期間を経ても事業化に至っていない、いわゆる長期未着手の道路も多く存在しています。本市の未整備となっている路線は、ほとんどが昭和30年までに計画決定されたものであり、決定後約60～70年が経過しています。

しかし、整備には多額の事業費、期間を要することになり、限られた財源やまちづくりの状

況に応じて整備を進めていく必要があるため、全ての都市計画道路を完成させる時期の見通しは立っていません。

また、都市計画道路の区域内では、事業を円滑に進めるため、建築行為が制限^{※2}されることになり、長期にわたり土地所有者等の権利を制限し続けている状況も問題となっています。

※2 都市計画法による建築制限

- ・都市計画道路の予定地内では、事業の円滑な実施を確保するため、建築物の建築が制限されており、その区域内において建築物を建築しようとする際には、許可を受ける必要があります。
- ・建築許可の申請があった場合、「階数が2以下で、かつ、地階を有しない」、「主要構造部が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造である」場合は許可をしなければならないこととなっています。

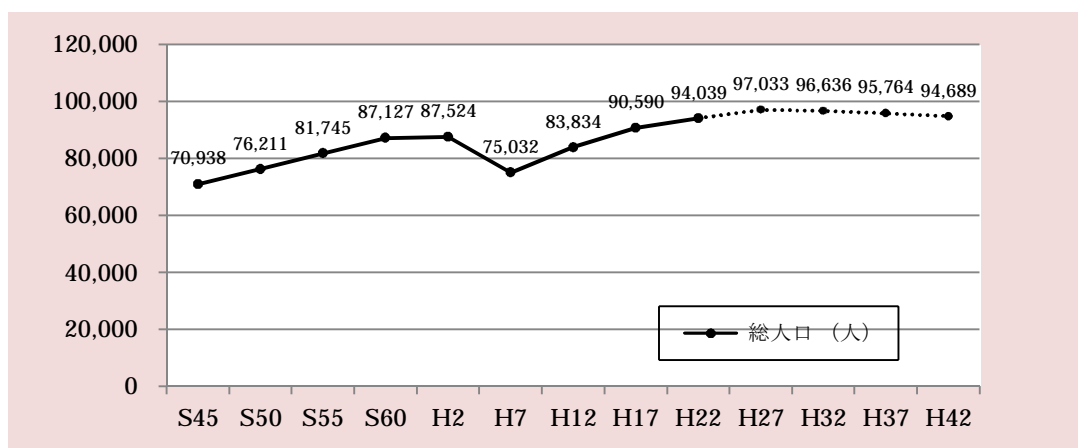
社会情勢の変化

また、これまでの都市計画道路は、人口や交通需要の増加、社会経済の発展、市街地の拡大等を前提として計画されてきましたが、本格的な人口減少・少子高齢化社会の到来、およびこのような状況から今後の交通需要についても低下が見込まれるなど、社会経済情勢や都市を取り巻く環境が変化しており、計画決定された当時から現在では、時間の経過により都市計画道路としての必要性や役割などについても変化等が生じつつあることが考えられます。

(1) 本市の将来人口

本市の将来人口推計^{※3}では、平成27年の97,033人をピークにその後は減少傾向に転じると予測されています。比較的減少の進行は緩やかであると予測されるものの、人口減少時代の流れは、本市においても現れてきています。(図3-2参照)

図3-2 本市人口の推移と将来推計人口



資料：芦屋市将来人口推計報告書（平成22年3月）

※3 平成17年国勢調査を基準にした推計

(2) 交通需要の変化

国土交通省による将来交通量の推計^{※4}では、平成42年の自動車交通量は、平成17年と比べて、2.6%減少する見込みとなっています。

※4 平成17年度道路交通センサスを基準にした推計

都市計画道路網の見直し

このような背景から、兵庫県では、地域の交通特性、既成市街地の特性を踏まえた、見直しの考え方を検討し、平成23年3月に「都市計画道路網見直しガイドライン」が取りまとめられています。

本市においても、都市計画道路を取り巻く環境の変化から、道路網および整備の課題等を踏まえ、「都市計画道路網見直しガイドライン」に基づき、長期未着手路線の必要性等を検証し、見直しを実施いたしました。

4 . 都市計画道路網見直しの手順

未整備の都市計画道路について、「都市計画道路網見直しガイドライン」に基づき、兵庫県とともに下記の手順により必要性等の検証を行いました。

見直し検討対象路線の抽出

見直し検討の対象とする路線は、事業予定が定まっていない未整備（概成済を含む）の都市計画道路のうち、総延長の大部分を占める幹線街路とし、未着手の区間について、必要性等の検証を行いました。

本市では、15路線、延長9,460mを対象としています。（図2-2の「未整備区間」（青色で着色の区間））

路線の階層性の分類

幹線街路については、さらに主要幹線街路、都市幹線街路、補助幹線街路に区分されます。計画上はすべて「幹線街路」として決定されていますが、その路線が受け持つ機能により評価指標が異なるものと考えられるため、各階層に分類しました。

路線の分類

- 主要幹線街路：複数市町の拠点間を連絡し、高い交通処理能力を有する道路
- 都市幹線街路：同一市町内で主要な施設相互間の交通を処理し、都市の骨格を形成する道路
- 補助幹線街路：主要幹線街路または都市幹線街路を補完する補助的な道路

必要性の検証

(1) 客観的な評価項目による機能検証

路線の階層区分（主要幹線街路・都市幹線街路・補助幹線街路）に応じた評価項目における、路線機能検証の評価基準に基づき、路線機能の有無を評価し、機能代替の可能性を検証の上、「必要性を有しない路線」または「必要性を有する路線」に分類しました。

評価の視点

【交通機能】

- ◆交通処理：周辺の交通環境の改善・交通処理に資する路線か
- ◆自転車歩行者ネットワーク：自転車歩行者のネットワーク向上に資する路線か
- ◆通学路：通学路指定がなされている路線か
- ◆観光アクセス：著名な観光地へアクセスする路線か

【都市環境機能】

- ◆駅周辺交通環境改善：環状道路など、駅周辺等の中心市街地への自動車流入抑制に資する路線か
- ◆景観向上：景観向上が求められる路線か

【防災機能】

- ◆延焼遮断機能：延焼遮断機能が求められる路線か
- ◆緊急避難路への位置付け：緊急避難路として指定されている路線か
- ◆緊急車両の走行性向上：緊急車両の走行にあたって、整備が必須となる路線か
- ◆消防活動の円滑化：消防活動の確保にあたって、都市計画道路の整備が必須か

【収容空間機能】

- ◆路線バス：路線バスが通行しているまたは導入予定のある路線か

【市街地形成機能】

- ◆面整備の計画：整備計画があるか

(2) 地域固有の要素による検証

客観的な評価項目による機能検証を行った結果（「必要性を有しない路線」もしくは「必要性を有する路線」）に対して、地区固有要素を踏まえて再検証を実施し、「廃止検討路線」もしくは「現状では、存続が妥当な路線」の判断を行いました。

評価の視点

① 「必要性を有しない路線」における検証

- ◆廃止が周辺のまちづくりやプロジェクト等への影響を及ぼす路線
 - ・当該路線がプロジェクトのために必要性が高いと判断されるか
- ◆隣接して並行する道路へ混雑影響を及ぼす路線
 - ・主要幹線街路、都市幹線街路に位置づけられる路線であり、混雑緩和に寄与するか
- ◆既に大部分が完成している路線
 - ・未着手区間の整備により、ネットワークとしての連続性が確保されるか
- ◆沿道にセットバックしている建物が多い路線
 - ・多くの建物がセットバックしている（計画等が認識されていると判断できる）か
- ◆ネットワークとしての連続性に支障がある路線
 - ・廃止することにより、不要な迂回の発生や、それに伴う交通混雑等が発生しているか
または、発生が懸念されるか
- ◆整備に対する住民要望が強い路線
 - ・要望理由を明確にするとともに、その理由について検証し、必要性が高いか

② 「必要性を有する路線」における検証

- ◆文化財や景観に与える影響が懸念される路線
 - ・歴史資産の維持と道路整備の重要性を比較し、前者が重要ではないと判断されるか
- ◆河川や鉄道等に与える影響が懸念される路線
 - ・河川や鉄道の機能を維持しつつ道路整備を行うことが困難か
- ◆公共・公益施設や商店街等に与える影響が懸念される路線
 - ・施設の統廃合や移転による影響が小さいと判断されるか
- ◆市街地形成に与える影響が懸念される路線

- ・ルート変更をすることによって良好な市街地形成が可能か
- ◆縦断線形等道路構造上の問題を抱える路線
- ・①事業費が過大になり過ぎないか ②縦断勾配変更，跨線橋により沿道利用に支障が生じないか そのうえで，問題が小さいと判断されるか

(3) 整備・廃止形態の検討

地区固有要素による検証を行った結果（「**廃止検討路線**」もしくは「**現状では存続が妥当な路線**」）を踏まえて，その整備・廃止形態の検討を行いました。

検討の視点

- ① 廃止・存続形態の検討
 - ◆都市計画道路網としての不連続な状況に対する判断として，連続が適正と判断する場合，幅員等の仕様やルートの変更を検討
- ② 存続・変更・廃止判断に基づく道路網の検証
 - ◆交通量配分に基づき検証し，存続・変更による影響を把握

都市計画道路網の見直し（都市計画道路の変更素案）

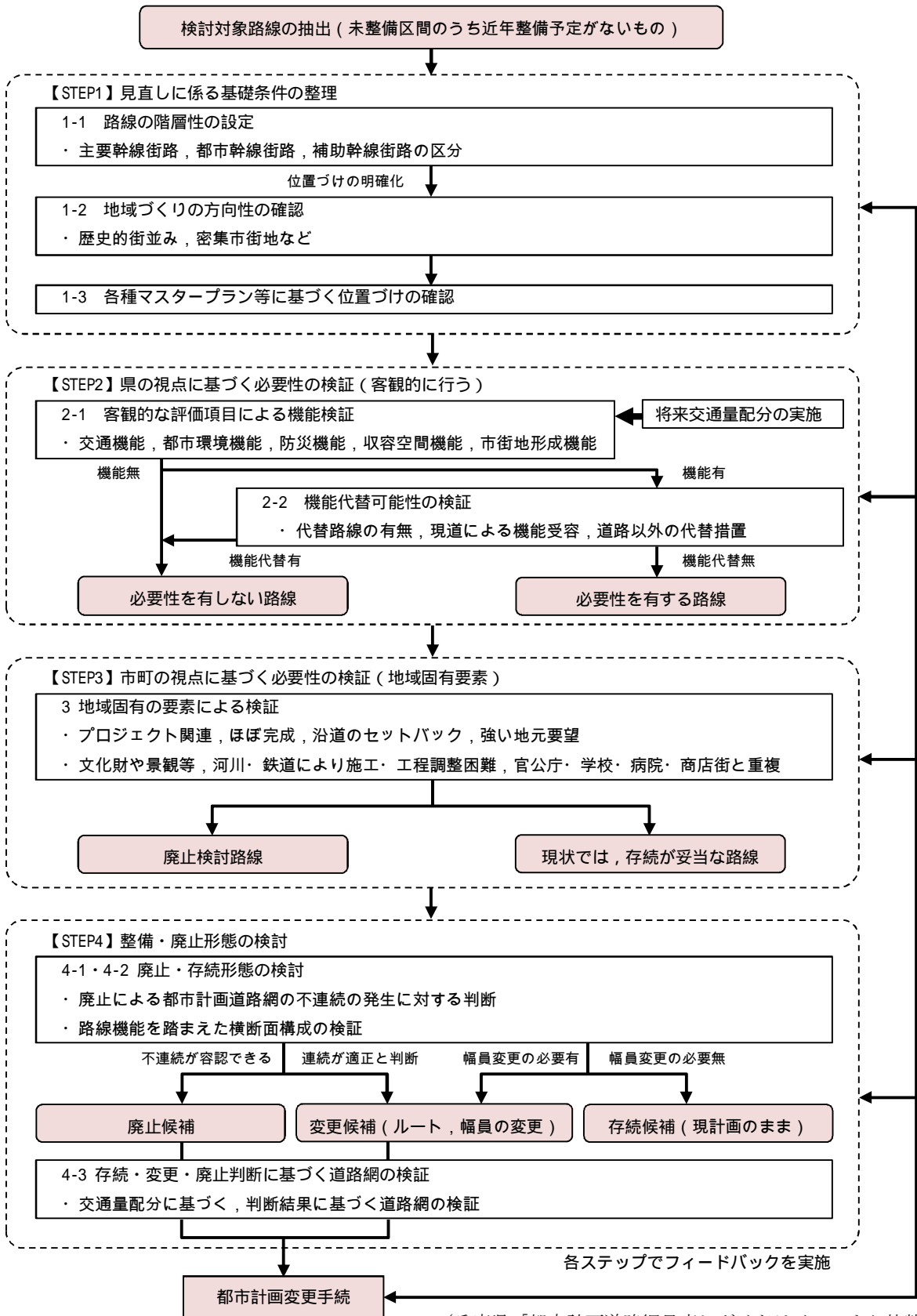


都市計画変更手続

※検証手順の概略については上記のとおりですが，検証の流れを次頁のフロー図に示します。また，各手順における判断基準等，具体的な検証方法については，「都市計画道路網見直しガイドライン」（兵庫県）をご覧ください。

http://web.pref.hyogo.lg.jp/wd21/wd21_000000017.html （兵庫県ホームページ）

図4-1 都市計画道路網の見直しにおける検証の流れ



(兵庫県「都市計画道路網見直しガイドライン」より抜粋)

5 . 都市計画道路網の見直し結果

見直しの手順により、各階層別の検証区間ごとに必要となる機能の有無を、代替性の有無も含め検証し、都市計画道路網の見直しを行いました。

検証の結果、3路線、延長1,780mの区間を「廃止」、その他の路線については「存続」としています。

なお、各路線の「廃止」または「存続」とする主な理由については以下のとおりです。

「廃止」とする路線

No.	路線名	「廃止」とする主な理由
②	鉄道沿東線	当初決定では、既成市街地内の東西交通の円滑な処理および隣接市の都市計画道路に接続し、市内外のネットワークを形成する路線として決定したのですが、整備済区間との線形不整合による交通処理能力の低下、また山手幹線の整備により路線機能の代替方策が一定確保されていることなどにより、必要性が低下したため、未整備区間について計画を廃止します。
⑩	駅前広場東線	当初決定では、既成市街地内の東西交通の円滑な処理のため、駅前広場と稲荷山線を接続する道路として決定したのですが、整備済区間との線形および幅員の不整合により連続性が損なわれていること、また路線の大部分が完成しているものの、所期の目的を達するための整備を実施することは、周辺道路、土地への影響が多大となることや、廃止によるネットワークへの影響が限定的と考えられることから、未整備区間について計画を廃止します。
⑪	鉄道沿西線	当初決定では、既成市街地内の東西交通の円滑な処理および隣接市の都市計画道路に接続し、市内外のネットワークを形成する路線として決定したのですが、整備済区間との線形不整合による交通処理能力の低下、また山手幹線の整備により路線機能の代替方策が一定確保されたことなどにより、必要性が低下したことに加え、既に隣接市側においても接続する都市計画道路が廃止されていることから、未整備区間について計画を廃止します。

「存続」とする路線

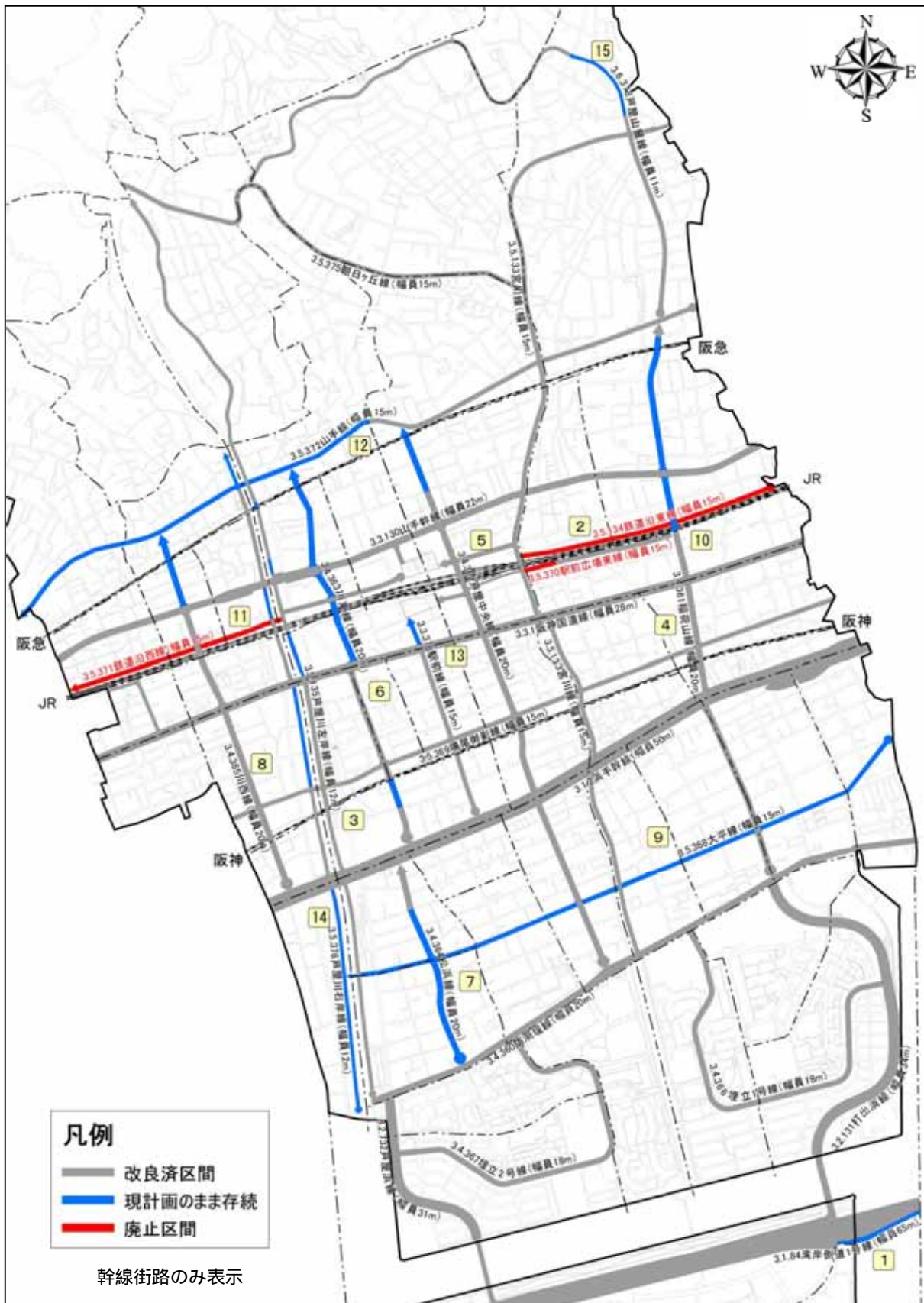
No.	路線名	「存続」とする主な理由
①	湾岸側道1号線	開発が進められている南芦屋浜地区において、今後の人口増加に伴い交通需要の増加が予測されることによる円滑な交通処理、また阪神高速湾岸線ならびに既成市街地における東西主要道路を補完する路線としての機能が期待されるため、現計画を存続します。
③	芦屋川左岸線	概成済区間を含め、路線の大部分が完成しており、沿道のセットバックが進んでいること、また防潮堤線より山麓線に至る地域環状軸として、南北方向の移動円滑化に重要な役割を担う路線と考えられるため、現計画を存続します。
④	稲荷山線	周辺道路の整備状況を踏まえた歩行者・自転車の安全な通行路の必要性、および宮川線の混雑や、迂回経路となっている打出村踏切における課題の解消、また防潮堤線より山麓線に至る地域環状軸として、南北方向の移動円滑化に重要な役割を担う路線と考えられるため、現計画を存続します。

⑤	芦屋中央線	周辺道路の整備状況を踏まえた歩行者・自転車の安全な通行路の必要性、および路線の大部分が完成しており、沿道のセットバックが進んでいること、また市中心部より山手地域へのアクセス性向上、および都市の防災構造の強化に資する路線と考えられるため、現計画を存続します。
⑥	川東線	周辺道路の整備状況を踏まえた歩行者・自転車の安全な通行路の必要性、また山手線の整備と併せ、山手地域に至る良好な市街地の形成、および都市の防災構造の強化に資する路線と考えられるため、現計画を存続します。
⑦	松浜線	周辺道路の整備状況を踏まえた歩行者・自転車の安全な通行路の必要性、また南北軸を強化する路線として、芦屋川左岸線の交通処理を分担する機能が期待されること、および都市の防災構造の強化に資する路線と考えられるため、現計画を存続します。
⑧	川西線	周辺道路の整備状況を踏まえた歩行者・自転車の安全な通行の確保の必要性、および路線の大部分が完成していること、また山手幹線の開通により、機能が向上しており、山手地域へのアクセス、および地域の安全性向上、都市の防災構造の強化に資する路線と考えられるため、現計画を存続します。
⑨	大平線	周辺道路の整備状況を踏まえた歩行者・自転車の安全な通行路の必要性、および沿道のセットバックが進んでいること、また隣接市の道路計画との整合、連続性を確保するため、現計画を存続します。
⑫	山手線	周辺道路の整備状況を踏まえた歩行者・自転車の安全な通行路の必要性、および良好な市街地の形成が図れ、地域の安全性向上に資する路線であること。他の都市計画道路との接続し、市内道路のネットワークを形成することで、細街路の多い山手地域における移動円滑化に大きく寄与する路線であることから、現計画を存続します。
⑬	駅前線	路線の大部分が完成しており、沿道のセットバックが進んでいること。まちづくりの検討が進められているJR芦屋駅南地区へのアクセス道路として集中的に発生する交通および駅利用者の安全かつ円滑な通行に資する路線であることから、現計画を存続します。
⑭	芦屋川右岸線	周辺道路の整備状況から見た歩行者・自転車の安全な通行路の必要性、および概成済区間を含め、路線の大部分が完成しており、沿道のセットバックが進んでいることから、現計画を存続します。
⑮	芦屋山麓線	路線の大部分が完成しており、沿道のセットバックが進んでいること、また芦屋左岸線より稻荷山線に至る地域環状軸として、南北道路に接続し移動円滑化に重要な役割を担う路線と考えられるため、現計画を存続します。

※ 上記の見直し結果による「廃止」「存続」の判断は、「変更素案」であり、決定したものではありません。

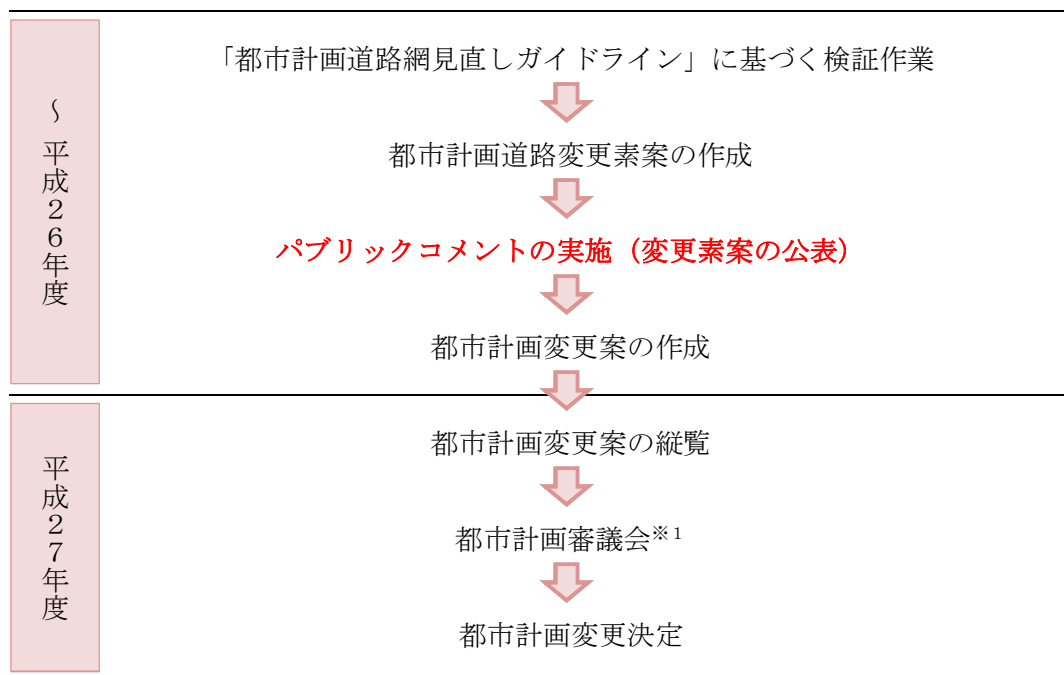
※ 都市計画道路が廃止となっても、現在の道路が通行できなくなるということではありません。

図5 - 1 都市計画道路網の見直し結果（変更素案図）



6 . 都市計画決定等の手続

見直しによる，都市計画道路の変更素案について，パブリックコメント（市民意見募集）を実施し，皆様からのご意見により変更案を作成します。以後，概ね以下の予定で都市計画の変更手続を進めていきます。



※1 決定権者が県の場合（県道および4車線以上の道路など）は，兵庫県都市計画審議会の答申を経て変更決定が行われます。

都市計画道路の変更素案について（概要版）

芦屋市都市建設部都市計画課

はじめに

都市計画道路は、都市の骨格を形成し、安心して安全な市民生活と機能的な都市活動を確保する、都市交通における最も基幹的な都市施設であり、整備により都市の健全な発展に大きな役割を果たしてきました。

一方、都市計画道路の中には、計画決定後に長期間を経ても事業化に至らない道路も多く存在しており、時間の経過の中で、社会経済情勢や都市を取り巻く環境の変化などから、道路の必要性や役割などが変化しているものがあると考えられ、適宜見直しを行うことが必要となっています。

このような中、兵庫県が「都市計画道路網見直しガイドライン」（平成23年3月）を策定し、見直しの指針が示されたことから、このガイドラインに基づき、県とともに本市都市計画道路の必要性などについて検証を行ってきました。

このたび、見直しに伴う「都市計画道路の変更素案」をまとめましたのでお知らせします。（なお、この取組は、全県的に行われているものです。）

都市計画道路とは

- 将来のまちづくりを考えて、良好な都市形成に寄与するよう計画される道路のことで、計画決定されると、その区域内では一定の建築規制が課せられます。
- 都市計画道路の機能には、人や物の円滑な移動のための通行空間、沿道施設の出入りなどのための「交通機能」、上下水道・ガス・通信施設など公共施設施設の収容および災害時の避難路・延焼防止などの役割としての「空間機能」、都市の骨格を形成し街区を構成する機能や日常生活のコミュニティ空間などの役割としての「市街地形成機能」などがあります。

都市計画道路の整備状況

- ◆ 本市の都市計画道路は、現在、55路線、延長52,830mが計画決定されています。これまで、まちづくりの状況に合わせ、様々な事業手法により整備を進めてきており、現在（平成25年度末時点）の整備状況は、改良済延長43,350m、概成済延長1,520m、整備率は84.9%となっています。

【芦屋市における種別ごとの都市計画道路整備状況】

種別	整備状況	計画延長
自動車専用道路	100% 4,020m	4,020m
幹線街路	79% 35,210m 3% 18% 1,520m 7,940m	44,670m
区画街路	99% 1% 4,060m 20m	4,080m
特殊街路	100% 60m	60m

■ 整備済区間延長(m) ■ 概成済区間延長(m)※ ■ 未整備区間延長(m)

※概成済区間：都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道(計画幅員の概ね2/3以上など)を有する区間

- ◆ 都市計画道路はその役割に応じて4種類に分類されます。道路種別毎では、自動車専用道路、区画街路、特殊街路でほぼ整備が完了していますが、幹線街路では15路線、9,460mが未整備となっています。

都市計画道路の課題および見直しの必要性

- ◆ 未整備の都市計画道路については、本市の目指す都市像の実現に向け、現況の課題および都市計画道路の役割や機能を踏まえ、今後も必要な整備を図っていく必要があります。しかし一方、計画決定後、長期間事業化に至っていない道路では、その間の社会情勢などの変化により必要性自体の変化が考えられ、また権利制限などの問題が生じています。

道路網の課題

- 東西方向では、国道や山手幹線などにより交通処理能力の強化が図られていますが、住宅地での日常生活や、業務活動に関連した交通が、区画道路や細街路に流入している実態があります。
- 南北方向では、未整備の都市計画道路が多く、市内の円滑な移動、東西方向とのネットワーク機能を果たす上でも、強化を図る必要があります。

必要性の高い路線は整備を図る必要があります

整備の課題

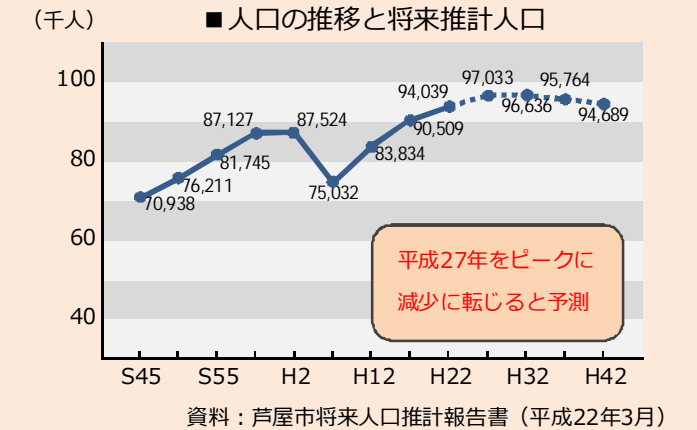
- 整備には多額の事業費、期間を要するため、全路線を完成させる時期の見通しは立っていません。
- 未整備となっている路線は、ほとんどが昭和30年までに計画決定されているため、決定後約60年以上が経過しています。
- 都市計画道路の予定区域では、長期にわたり建築行為の制限が課せられている状況にあります。

長期にわたる制限が問題となっています

社会情勢の変化

- 人口減少・超高齢化の進行
本市の将来人口推計では、平成27年をピークにその後は減少傾向に転じると予測しています。（平成17年国勢調査を基準に将来人口を推計）
- 交通需要の変化
国土交通省による将来交通量の推計では、平成42年の自動車交通量は、平成17年と比べて、2.6%減少する見込みとなっています。（平成17年度道路交通センサスを基準にした推計値）

必要性の変化が生じていることが考えられます

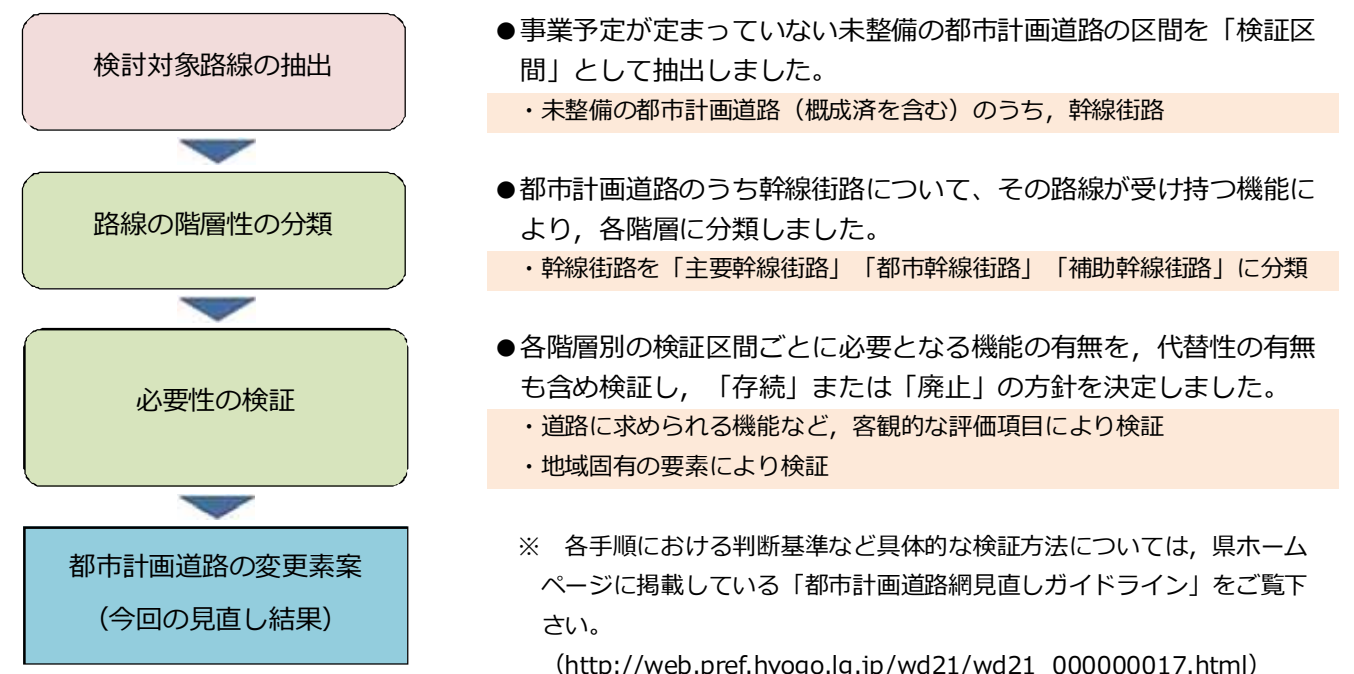


全国的な社会情勢の変化や、本市都市計画道路の課題を踏まえ、都市計画道路の見直しを行う必要があります。

- ◆ 都市計画道路のうち、総延長の大部分（85%）を占める幹線街路を対象に見直します。

見直し（検証）の手順

- ◆ 以下の手順により、各路線の必要性などを検証し、都市計画道路網の見直しを行っています。



●都市計画道路の変更素案（見直し結果）

各階層別の検証区間ごとに必要となる機能の有無を、代替性の有無も含め検証し、「存続」または「廃止」を内容とする都市計画道路の変更素案を作成しました。

◆ 変更素案では、以下の3路線、延長1,780mの区間を「廃止」としています。

路線名	廃止延長	廃止区間の主な経過地
鉄道沿東線	920m	親王塚町・翠ヶ丘町
駅前広場東線	100m	楠町
鉄道沿西線	760m	三条南町・西芦屋町・月若町

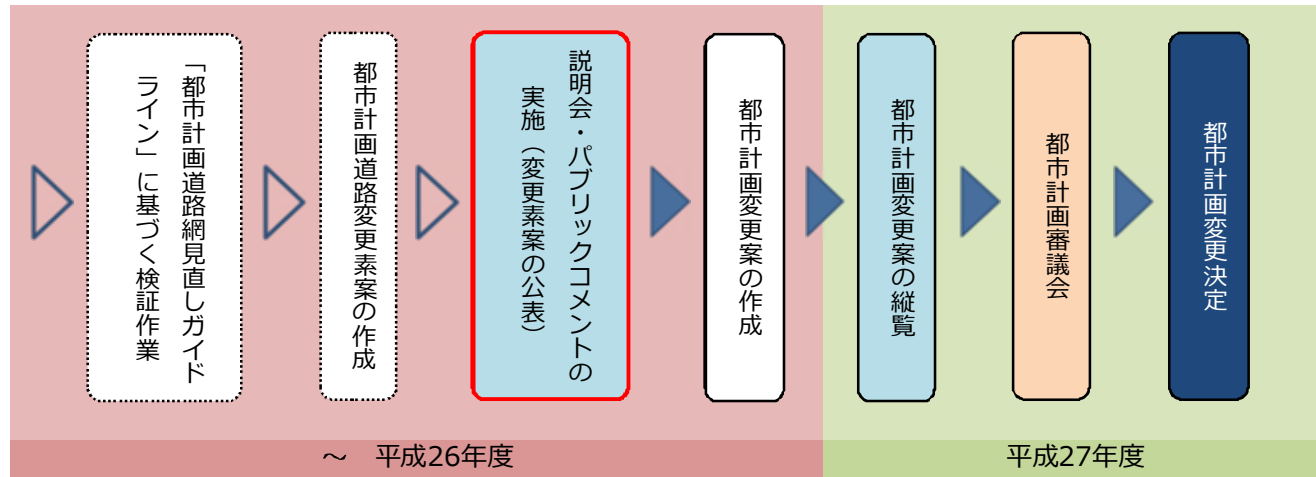
◆ その他の路線は「存続」としています。

（その他の路線を含めた市全体の見直し結果等につきましては、右の「変更素案図」をご覧ください。）

- ※ 上記の変更内容は素案であり、廃止が決定したものではありません。
- ※ 都市計画道路が廃止となっても、現在の道路が通行できなくなるということではありません。

●都市計画のスケジュール

◆ 都市計画道路の変更素案について、パブリックコメント（市民意見募集）を実施いたします。皆さまからのご意見により変更案を作成し、都市計画の変更手続を進めていく予定です。



●都市計画道路の変更素案について、説明会を開催します

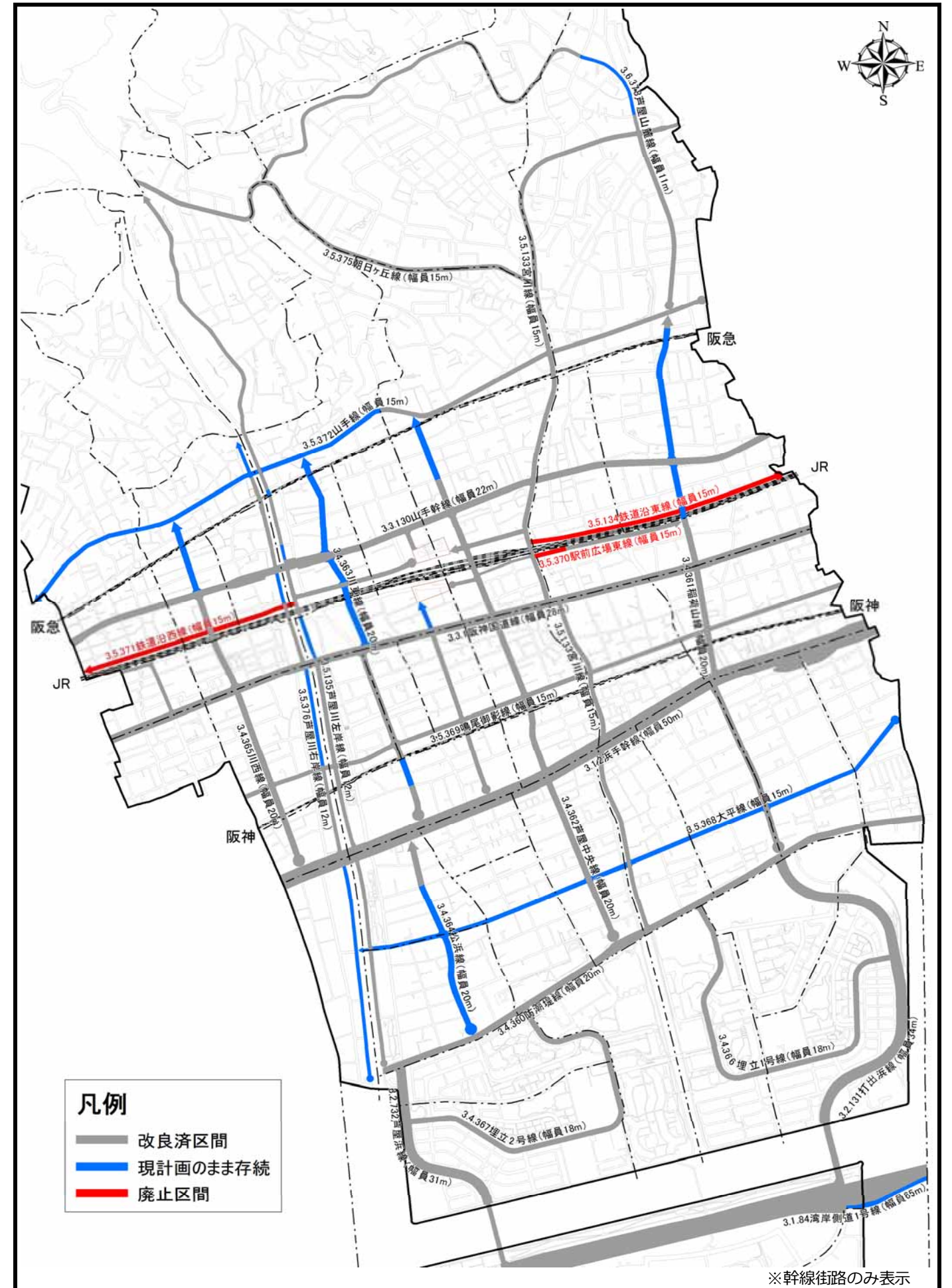
- 下記の会場にて、2日間開催いたします。各会場、各日とも同じ説明内容ですので、ご都合のよい会場、開催時間にお越しください。
- ◇ 市民センター
 - ① 平成26年10月16日（木） 19時から 301室
 - ② 平成26年10月19日（日） 14時から 401室
- ◇ 福祉センター
 - ① 平成26年10月14日（火） 19時から 多目的ホール（3階）
 - ② 平成26年10月18日（土） 14時から 多目的ホール（3階）

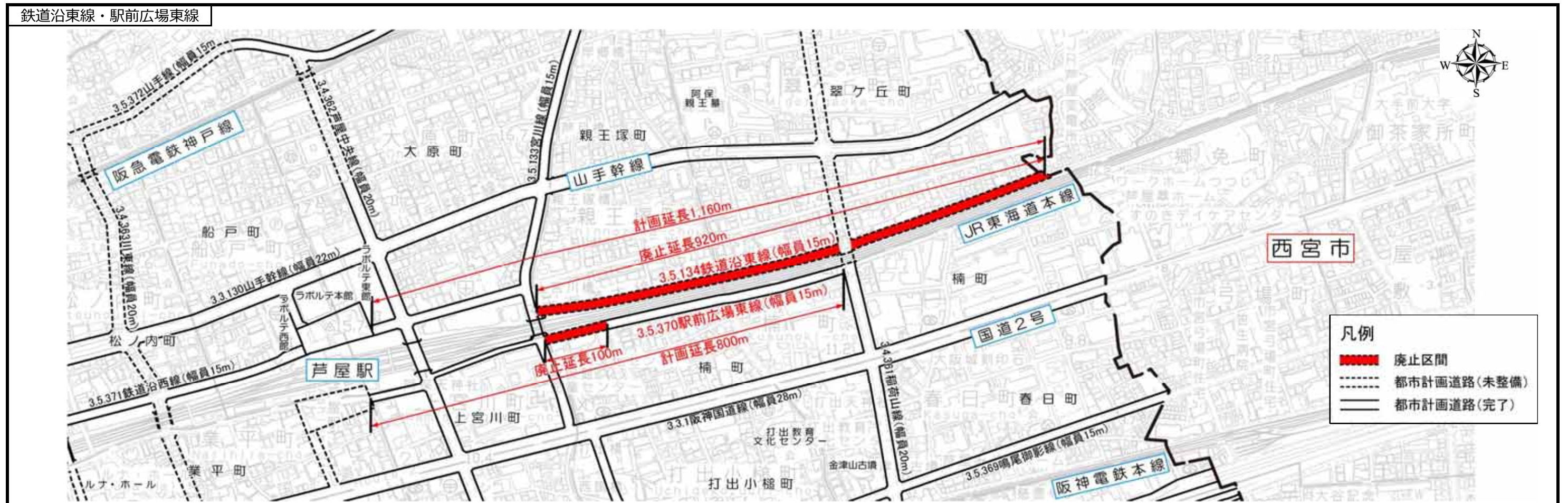
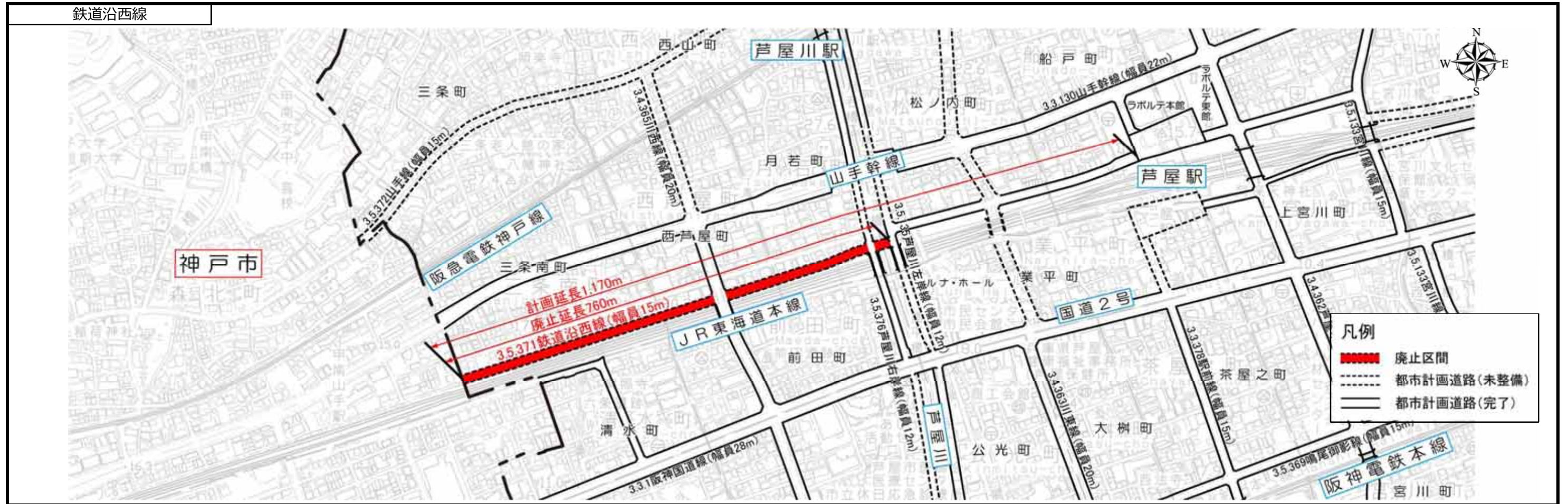
●都市計画道路の変更素案について、皆さまのご意見を募集いたします

- 募集期間 平成26年9月25日～平成26年10月24日まで
- 提出方法 ご住所・お名前とご意見の内容をご記入の上、持参または郵送、ファクス、電子メールで提出してください。
※電話または窓口での口頭によるご意見は受け付けていません。

● お問合せ先・意見の提出先 〒659-8501 芦屋市精道町7番6号
芦屋市役所 都市建設部 都市計画課
電話：0797-38-2073 ファクス：0797-38-2164
メール（意見募集専用）：info@city.ashiya.lg.jp

●変更素案図





(白紙ページ)