

令和元年度 第1回

芦屋市都市計画審議会

資 料

令和元年5月30日(木)

芦 屋 市

《 資 料 一 覧 》

【報告事項】

1. 都市施設等の整備に関する基本方針について

都市施設等の整備に関する基本方針について

【報告事項】

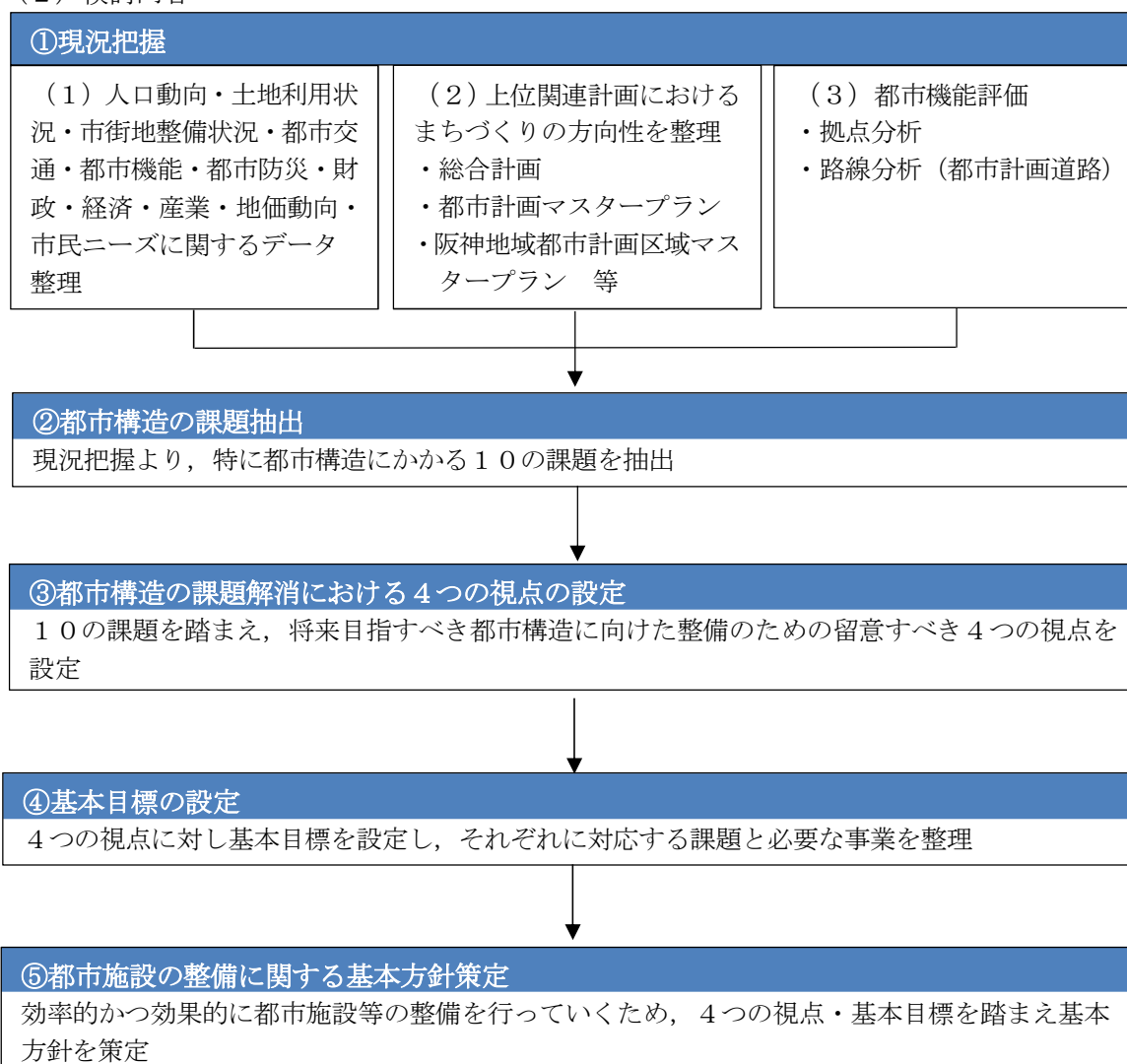
1 都市施設等の整備に関する基本方針について

(1) 検討の背景・目的

本市では現在、令和2年度を計画目標年次とする「芦屋市都市計画マスタープラン」に基づき、「将来都市像」を実現するための「まちづくりの施策目標」の達成に向け取り組んでいるところであるが、当初の策定から10年以上が経過しており、都市計画をはじめ、まちづくりに関する社会的状況や法制度なども変化している。

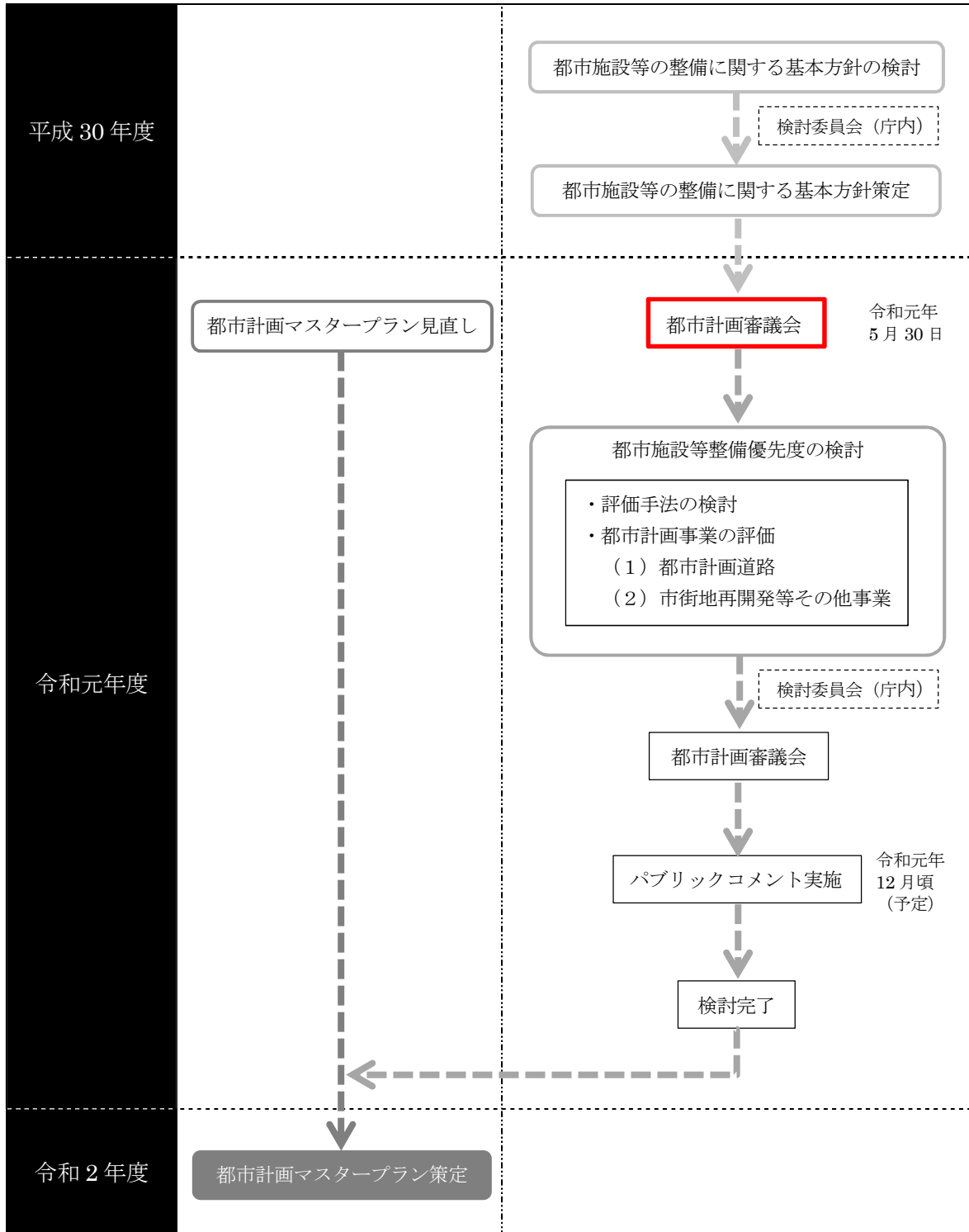
こうした状況から、令和3年度を計画開始年次とする都市計画マスタープランの改訂を予定するとともに、その策定を見据えつつ、今後の都市計画事業等の実施の望ましい方向性について検討し、明らかにすることを目的として、今般、都市施設等の整備に関する基本方針の検討を行った。

(2) 検討内容



2. 今後の進め方について

都市施設等の整備に関する基本方針に基づき、実現性・整備効果等の視点を加え中長期（20～30年）に実施すべき事業の検討を行う。



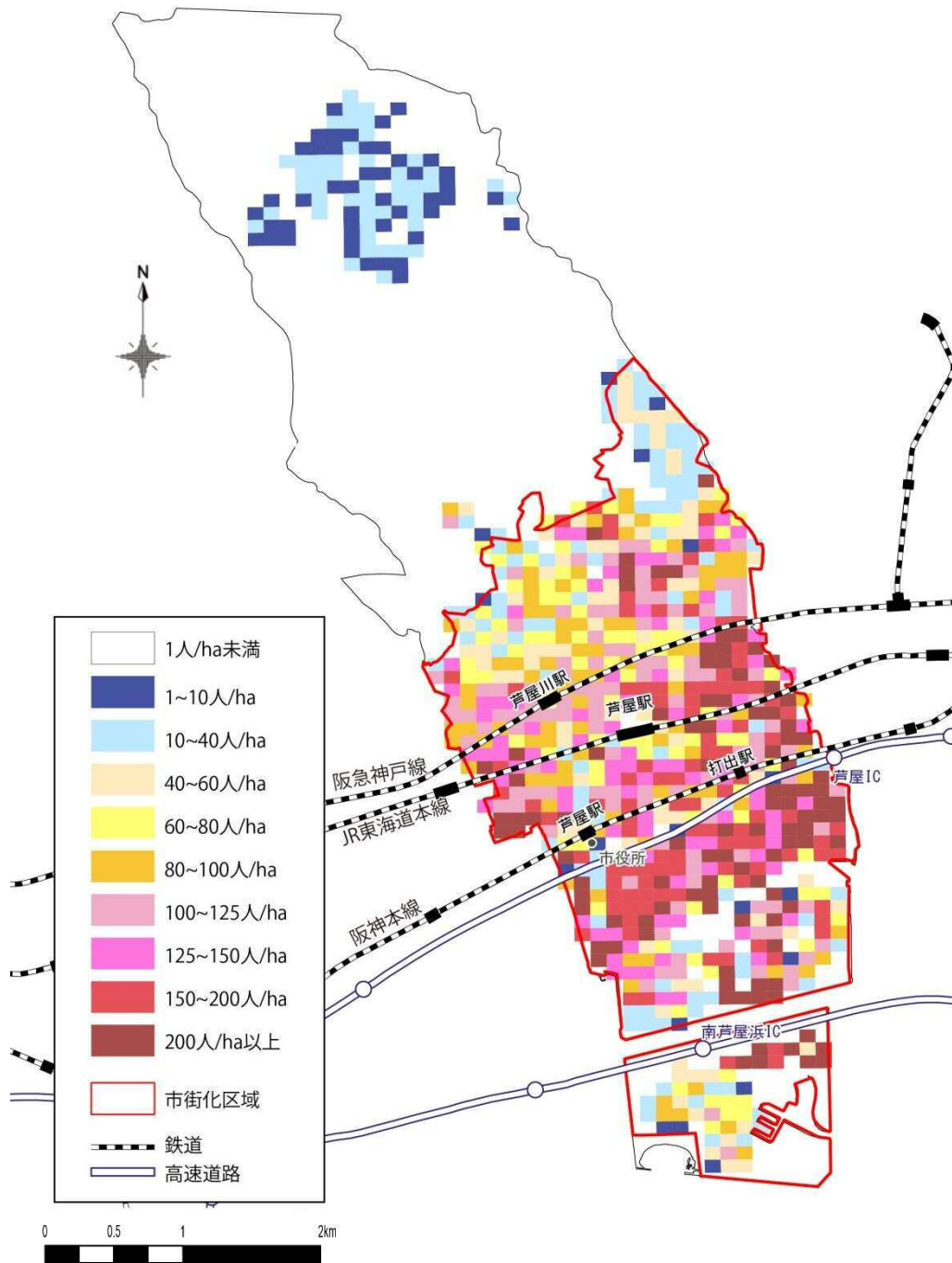
①現況把握に関する資料

1. 人口動向

●人口分布の状況

市内を横断する阪神本線の南側及び市域東端の阪急神戸線から阪神本線とで囲まれた範囲では1ヘクタール当たり100人を超える区域が多く分布している。

一方、市街化区域の北端、臨海部及び市街化調整区域では、1ヘクタール当たり40人未満の区域が複数分布している。



【参考：平成27（2015）年国勢調査】

①現況把握に関する資料

2. 市街地整備

●市街地の整備状況

本市の市街地開発事業等は、主に阪急神戸線以北の東側一帯と、JR東海道本線から国道43号沿道までの範囲における多くの区域で土地区画整理事業が実施されている。また、臨海部の芦屋浜地区と芦屋浜沖地区は公有水面埋立事業が実施されている。

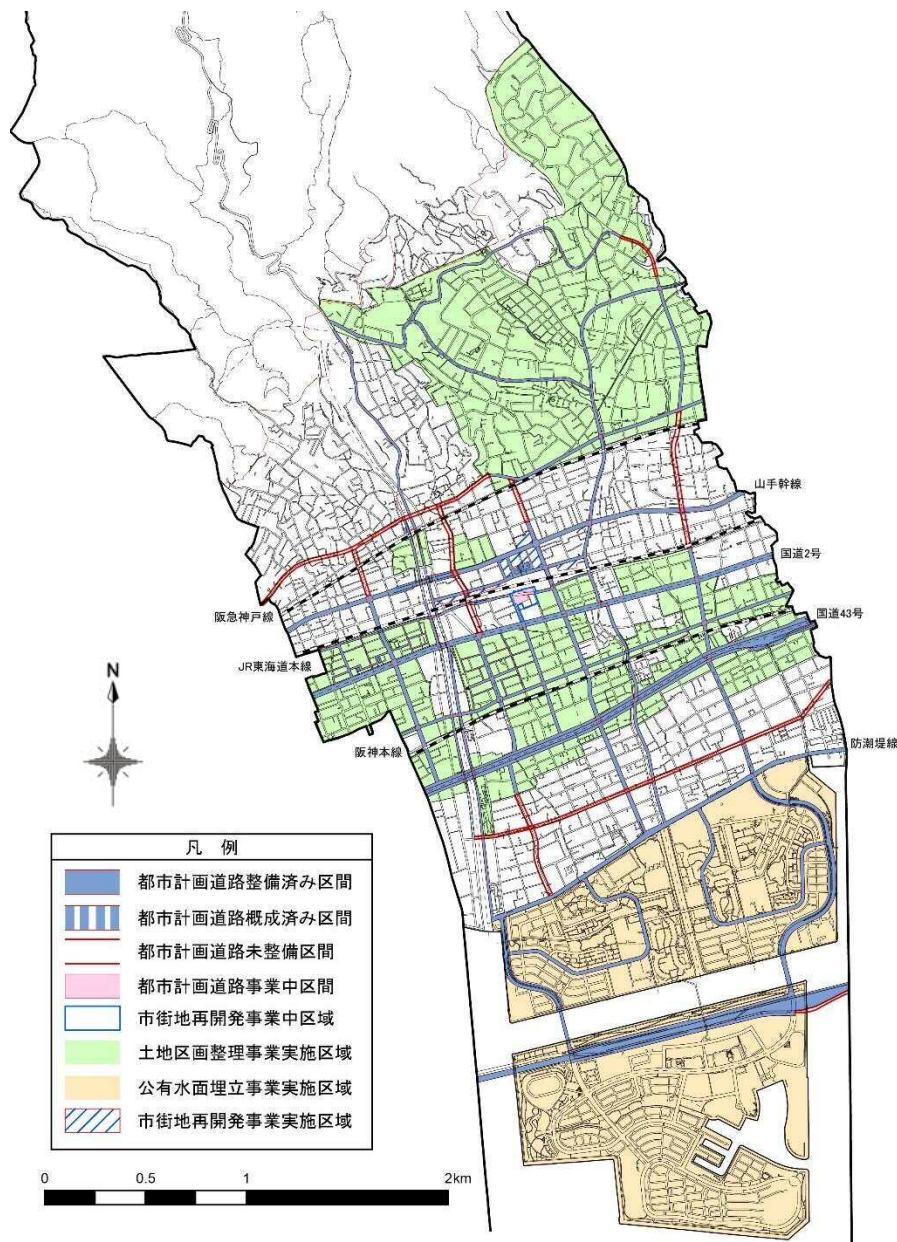
●JR芦屋駅南地区第二種市街地再開発事業

JR芦屋駅南地区では、平成30(2018)年5月30日に市街地再開発事業の事業計画を決定し、現在、交通広場、再開発ビル等の整備に向け取り組んでいる。

●都市計画道路の整備状況

都市計画道路の整備率(概成済含む)は平成31(2019)年3月末現在約87.7%となっている。

稲荷山線、川東線などの南北方向の都市計画道路や、東西方向では阪急神戸線以北に平行する山手線、また、国道43号と防潮堤線の間を平行する大平線が未整備となっている。



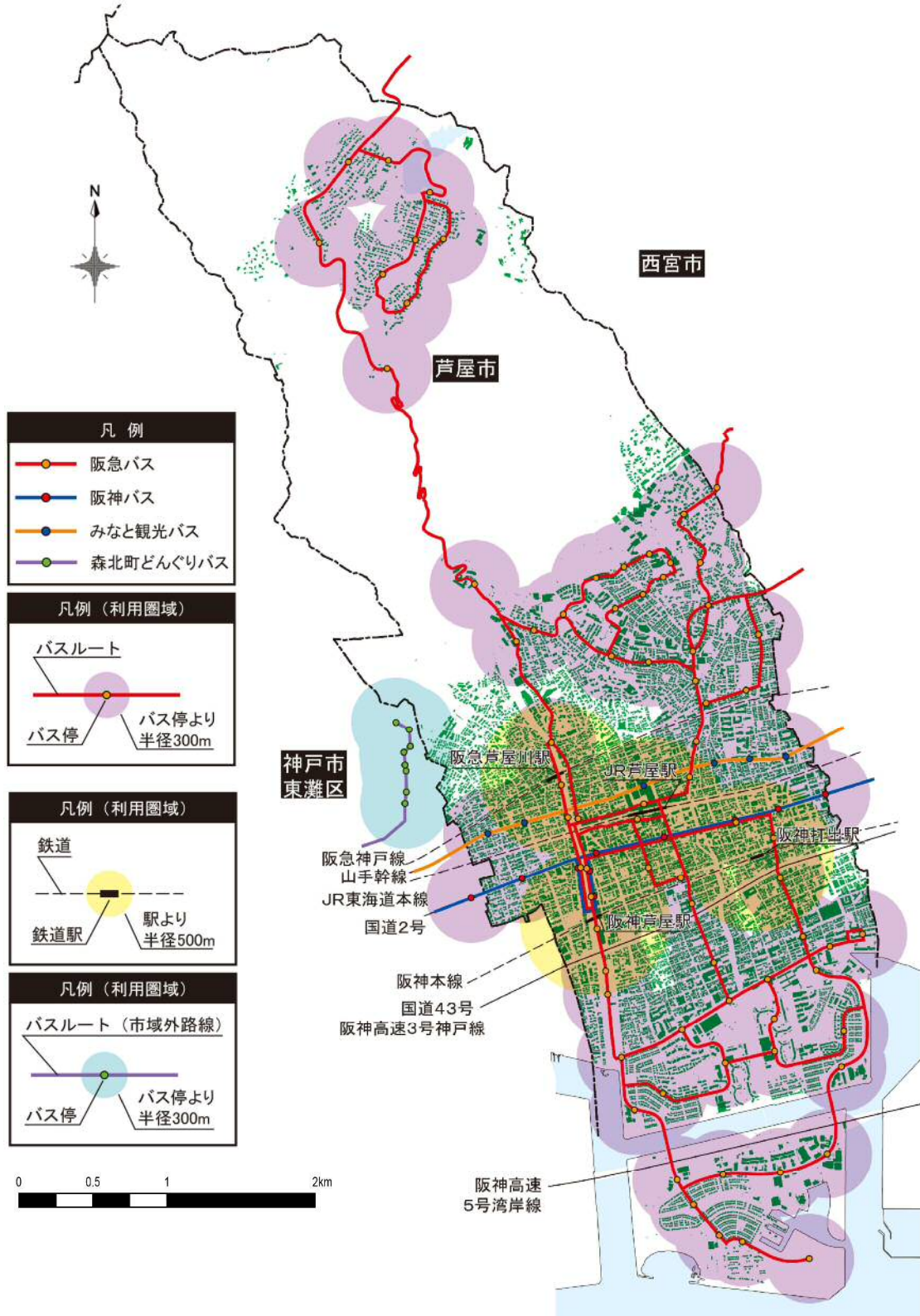
①現況把握に関する資料

3. 都市交通

●公共交通利用圏域

公共交通利用圏域は、公共交通（鉄道、路線バス）を無理なく利用できる範囲として鉄道駅から半径500m、バス停から半径300mを区域として設定している。（芦屋市総合交通戦略（平成30年3月策定））

市内の各バス停の利用圏域を見ると、市域の大部分で公共交通は網羅されているものの、山手の一部地域等で、利用圏域に含まれていない区域がある。



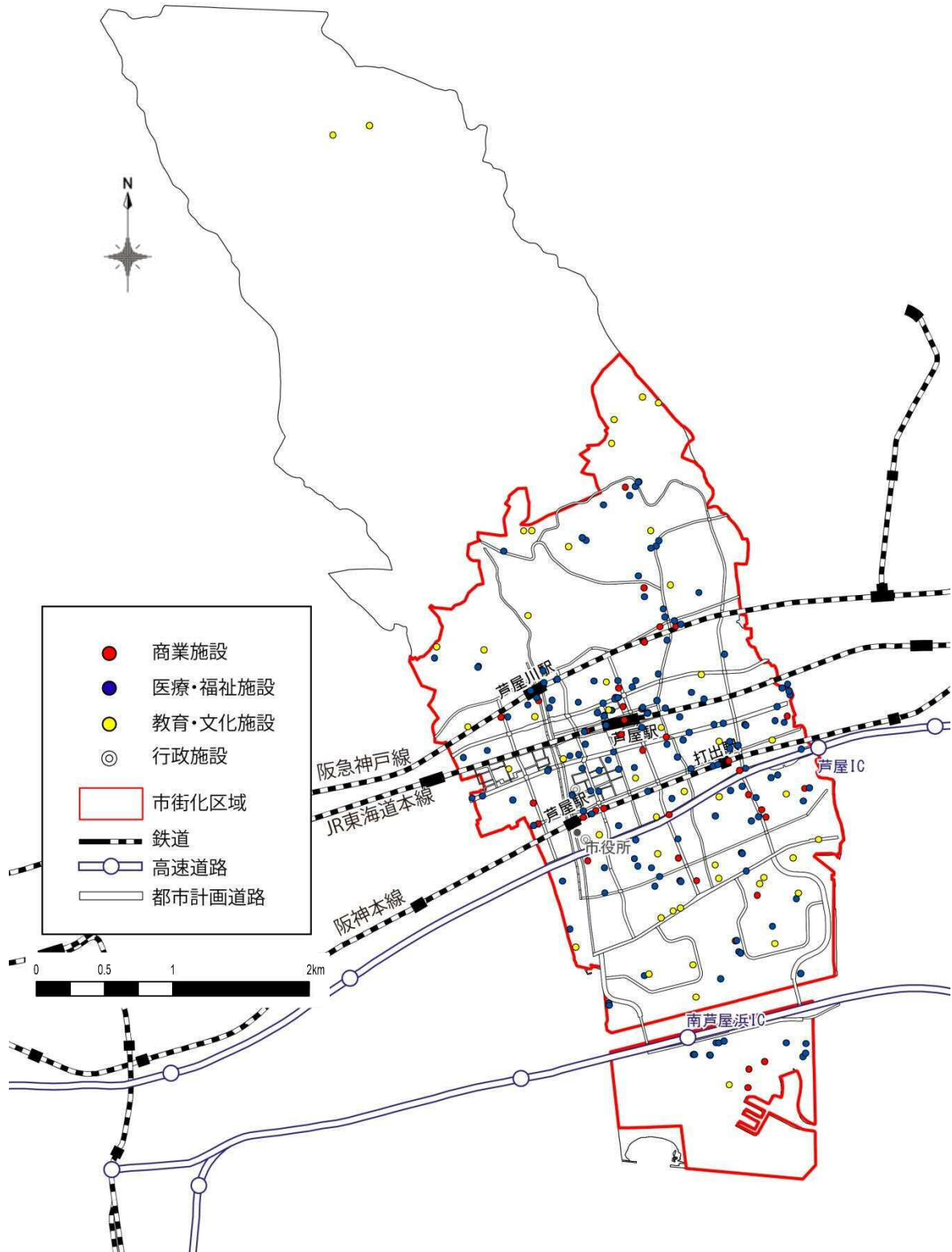
【出典：芦屋市総合交通戦略】

①現況把握に関する資料

4. 都市機能

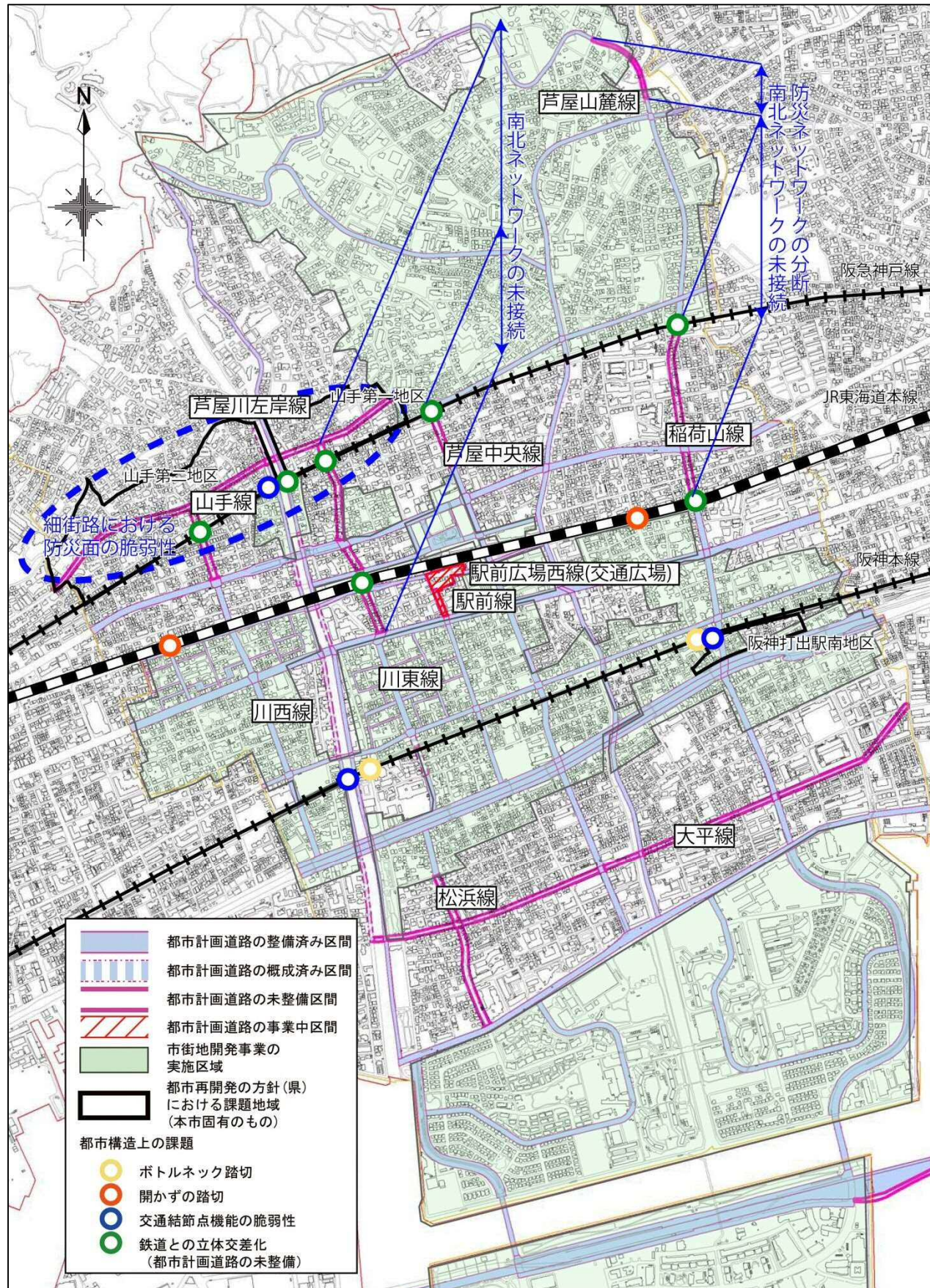
●生活利便施設の集積状況

本市の市街化区域では、全域にわたって生活利便施設が分布しているが、JR芦屋駅付近には特に商業・医療・福祉施設が集まっており、市内生活の拠点になっている。



都市構造の課題と今後の整備に向けた留意すべき視点

都市計画道路及び市街地開発事業の実施状況と課題



現況把握を基に、都市構造における課題を抽出しました。
 また、課題を踏まえ、将来目指すべき都市構造に向けた整備のための留意すべき4つの視点を設定しました。

本市における都市構造の課題

- ①南北方向におけるネットワークの分断の解消
- ②市街地における外郭道路の形成
- ③駅や重要な施設へのアクセス性の強化
- ④公共交通利用圏域外への対応
- ⑤防災ネットワークの形成
- ⑥鉄道による地域の分断の解消
- ⑦交通結節点(駅, バス停)機能の強化
- ⑧消防活動困難区域への対応
- ⑨市街地開発事業の未整備箇所における都市の骨格の形成
- ⑩まちづくりに対する市民ニーズへの対応

4つの視点

- 視点1**
道路ネットワーク
- 視点2**
防災安全
- 視点3**
生活利便
- 視点4**
市民ニーズ

整備に向けた4つの視点に対応する「基本目標」並びに「都市施設等の整備に関する基本方針」

視点1 道路ネットワーク



基本目標1 都市の骨格形成に特に寄与する都市施設等の整備

市内のどの場所にも円滑に人やモノが行き届くようにするため、駅や主要な施設を中心として、市街地における格子状ネットワークを構築するなど、活力あるまちづくりに繋がる整備を優先する必要があります。

◆必要な事業：都市の骨格形成に寄与する都市計画道路，市街地開発

視点2 防災安全



基本目標2 防災機能の向上に特に寄与する都市施設等の整備

広域的な防災拠点への移動や、緊急輸送道路と連携した物資供給等の応急活動、また、円滑な消防活動を可能とするなど、防災性の強化・向上に資する整備を優先する必要があります。

◆必要な事業：都市の防災性向上に寄与する都市計画道路，市街地開発，鉄道の立体交差化

都市施設等の整備に関する基本方針

本市における都市機能の状況から、特に拠点性が高い4つの鉄道駅を中心に、広域幹線、都市幹線と補助幹線及び市街地の外郭を形成する道路で構成される格子状のネットワークを整備することにより、円滑な移動環境の向上を図ります。

そのため、都市構造への影響が大きく、市内に集積した都市機能の活用が進み、防災機能が向上することや市民ニーズ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など、関連する事業についても整備を検討します。

また、都市構造、防災機能の向上に特化した場合など、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。

視点3 生活利便



基本目標3 都市機能の利便性向上に特に寄与する都市施設等の整備

便利で快適な生活を送る上で必要な、商業、医療、福祉施設などが多く集積する都市の拠点への移動を円滑にし、施設の利便性がより高まる整備を優先する必要があります。

◆必要な事業：都市機能が特に集積した都市計画道路

視点4 市民ニーズ



基本目標4 市民生活の課題改善に特に寄与する都市施設等の整備

市民とのまちづくりに関する意見交換を行う機会等において、特に多く寄せられた都市施設等整備の要望・意見など、市民生活に深く関わる課題の改善に繋がる整備を優先する必要があります。

◆必要な事業：市民ニーズの高い都市計画道路，市街地開発，鉄道の立体交差化，駅前広場整備

基本方針に基づく都市計画道路の評価

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、課題に対する有効性から見た評価を行いました。

No.	都市計画道路	延長 m	幅員 m	車線	都市構造上の位置付け (MP)	道路ネットワーク				防災安全	生活利便		市民ニーズ	想定される関連事業	都市再開発の方針 (県)における「課題地域」の位置付け
						都市構造への影響	拠点へのアクセシビリティ	人口密度	過去の事業実施区域	広域的な防災機能、緊急性を有する路線	公共交通	都市機能の集積	市民意向		
1	芦屋川左岸線	20	12	2	地域環状軸	◎南北軸の形成 ◎市街地の環状ネットワークの一部	○阪神芦屋駅 △阪急芦屋川駅	71人/ha	○50.6%	◎防災重要路線 (MP)		◎	△		
2	稲荷山線	660	20	2	地域環状軸	◎南北軸の形成 ◎外郭を形成し、市街地の環状ネットワークの一部 ※迂回路となっている打出村踏切、宮川線への混雑解消	△阪神打出駅	○149人/ha	△34.9%	◎防災重要路線 (MP)		△	◎	・阪神本線立体交差化 ・阪神芦屋駅交通結節点機能整備 ・阪神打出駅交通結節点機能整備	・阪神打出駅南地区
3	芦屋中央線	220	20	2	中央都市軸 シンボルロード	◎南北軸の形成 ◎市街地のシンボルロードの一部 ※市中心部から山手地域へのアクセシビリティ向上	◎JR芦屋駅	○145人/ha	○47.0%	○防災路線 (MP)		◎			
4	川東線	660	20	2	地区幹線道路	※歩行者・自転車の安全な通行路の必要性	◎JR芦屋駅	△108人/ha	○46.8%			△			・山手第一地区
5	松浜線	510	20	2	地区幹線道路	※芦屋川左岸線の交通処理を分担する機能		○156人/ha	△24.8%		○交通空白地				
6	川西線	250	20	2	地区幹線道路	※山手地域へのアクセス	○阪神芦屋駅 △阪急芦屋川駅	△108人/ha	◎65.4%	○防災路線 (MP)		△			・山手第二地区
7	大平線	1950	15	2	地域幹線道路	※隣接市との道路計画の整合、連続性の確保		◎193人/ha	1.4%			○			
8	山手線	1250	15	2	地域幹線道路	※細街路の多い山手地域における移動円滑化	△阪急芦屋川駅	△84人/ha	○47.9%	○防災路線 (MP) ◎消防活動困難区域	◎交通空白地	△	◎	・阪急芦屋川駅交通結節点機能整備	・山手第一地区 ・山手第二地区
9	芦屋山麓線	290	11	2	地域環状軸	◎外郭を形成し、市街地の環状ネットワークの一部 ※地域環状軸として、芦屋川左岸線と稲荷山線を接続		75人/ha	◎66.3%	◎防災重要路線 (MP)		○			

MP：都市計画マスタープラン

課題に対する有効性：



□：評価の結果、将来目指すべき都市構造に向けた整備及び課題解消に効果が高いと考えられる都市計画道路（4路線）

