

JR芦屋駅南地区まちづくり基本計画

～「芦屋」を発信する多世代交流のまちづくり～

平成28年12月

芦屋市

目 次

第1章 はじめに	1
(1) 目的	1
(2) 事業範囲	1
(3) これまでの経緯	2
第2章 地区の概況	3
(1) 地区の位置	3
(2) 上位計画	4
第3章 地区の現状	9
(1) 人口・世帯数	9
(2) 都市計画条件	10
(3) 周辺道路の状況	12
(4) 交通処理状況及び交通関係施設	14
第4章 地区整備の基本計画	16
(1) 地区の状況と課題	16
(2) 地区整備の基本的な方向性	19
(3) 地区整備の方針	21
(4) まちづくりコンセプト	23
(5) 具体的なまちづくりの手法	27
(6) 第二種市街地再開発事業の流れ	28
(7) 今後に向けて	29
資料	30



第1章 はじめに

(1) 目的

JR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、JR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。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、“JR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JR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。

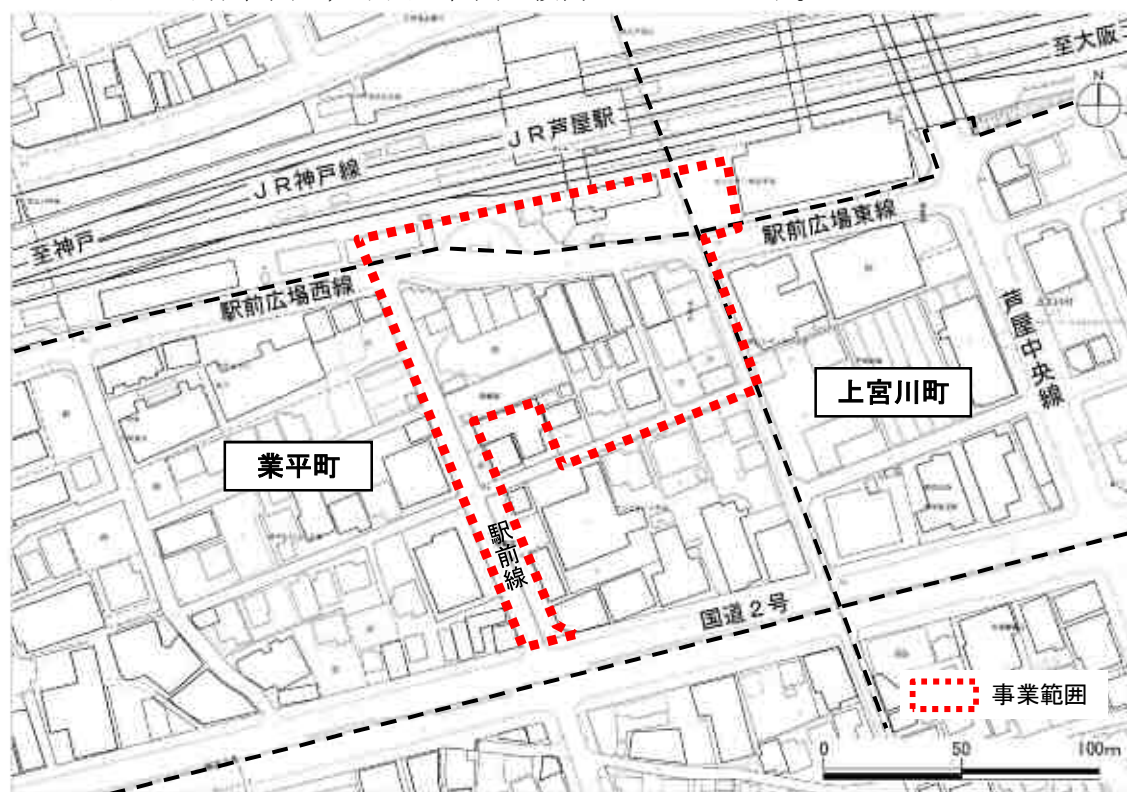


図1-1 事業範囲図

(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、J R、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、J R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^{*}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^{*}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

・J R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】

・J R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、J R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J R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、J R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

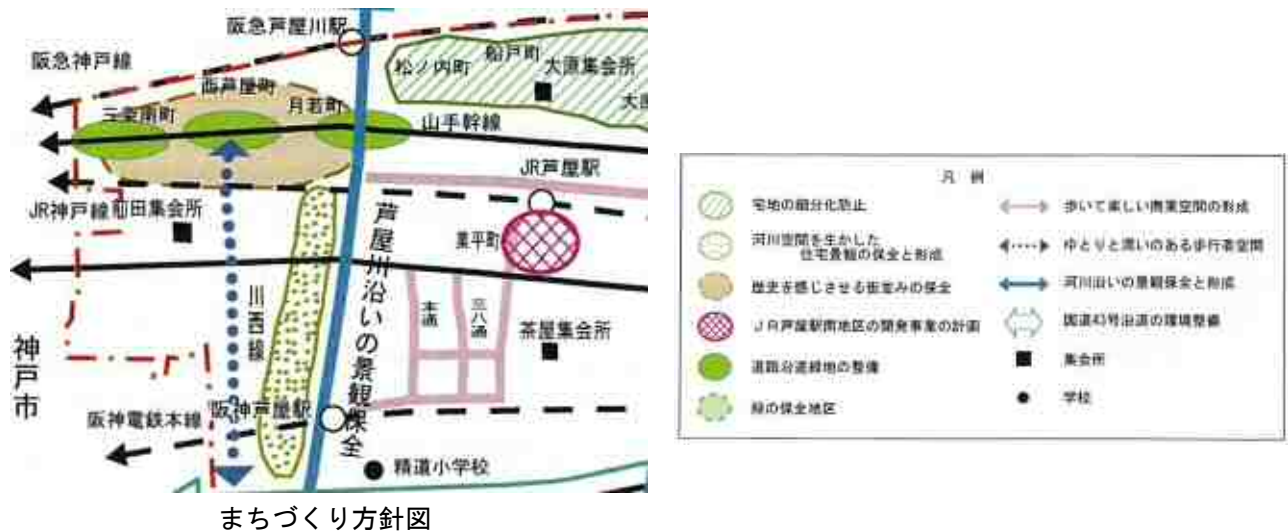
歩いて楽しめる商業空間の形成

- ・ 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

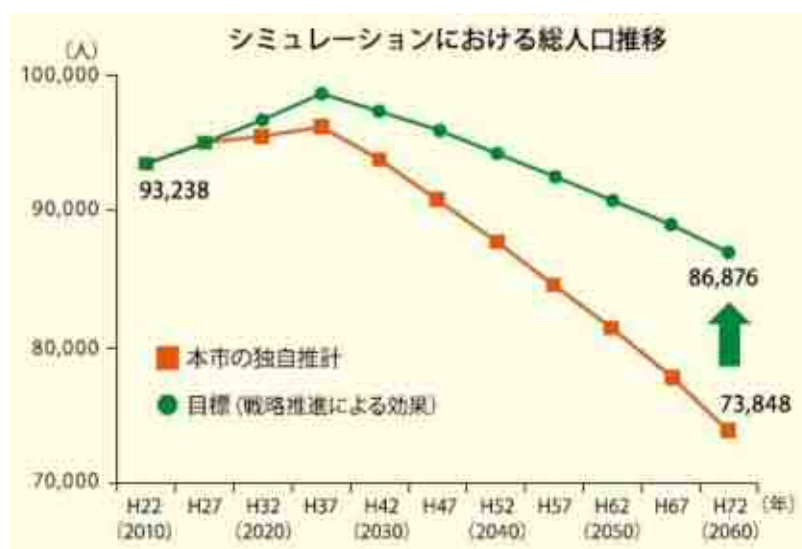
景観の保全・育成

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

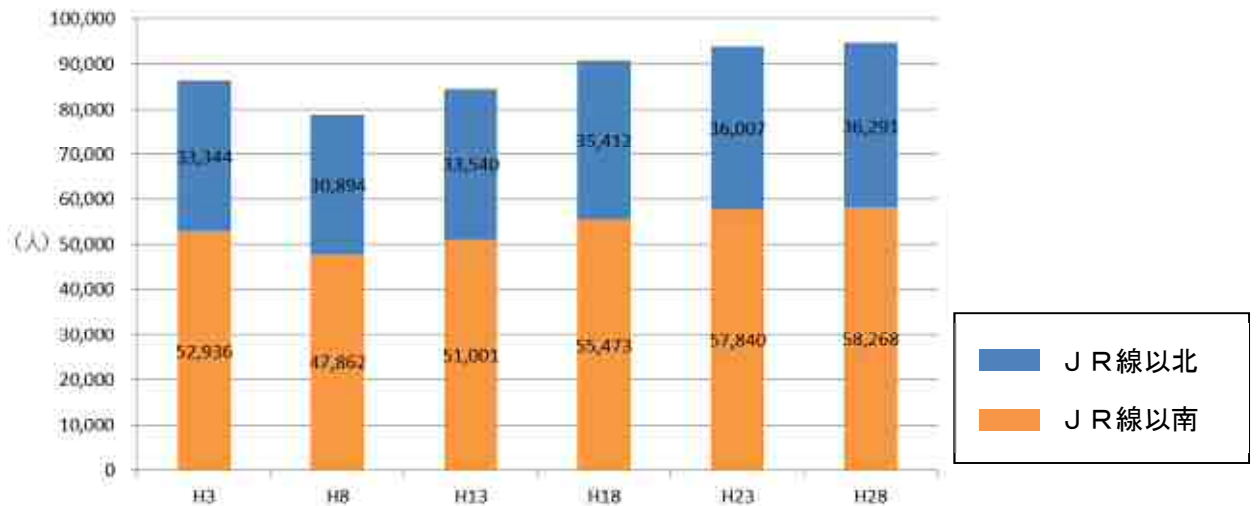
①人口・世帯数

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】	
<p>【用途地域の種類】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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：市街化調整区域 	<p>【建ぺい率/容積率】(都市計画法又は建築基準法)</p> <p>【高度地区】(1):第1種~(4):第4種、(フ):指定なし</p> <p>【22条:建築基準法第22条指定地域】</p> <p>【風(1~3):風致地区(第1種~第3種)】</p> <p>【準防:準防火地域】</p> <p>【高度利用:高度利用地区】</p> <p>【公園:瀬戸内海国立公園(六甲地区)】</p>

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(細区分の区域は計画図表示のとおり)	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	商業地域
建築物等に関する事項	建築物等の用途の制限	次の各号に掲げる建築物は、建築してはならない。 (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) (2) カラオケボックスその他これに類するもの (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 (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 (5) 倉庫業を営む倉庫 (6) 自動車教習場 (7) 畜舎(床面積の合計が15㎡を超えるもの) (8) 葬儀を主たる目的とする建築物	次の各号に掲げる建築物は、建築してはならない。 (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) (2) カラオケボックスその他これに類するもの (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 (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 (5) 倉庫業を営む倉庫 (6) 自動車教習場 (7) 畜舎(床面積の合計が15㎡を超えるもの)
	建築物等の形態又は意匠の制限	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。 屋外広告物(公共的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。	

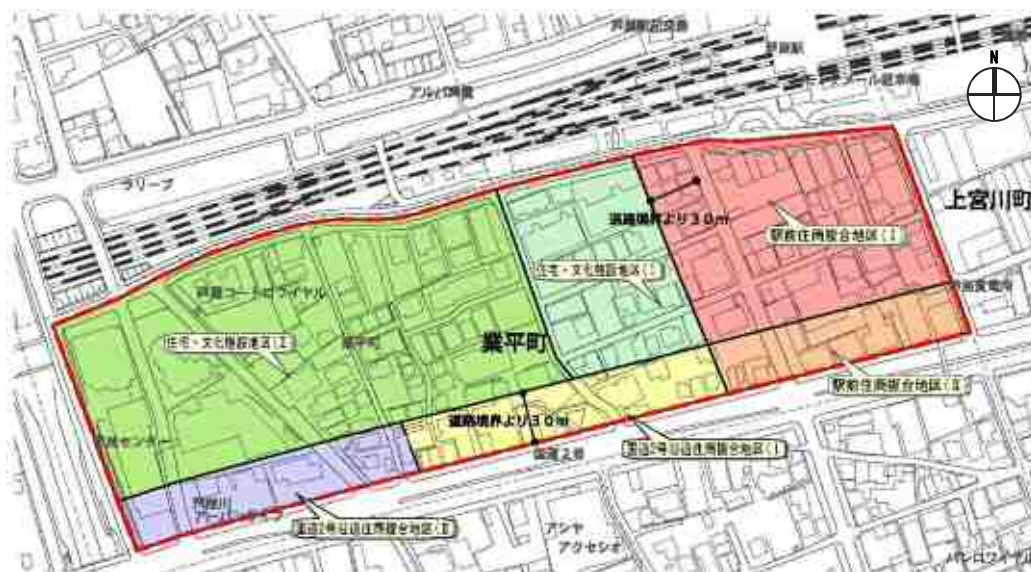


図3-3 地区計画区域図

(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 m ² 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。

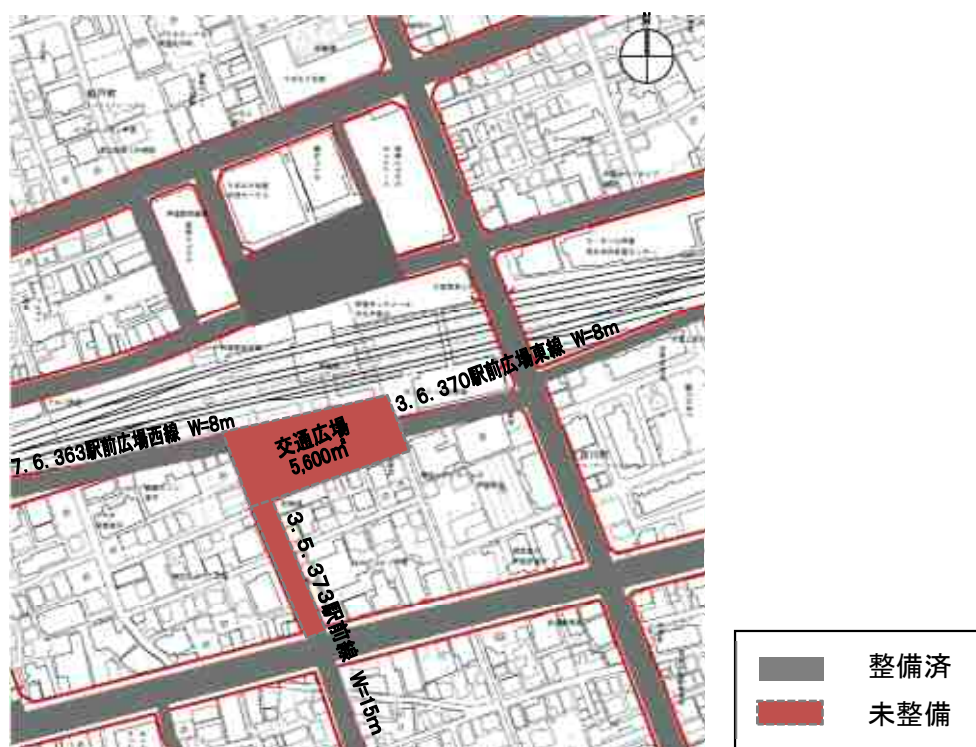


図 3 - 4 都市計画道路整備状況図

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4m以上ですが、私道では4m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1.5m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。

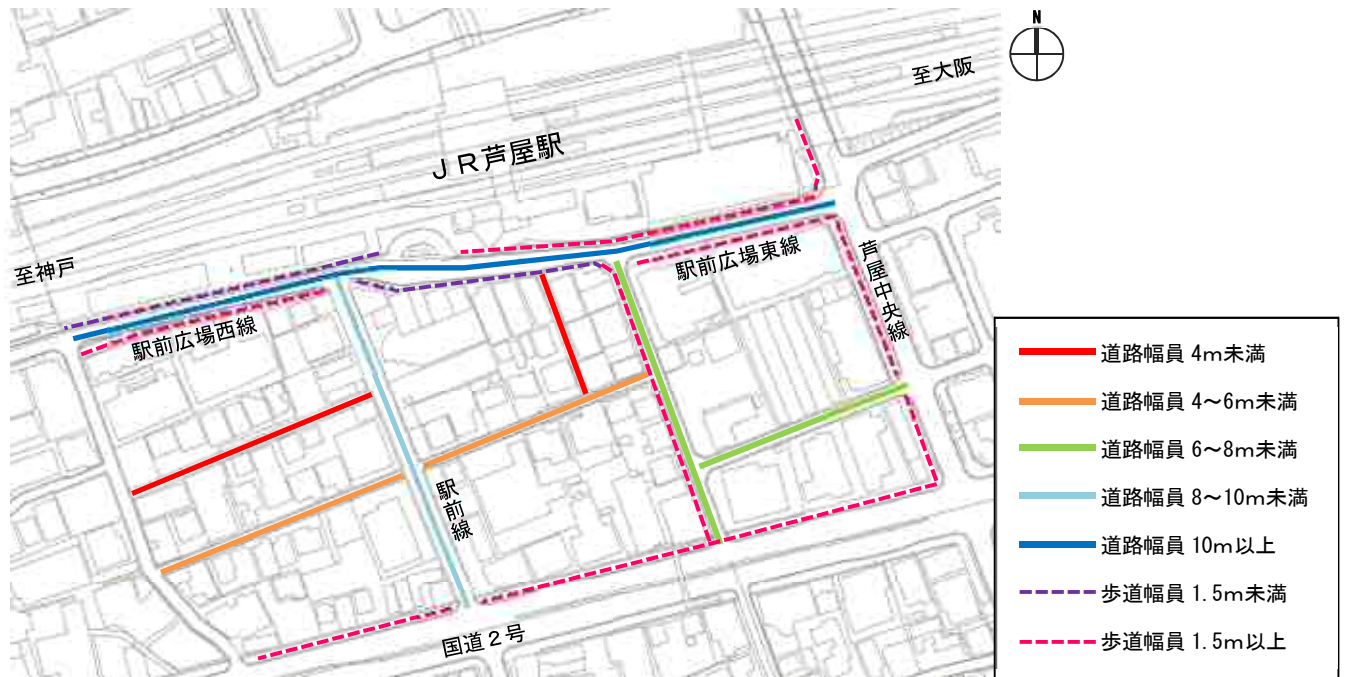


図3-5 幅員別道路状況図



(4) 交通処理状況及び交通関係施設

① JR芦屋駅の利用状況

JR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JR芦屋駅新快速停車の開始以降、JR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。

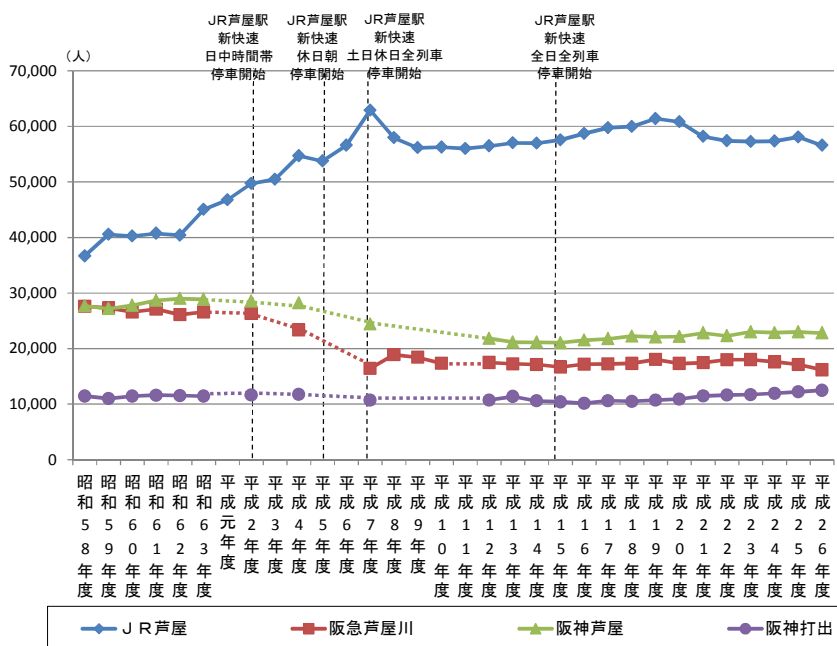


図3-6 市内の駅における乗降客数の推移

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ことがあります。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



第4章 地区整備の基本計画

(1) 地区の状況と課題

第3章の地区現状に基づき、本地区の状況と課題を項目ごとに分類し整理します。

① 交通環境に関する状況

本地区の交通環境に関する状況は、以下のとおりです。

- ・ 本地区は、交通広場が、昭和21年に都市計画決定をしていますが、未整備であり、乗降客数に対して、乗降客の滞留空間が小さく手狭となっています。
- ・ バス、タクシー、送迎の一般車等が交錯しているうえ、路上駐停車が目立ち、危険な状態となっています。
- ・ 駅前線は、昭和21年に都市計画決定していますが、未整備であり、危険な状況となっています。

上記の状況から読み取れる本地区の交通環境に関する課題は、以下のとおりです。

- 1) 駅前で人身事故が発生するなど、危険である
- 2) 駅の南北の一体的なつながりが弱い
- 3) 駅前広場が手狭である
- 4) 駅前で事故や駐車違反などが発生している
- 5) 駅前線が未整備である
- 6) 国道2号で人身事故が発生しており、交差点の整備が課題である
- 7) 駐輪場が分散して配置されている

② 駅前の土地利用に関する状況

本地区の土地利用に関する状況は、以下のとおりです。

- ・ 本地区では、「芦屋市都市計画マスタープラン」において、本市の「中心核」として位置付けられており、市の玄関口にふさわしい都市機能（商業・業務機能）の集積が求められています。
- ・ また、駅前線沿道は、「都市回遊ゾーン」の東端として、専門性の高い高品質な店舗が並ぶ「歩いて楽しいにぎわいのメインストリート」としての位置付けられています。
- ・ しかし、現状は、住宅用途や駐車場等が大半となっており、本市の商業地、「都市回遊ゾーン」とはなっていない状況です。
- ・ 低層の戸建住宅、商業施設、駐車場等の低未利用地*が多く、駅前の立地条件、土地の潜在能力を十分に活かしてきていない状況といえます。

上記の状況から読み取れる本地区の土地利用に関する課題は、以下のとおりです。

- 8) 駅前広場東線沿道では既に高度利用がなされている
- 9) JRとの連携が必要である
- 10) 駅前での土地は、十分な高度利用がなされていない
- 11) 駅前線沿道では既に高度利用がなされている

③ まちなみに関する状況

本地区のまちなみに関する状況は、以下のとおりです。

- ・本地区周辺では、全体的に緑が少なく、私有地や公共施設の緑の保全と推進を図る必要があります。
- ・また、戸建住宅と高層マンション、駐車場等が混在し、建物規模やスカイライン※、壁面線の位置などにばらつきがあり、まちなみの統一性、連続性に欠けています。

上記の状況から読み取れる本地区のまちなみに関する課題は、以下のとおりです。

- 12) 駅前線のセットバック空間の活用が課題である
- 13) 駅前線沿道の景観整備が課題である
- 14) 駅前線沿道で賑わい機能が不足している

項目ごとに分類した課題を整理すると、下図のとおりとなります。

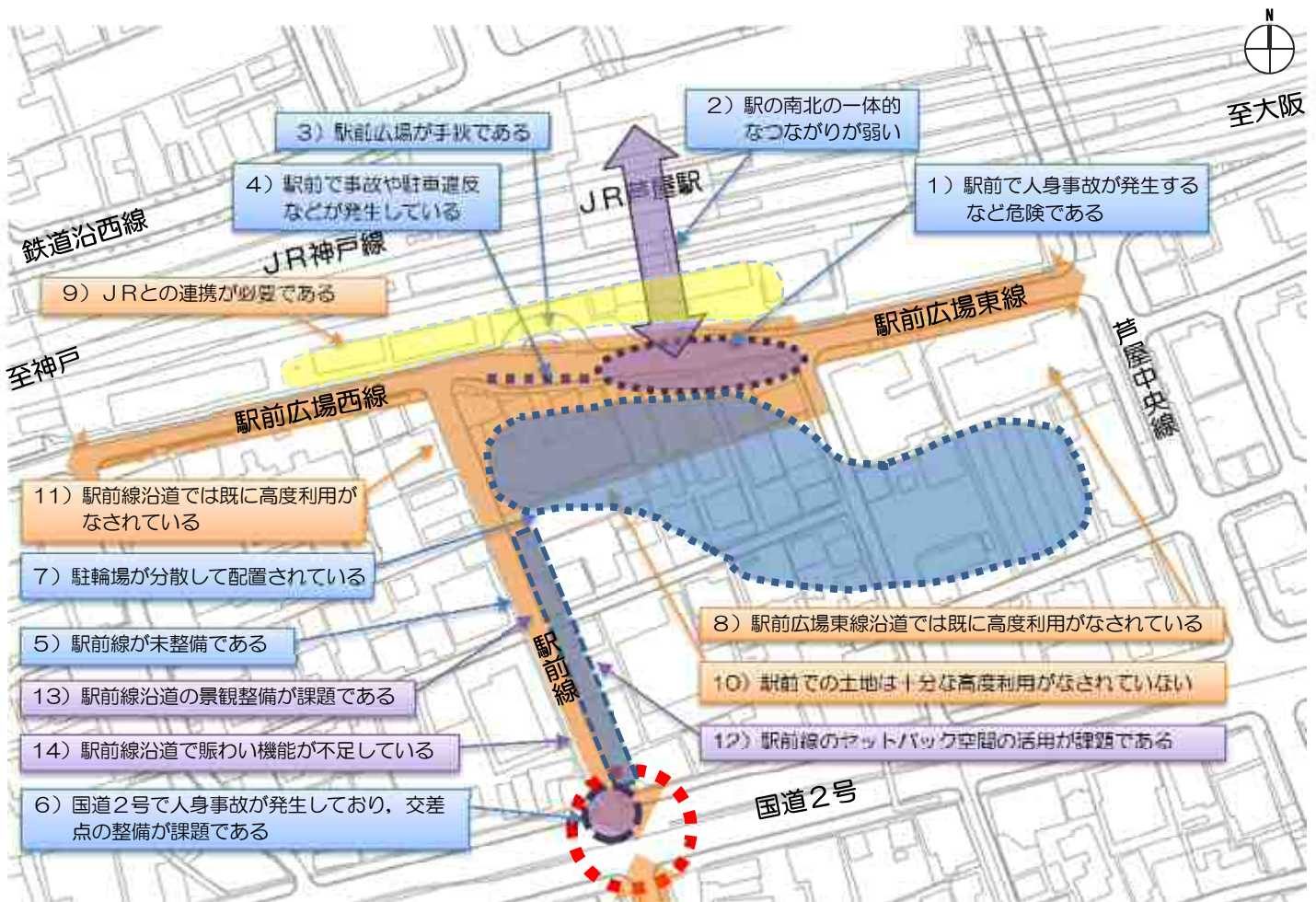
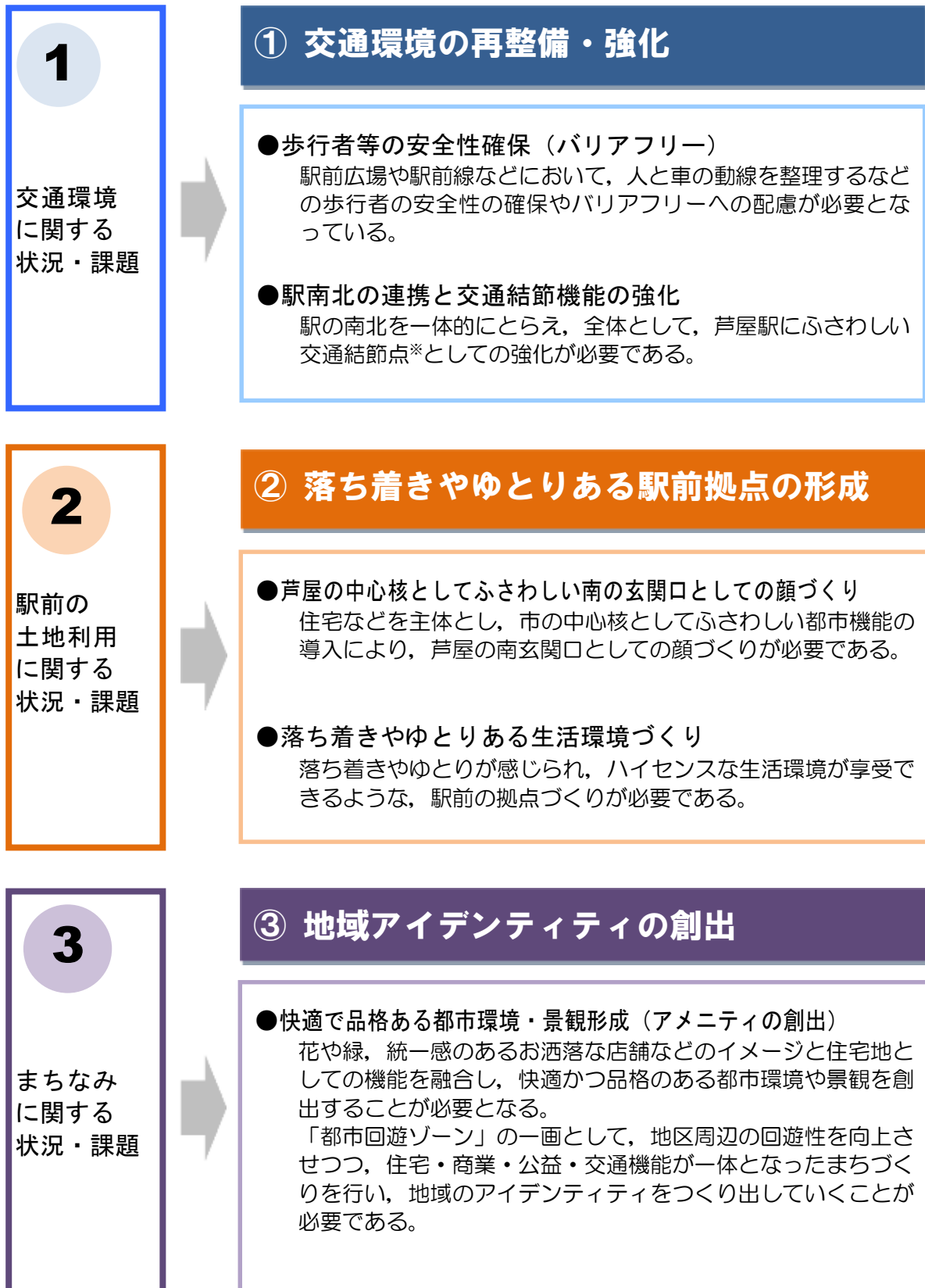


図4-1 まちの課題図

まちの状況・課題を整理すると以下のとおりとなります。



(2) 地区整備の基本的な方向性

本地区の整備に向け、上位計画での位置付けや地区の状況や課題を考慮し、芦屋の「中心核」にふさわしい駅前たたずまいをつくとともに、歩行者の「安全性」、芦屋の駅前としての「景観」「環境」に配慮し、上質で魅力ある生活環境を整えていくことが必要となります。

① 交通環境の再整備・強化

- 歩行者等の安全性確保（バリアフリー）
- 駅南北の連携と交通結節機能の強化

駅前広場周辺における歩行者の安全性を確保するとともに、駅へのアクセス性の向上や交通混雑の解消をめざし、関係する道路ネットワークや駅前広場の交通結節機能の強化により、駅前の交通環境の再整備を図る。



② 落ち着きやゆとりある駅前拠点の形成

- 芦屋の中心核としてふさわしい南の玄関口としての顔づくり
- 落ち着きやゆとりある生活環境づくり

芦屋の中心核にふさわしい南玄関口として、住宅や生活利便施設等を中心とした機能の導入により、落ち着きやゆとりある環境を整え、ハイセンスで魅力ある駅前拠点の形成を図る。



③ 地域アイデンティティの創出

- 快適で品格ある都市環境・景観形成（アメニティの創出）

駅前広場や駅前線等を中心に、お洒落な店舗や花・緑等、快適で品格のあるまちなみを連続させ、住宅地と融合させ、アメニティのある、歩いて楽しい回遊空間をつくることにより、地域としてのアイデンティティを創出していく。



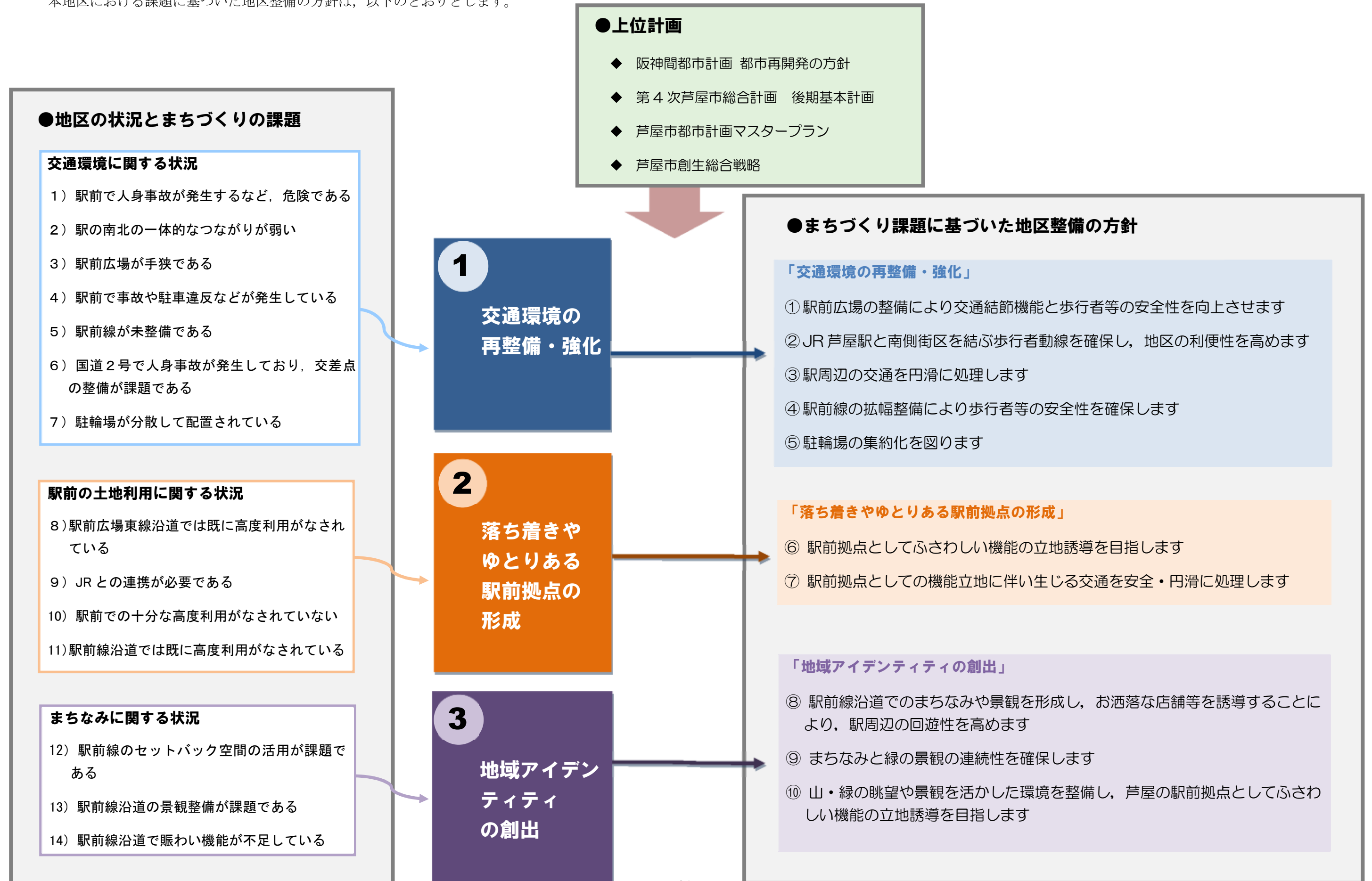
地区整備の基本的な方向性を整理すると、下図のとおりとなります。



図4-2 周辺地区を含めたまちの方向性のイメージ

(3) 地区整備の方針

本地区における課題に基づいた地区整備の方針は、以下のとおりとします。



地区整備の方針を整理すると、下図のとおりとなります。

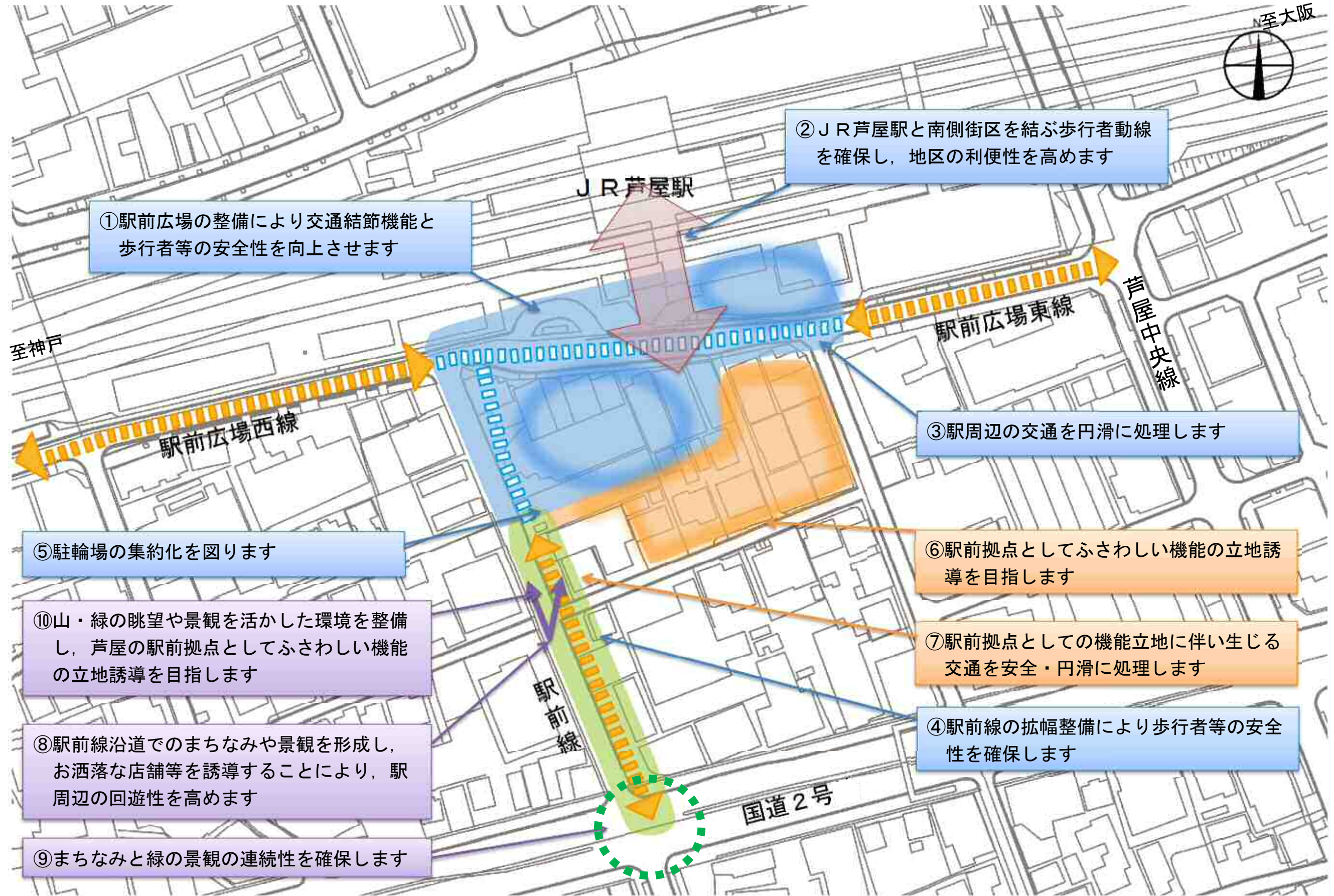


図4-3 本地区整備の方針図

(4) まちづくりコンセプト

地区整備の方針に基づき、まちづくり事業を推進していく上で、次の5つの機能の導入を目指していきます。

1 『まちの玄関・交流・案内から発信機能』を持つ

本市は阪神間の中央に位置し、阪神間モダニズムなどの「文化」と、六甲山に代表されるような「自然」が特徴的です。さらにその中心に位置する本地区は「歴史」的な要素もあり、こうした特徴をまちの玄関口として外部に発信していく機能の導入を目指します。

(イメージ)



市役所窓口機能【新潟県長岡市アオーレ長岡（再開発ビル）】



多世代交流等のできる多目的広場【奈良県生駒駅前（再開発ビル）】

2 『長く住み続けられる住宅機能』を持つ

本地区は、「住宅地」を基本とするまちづくりを進めていきます。

整備する「住宅」については、駅前立地や六甲山・海への眺望を活かすとともに、周辺建物ともうまく調和するたたずまいとします。

(イメージ)



六甲山への眺望を活かす【市内】



周辺の建物との調和【市内】

また、長く住み続けられるための「機能」をもち、ライフサイクルコスト※や少し高級感をもたせ出すべく、エントランスなどのしつらえにも十分配慮したデザインとします。

(イメージ)



市内の集合住宅【市内】



駅に隣接した利便性の高い住宅
【寝屋川市 香里園】

3 『生活利便の商業・店舗機能』を持つ

本地区での商業は、現状が「住宅地」を基本とした地域であることを踏まえ、主として「生活利便」のための商業機能の導入が望ましいと考えられます。

既存の店舗の存在を最重要視し、少しずつ充実させていくこと、また、新規店舗については、駅北のような大規模な商業施設ではなく、小規模で周辺との連続性を持ったお洒落な店舗の導入を目指します。

また、駅前の玄関口としての立地を活かし、人が集まるような工夫や、地域のアイデンティティを創出するための演出として、まちの統一感を創出していきます。

(イメージ)



駅前線沿道の店舗【市内】



駅前線沿道の店舗【市内】

4 『交流（出会い）の拠点（基地）機能』を持つ

本地区は、立地の特性より、阪神間から世代を超え様々な人が集まる「交流（出会い）」の場です。そのため、地域の人たちが自然に集まるような施設づくりを目指します。

「多世代交流」「健康・文化」「情報発信」などの機能の導入を検討します。子育て支援機能と市民交流機能の融合などによる多世代交流、健康や文化などをテーマとした情報発信の拠点づくりなど、人がつながる場となるための具体的な施設導入について検討します。また、多世代交流の場となるため、ユニバーサルデザイン※などを取り入れた施設とします。

（イメージ）



子育て支援センター
【呉川町】



ウォーキングセンター
【埼玉県 東松山町】



健康センター
【もりのみやキューズモール】



子育て支援センター
【沖縄県 嘉手納町】

5 『安全安心・利便性を追求した交通結節機能』を持つ

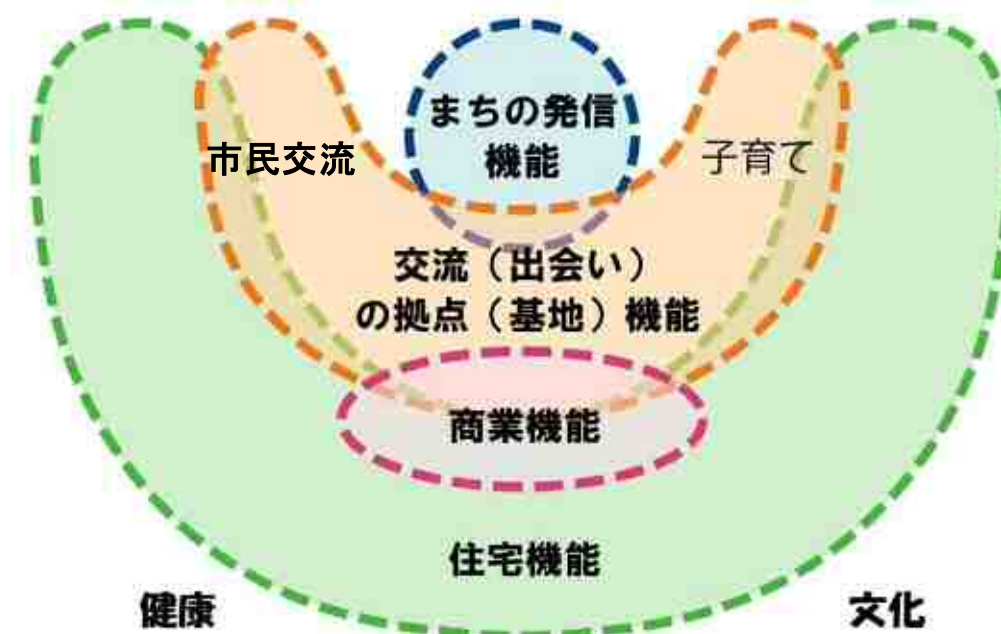
本地区は、歩行者等の安全性の確保や駅南北の連携と交通結節機能の強化が課題となっています。住宅・商業などの建物機能とうまく調和をとりながら、こうした安全安心・利便性を追求した交通結節機能を導入していきます。

本地区では、「まちの玄関・交流・案内から発信機能」、「交流（出会い）の拠点（基地）機能」、「長く住み続けられる住宅機能」、「生活利便の商業・店舗機能」、「安全安心・利便性を追求した交通結節機能」の5つの機能を導入し、「芦屋」を発信する多世代交流のまちづくりをコンセプトとして、地元住民組織「JR芦屋駅南地区まちづくり協議会」と共に計画検討を進め、まちづくり事業に取り組んでいきます。

■『まちの玄関・交流・案内から発信機能』を持つ
 本市は阪神間の中央に位置し、阪神間モダニズムなどの「文化」と、六甲山に代表されるような「自然」が特徴的です。さらにその中心に位置する本地区は「歴史」的な要素もあり、こうした特徴をまちの玄関口として外部に発信していく機能の導入を目指します。

■『交流（出会い）の拠点（基地）機能』を持つ
 本地区は、その立地の特性より、阪神間から世代を超え様々な人が集まる「交流（出会い）」の場です。そのため、地域の人たちが自然に集まるような施設づくりを目指します。
 「多世代交流」「健康・文化」「情報発信」などの機能の導入を検討します。子育て支援機能と市民交流機能の融合などによる多世代交流、健康や文化などをテーマとした情報発信の拠点づくりなど、人がつながる場となるための具体的な施設導入について検討します。また、多世代交流の場となるため、ユニバーサルデザインなどを取り入れた施設とします。

■『生活利便の商業・店舗機能』を持つ
 本地区での商業は、現状が「住宅地」を基本とした地域であることを踏まえ、主として「生活利便」を追究した商業機能の導入が望ましいと考えられます。したがって、既存の店舗の存在を最重要視し、少しずつ充実させていくこと、また、新規店舗については、駅北に存在するような大規模な商業施設ではなく、小規模で周辺との連続性を持ったお洒落な店舗の導入を目指します。
 また、駅前の玄関口としての立地を活かし、人が集まるような工夫や、地域のアイデンティティを創出するための演出として、まちの統一感を創出していきます。



「芦屋」を発信する
 多世代交流のまちづくり

■『長く住み続けられる住宅機能』を持つ
 本地区は、「住宅地」を基本とするまちづくりを進めていきます。整備する「住宅」については、駅前立地や六甲山・海への眺望を活かすとともに、周辺建物ともうまく調和したたすまいとします。
 また、できるだけ長く住み続けられるための「機能」をもち、事業採算性はもちろん、ライフサイクルコストや少し高級感を醸し出すべく、エントランスなどのしつらえにも十分配慮したデザインとします。

■『安全安心・利便性を追求した交通結節機能』を持つ
 本地区は、歩行者等の安全性の確保や駅南北の連携と交通結節機能の強化が課題となっています。住宅・商業などの建物機能とうまく調和をとりながら、こうした安全安心・利便性を追求した交通結節機能を導入していきます。

図4-4 まちづくりコンセプト

(5) 具体的なまちづくりの手法

まちづくりの手法には、一般的に交通広場など公共施設として利用する予定の用地を確保し、整備を行う「街路事業^{*}」や該当箇所に周辺地域を含めた区域で換地^{*}方式を活用した「土地区画整理事業^{*}」などの手法があります。

本地区においては、地区整備の方針（P.22）やまちづくりコンセプト（P.26）の実現、また、地区内権利者の方々の生活再建を可能にするための具体的な事業手法として、市街地の土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図ることを目的とし、建築物及び建築敷地の整備並びに公共施設の一体的な整備ができる「市街地再開発事業」が最適であると考えています。また、本地区では交通広場等の公共施設の整備が重要な課題となっているため、市が施行者として事業を行う「第二種市街地再開発事業」によって事業を推進していく考えです。

事業名称：JR芦屋駅南地区第二種市街地再開発事業
 施行者：芦屋市
 所在地：芦屋市業平町地内
 面積：約1.0ha
 事業区域：下記区域図のとおり

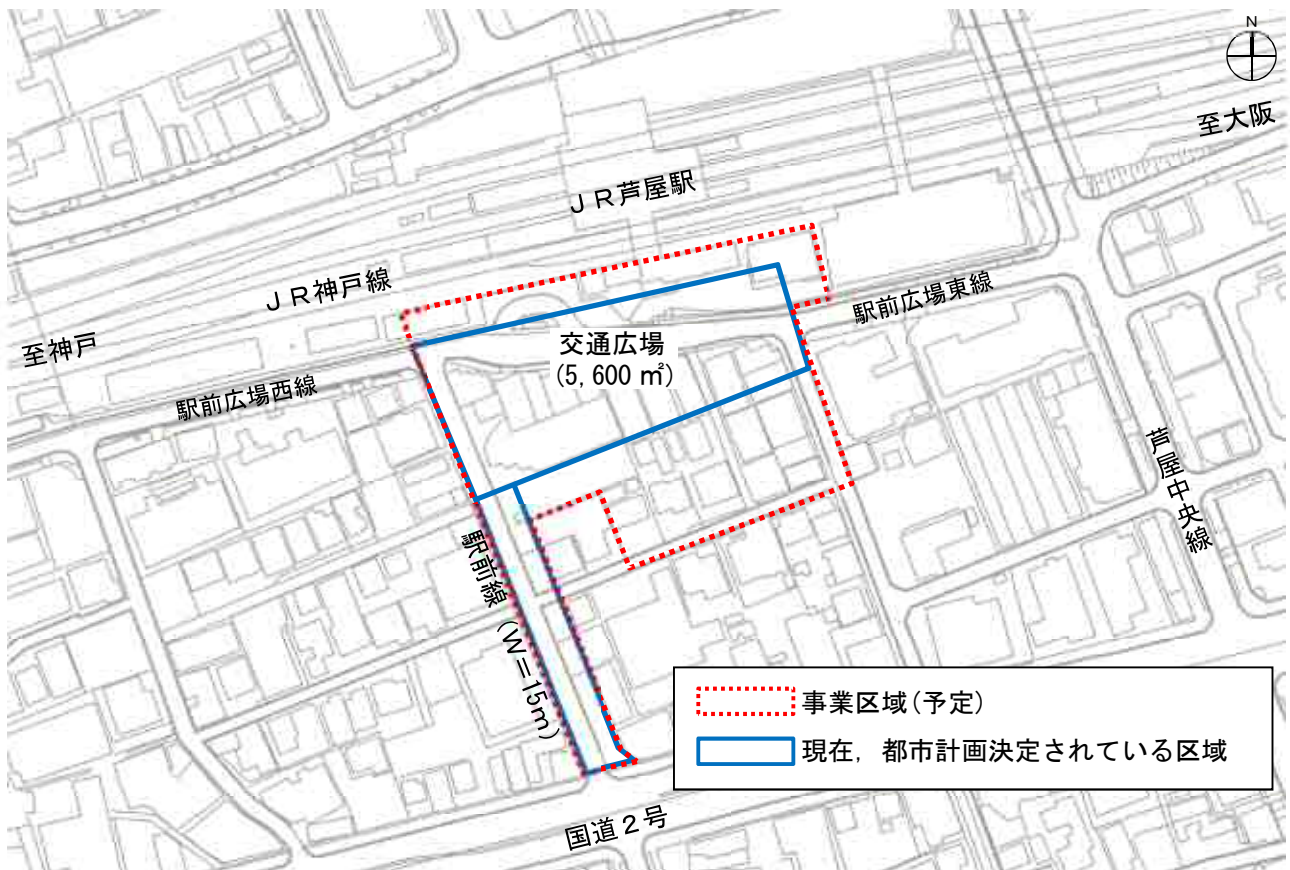
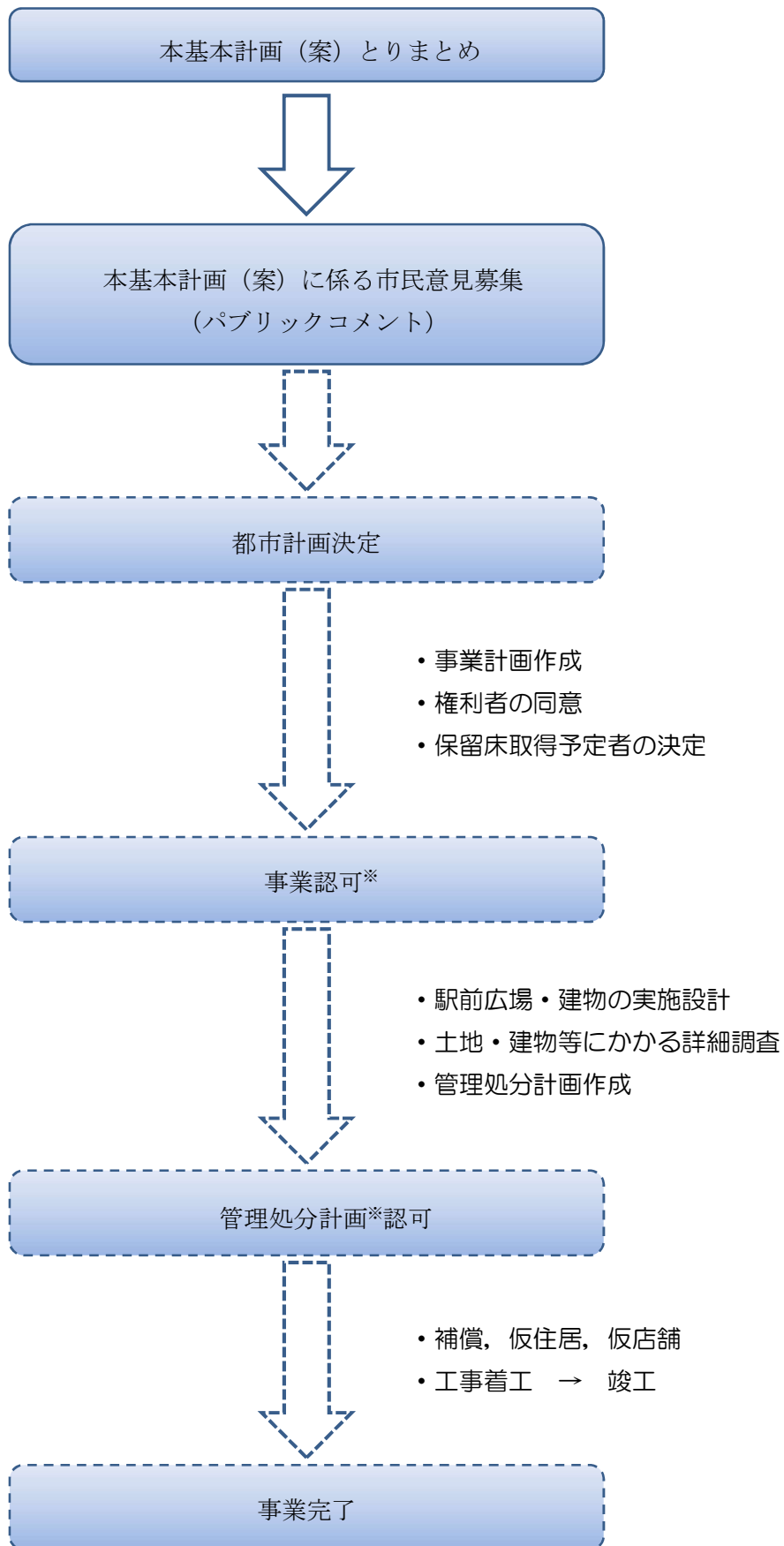


図4-5 区域図

(6) 第二種市街地再開発事業の流れ



(7) 今後に向けて

今後、事業化に向けて解決すべき課題として、下記の項目が考えられます。事業の推進にあたっては、これらの点に留意しながら進めていきます。

① 地元住民の納得できる事業計画の検討

本計画において示した本地区整備の方針（P. 22）やまちづくりコンセプト（P. 26）を実現していくうえで、地区内の方々の生活や営業を継続し、さらには発展させていくことは必要不可欠です。

これまで、地元住民組織「JR芦屋駅南地区まちづくり協議会」を中心に地区内外の住民や関係者との意見交換を重ねてきました。今後も、引き続き、地元住民の意向を尊重しながら、地元住民の「納得できる事業計画」の検討を進めていきます。

② JR西日本等関係機関との調整

まちづくりの事業化に向けて、交通事業者をはじめとする多くの関係機関との協議、調整が必要となります。特に、芦屋駅を管理するJR西日本とは十分な協議、調整を行い、相互協力の下、事業推進を図ります。

③ 長期的な視点に立ったまちづくり計画の検討

事業の終了は終わりではなく、まちづくりの始まりと言えます。今後も魅力的なまちであり続けるために、管理運営面への考慮や、周辺地区との協力や連携を意識したまちづくり計画を検討します。



資料

- (資料1) 地元住民組織の活動状況
- (資料2) 『阪神間都市計画 都市再開発の方針』について
- (資料3) 用語の説明

(資料1) 地元住民組織の活動状況

本地区では、平成10年6月に、地元住民組織「JR芦屋駅南地区まちづくり研究会」が発足し、まちづくりに関する検討が行われてきました。平成13年12月に本市の財政状況の悪化を原因に、事業の実施を延期しましたが、その後も活動は継続し、まちづくりの早期事業化について市長及び市議会議長へ要望を続けていました。

まちづくりに係る検討が再開した後、平成25年度からは勉強会を計8回実施し、「JR芦屋駅南地区まちづくり方針(案)」を取りまとめました。その後、まちづくりに係るより具体的な計画検討を進めるため、平成26年7月に新たな組織「JR芦屋駅南地区まちづくり協議会」へ組織改編(移行)され、平成28年7月末時点で計画検討会を計33回実施し、まちづくりに係る計画検討を行っています。また、その活動の広報として「JR芦屋駅南地区まちづくり研究会ニュース」を11回、「JR芦屋駅南地区まちづくり協議会ニュース」を22回発行しています。なお、ニュースは、市役所東館2階都市整備課及び本市ホームページで閲覧することができます。

(ホームページURL : <http://www.city.ashiya.lg.jp/gairo/jrashiyasouth.html>)

《平成25年度からの取り組み状況》

●まちづくり研究会

【総会】

回数	日付
第23回	平成25年 6月29日
第24回	平成26年 5月17日
解散総会	7月12日

【協議会設立に係る準備会】

回数	日付
第1回	平成26年 6月14日
第2回	6月28日

【勉強会】

回数	日付
第1回	平成25年 8月 3日
第2回	9月14日
第3回	10月12日
第4回	11月 9日
第5回	12月14日
第6回	平成26年 2月 1日
第7回	3月 1日
第8回	3月22日

●まちづくり協議会

【総会】

回数	日付
設立総会	平成26年 7月12日
第2回	平成27年 5月23日
第3回	平成28年 5月28日

【地権者部会】

回数	日付
第1回	平成28年 4月 2日
第2回	4月16日

【計画検討会】

回数	日付
第1回	平成26年 8月 2日
第2回	8月23日
第3回	9月 6日
第4回	9月27日
第5回	10月11日
第6回	10月25日
第7回	11月 8日
第8回	11月29日
第9回	12月20日
第10回	平成27年 1月10日 1月22日 (平日夜間開催)
第11回	1月31日
第12回	2月14日
第13回	3月 7日
第14回	3月21日
第15回	4月11日
第16回	5月 2日

回数	日付
第17回	5月23日
第18回	6月13日
第19回	7月 4日
第20回	7月25日
第21回	7月30日
第22回	8月 8日
第23回	8月22日
第24回	10月17日
第25回	10月31日
第26回	11月21日
第27回	12月 5日
第28回	12月26日
第29回	平成28年 3月19日
第30回	5月15日
第31回	6月25日
第32回	7月 9日
第33回	7月30日

●まちづくりニュース発行

【まちづくり研究会ニュース】

号数	発行月
第28号	平成25年 7月
第29号	8月
第30号	9月
第31号	10月
第32号	11月
第33号	平成26年 1月
第34号	2月
第35号	3月
第36号	4月
第37号	6月
第38号	7月

【まちづくり協議会ニュース】

号数	発行月
創刊号	平成26年 7月
第2号	8月
第3号	9月
第4号	10月
第5号	11月
第6号	12月
第7号	12月
第8号	平成27年 1月
第9号	3月
第10号	4月
第11号	5月

号数	発行月
第12号	平成27年 6月
第13号	7月
第14号	8月
第15号	9月
第16号	10月
第17号	11月
第18号	平成28年 1月
第19号	3月
第20号	5月
第21号	6月
第22号	7月

(資料2)『阪神間都市計画 都市再開発の方針』の見直しについて

「都市再開発の方針」は、都市計画法第7条の2第1項及び都市再開発法第2条の3第1項の規定に基づき定められます。本地区は「阪神間都市計画 都市再開発の方針」において「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が、この区域は平成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区域の見直しを行うこととしています。見直しにあたっては本市から兵庫県へ見直しの申し出を行い、兵庫県はこの申し出に基づき、見直しを実施します。

本地区における「計画的な再開発が必要な市街地」及び「特に一体的かつ総合的に再開発を促進すべき地区」の内容は、以下のとおりです。下線部分は見直しにより追加される部分です。

(計画的な再開発が必要な市街地)

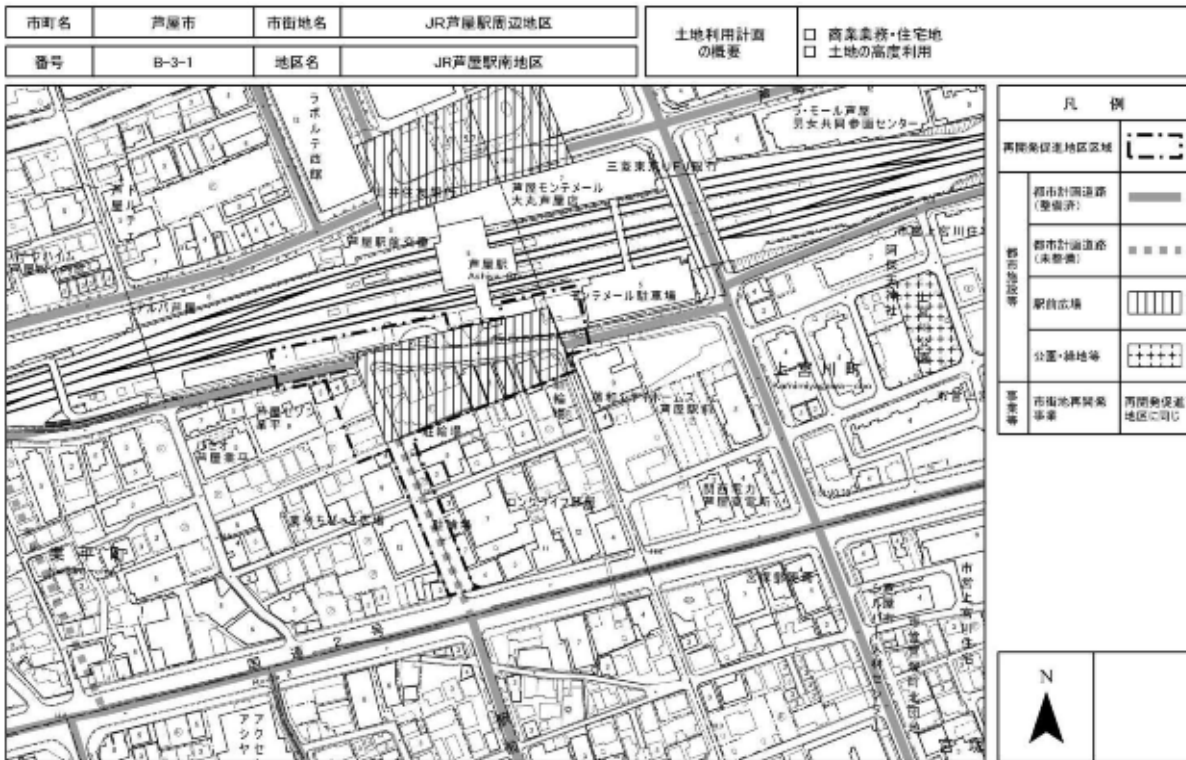
計画的な再開発が必要な市街地						特に一体的かつ総合的に再開発を促進すべき地区	
市町名	番号	名称 (面積)	再開発の目標	土地の合理的かつ健全な高度利用及び都市機能の更新に関する方針	特に整備課題の集中がみられる地域 (課題地域)	番号	地区名 (面積)
芦屋市	B-3	JR芦屋駅 周辺地区 (約113ha)	<ul style="list-style-type: none"> 芦屋市の中心核としての商業業務機能の向上 居住環境の向上 良好な都市景観の形成 	<ul style="list-style-type: none"> JR芦屋駅前周辺では、駅前広場等の整備と合わせ、土地の効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機能施設の整備と共に、地区計画等を活用し、良好な住宅環境の誘導に努める 		B-3-1	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)

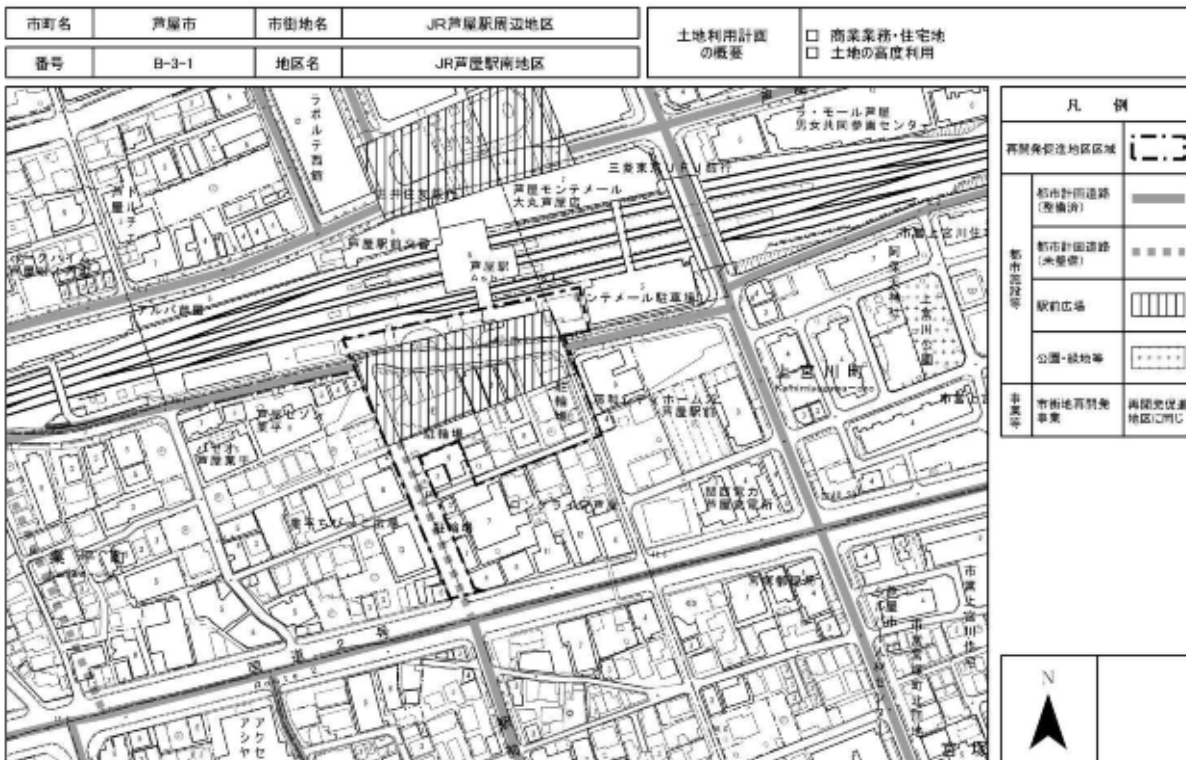
市町名	番号	地区名 (面積)	整備又は開発の計画の概要						
			地区整備の主たる目標	土地利用計画	建築物更新の方針	施設整備の方針	再開発促進の措置	概ね5年以内に実施予定の事業	概ね5年以内に決定(変更)予定の都市計画
芦屋市	B-3-1	JR芦屋駅南地区 (約1.0ha)	<ul style="list-style-type: none"> 駅前市街地の再構築 駅前住宅地及び商業業務地としての機能充実 ターミナルの交通機能の強化 防災性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> 商業業務、住宅地 土地の高度利用 	<ul style="list-style-type: none"> 建築物の共同化、不燃化 	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路(駅前線、交通広場)及び区画道路の整備 	<ul style="list-style-type: none"> 住民と一体となった事業の促進 	<ul style="list-style-type: none"> 市街地再開発事業 	<ul style="list-style-type: none"> 市街地再開発事業 高度利用地区 都市計画道路

「特に一体的かつ総合的に再開発を促進すべき地区」の区域は、以下のとおり、見直しを予定しています。

附 図
(現行)



(見直し予定)



(資料3) 用語の説明

本文中で「※」印をつけている用語の説明

●か行

街路事業

都市計画法に基づき、決定された道路や交通広場を、必要な用地のみを買収して整備する道路の改築事業。都市計画法による認可または承認を得て実施される。

換地

土地区画整理事業において、従前の宅地に代わるものとして交付された従後の宅地のこと。

管理処分計画

第二種市街地再開発事業において、事業主体が従前権利を個別的に処分し、権利者の譲受け希望の申し出を受け、建築施設の配分を定めたもの。

交通結節点

異なる交通手段(場合によっては同じ交通手段)を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎが行われる場所、あるいは施設の総称。

国際文化住宅都市

外国人の居住にも適するように建設し、外客の誘致と定住を図り、国際文化の向上と経済復興を目的として、昭和26年3月3日に芦屋市国際文化住宅都市建設法が公布されました。現在の総合計画の理念の基礎となっている。

●さ行

市街地再開発事業

都市再開発法に基づき、市街地の土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新とを図ることを目的に、建築物、建築敷地の整備および公共施設の整備を行う事業をいう。

市街地再開発事業には第一種市街地再開発と第二種市街地再開発があり、第二種市街地再開発事業では、いったん施行区域内の土地および建築物に関する権利を施行者が買収し、買収された者が希望すれば、施設建築物およびその敷地に関する権利が与えられる。

事業認可

施行地区、設計の概要、事業施工期間及び資金計画を定めた事業計画について、市町村が行う事業にあつては、都道府県知事が認可を行うことをいう。

準防火地域

都市計画法に基づき、市街地における火災の危険を防除するため定める地域。

商業地域

都市計画法に基づき、主として商業その他の業務の利便を増進するため定める地域。

スカイライン

一般に、山・建物など地上部分が空と画する輪郭線をいうが、都市景観を構成する要素としては、都市の建築群がシルエット的に形成する線を指す。

●た行

ターミナル

鉄道・バスなどの終着駅。また、交通路線が集中し、発着する所。

地区計画

都市計画法に基づき比較的小規模の地区を対象に、きめ細やかな計画（土地利用、施設の配置、規模、建築物の用途、形態等）を定める制度。地区特性にふさわしい態様を整えられた良好な環境の街区を整備し保全するために定められる。

低未利用地

有効な用途であるにも関わらず活用されていない土地や、空閑地のまま存在している状態の土地。

都市基盤施設

都市のさまざまな活動を支える最も基本となる施設。道路・鉄道等基幹交通施設、上下水道、電気・ガス等エネルギー関連施設、ゴミ・汚水等処理施設など。

土地区画整理事業

土地区画整理法に基づき、公共施設の整備改善及び宅地の利用増進を図るため、土地の区画形質の変更及び公共施設の新設または変更を行う事業。区域内の土地所有者等から少しずつ土地を提供してもらい（このことを「減歩」という）、道路等の公共施設等の整備に充て、これを整備することにより残りの土地（宅地）の利用価値を高め、健全な市街地とする。

●や行

用途地域

都市計画法に定められている地域地区で、土地の合理的利用を図り、市街地の環境の整備、都市生活の安定、都市機能の向上を目的として建築物の建築を用途及び容積などにより規制する制度。

ユニバーサルデザイン

子供や高齢者，障がいのある人から健常者まで誰でもが，まちづくりや商品のデザインに関し，利用可能なデザインをはじめから取り入れておこうとする試み。

●ら行

ライフサイクルコスト

施設等の企画設計から，建設，運用管理，廃棄処分までにかかる生涯費用。建設コストが安価でも，維持管理費に費やす費用が高ければ，ライフサイクルコストが優れているとは言えない。

お問い合わせ

芦屋市都市建設部都市整備課

住 所：〒659-8501

芦屋市精道町7番6号

電 話：0797-38-2074

ファックス：0797-38-7974