

持続可能なみらいの都市づくりについて

1 趣旨

持続可能なみらいの都市づくりでは、人口減少・少子高齢化の進展など社会情勢の変化に対応し、住宅都市としての魅力を高め、誰もが安心して暮らし続けられる、持続的な発展を可能とする目指すべき都市像の実現に向けた指針として、「持続可能なみらいの都市づくりビジョン」（都市再生特別措置法第 81 条に基づく立地適正化計画に準じる計画）を策定するものです。

2 持続可能なみらいの都市づくりビジョン（原案）

別添資料のとおり

3 今後の予定

(1) 市民意見募集

- ・募集期間 令和 7 年 3 月 1 1 日（火）から令和 7 年 4 月 2 1 日（月）まで
- ・周知方法 広報あしや 3 月号、市ホームページ、広報掲示板にて募集案内を行う。
- ・閲覧場所 市ホームページ、市役所（東館 2 階都市政策課、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、市民センター（公民館図書室）、図書館本館、保健福祉センター、あしや市民活動センター（リードあしや）、潮芦屋交流センター
- ・提出方法 都市政策課に持参、郵送、ファクス、ホームページ上の意見募集専用フォーム

(2) 市民意見募集結果の報告

- ・令和 7 年 6 月

4 添付資料

- ・持続可能なみらいの都市づくりビジョン（原案）

持続可能なみらいの 都市づくりビジョン（原案）

目次

序章 はじめに	1
1. 策定の背景.....	1
2. 位置付けと対象区域	3
3. 都市計画マスタープランの関係性	4
4. 構成	5
第1章 都市構造上の現状と課題	6
1. 都市構造上の現状	6
2. 都市構造上の課題	36
第2章 都市づくりの方針	43
1. 都市づくりの方針の考え方	43
2. 都市づくりの方針	44
第3章 目指すべき都市の骨格構造と居住や都市機能に関する設定	49
1. 目指すべき都市の骨格構造	49
2. 居住ゾーンにおける区域の設定	54
3. 拠点における区域・施設の設定	57
4. 本章のまとめ	64
終章 おわりに	65
1. 本資料のまとめ	65

序章 はじめに

「持続可能なみらいの都市づくりビジョン」（以下、「本ビジョン」という。）は、人口減少・少子高齢化の進展など社会情勢の変化に対応し、持続的な発展を可能とする目指すべき都市像の実現に向けた指針となるものです。

本章では、本ビジョンの「策定の背景」、「位置付けと対象区域」、「都市計画マスタープランの関係性」、「構成」を示します。

1. 策定の背景

（１）これまでの都市計画マスタープランによる都市づくり

本市の都市づくりにおける既存計画である都市計画マスタープランは、本市の特色を踏まえた目指すべき都市像とその実現のため、都市づくりの方針を示すものとして、平成 17 年（2005 年）に策定されました。

令和 3 年（2021 年）6 月の改定では、人口減少・少子高齢化の進展、未曾有の大規模災害の発生、さらには新型コロナウイルス感染症による生活様式や社会経済への影響など、社会情勢の変化の中で、生活の利便性や都市の活力を維持し、豊かな自然や歴史、文化、住環境などの魅力あるまちを次の世代に継承していくための将来像や都市づくりの方向性を示すものとして既存の計画や施設、現在の都市の骨格を継承し続ける方針を示したものとなっています。

（２）これからの都市づくりに求められる視点

人口減少と超高齢社会の到来による今後の都市経営に関する問題は、全国的に大きな課題となっています。本市においては、人口減少・少子高齢化の進展も避けられない課題であるほか、公共施設・インフラ施設の将来更新費用による安定的な財政運営への影響が大きな課題です。既にコンパクトなまちが形成されていますが、「この魅力あるまちを維持し続ける」こと、また、「子育て世代や高齢者などすべての世代が健康で快適に暮らし続けられる」都市づくりが必要です。そのことから、立地適正化計画制度を活用し、医療・福祉・商業、公共交通等の都市機能や居住を集約する区域の設定や施設の誘導を図り、持続的に発展する都市経営の視点が求められています。

（３）これからの都市計画マスタープランによる都市づくり

前述の視点に基づき本ビジョンを策定します。令和 7 年度（2025 年度）の都市計画マスタープランの見直しの際に、本ビジョンの実現のための具体的な施策等を検討したうえで、本ビジョンと一体となる都市計画マスタープランを策定し、これからの都市づくりを進めていきます。

補足説明資料

立地適正化計画とは・・・

平成 26 年（2014 年）の都市再生特別措置法の一部改正により、人口の急激な減少と高齢化を背景として、高齢者や子育て世代にとって、安心できる健康で快適な生活環境を実現すること、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を可能としていくため、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、『コンパクト・プラス・ネットワーク』の考えで都市づくりを進めていくことを目的として立地適正化計画の制度が示されています。立地適正化計画は都市全体を見渡したマスタープランとして都市計画マスタープランの高度化版として位置づけられます。

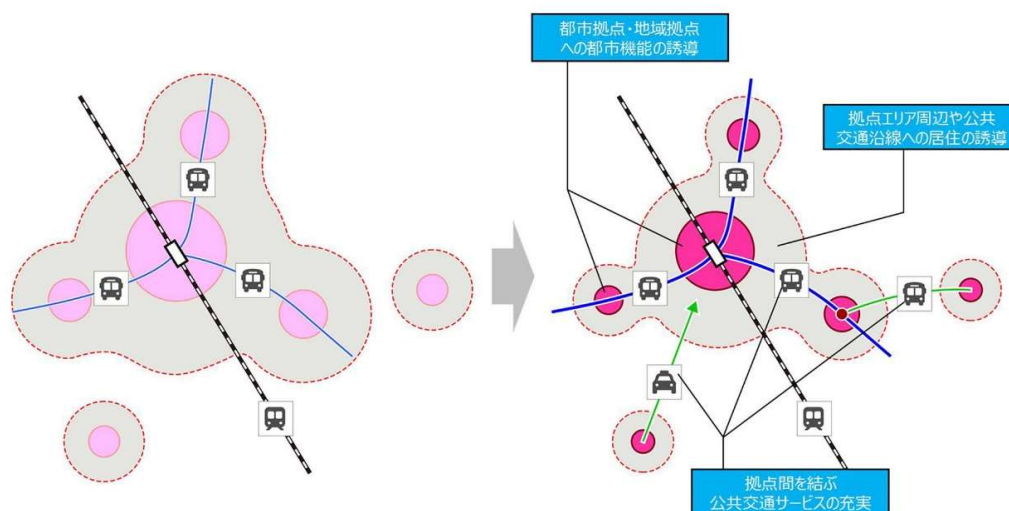


図 - コンパクト・プラス・ネットワークのイメージ

表 - 都市計画マスタープランと立地適正化計画の根拠法と役割

都市計画マスタープラン		立地適正化計画
根拠法	都市計画法第 18 条の 2	都市再生特別措置法第 81 条第 1 項
役割	将来の都市構造や都市計画（土地利用、都市施設等）に関する基本方針を示すことにより、市民や事業者とともに秩序あるまちづくりを進めていくための指針となるもの	コンパクト・プラス・ネットワーク型の都市構造への転換を目的に、医療・福祉・商業、公共交通等の都市機能や居住を集約する区域を設定し、誘導を図るもの
対象区域	都市計画区域または市町村全域	都市計画区域

2. 位置付けと対象区域

本ビジョンは、総合計画（第5次芦屋市総合計画・第2期芦屋市創生総合戦略）及び都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（阪神地域都市計画区域マスタープラン）に即した芦屋市都市計画マスタープランと合わせて、都市全体を見渡した包括的なマスタープランとしての性質を有します。

本ビジョンにおいては、本市における今後の人口減少・少子高齢化に対応した都市づくりを進め、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市構造の維持に資する具体的な区域や施策を定めるため、芦屋市総合交通戦略と連携を図ります。また、居住・都市機能に関わる幅広い分野を包含したコンパクトな都市づくりを推進するため、交通、防災、産業（商業等）、環境、医療、高齢者福祉、子育て等の分野と連携を図るものとします。

また、本ビジョンは芦屋市全域を対象とし、おおむね20年後の都市像を見据えたものとします。

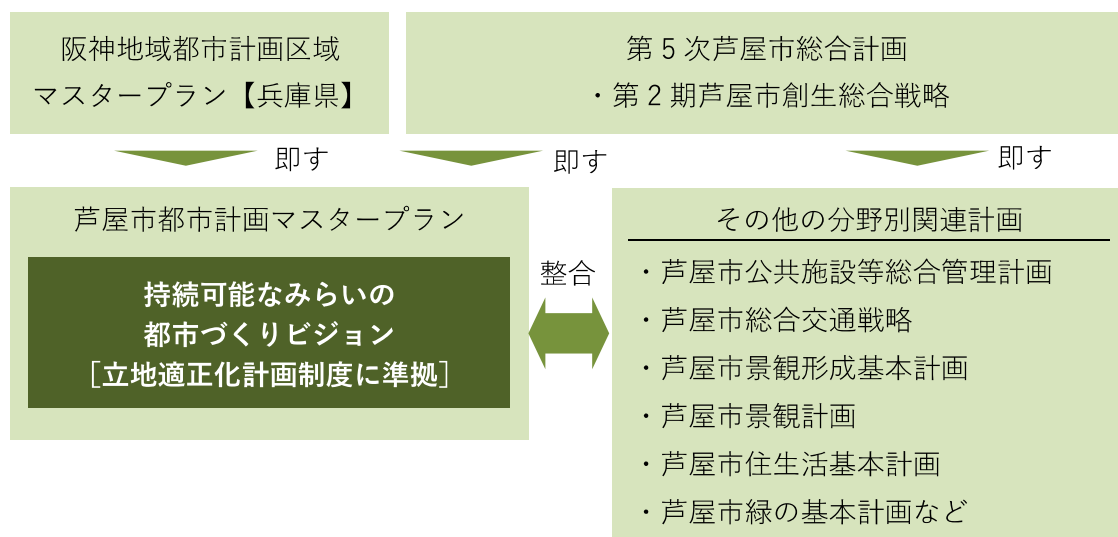


図 - 計画の位置づけ

3. 都市計画マスタープランの関係性

本ビジョンと都市計画マスタープランの関係性を以下に示します。

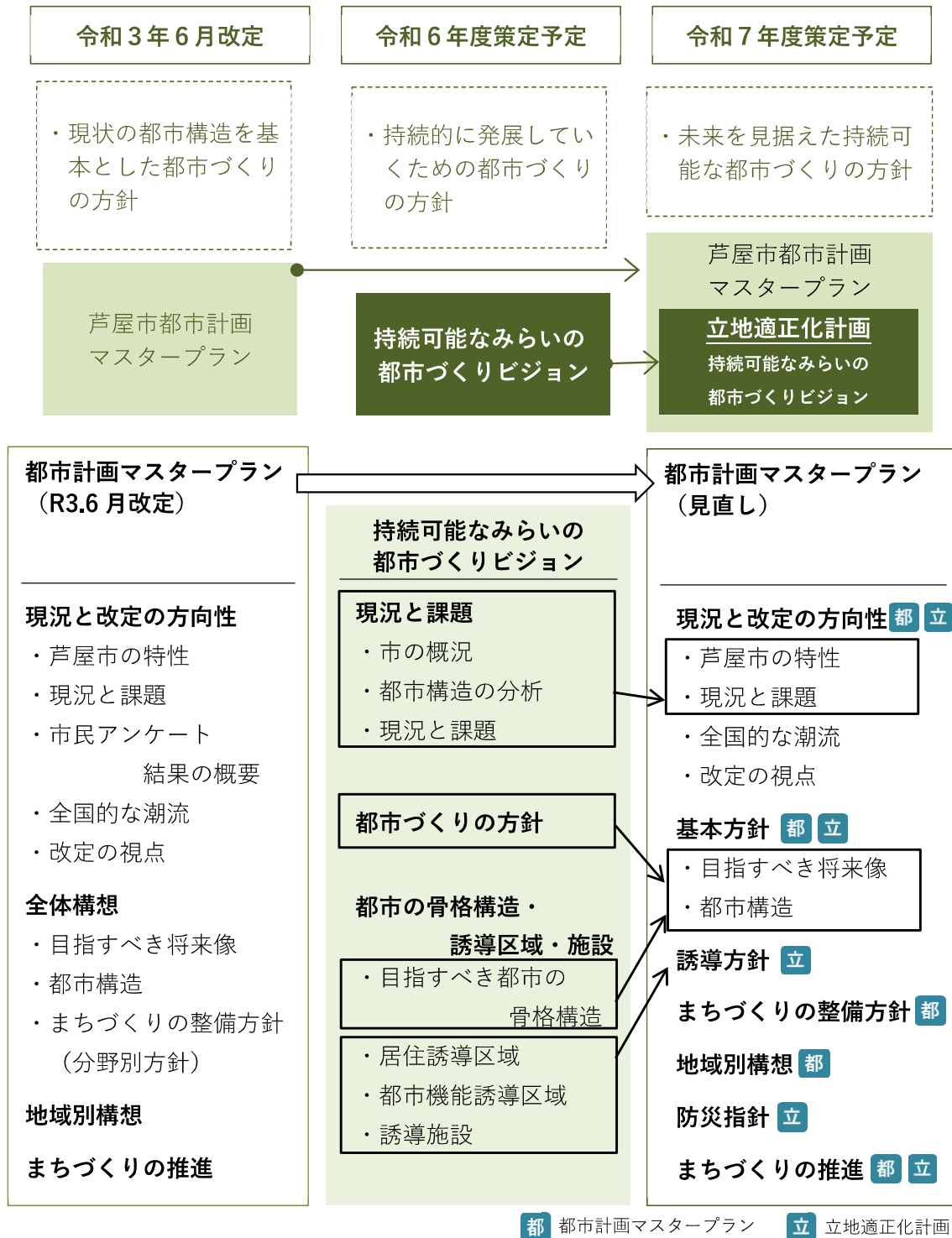


図 - 都市計画マスタープラン、本ビジョンの関係性

4. 構成

序章では、本ビジョンの策定の背景や位置付けと対象区域、都市計画マスタープランとの関係性、構成を示します。

第1章では、人口動向や都市機能の分布状況、財政の見通しや災害リスクなど、都市構造上の現状と課題を示します。

第2章では、都市構造上の現状と課題を踏まえ、持続的に発展していくための都市づくりの実現に向けた都市づくりの方針の設定の考え方とその内容について示します。

第3章では、都市構造上の現状と課題、都市づくりの方針を踏まえ、目指すべき都市の骨格構造と居住や都市機能に関する区域や施設の設定を示します。

終章では、本資料のまとめと今後の取組みを示します。

序章

はじめに

策定の背景／位置付けと対象区域／都市計画マスタープランの関係性／構成

第1章

都市構造上の現状と課題

都市構造上の現状／都市構造上の課題

第2章

都市づくりの方針

都市づくりの方針の考え方／都市づくりの方針

第3章

目指すべき都市の骨格構造と居住や都市機能に関する設定

目指すべき都市の骨格構造／居住ゾーンにおける区域の設定／拠点における区域・施設の設定
／本章のまとめ

終章

おわりに

本資料のまとめ

図－本ビジョンの構成

第1章 都市構造上の現状と課題

第1章では、「第2章 都市づくりの方針」「第3章 目指すべき都市の骨格構造と居住や都市機能に関する設定」を検討する上での基礎資料となる、「都市構造上の現状と課題」を整理した結果を示します。

1. 都市構造上の現状

都市構造上の現状を、「市の概況」、「人口動向」、「土地利用」、「土地利用規制」、「交通」、「生活サービス施設の分布」、「都市公園」、「財政」、「災害リスク」の9つの現状を整理します。

(1) 市の概況

【① 芦屋市の位置】

本市は、兵庫県の南東部、大阪と神戸のほぼ中央に位置し、面積約 18.57k m²、東西約 2.5 k m、南北約 9.6 k mと南北に細長いまちで、北は六甲の山並み、南は大阪湾に面し、気候温和な自然環境と交通の利便性に恵まれた立地条件などにより、古くから発展してきました。



出典：芦屋市総合交通戦略 平成 30 年 3 月

図 - 芦屋市の位置

【② 芦屋市への交通アクセス】

本市の鉄道路線は、市街地の中心部を山側から海側にかけ阪急電鉄、JR 神戸線、阪神電鉄の3路線が配置されています。JR 芦屋駅は新快速の停車駅となっているため、神戸の玄関口である三ノ宮駅に約7分、関西最大のターミナル駅である大阪駅にも約15分で到着します。また、道路網は、市街地の中心部を山側から海側にかけ山手幹線、国道2号、国道43号、阪神高速3号神戸線、阪神高速5号湾岸線の広域幹線道路が配置され、便利な交通環境となっています。

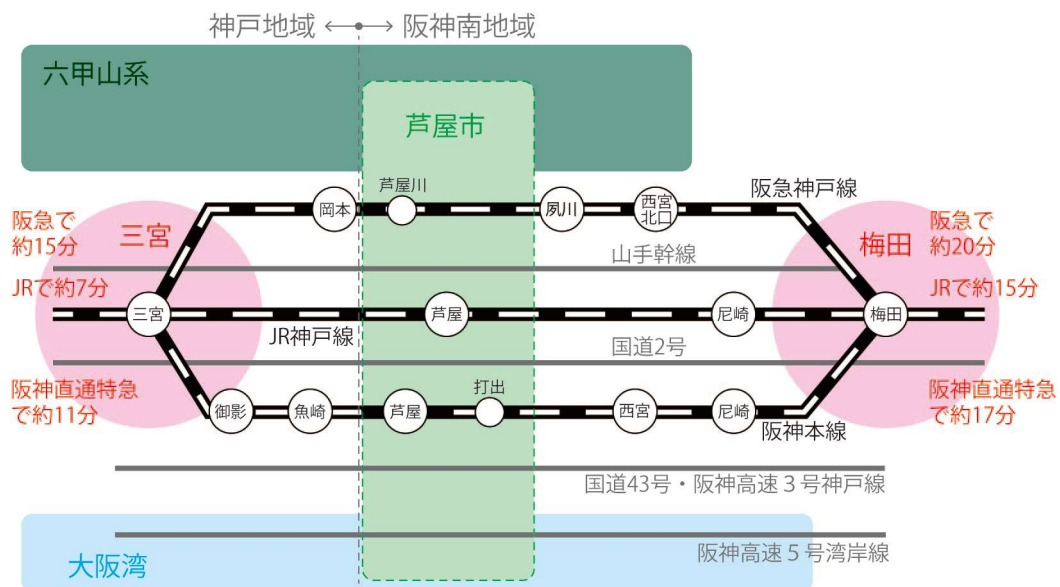


図 - 芦屋市への交通アクセス

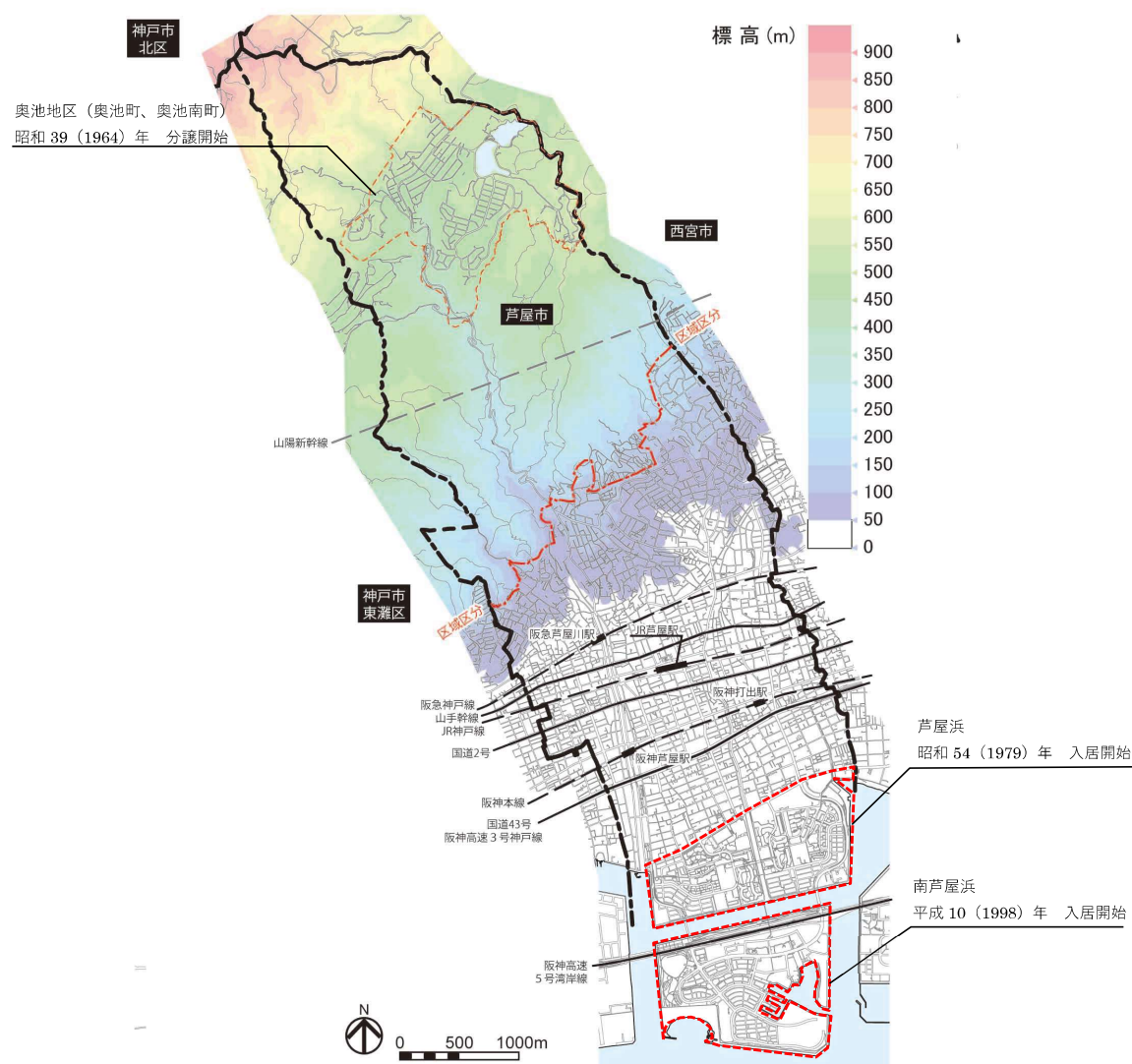
【③ 芦屋市の地形と市街地形成】

本市は、概ね標高 100m以下の平坦部に市街地形成されていますが、阪急神戸線から北に向かうほど勾配が大きくなります。北部の住宅地（奥池地区）は、市街地から約 3 km離れた標高約 500m の六甲山系に位置しています。

市街地の大部分は大正から昭和にかけての耕地整理や土地区画整理などによって宅地化が進み、経済成長に伴い、利便性の高い良好な住宅地が形成されてきました。

六甲山系に位置する奥池地区は、豊かな自然環境を活かした開発により、昭和 39 年（1964 年）から低層住宅を中心にした分譲が開始され、一団の住宅地が形成しています。

臨海部では、芦屋浜（昭和 54 年（1979 年）から入居開始）、南芦屋浜（平成 10 年（1998 年）から入居開始）が埋立事業により、住宅地、商業地などが計画的に整備され、市街地が拡大してきました。



出典：芦屋市総合交通戦略 平成 30 年 3 月

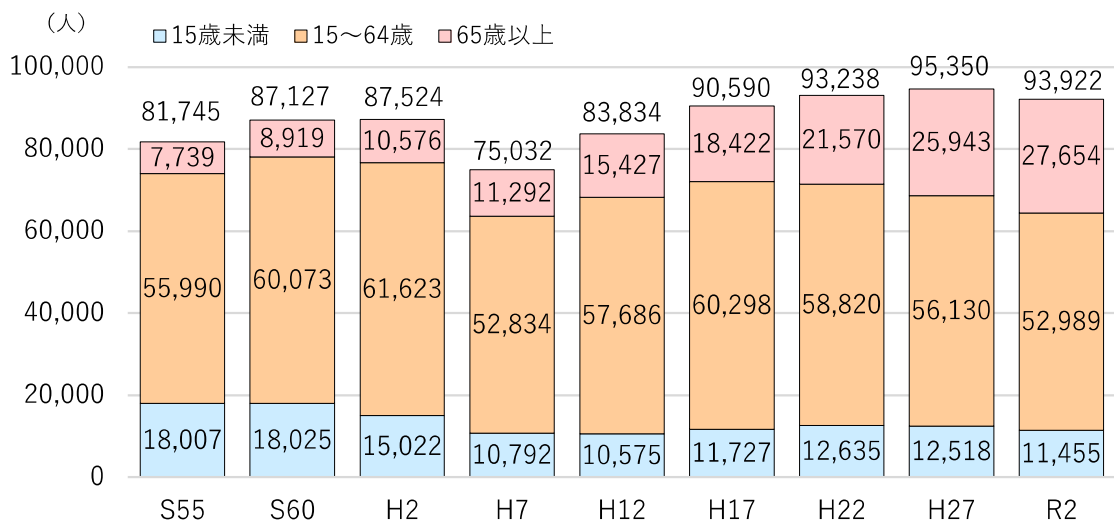
図 - 芦屋市の地形

(2) 人口動向

【① 総人口及び、年齢3区分人口の推移】

阪神淡路大震災（平成7年（1995年））から数年間の減少後は増加傾向にあったが、平成27年（2015年）をピークに減少傾向へと転じています。

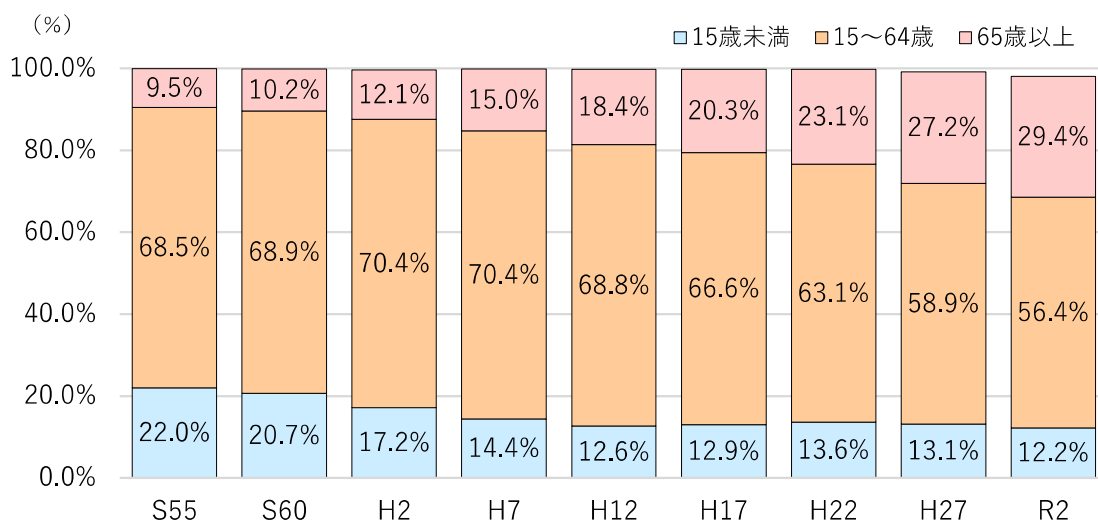
年齢3区分別に見ると、15歳未満（年少人口）、15歳以上65歳未満（生産年齢人口）は減少傾向にあり、65歳以上（高齢人口）は増加しています。



（注）総人口は年齢不詳人口を含むため、総数と内訳が一致しません。

出典：各年 国勢調査

図－年齢3区分別の人口の推移



（注）総人口は年齢不詳人口を含むため、総数と内訳が一致しません。

出典：各年 国勢調査

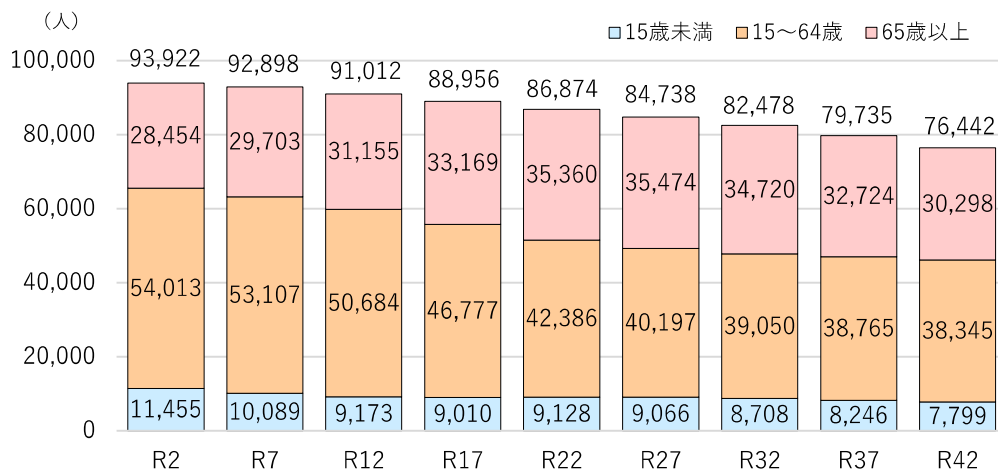
図－年齢3区分別の人口割合の推移

【② 総人口及び、年齢3区分人口の将来推計】

本市の将来人口推計結果を見ると、今後も人口減少が続き、令和27年（2045年）で84,738人まで減少する見込みです。

年齢3区分別に見ると、令和7年（2025年）から令和27年（2045年）にかけて15歳以上64歳未満（生産年齢人口）が減少し、65歳以上（高齢人口）が増加すると推計されています。15歳未満（年少人口）は、概ね横ばいで推計されています。

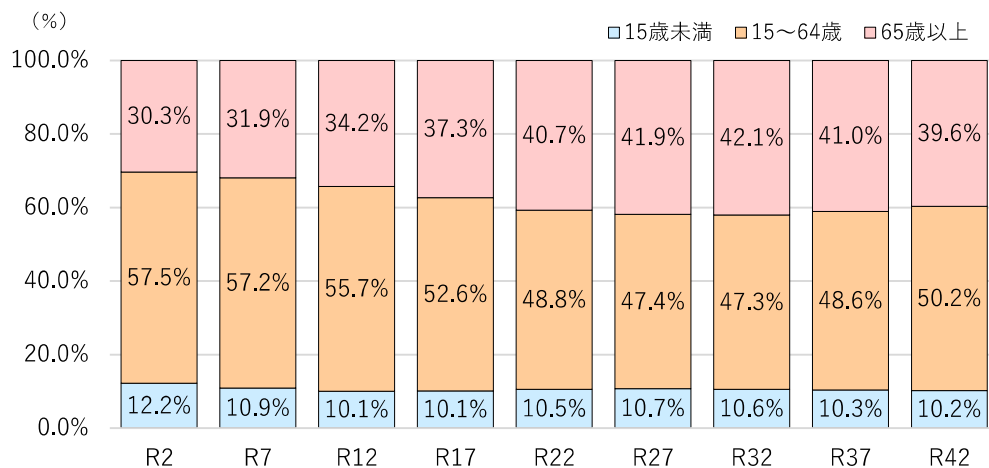
令和27年（2045年）には、65歳以上（高齢人口）が35,474人（41.9%）、15歳～64歳が40,197人（47.4%）、15歳未満（年少人口）が9,066人（10.7%）となると推計されています。



総人口と内訳が見かけ上一致しない場合があります。

出典：芦屋市人口推計結果（令和6年度）2024年9月

図－年齢3区分別の将来人口の推計



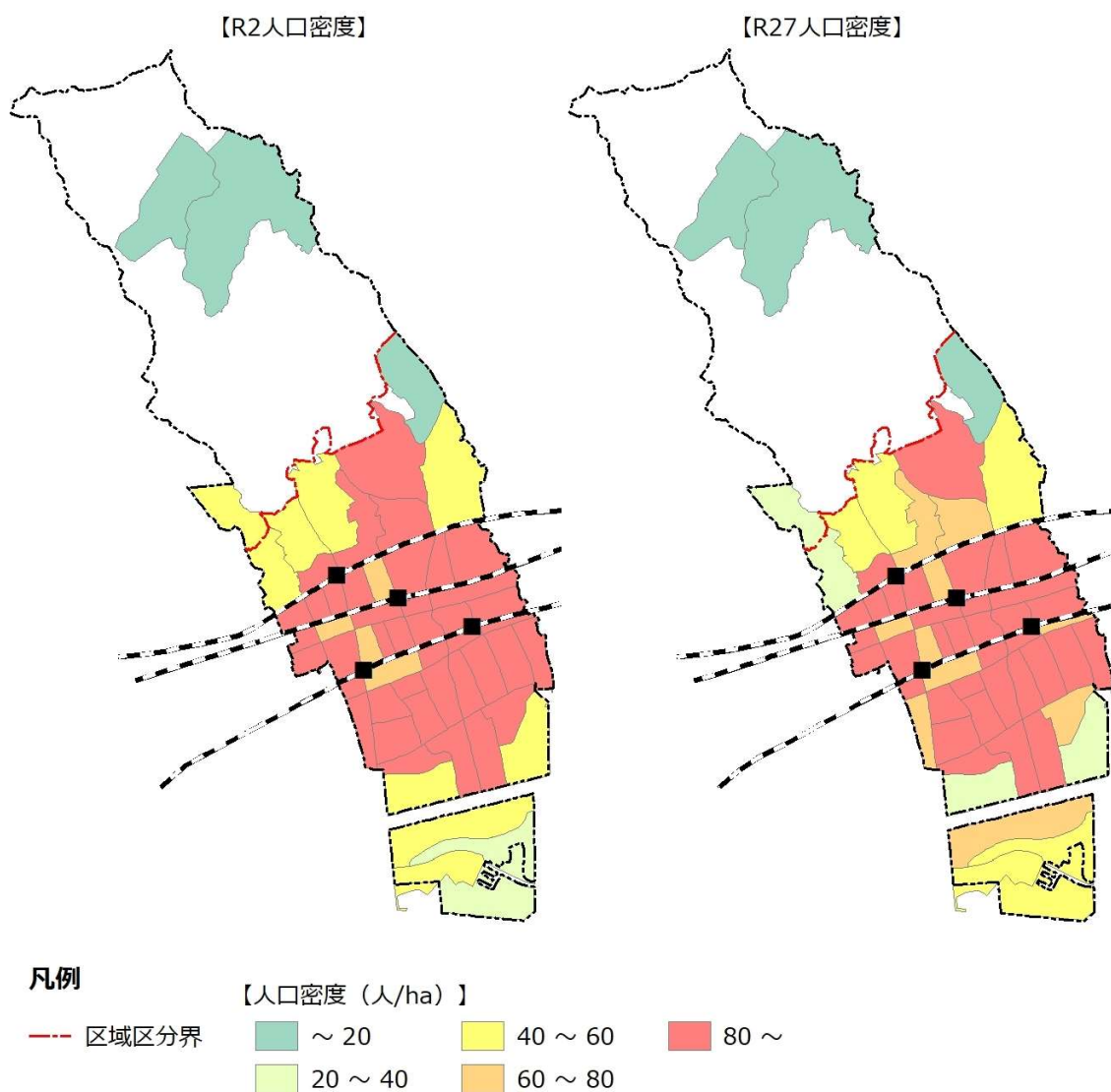
（注）年齢不詳人口を各年次の年齢別構成比に基づいて按分しているため、四捨五入により、総数と内訳が見かけ上一致しない場合があります。

出典：芦屋市人口推計結果（令和6年度）2024年9月

図－年齢3区分別の将来人口割合の推計

【③町丁目別人口の推計】

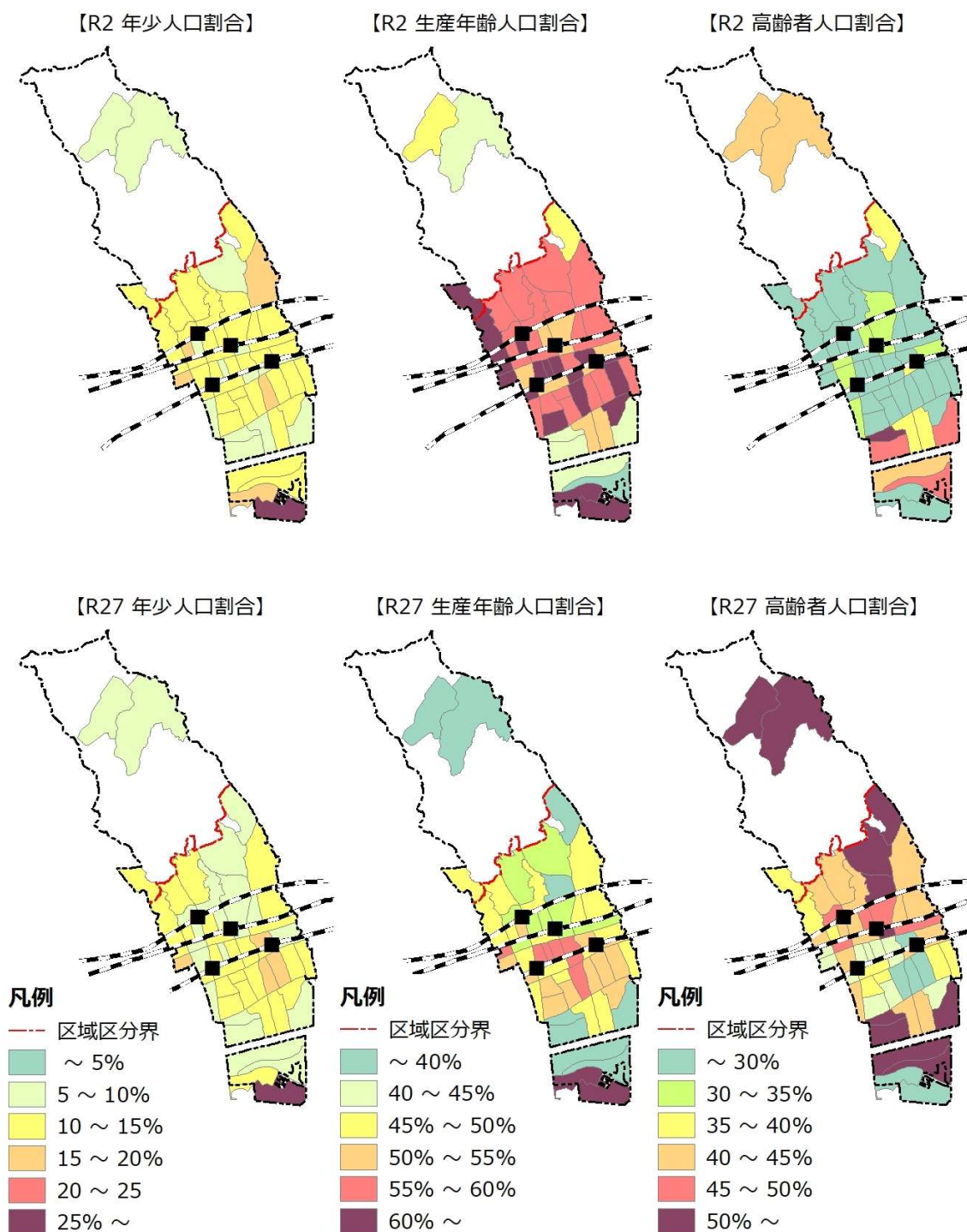
令和 2 年（2020 年）の人口密度は鉄道沿線である市街地の中心部に向かい高い人口密度となっています。令和 27 年（2045 年）においては、市街地の中心部では一定の人口密度が保たれていますが、南芦屋浜を除く鉄道沿線から離れた多くの地域では低くなっています。



出典：芦屋市人口推計結果(令和 6 年度)から作成（町丁目で按分）
図－町丁目別の人口密度の推移

【④ 町丁目別・年齢3区分別人口割合の推計】

年少人口及び生産年齢人口の割合は、令和2年（2020年）から令和27年（2045年）にかけて市全体で低くなっています。高齢者人口の割合は、市全体で高くなる傾向にあります。特に阪急神戸線以北や芦屋浜、南芦屋浜の一部の地域は、高齢化率が高くなる傾向があります。



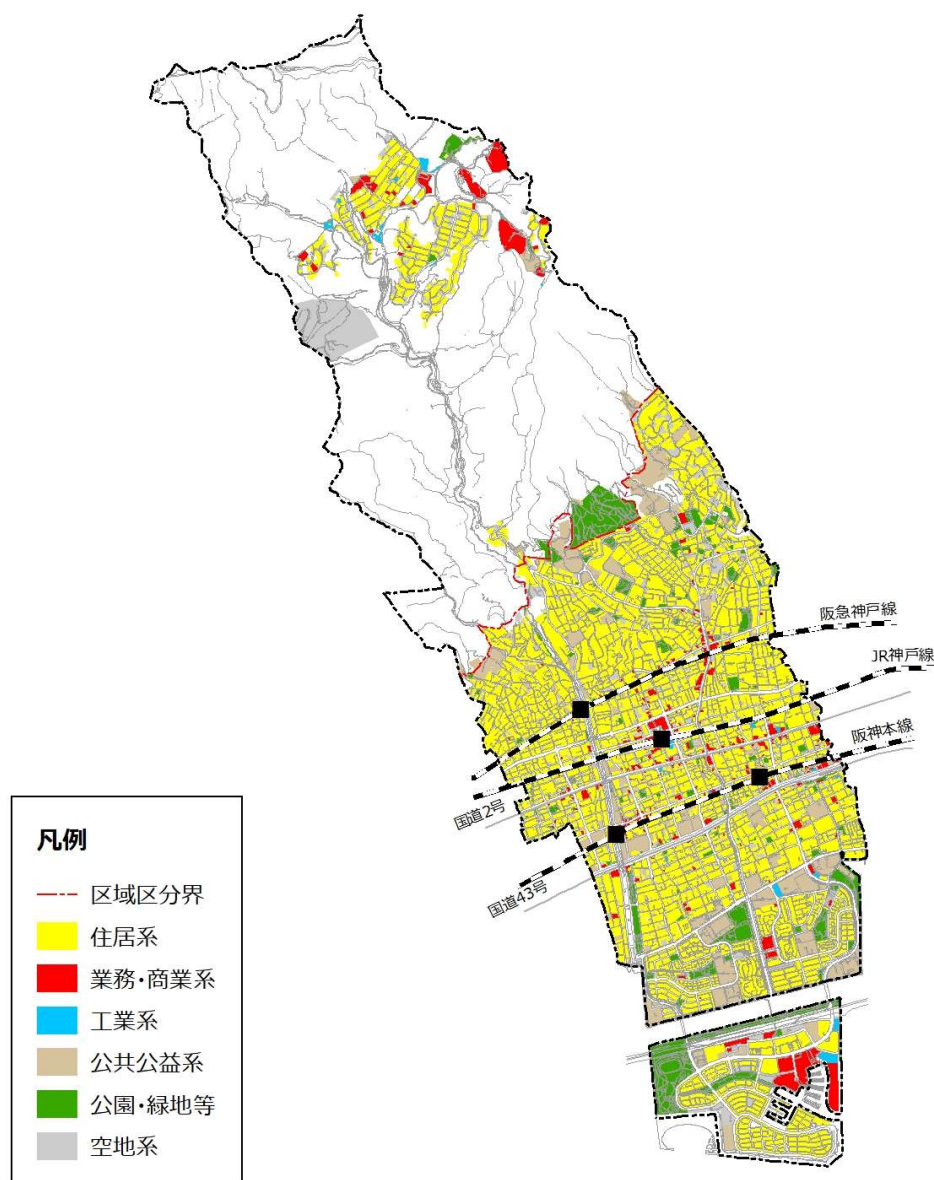
出典：芦屋市人口推計結果(令和6年度)から作成（町丁目で按分）

図－町丁目別の3区分人口割合の推移

(3) 土地利用

JR 芦屋駅周辺や南芦屋浜の一部、幹線道路沿いなどに業務・商業系の土地利用が集積していますが、市域のほとんどが住居系の土地利用となっています。建物用途別では、住居系が90%以上を占めており、工業系と商業系は5%未満となっています。

なお、下図にある分類は、土地の利用用途を大きく分類したものです。工業系には、工場や食品製造業のほかに駅舎やバス車庫なども含まれ、業務・商業系には、業務商業施設のほかにホテルや保養所なども含まれます。



出典：都市計画基礎調査 2022

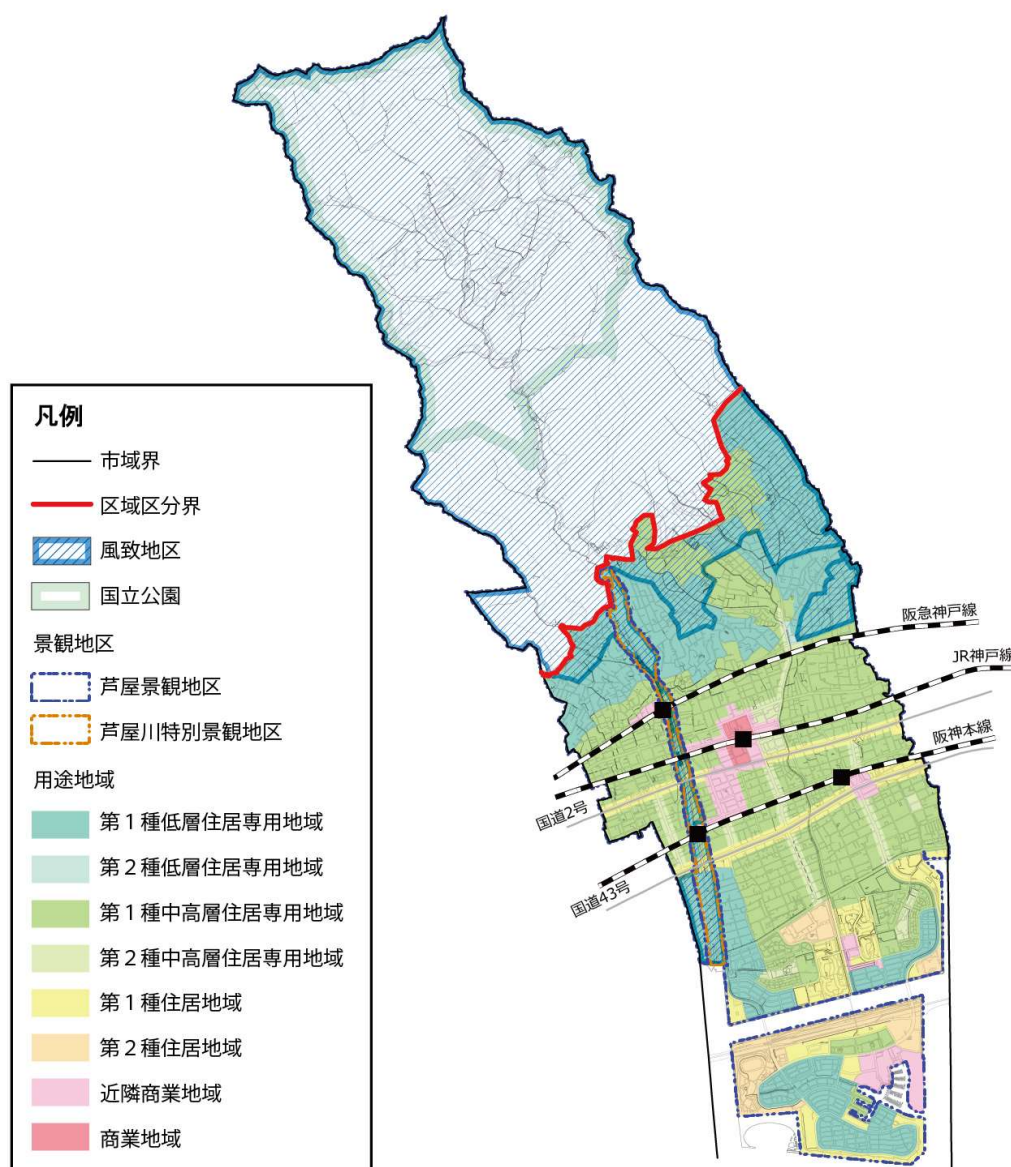
図 - 土地利用現況図

(4) 土地利用規制

山麓部より南側の約 969ha (52.2%) が市街化区域 (計画的に市街化を図るべき区域) に指定されています。

市街化区域のうち、商業系 (商業地域及び近隣商業地域) の用途地域が定められているのはわずか 5.6% (約 54ha) であり、住居系地域が 94.4% (約 915ha) と大半を占めています。

芦屋市全域が景観地区に指定されており、阪急神戸線以北や芦屋川沿いの低層住宅地を中心とした一部の地域は風致地区に指定されています。



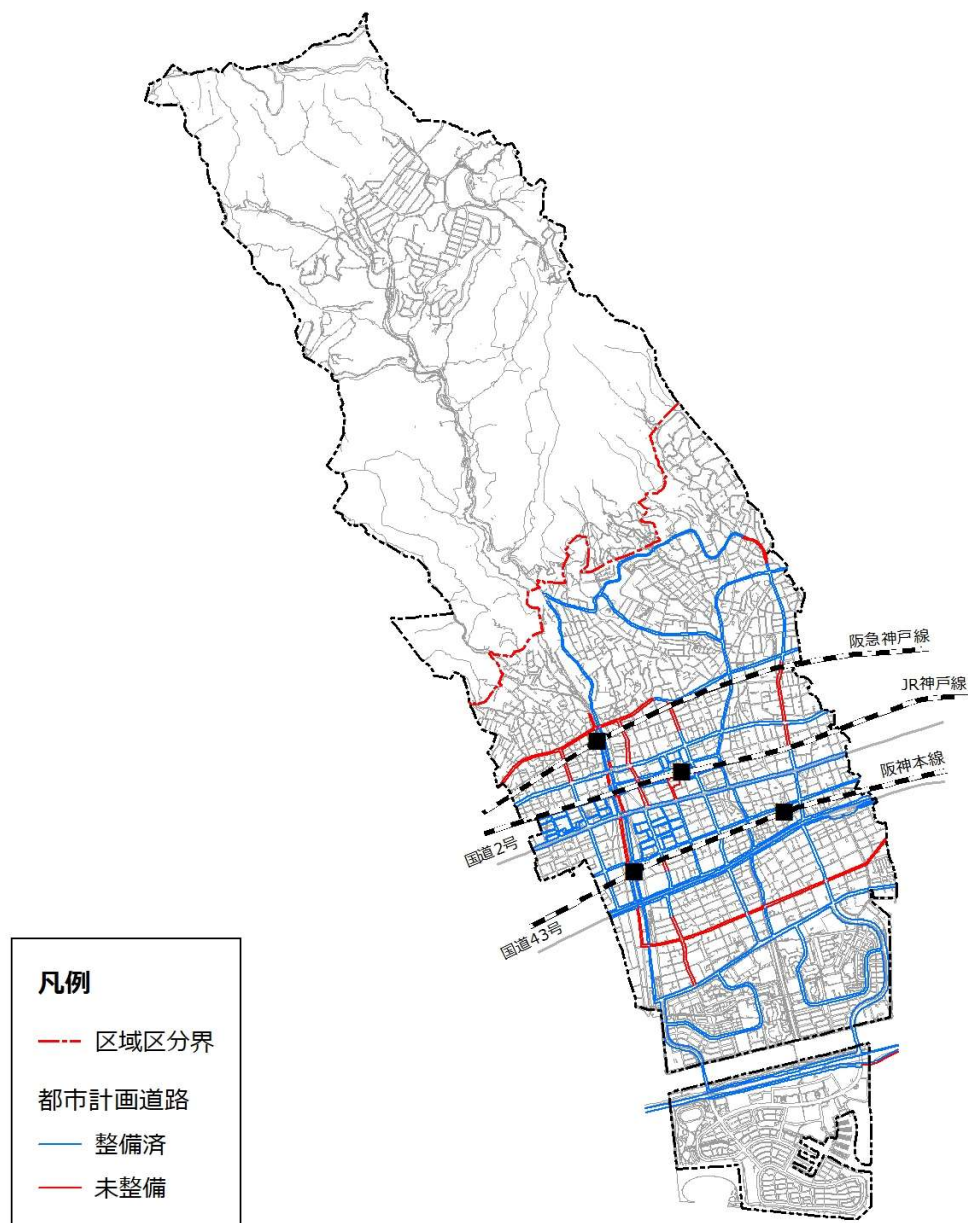
出典：芦屋市資料

図 - 用途地域等の指定状況

（５）交通

【① 道路網の状況】

令和 6 年（2024 年）3 月 31 日現在、都市計画道路は 55 路線（総計画延長 50,200m）が都市計画決定されており、そのうち 87.7%が整備済となっています。



出典：芦屋市資料

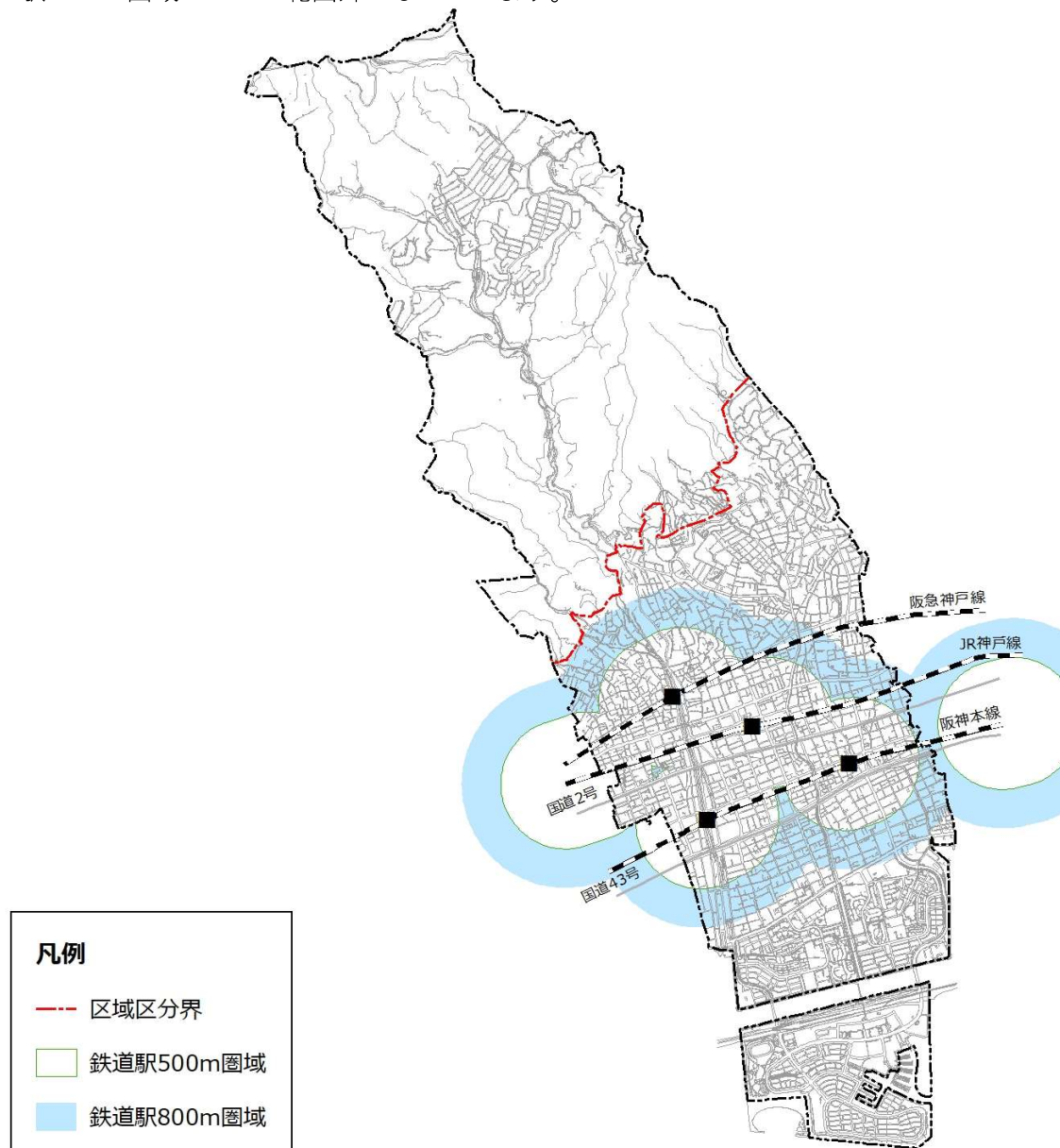
図－都市計画道路 位置図

【② 公共交通の状況】

1) 鉄道駅の圏域

令和6年（2024年）の市全体における鉄道駅の800m圏域（大人が徒歩10分で移動可能な距離）は、芦屋浜以北から阪急神戸線以北の一部までをカバーしています。しかしながら、500m圏域（子どもや高齢者が徒歩10分で移動可能な距離を想定して設定）では、そのカバー範囲が狭まります。

奥池町、奥池南町、六麓荘町などの阪急神戸線以北の一部、芦屋浜、南芦屋浜は、鉄道駅800m圏域のカバー範囲外となっています。



500m圏域：子どもや高齢者が徒歩10分で移動可能な距離を想定して設定

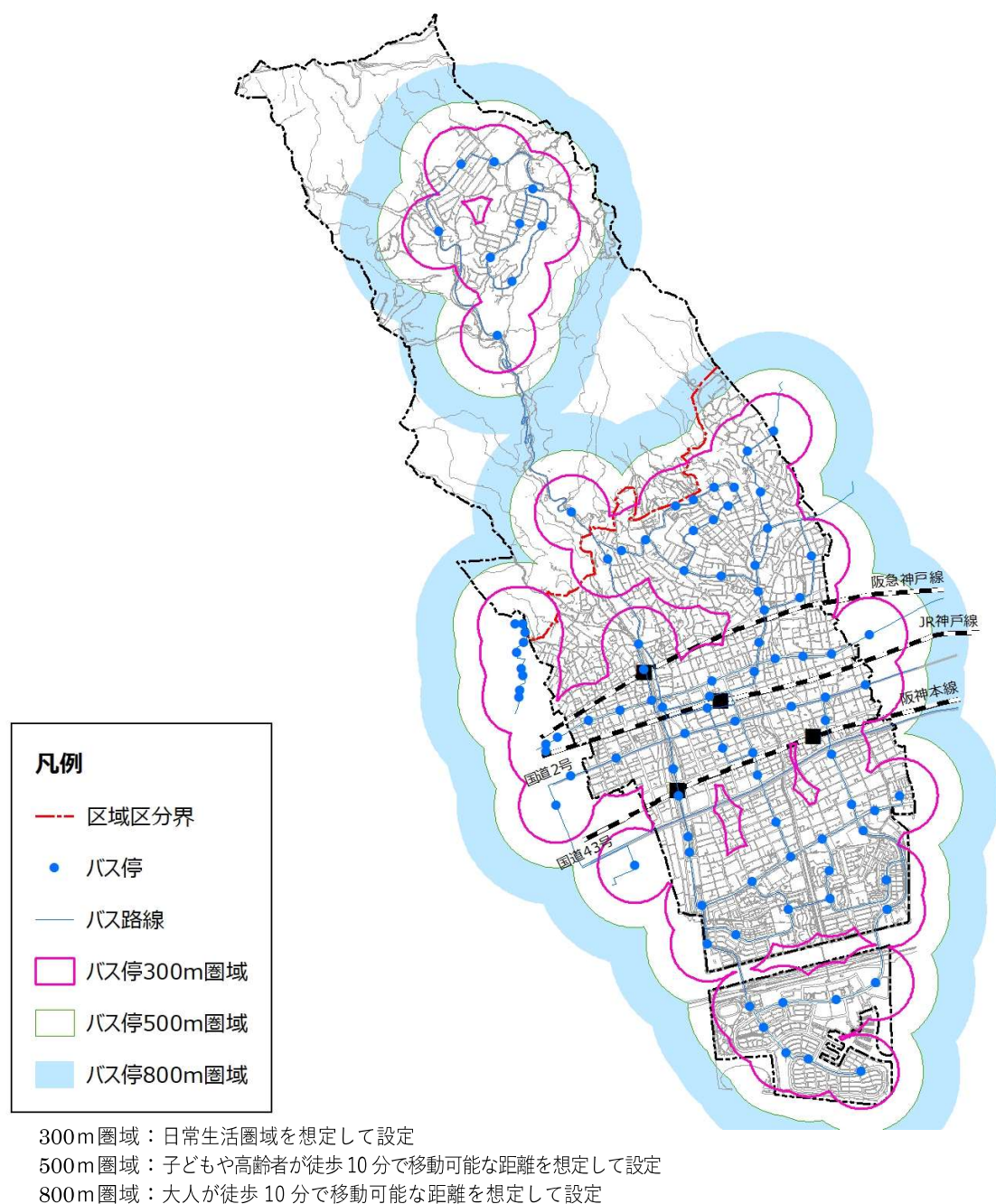
800m圏域：大人が徒歩10分で移動可能な距離を想定して設定

資料：国土数値情報

図－鉄道利用圏域

2) バス停の圏域

令和 6 年（2024 年）の市全体におけるバス停 300m 圏域（「都市構造の評価に関するハンドブック」による日常生活圏域を想定して設定）は、ほぼすべてのエリアをカバーしていますが、一部バス停から離れカバーされていない箇所があります。



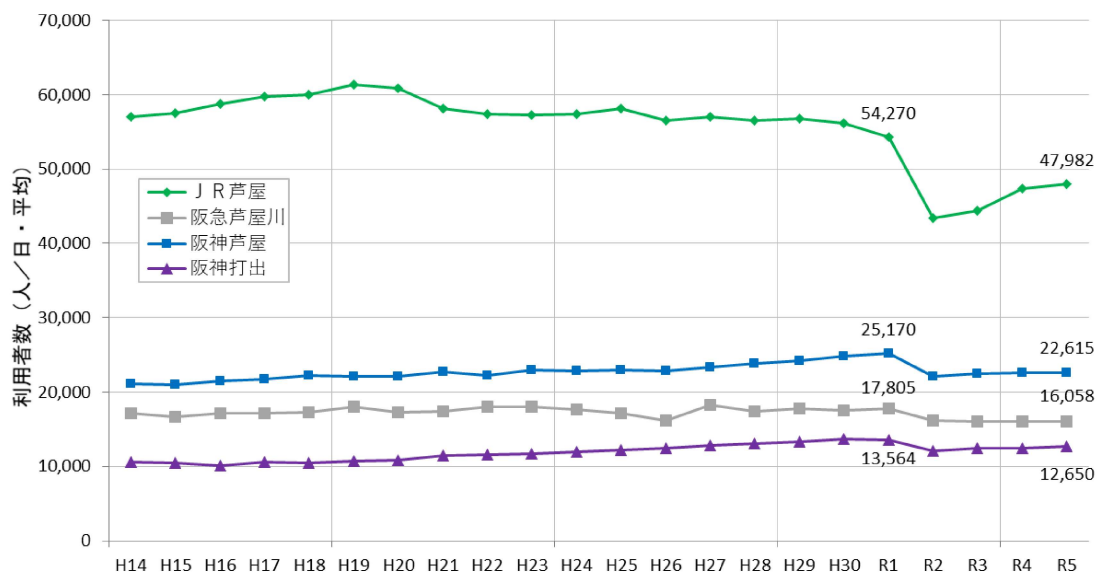
資料：国土数値情報

図－バス利用圏域

3) 鉄道利用者数の推移

令和5年度（2023年度）における1日平均利用者（乗降客）数はJR芦屋駅が47,982人、阪神芦屋駅が22,615人、阪急芦屋川駅が16,058人、阪神打出駅が12,650人となっています。令和元年度（2019年度）から令和2年度（2020年度）にかけて新型コロナウイルス感染症の影響による利用者数の減少がみられています。令和3年度（2021年度）以降は徐々に回復してきていますが、元の水準に戻っていません。

JR芦屋駅の利用者数は、市内鉄道全駅の総利用者数のうち約5割を占めています。



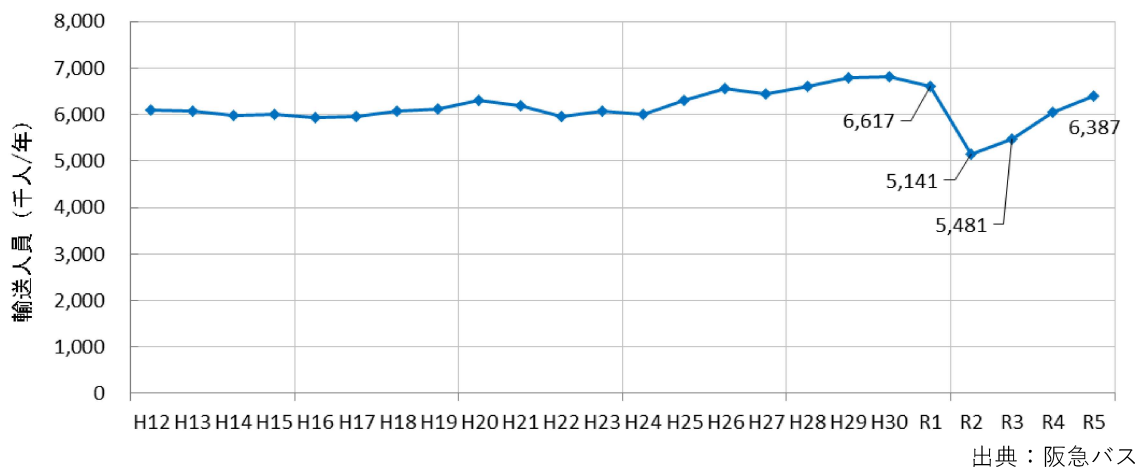
出典：芦屋市統計書

図 - 各鉄道駅の利用者数の推移

4) バス利用者数の推移

市域の広範囲で運行している阪急バスの輸送人員は、横ばいで推移していましたが、令和元年度（2019年度）から令和2年度（2020年度）にかけて、新型コロナウイルス感染症の影響による利用者数の減少がみられています。令和3年度（2021年度）以降は徐々に回復してきていますが、元の水準に戻っていません。

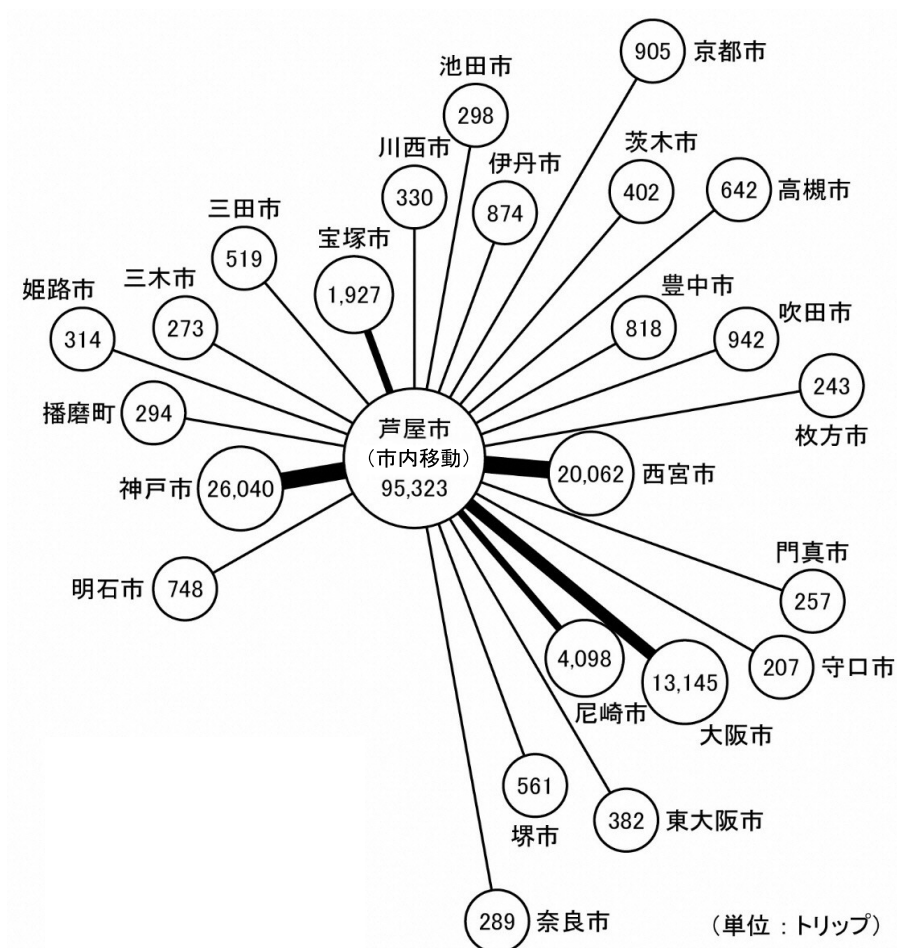
令和5年度（2023年度）の輸送人員は、6,387千人となっています。



図－バス利用者数の推移（阪急バス）

【③ 移動の状況】

他都市への人の動きは、神戸市へのトリップ数が最も多く、次いで西宮市、大阪市へのトリップ数が多くなっています。



出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（交通実態調査）平成22年
 図－芦屋市が出発地となる人の動き（平日：全目的全交通手段の合計）