

令和6年度 第4回

芦屋市都市計画審議会

資 料

令和7年2月4日（火）

芦 屋 市

《 資 料 一 覧 》

【 説明事項 】

1. 持続可能なみらいの都市づくりビジョンの策定 ①

持続可能なみらいの都市づくりビジョンの策定

【説明事項】

目 次

序章 はじめに	1
1. はじめに	1
2. 本ビジョンの位置付けと対象区域	3
3. 本ビジョンと都市計画マスタープランの関係性	4
4. 本ビジョンの構成	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	65
1. おわりに	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、芦屋市都市計画マスタープランとの関連性、本ビジョンの構成を示します。

1. はじめに

（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（2022 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

人口減少と高齢化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。本市においても、人口減少・少子高齢化の進展は避けられない課題です。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、本市が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。

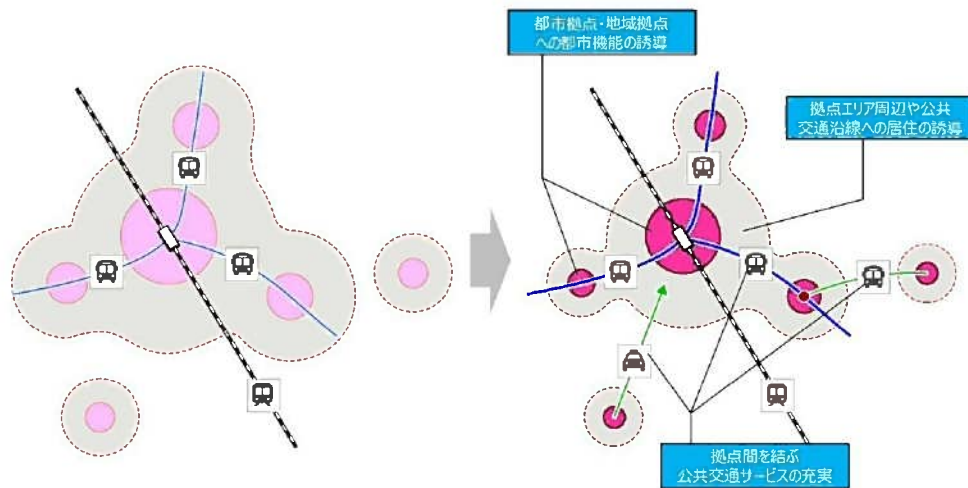


図 - コンパクト・プラス・ネットワークのイメージ

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. 本ビジョンの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一体的なものとして、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年後の都市の姿を見据えたものとしします。

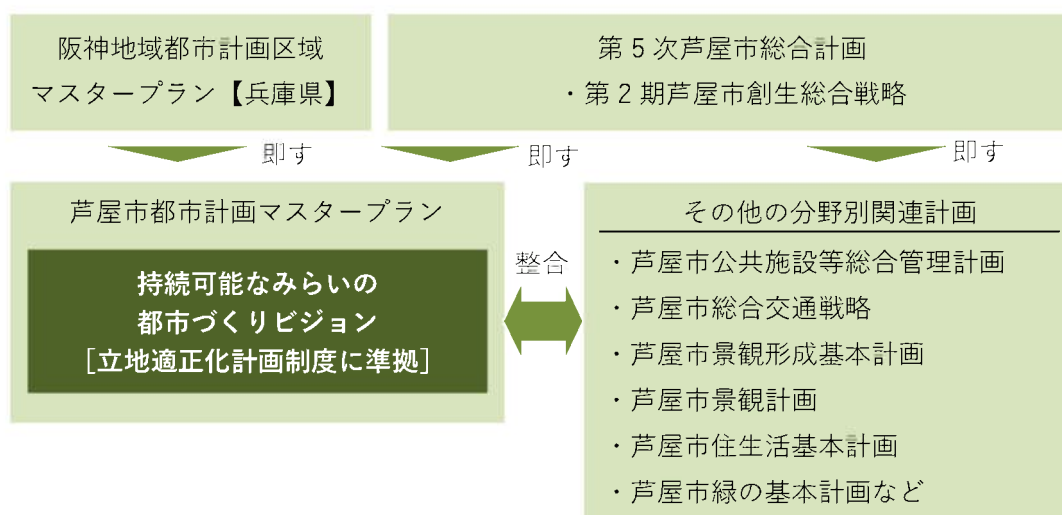


図 - 計画の位置づけ

3. 本ビジョンと都市計画マスタープランの関係性

本ビジョンと芦屋市都市計画マスタープランの関係性を以下に示します。

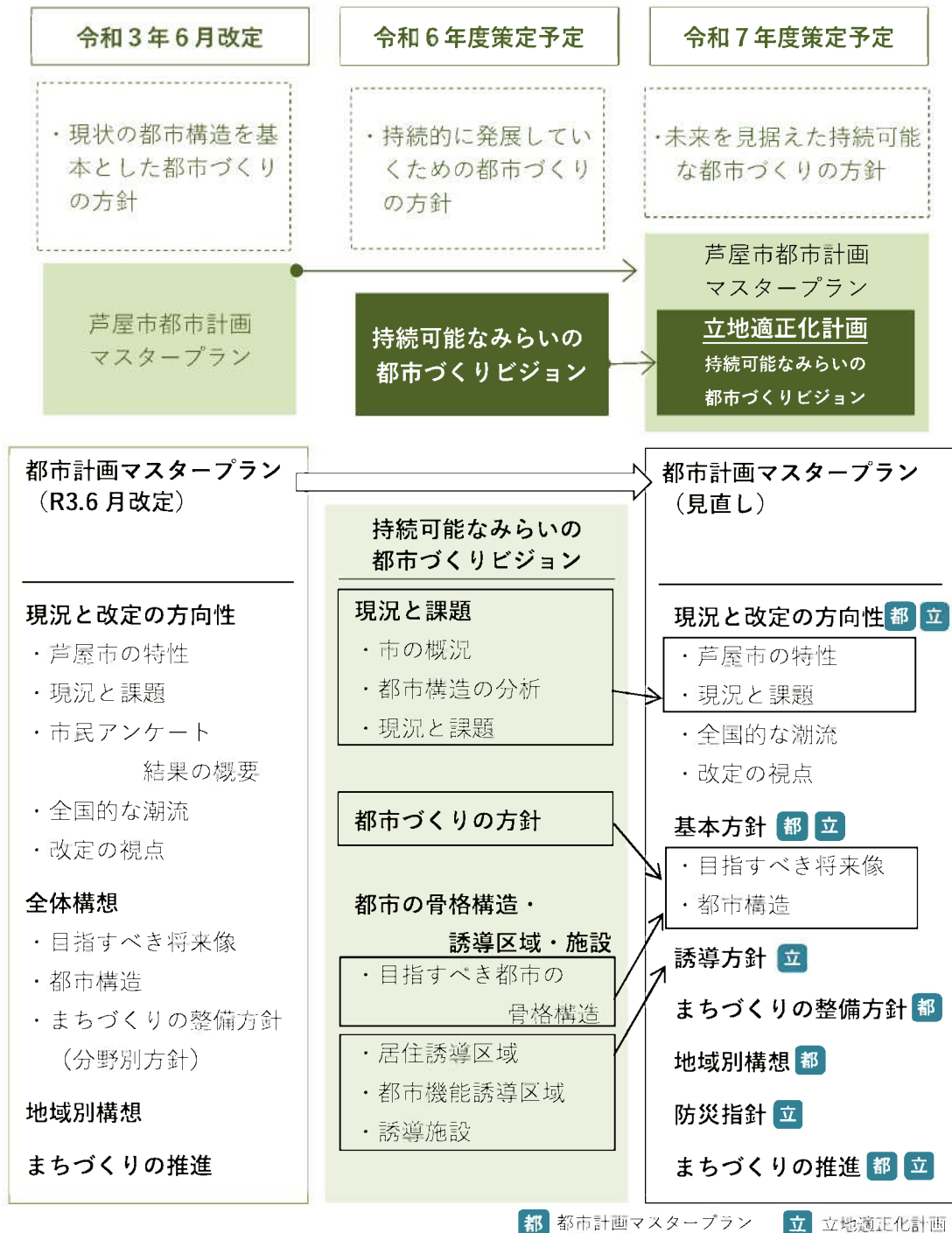


図 - 都市計画マスタープラン、本ビジョンの関係性

4. 本ビジョンの構成

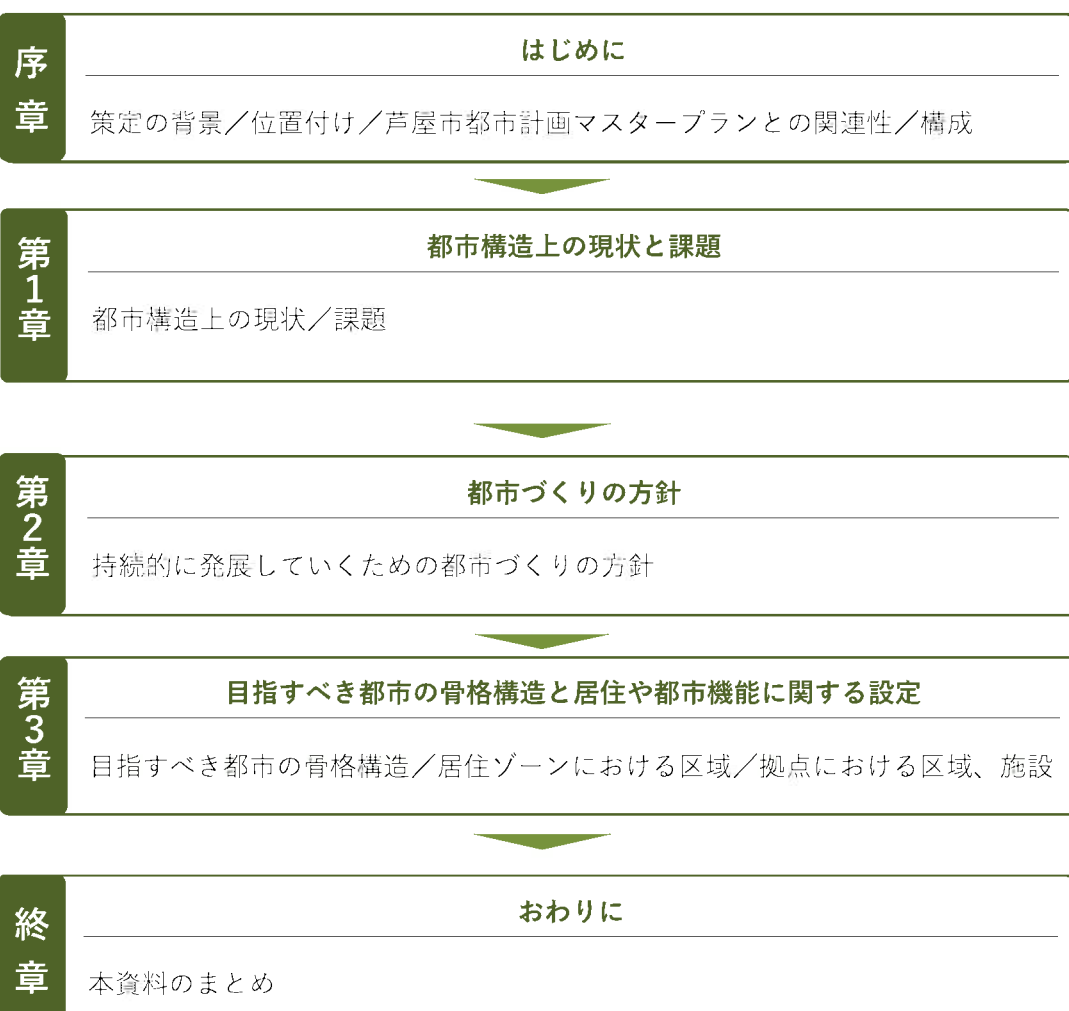
序章では、本ビジョンの策定の背景、位置付け、芦屋市都市計画マスタープランとの関連性、本ビジョンの構成を示します。

第1章では、人口動態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。



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) 芦屋市の概況

【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。

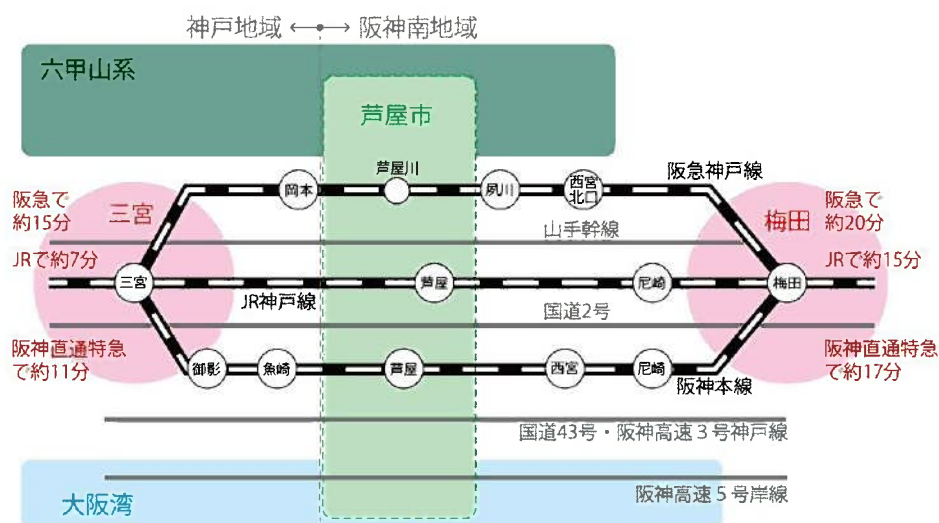


出典：芦屋市総合交通戦略 平成 30 年 3 月

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て阪急電鉄、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て山手幹線、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

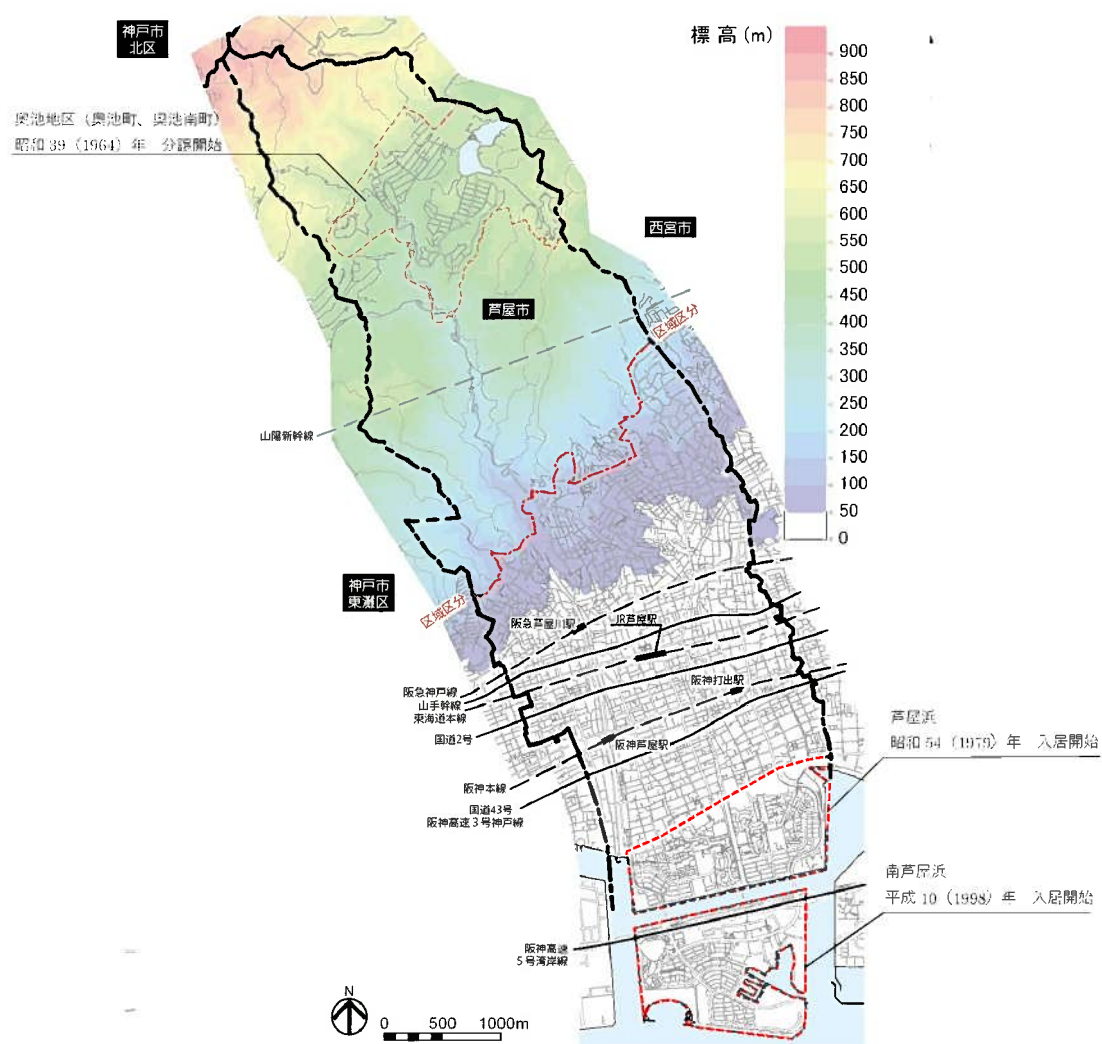
【③ 芦屋市の地形と市街地形成】

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

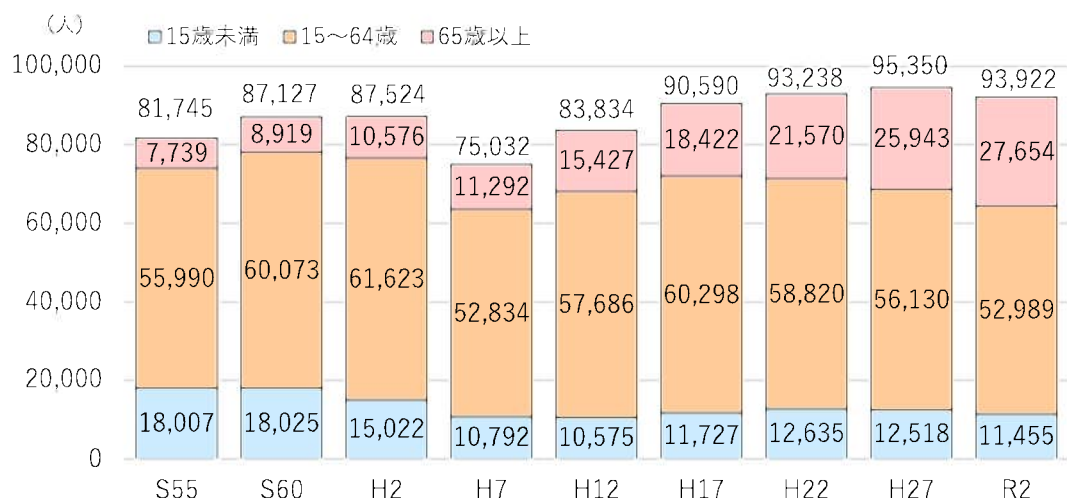
図 - 芦屋市の地形

(2) 人口

【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））以降、人口増加の傾向にあったが、平成27年（2015年）をピークに減少傾向へと転じています。

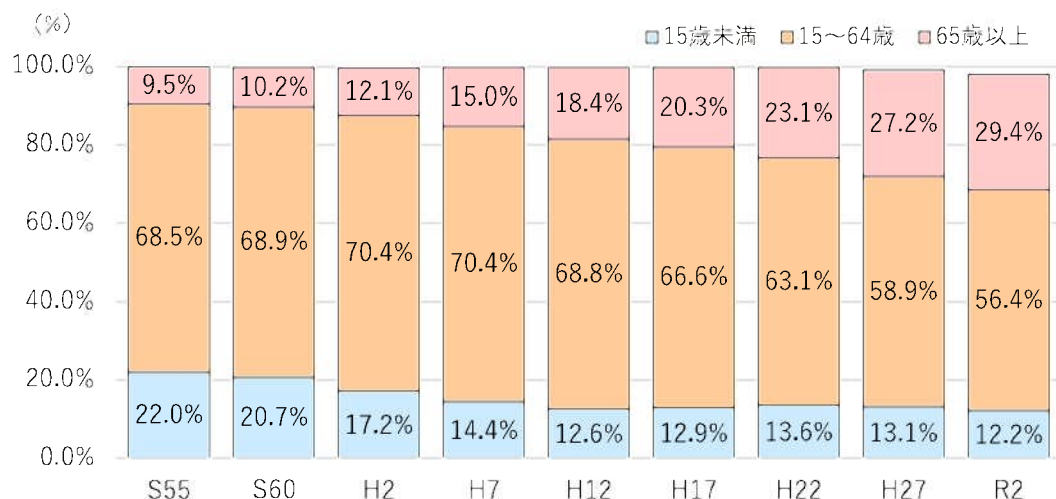
年齢3区分別に見ると、15歳未満（年少人口）、15歳以上65歳未満（生産年齢人口）は減少傾向にあり、65歳以上（高齢人口）は増加しています。



（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

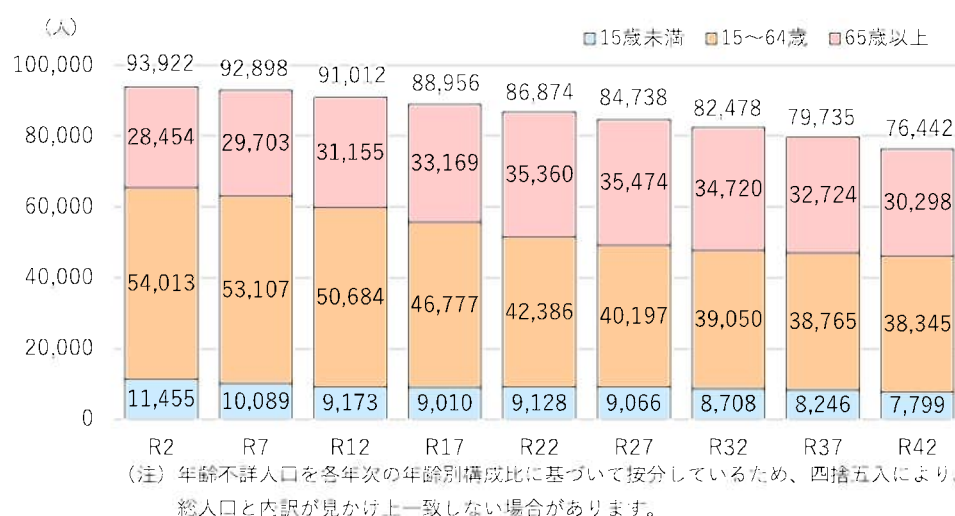
図－年齢3区分別の人口割合の推移

【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。

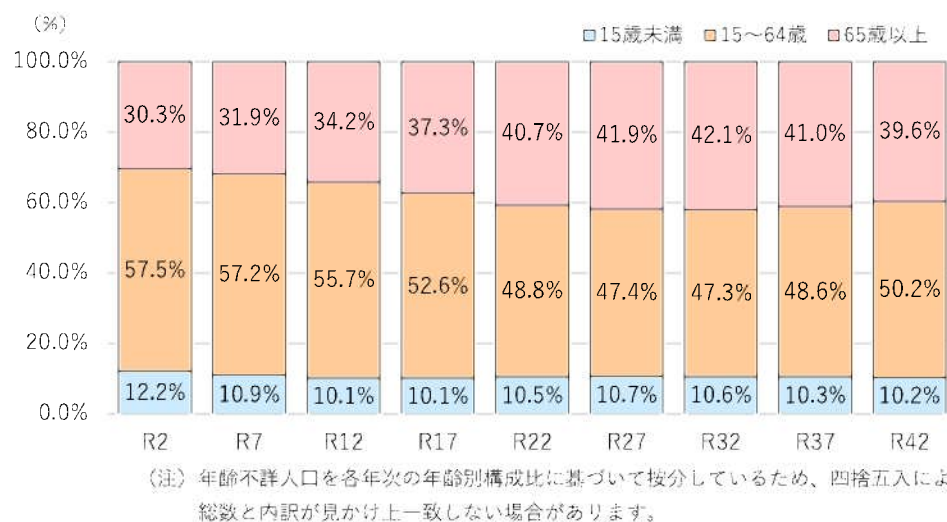
年齢3区分別に見ると、令和7年（2025年）から令和27年（2045年）にかけて15歳以上65歳未満（生産年齢人口）が減少し、65歳以上（高齢人口）が増加すると推計されています。15歳未満（年少人口）は、概ね横ばいで推計されています。

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。



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

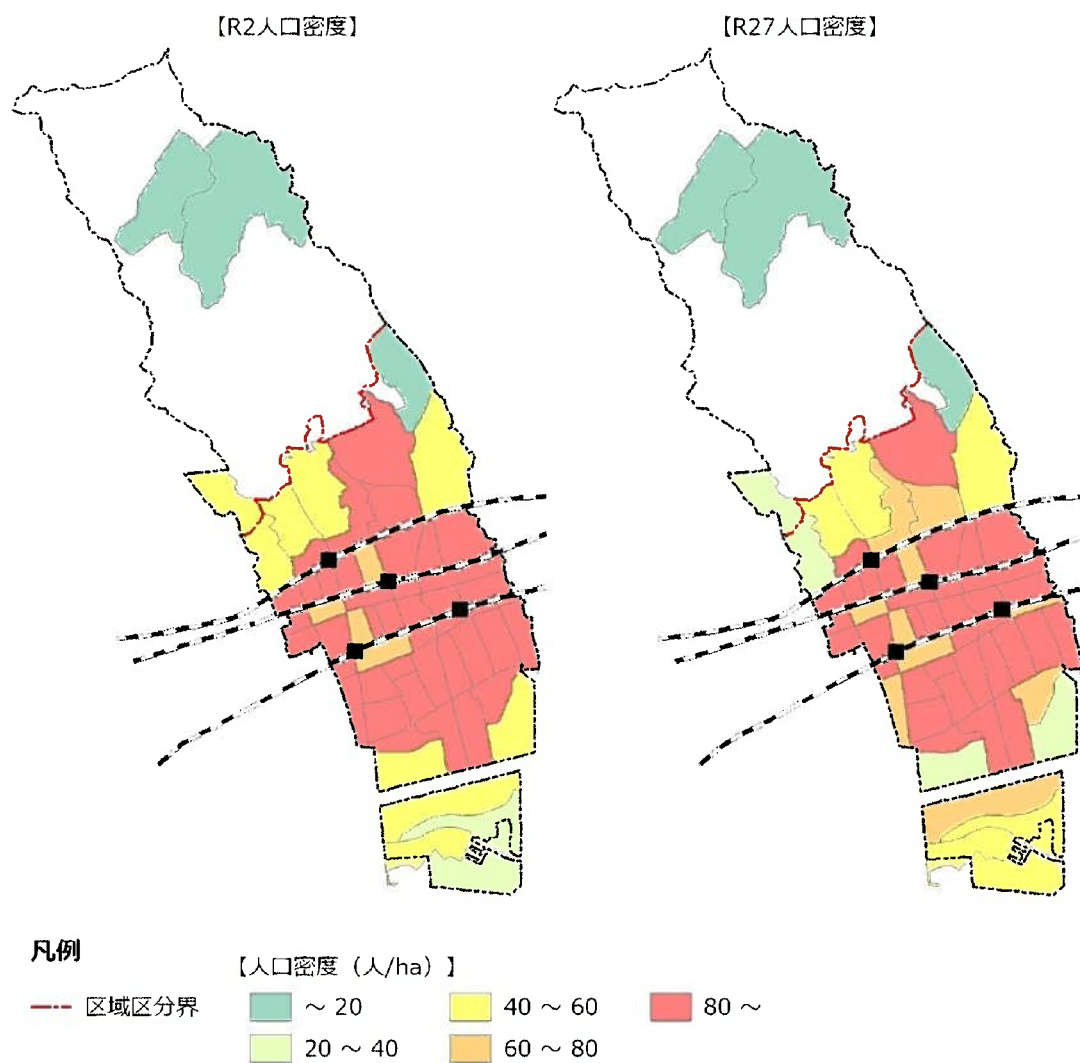


出典：芦屋市人口推計結果（令和6年度）2024年9月

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。

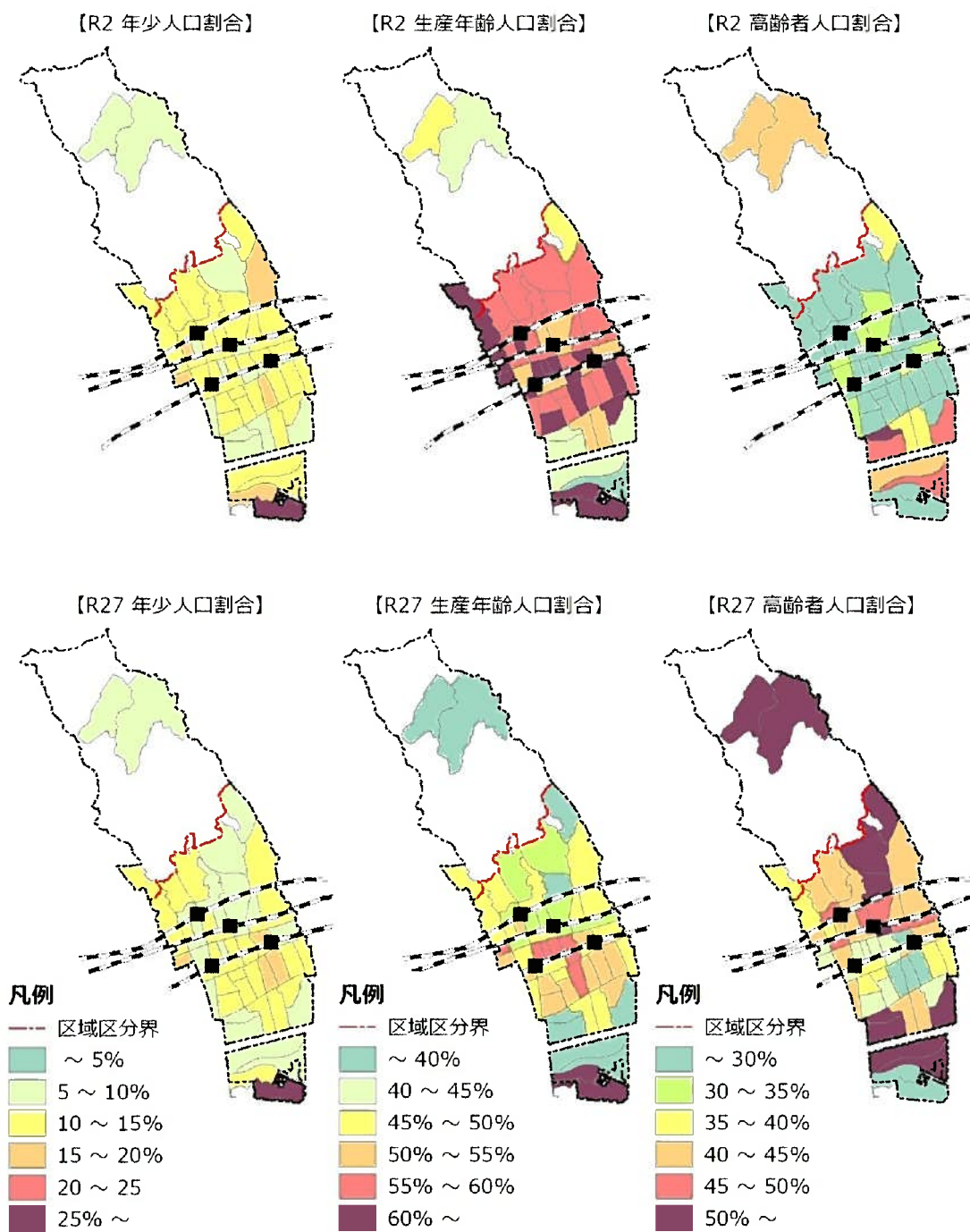
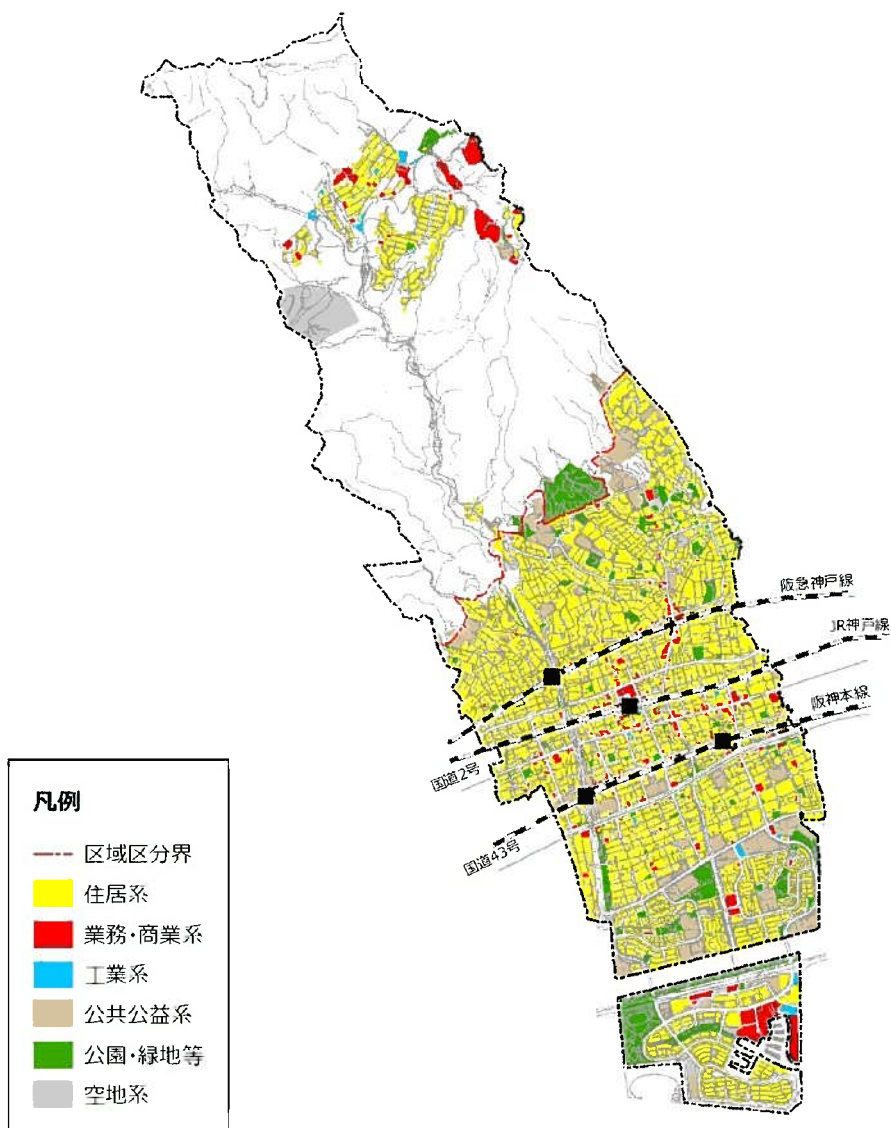


図 - 町丁目別の3区分人口割合の推移

(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

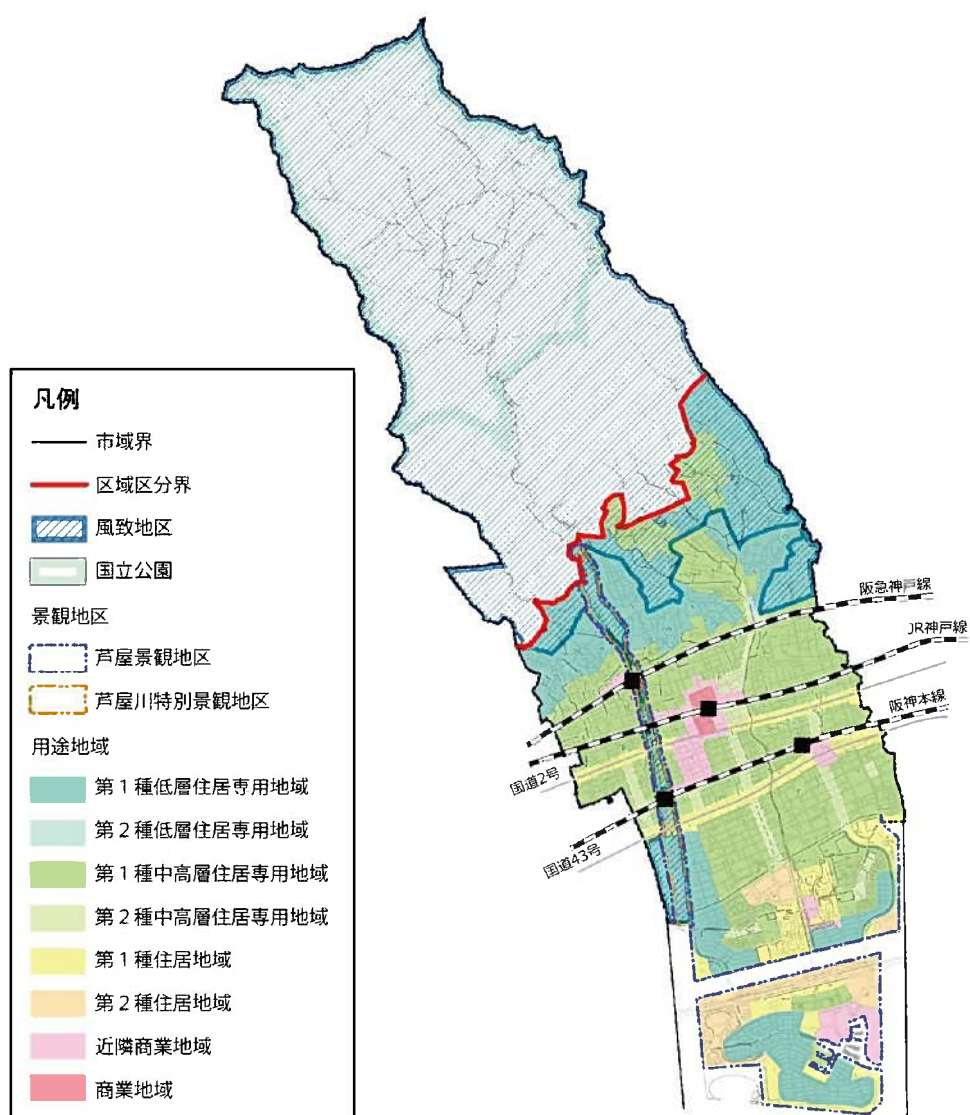
図 - 土地利用現況図

(4) 土地利用規制の状況

山麓部より南側の約 969ha (52.2%) が市街化区域（計画的に市街地をつくっていく区域）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 5.5%（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。



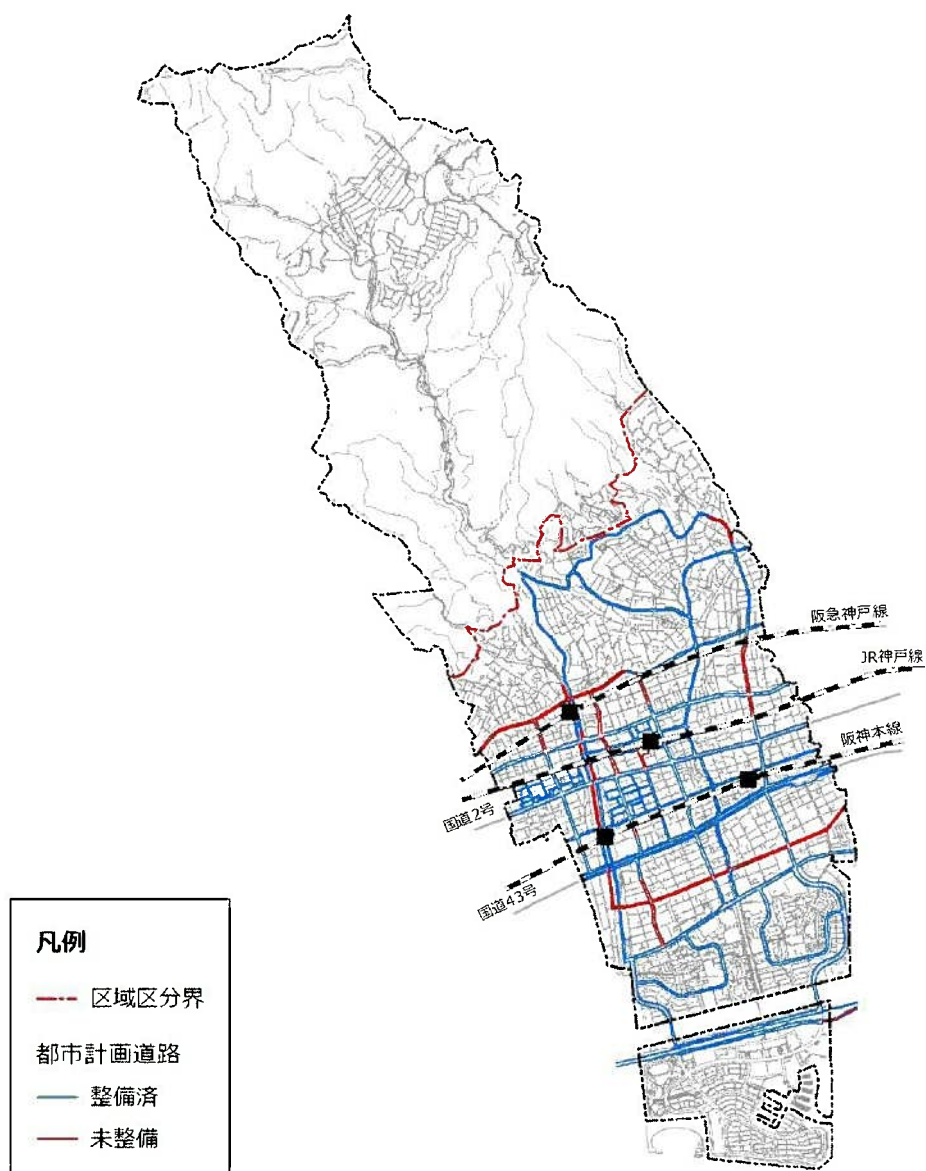
出典：芦屋市資料

図 - 用途地域等の指定状況

（５）交通の状況

【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。

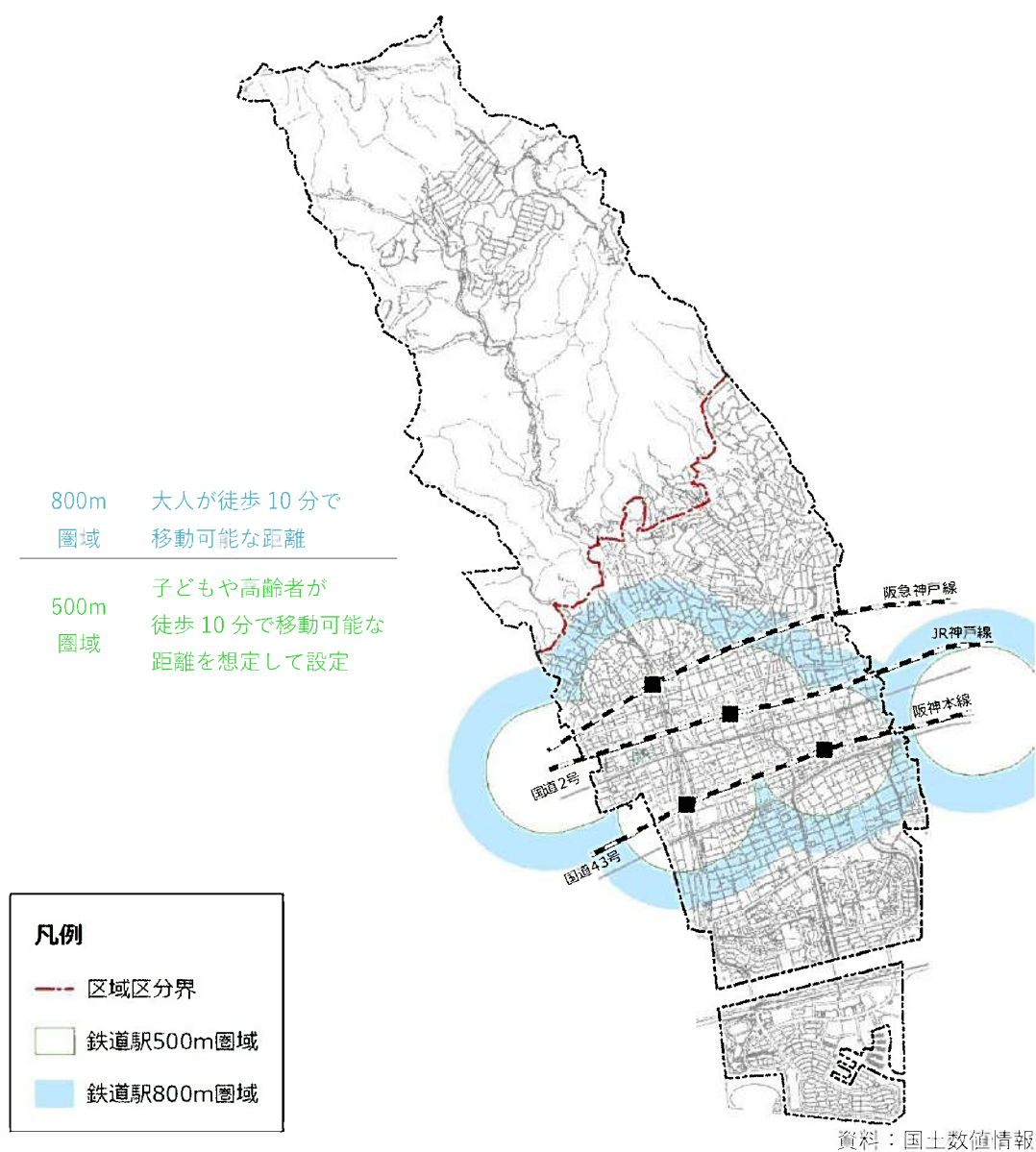


図 - 鉄道利用圏域

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。

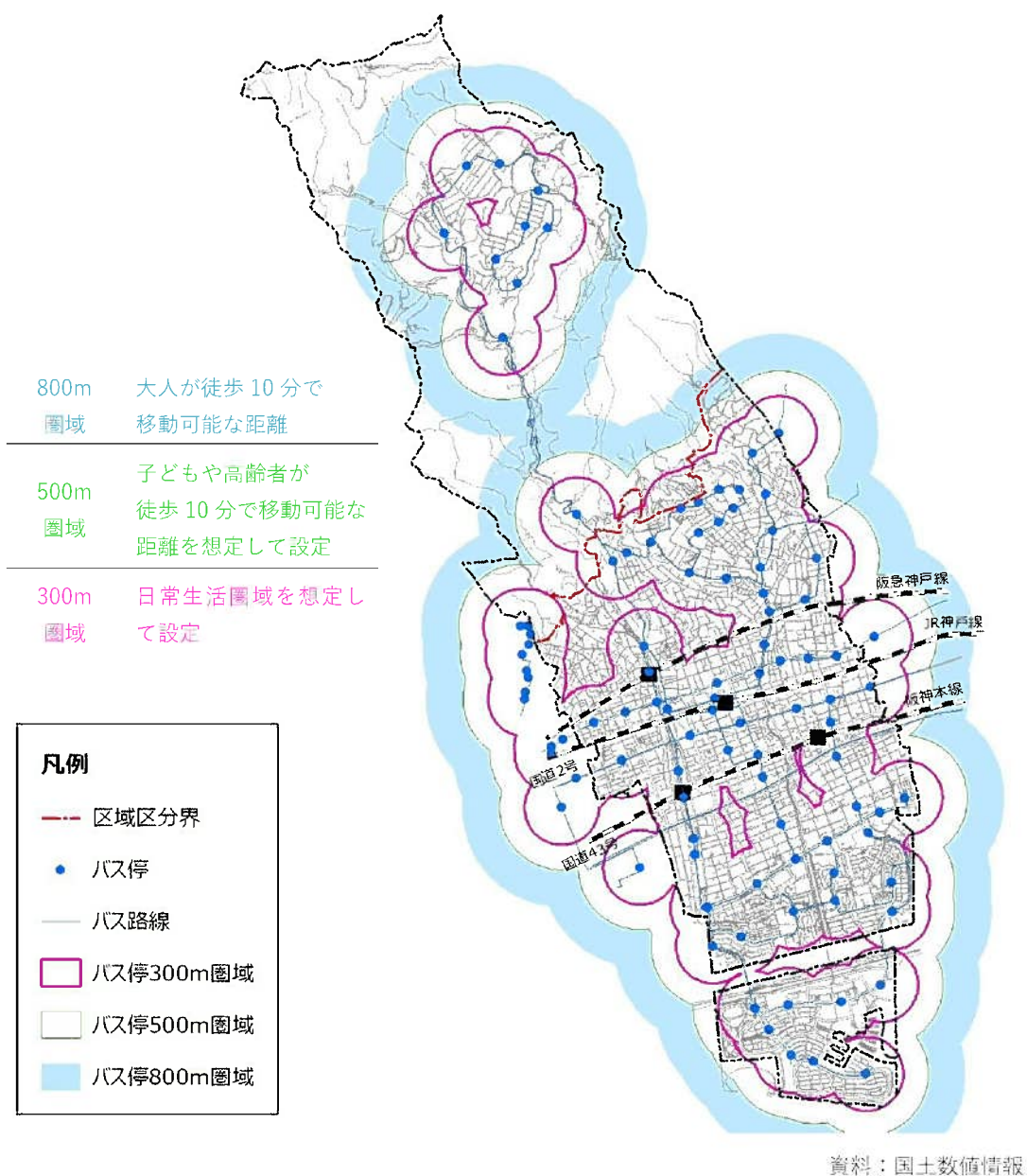
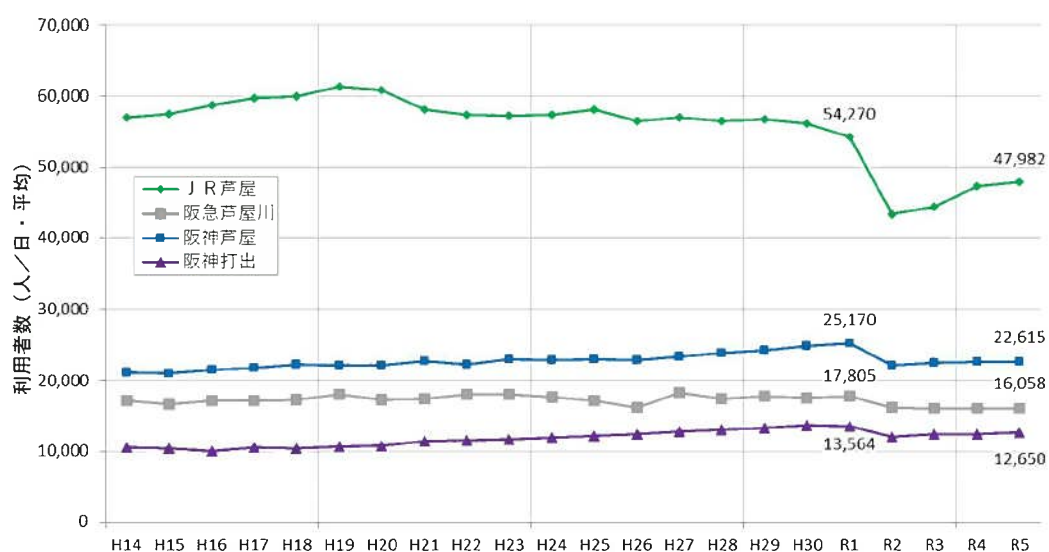


図 - バス利用圏域

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) 鉄道利用者数の推移

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。

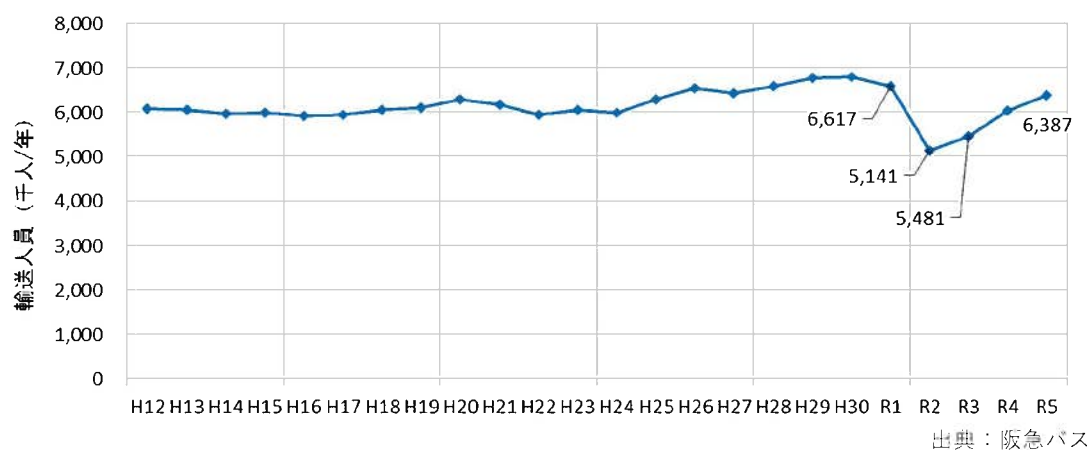
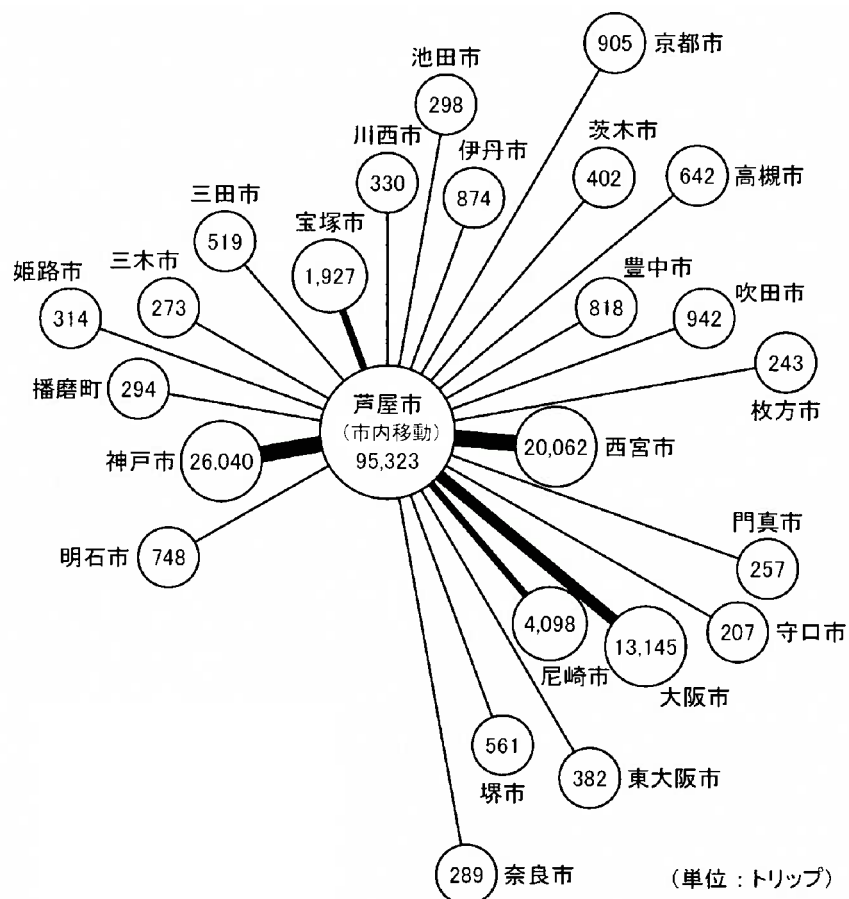


図 - バス利用者数の推移（阪急バス）

【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。

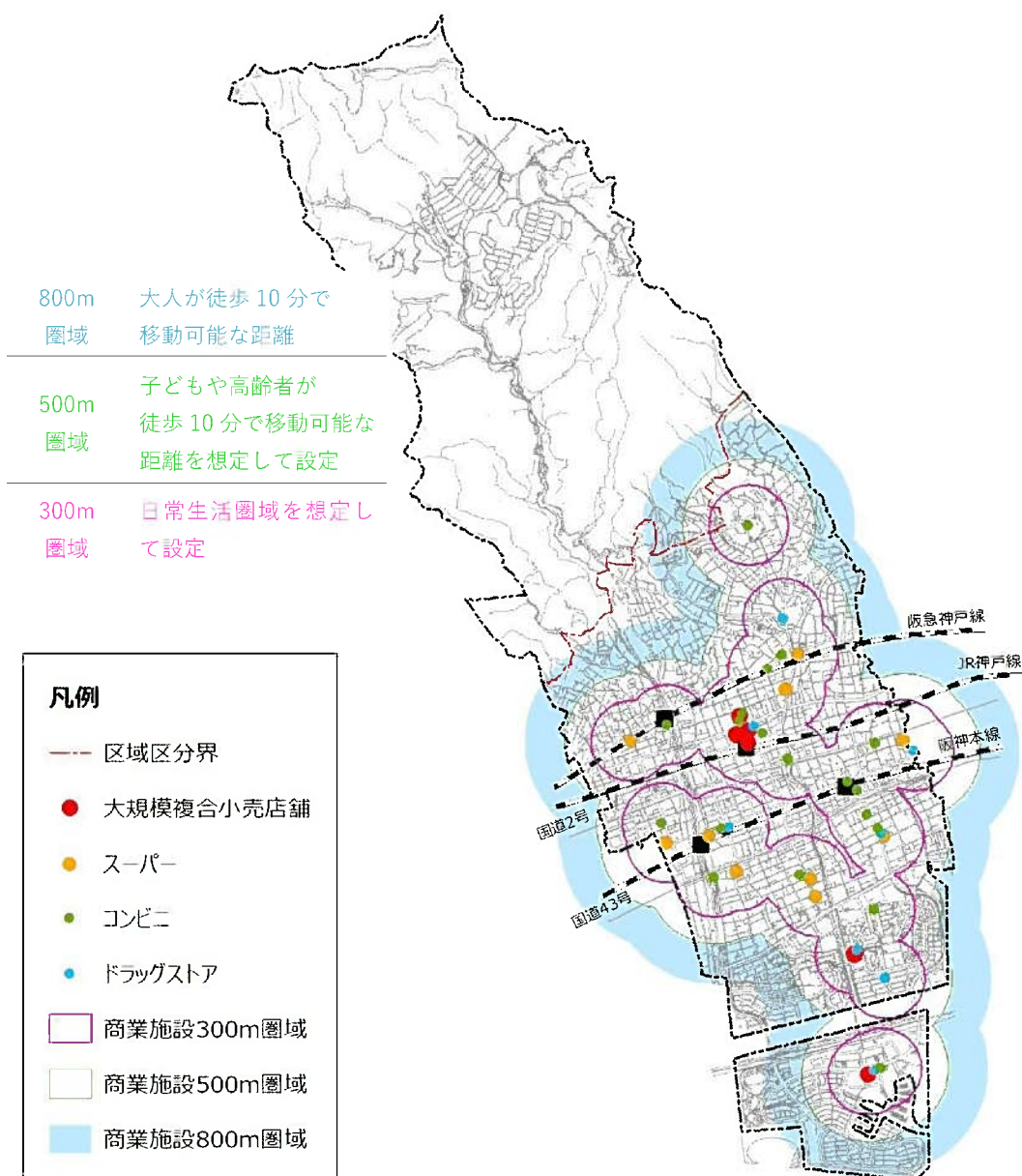


出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（交通実態調査）平成22年
 図－芦屋市が出発地となる人の動き（平日：全目的全交通手段の合計）

(6) 生活サービス施設の分布状況

【① 商業施設】

市全体における商業施設は、奥池地区や阪急神戸線以北、芦屋浜、南芦屋浜の低層住宅地を除きスーパーやコンビニ、ドラッグストアが広く立地しています。JR 芦屋駅、芦屋浜、南芦屋浜には複合的な小売店が立地しています。

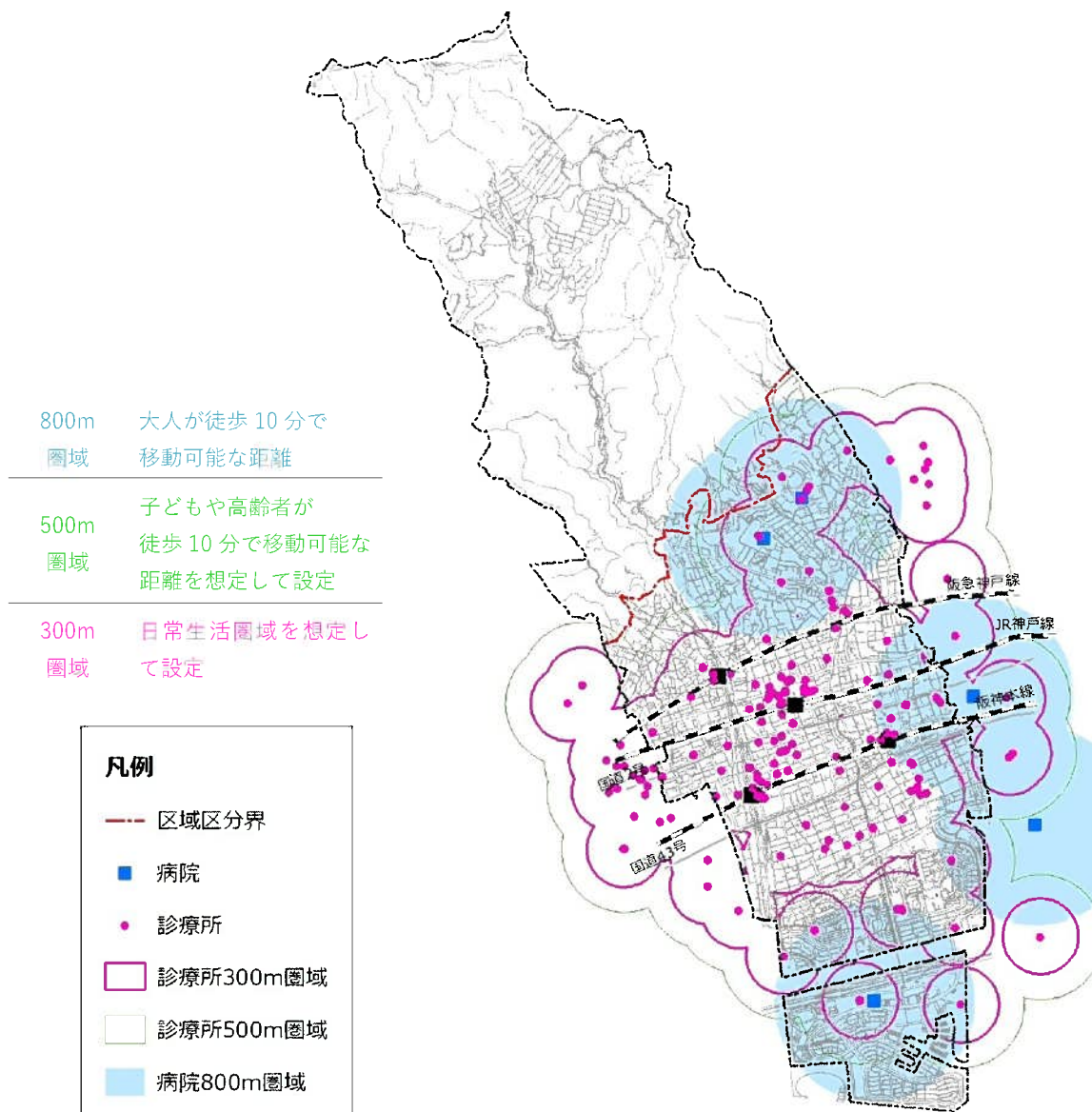


資料：iタウンページ 2022

図－商業施設の分布状況

【② 医療施設】

診療所は、奥池地区、阪急神戸線以北、南芦屋浜の一部の低層住宅地を除き、市全体に広く立地しています。病院は、中心部から離れた、阪急神戸線以北と南芦屋浜に立地しています。

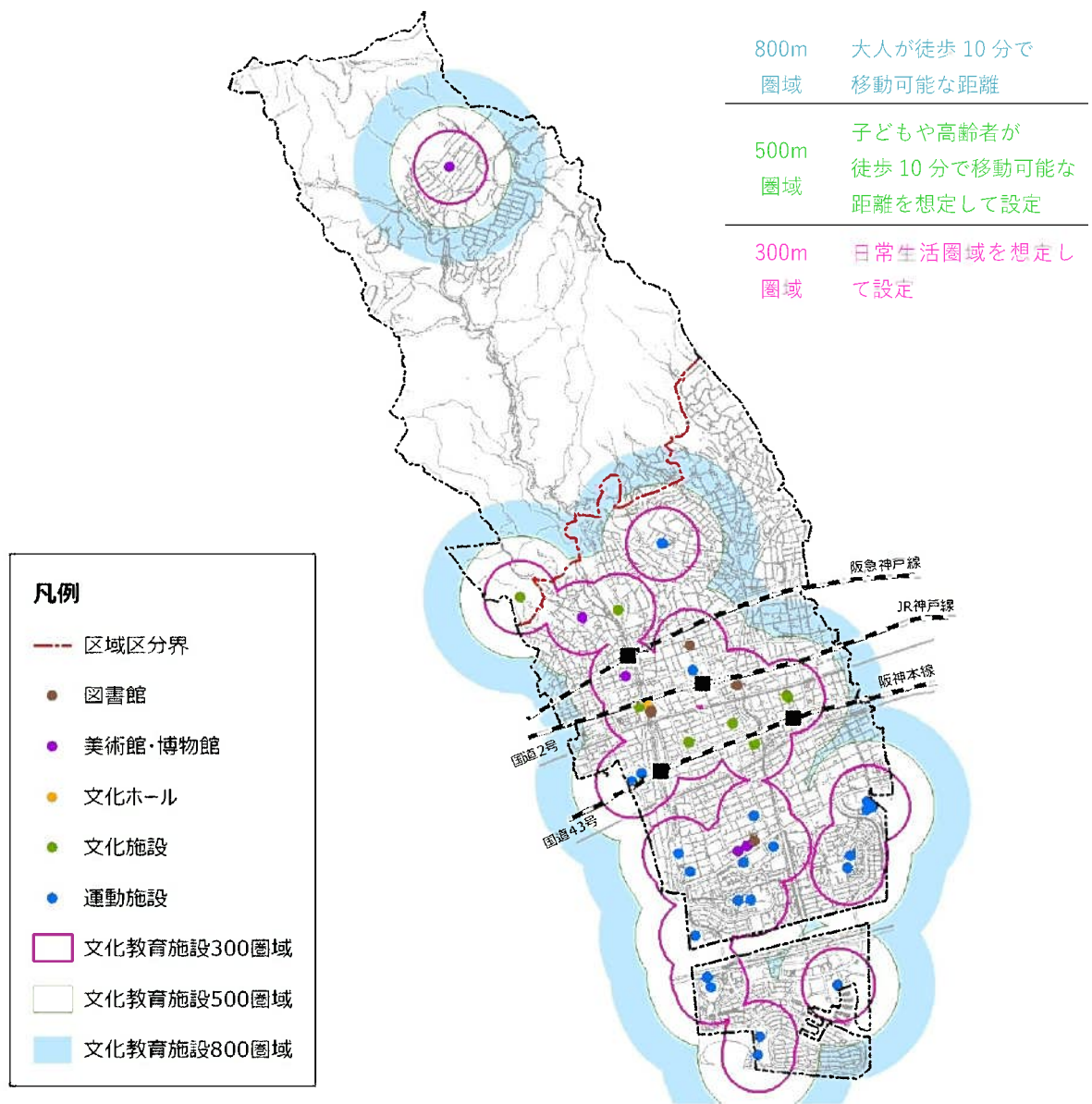


資料：国土数値情報 医療機関 2020

図－医療施設の分布状況

【③ 文化教育施設】

文化教育施設は市内に広く立地しています。

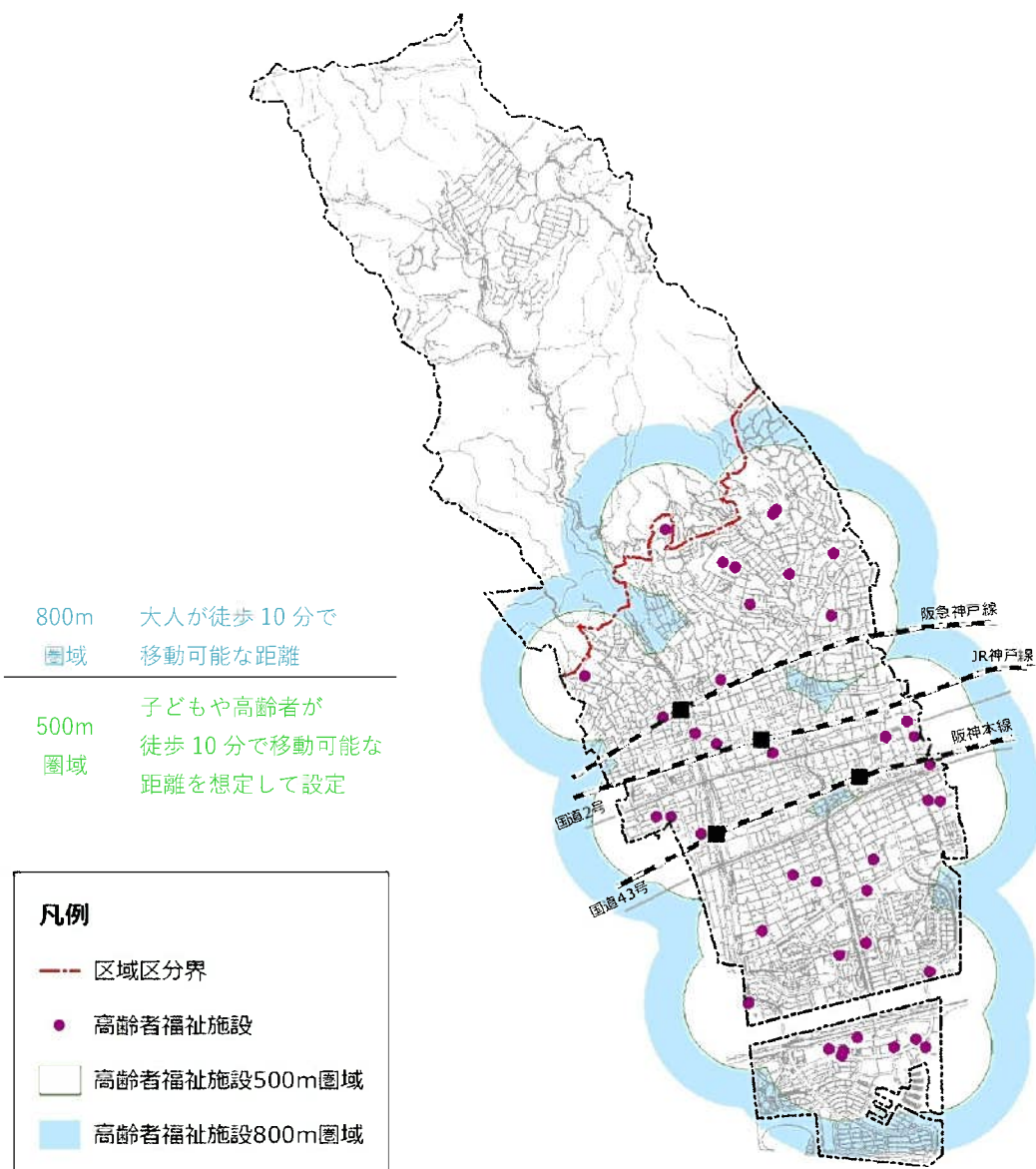


資料：国土数値情報 文化施設 2013、芦屋市資料

図 - 文化教育施設の分布状況

【④ 高齢者福祉施設】

高齢者福祉施設は、奥池地区や阪急神戸線以北の一部の地域を除き、市全体に立地しています。

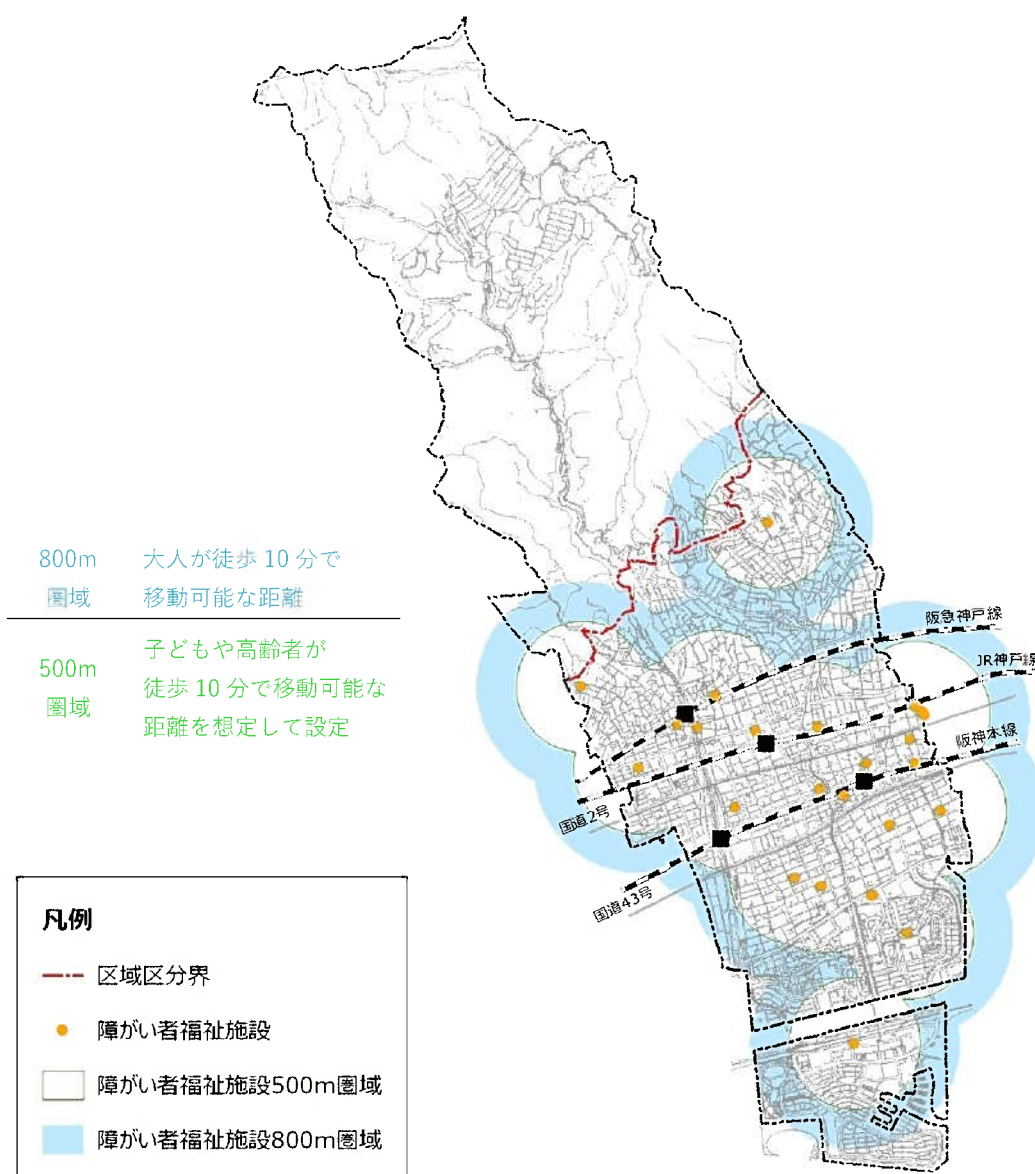


資料：国土数値情報 福祉施設 2021、芦屋市資料

図 - 高齢者福祉施設の分布状況

【⑤ 障がい者福祉施設】

障がい者福祉施設は、奥池地区や阪急神戸線以北の一部の地域を除き、市全体に立地しています。



資料：国土数値情報 福祉施設 2021、芦屋市資料

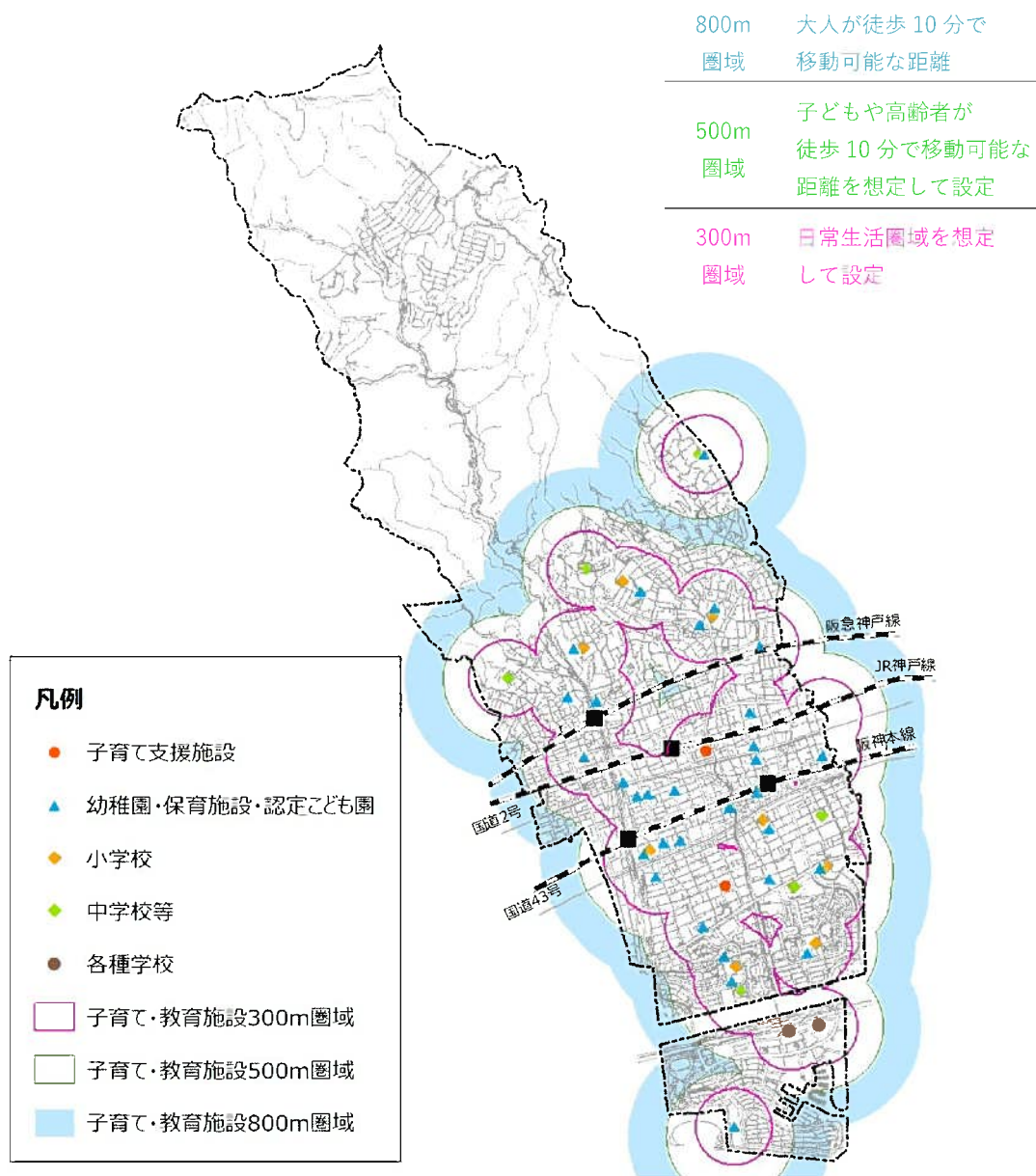
図 - 障がい者福祉施設の分布状況

【⑥ 子育て・教育施設】

子育て施設は、奥池地区を除き、市全体に立地しています。

小学校は阪急神戸線以北に 3 校、市の中心部に 2 校、芦屋浜に 3 校が立地しています。

中学校は、市内に 3 校が立地しています。

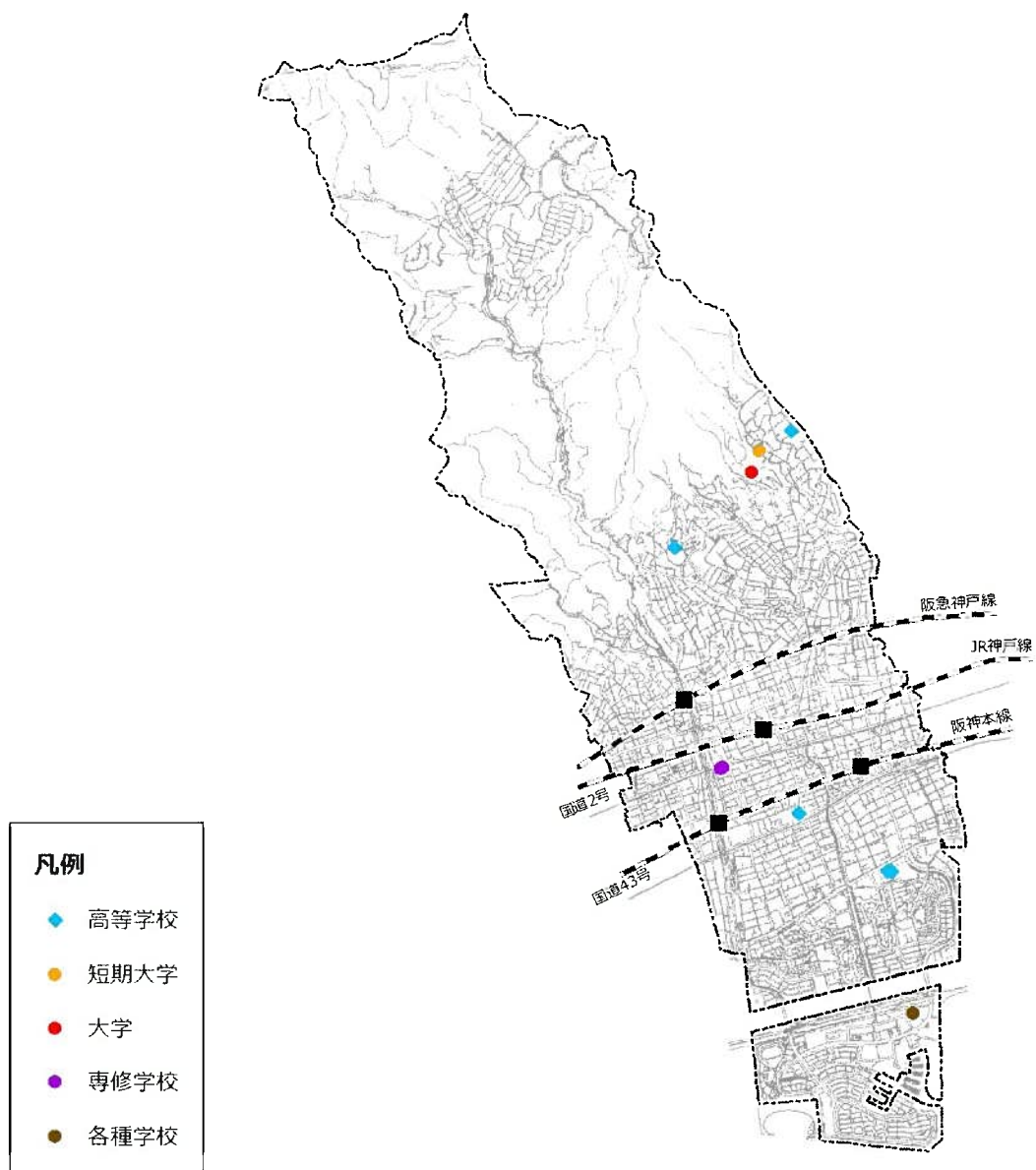


資料：国土数値情報 福祉施設 2021、学校 2021、芦屋市資料

図－子育て・教育施設の分布状況

【⑦ 教育施設】

市内には5校の高等学校と、短期大学、大学、専修学校、各種学校が各1校立地しています。

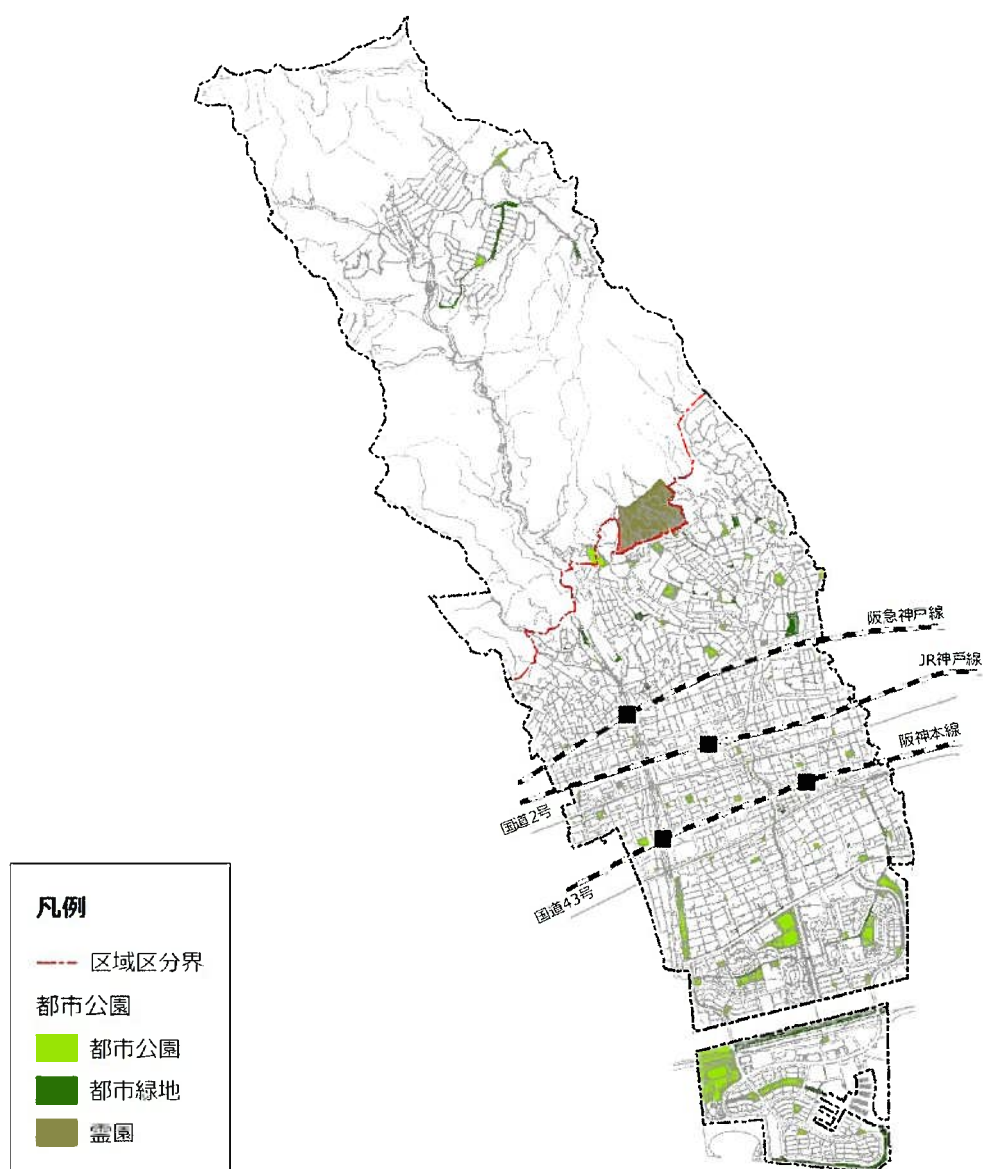


資料：国土数値情報学校 2021

図 - 高等学校・高等教育機関の分布状況

(7) 都市公園の状況

小規模な公園は市街地全域に立地しています。大規模、中規模な公園は、ニュータウンである南芦屋浜や芦屋浜に立地しています。市街地の一部には公園が少ないエリアが見られます。



資料：芦屋市資料

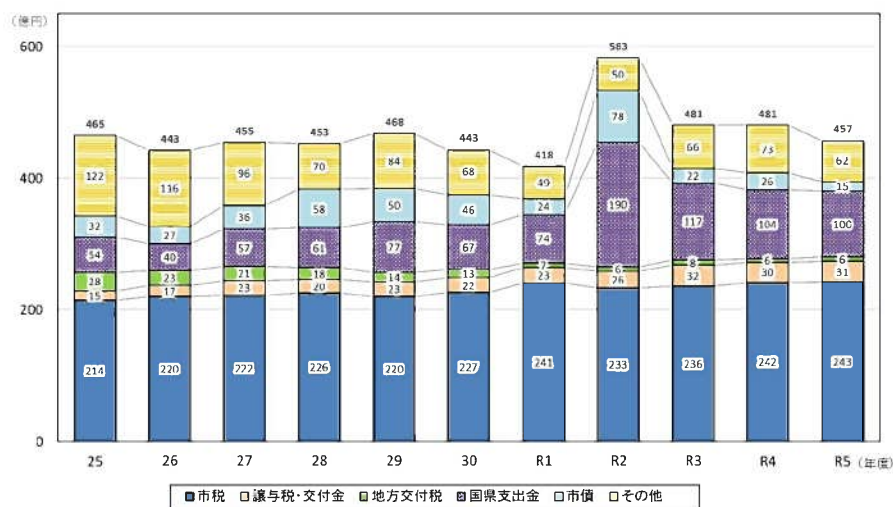
図 - 都市公園 位置図

(8) 財政の状況

【① 歳入・歳出構造の変化】

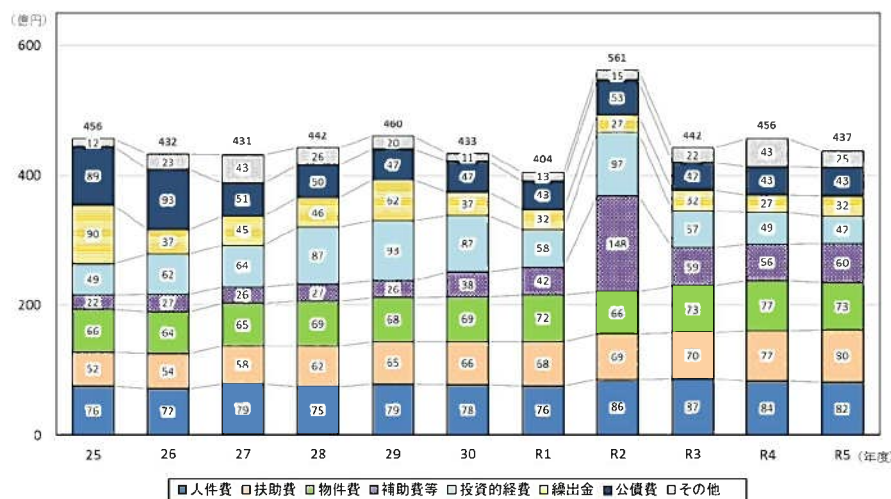
歳入構造は、市税が全体の約半数を占めており、次いで、国県支出金が多くなっています。令和元年度（2019年度）までは国県支出金が80億円未満となっていますが、令和2年度（2020年度）においては、190億円、令和3年度（2021年度）以降も概ね100億円を上回っています。

歳出構造は、扶助費や物件費、補助費が年々増加しており、人件費は、平成25年度（2013年度）から令和5年度（2023年度）にかけて増加傾向にあります。



資料：芦屋市資料

図 - 一般会計歳入款別決算額



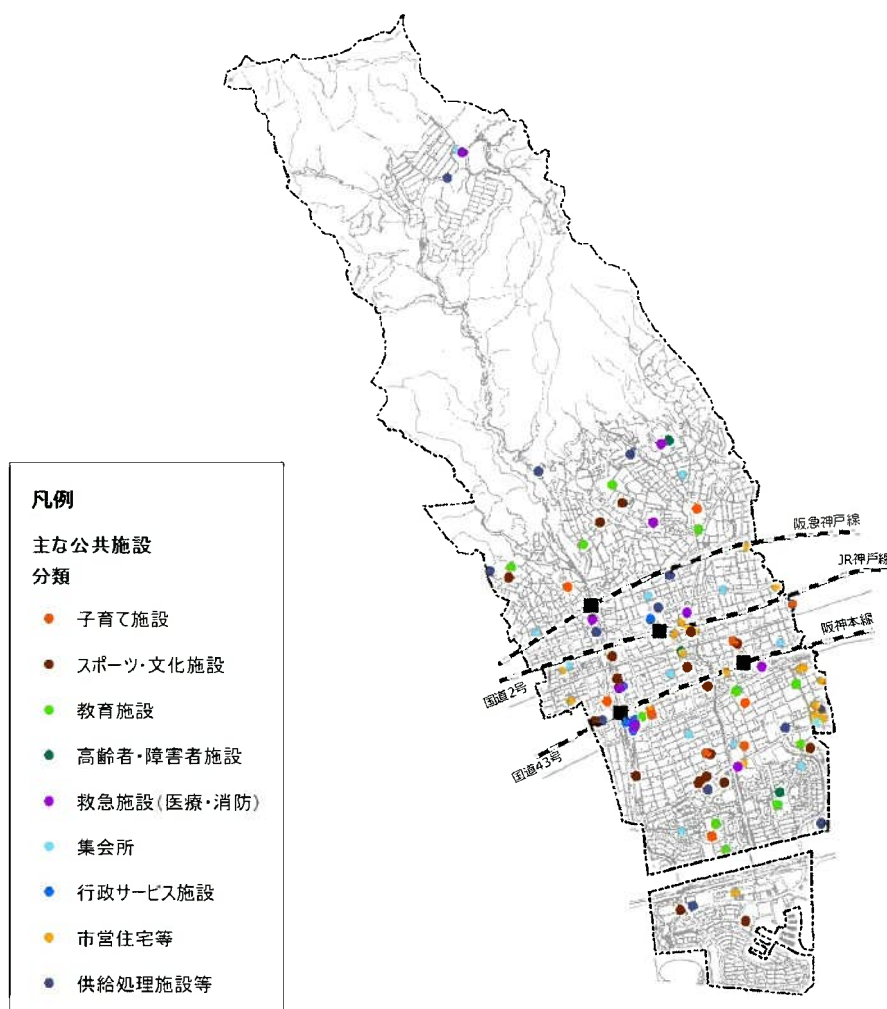
資料：芦屋市資料

図 - 一般会計歳入性質別決算額

【②公共施設、インフラ施設の将来更新費用】

本市の公共施設は、市内全域に分布し、平成 28 年（2016 年）時点で 230 施設、延床面積合計 395,883 ㎡を有しており、今後の建替え及び大規模改修により今後 50 年間で約 1,510 億円（1 年あたり 30.2 億円）が必要であると試算されており、負担可能な投資的経費の見通し（1 年あたり 27.3 億円）を上回っています。ピーク時となる令和 39 年（2057 年）には、約 69 億円の費用が必要であると試算されています。

インフラ施設の更新について、今後 50 年間にかかる費用は約 1,662 億円と試算され、1 年間あたりの平均にすると 33.2 億円となり、インフラ施設の将来負担可能な投資的経費の見直しにおける年平均額 16.1 億円を上回っています。ピークとなる令和 10 年（2028 年）には約 70 億円の費用が発生すると試算されています。



資料：芦屋市資料

図－主な公共施設の分布

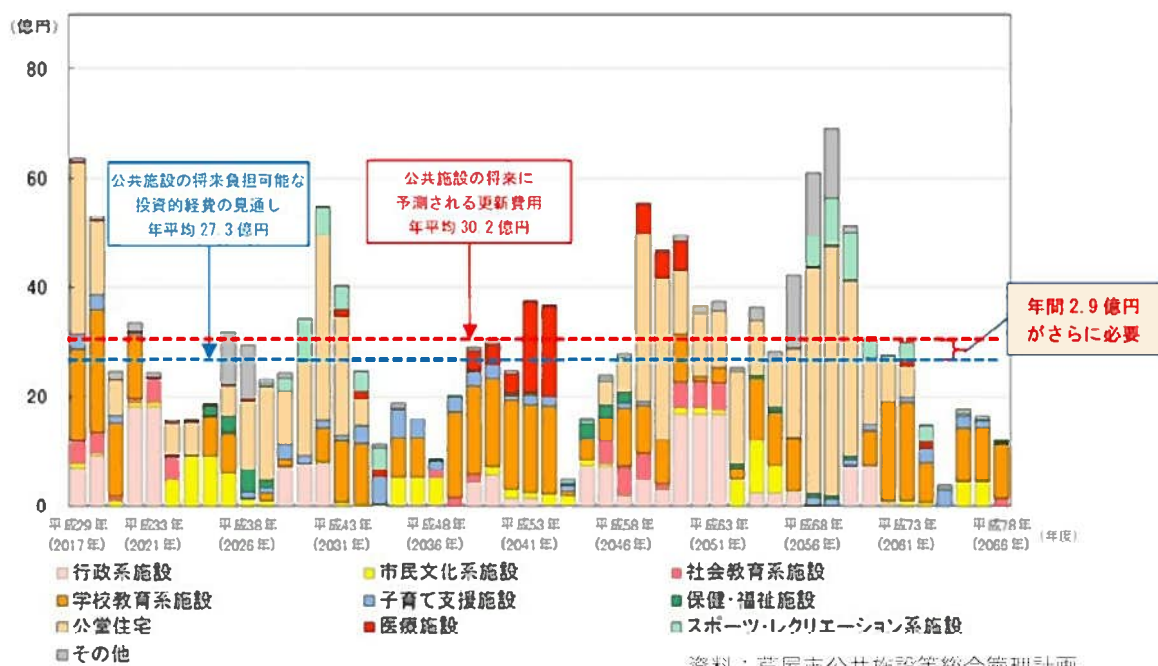


図 - 公共施設の将来更新費用試算結果（大分類）

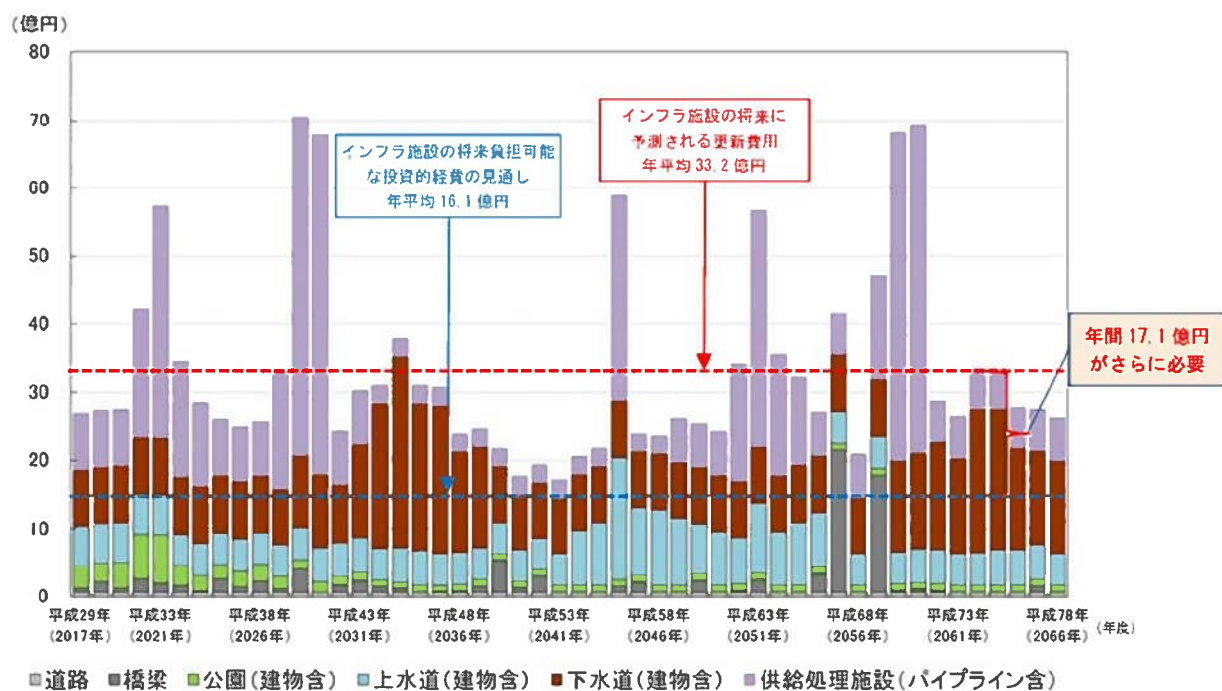
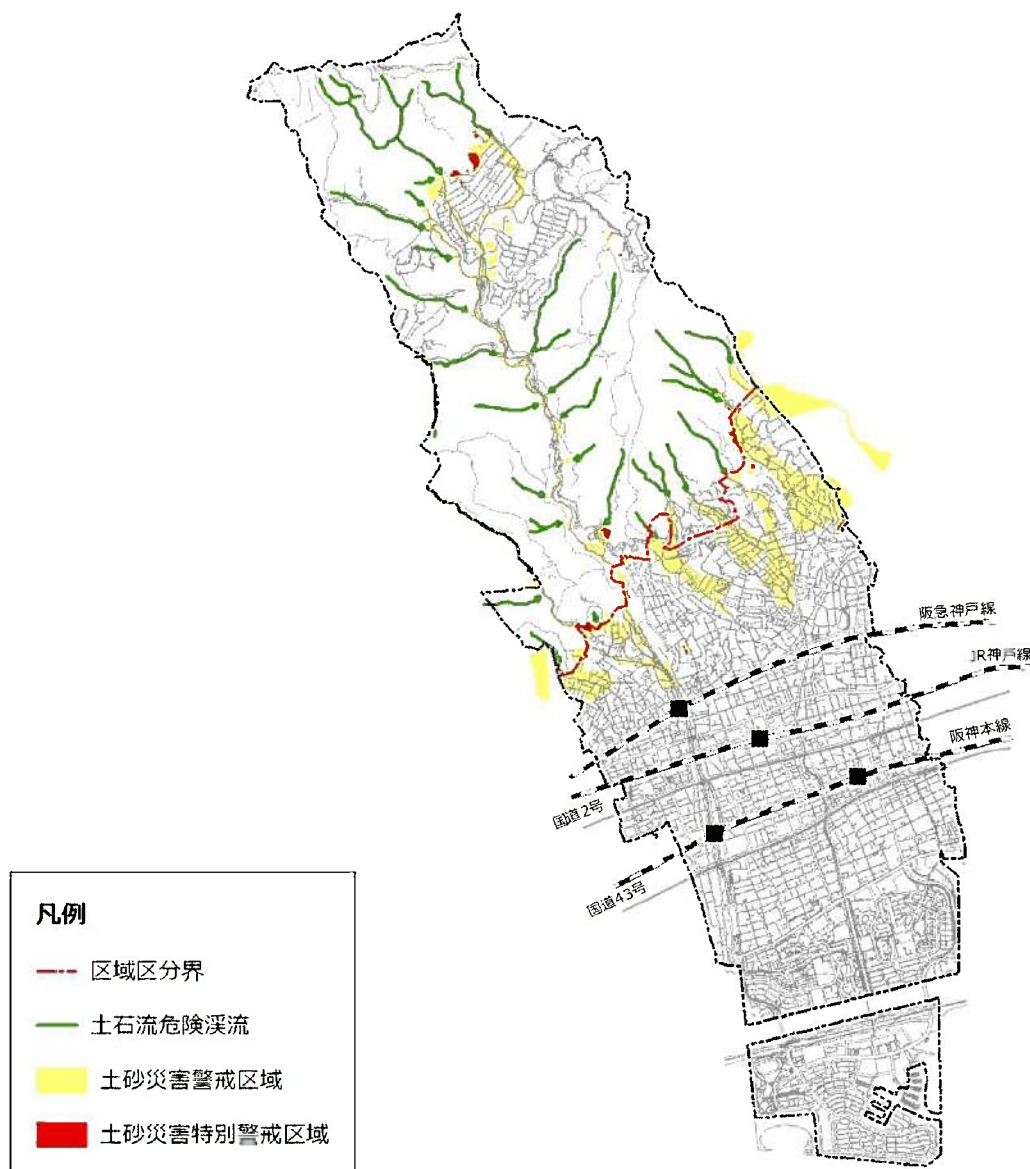


図 - インフラ施設の将来更新費用試算結果

(9) 災害リスクの状況

【① 土砂災害】

阪急神戸線以北、奥池地区の一部に土砂災害警戒区域が指定されています。土砂災害特別警戒区域が指定されている箇所も存在しています。



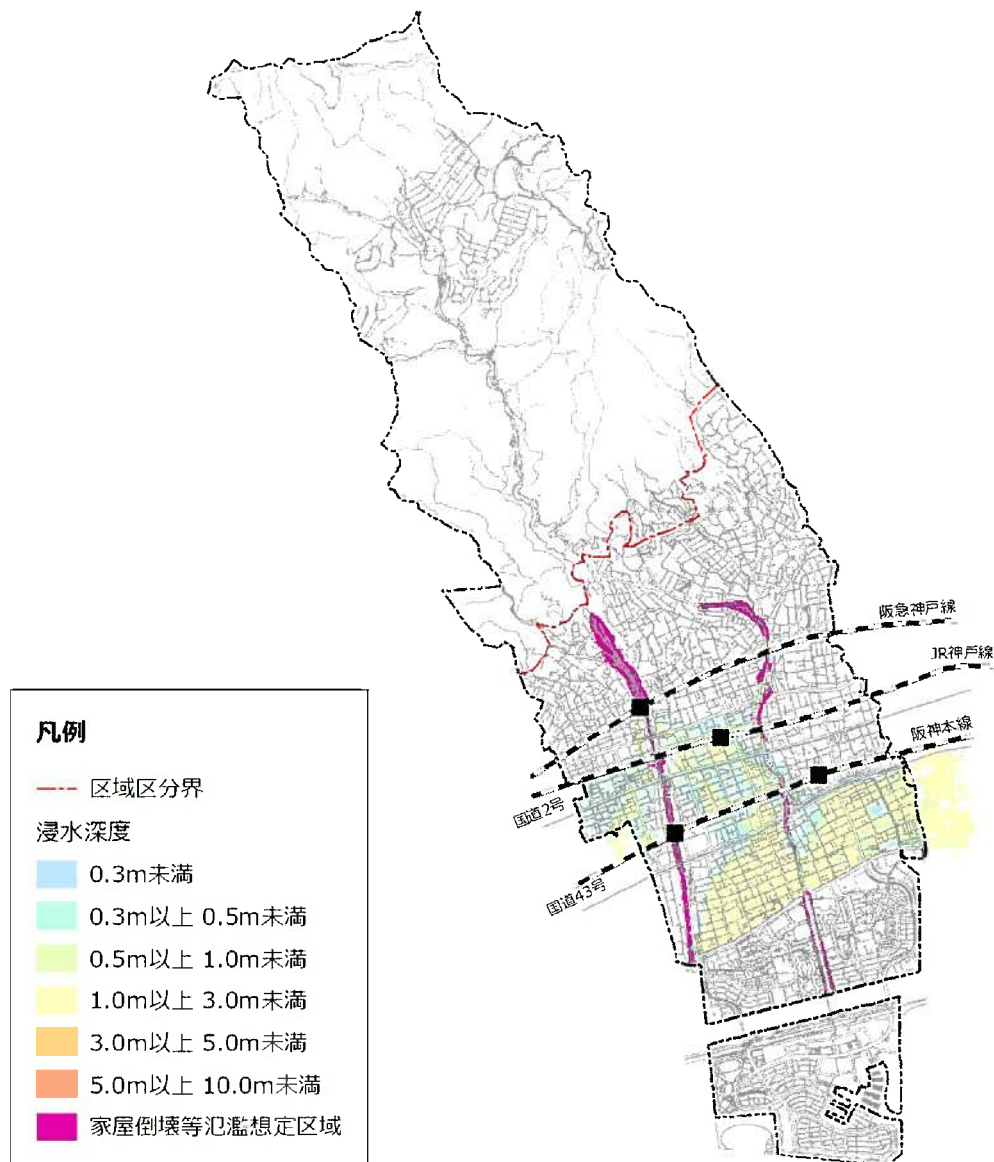
資料：兵庫県オープンデータ 2023

図 - 土砂災害警戒区域の指定状況

【② 風水害】

1) 洪水浸水想定

JR 芦屋駅周辺などの市中心部においても、1.0m～3.0m の浸水が想定されています。
芦屋川、宮川沿いは、家屋倒壊等氾濫想定区域に指定されています。

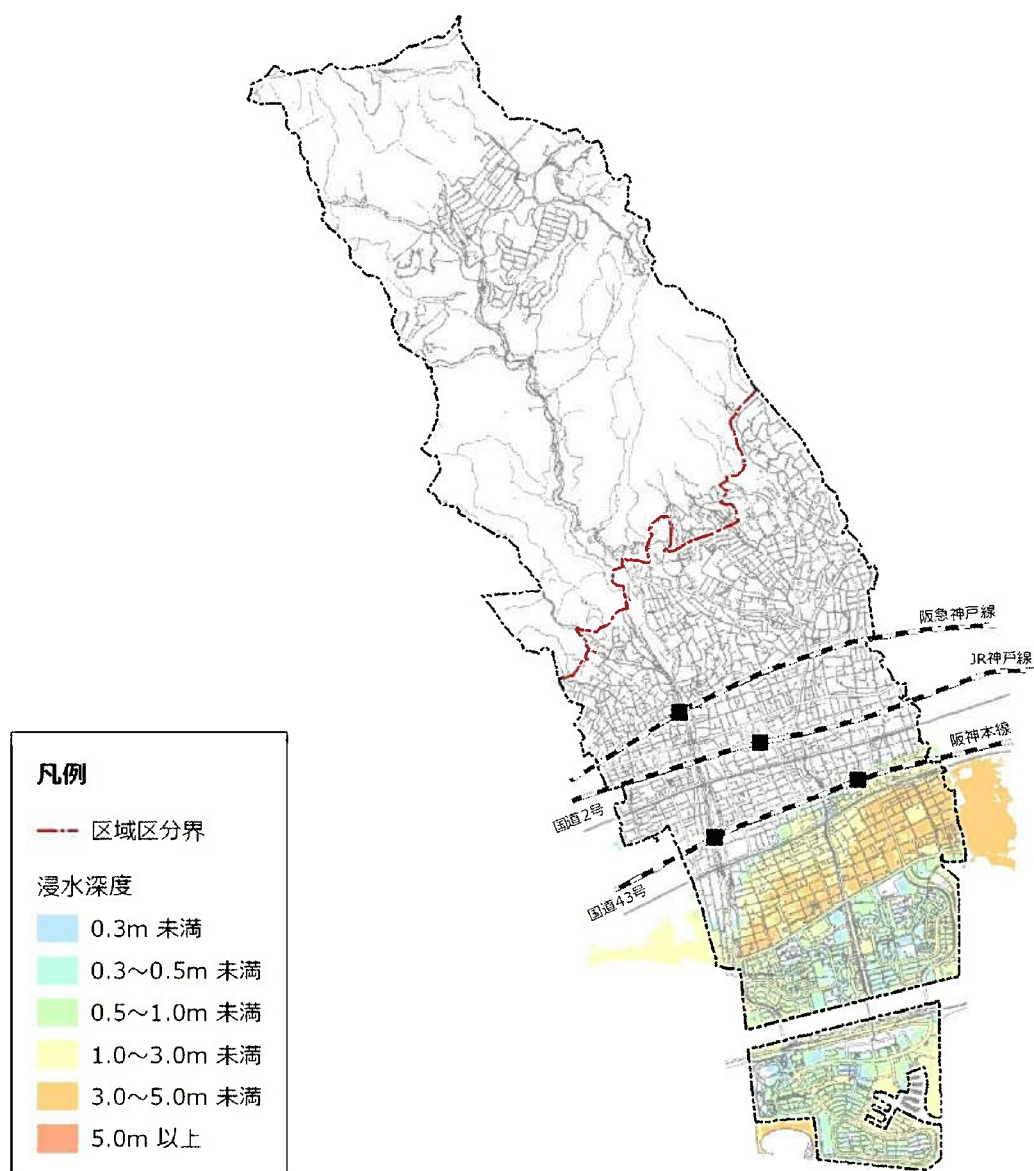


資料：兵庫県オープンデータ 2023

図 - 洪水浸水想定区域

2) 高潮浸水想定

防潮堤が破堤した場合には、国道 43 号～芦屋浜以北の一部が 3.0m 以上浸水すると想定されています。

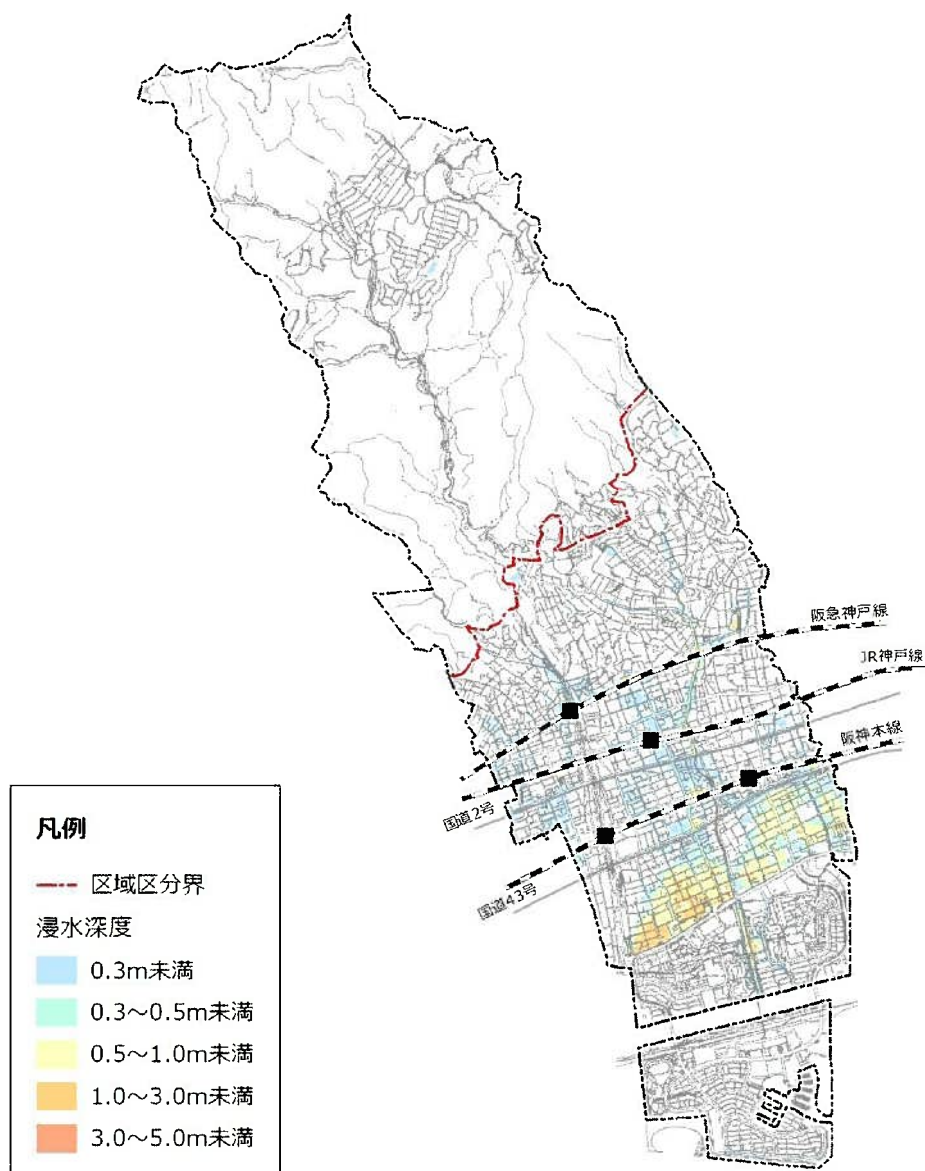


資料：兵庫県オープンデータ 2023

図 - 高潮浸水想定区域

3) 雨水出水（内水）浸水想定区域

想定最大規模の降雨として1時間に147mmの雨が降った場合には、国道43号～芦屋浜以北の一部が1.0m以上3.0m未満の浸水をする想定されています。



資料：芦屋市資料

図－雨水出水浸水想定区域

2. 都市構造上の課題

芦屋らしい住環境と持続可能な都市づくりを実現するために、次に示す「拠点・都市機能」「公共施設」「居住環境」「自然景観・まちなみの形成」「交通」「財政」「災害リスク」の7つの視点において現状を踏まえた都市構造上の課題をとりまとめます。

(1) 拠点・都市機能

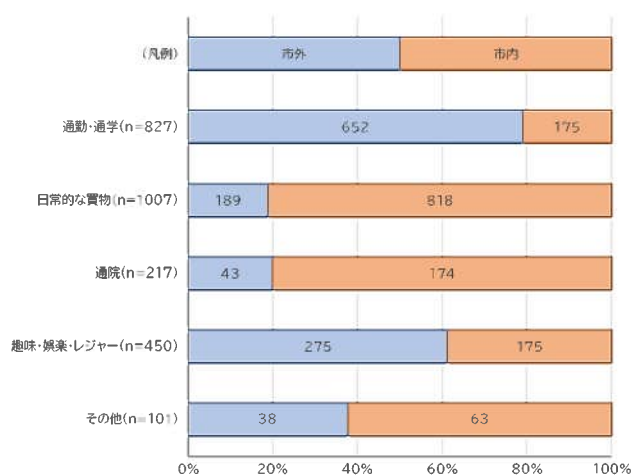
本市は大阪と神戸の間に位置し、鉄道や道路網の発達により、近隣都市との移動や経済活動が活発に行われ、発展してきました。そのことから、交通結節点となる駅周辺が主な拠点となり、拠点や幹線道路沿いを中心に生活サービス施設など都市機能が集積することで、利便性の高い良好な住環境の成熟した住宅都市が築かれてきました。

住宅地の一部では、住宅専用の土地利用規制や、閑静な住環境を維持するため生活サービス施設である店舗や飲食店等の立地を規制しており芦屋らしい住宅都市の形成に寄与しています。

課 題

就業・通学地、勤務・通学形態や年代による暮らし方の変化、多様化に伴い、それぞれの暮らし方に応じた、良好な住環境を保全することが課題です。また、施設の老朽化や、必要とされる機能や性能の変化に対応されていないことが課題となっています。

そのことから、住みやすい・暮らしやすい都市機能、生活サービス機能の適正な配置、誘導を進めることが必要です。また、多くの人が通勤、通学等で鉄道を使い市外に出ています。多くの人が行き交う駅周辺を中心とした、交通結節点としての機能や都市機能、生活サービス機能の向上や更新が必要です。



資料：芦屋市総合交通戦略 中間見直し 令和5年3月

図 - 移動目的と行き先（交通に関するアンケート調査）

(2) 公共施設

経済発展や人口増加に伴い、多くの公共施設やインフラ施設が整備され、分野ごとに策定した個別計画等に基づき改修・維持管理されてきました。



課 題

現在、既に人口減少傾向にあり、今後も人口減少が進むと予測されていることから、現状の公共施設をそのまま維持していくことで負担する費用が過剰になることが課題です。

そのことから、利用ニーズに応じた質と費用負担が過剰にならない持続可能な総量や配置とすることが必要です。

そのため、「公共施設の最適化構想」で述べられているように、各施設の更新時期、規模、場所、用途、利用実態等を勘案し、組織的な取組みの中で、施設の統廃合等を進める必要があります。統廃合にあたっては機能の集約、官民連携での取組み等もあわせて進めることが望まれます。

(3) 居住環境

北側の山地部から南側の臨海部まで南北に形成され、六甲山を頂点として高低差のある地形構造となっており、その地域により異なる特色を生かして、過去から地域ごとに良好な住環境が継承され、成熟した住宅都市が築かれています。

課 題

本市は地域ごとに異なる特性を有した魅力的な住宅都市として発展してきました。その地域の良さを好んで住む人が住みやすいように、また、住みたい人に選ばれるよう、地域ごとの特色を生かした居住環境を築くための課題を4地域に分けて整理します。

【北部地域】

北部地域の一部のエリアに、緑豊かな自然環境と共生する一団の住宅地が形成されています。建替えや居住者の移り変わりによらず現在の住宅地の魅力を保全することが課題です。この住宅地は、市街地から離れ山地部に位置する立地特性や高低差のある地理的条件から移動環境に課題があります。

そのようなことから、地区計画等によりこの良好な住宅地の魅力を維持・継承していく必要があります。また、この地域と市街地をつなぐ県道奥山精道線及び芦有ドライブウェイは、日常生活に不可欠な道路です。そのため、日常的な移動や防災面でも重要な路線として適切に維持することが必要です。

【山手地域】

山手地域は、閑静な住宅地が形成され、道路網や公共交通網が概ね整備された地域ですが、一部の地域において、公共交通網から離れていることが課題です。また、高低差のある地形で生活道路は幅員や歩行者空間が比較的狭くなっています。生活に必要な商業施設は、阪急芦屋川駅周辺や幹線道路沿いに集積しています。移動のしやすさや拠点、生活サービス施設まで離れていることが課題です。そのことから、道路空間の確保や、公共交通網の充実などによるアクセス性の向上が必要です。

【中央地域】

中央地域は、ＪＲ芦屋駅を中心に中心市街地が形成され、各鉄道４駅の周辺に都市機能や居住に必要な施設が集積しています。主に住宅を基本とした山手地域と比べ、住宅地の中に店舗等の居住に必要な施設が配置しており徒歩等でのアクセス性が比較的良好でありながら、公園、道路、芦屋川沿岸の緑や空間により、潤いや安らぎも感じられる地域です。

都市機能の更新や集積による居住環境への負荷が課題です。また、土地利用が変化する中でも市街地の中の緑や空間を保全することが課題です。そのことから、効果的な緑や空間の確保などにより居住環境の維持を図ることが必要です。

【浜手地域】

大部分においては、造成により住宅地や商業地、道路、公園などが計画的に整備・配置された都市空間が形成されています。中央地域と比較すると都市機能や居住に必要な施設から離れている住宅地があります。日常的に各鉄道駅周辺への移動が行われていますが、その距離から自家用自動車や主要な公共交通機関である路線バスが主な移動手段となっています。そのため、駅周辺への移動や、地域内の移動の負担が課題です。移動の負担を軽減するアクセス性の向上が必要です。

また、計画的に整備されたニュータウンは、計画人口に基づく都市施設が整備されています。今後の人口減少・少子高齢化を踏まえると都市機能や居住に必要な施設の規模や配置に課題があります。そのことから、適切な都市機能の配置による住環境の維持を図る必要があります。

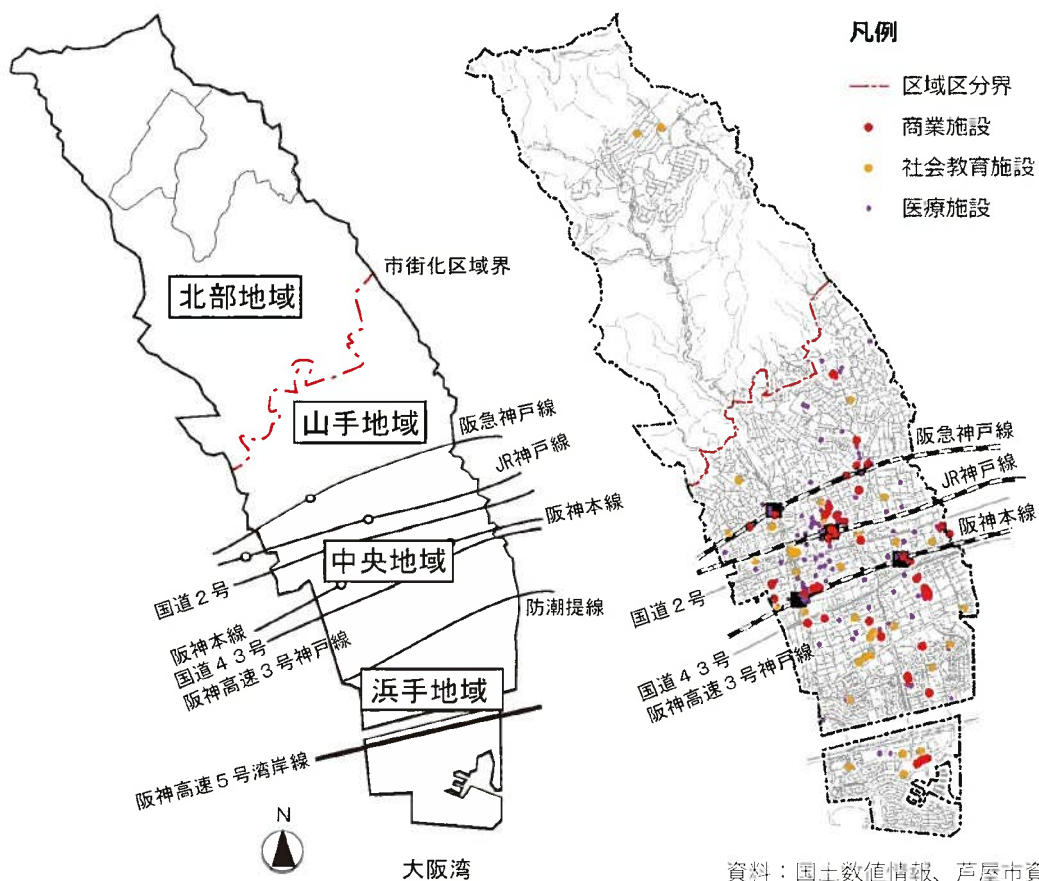


図 - 市域図

図 - 都市機能・生活に必要な主な施設の分布状況

(4) 自然景観・まちなみの形成

美しい川と海、緑ゆたかな六甲山という恵まれた自然を背景に、南へ緩やかに傾斜した明るく開放的なまちを形づくっており、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。この六甲山系や芦屋川に代表される緑豊かな自然環境を保全し、緑豊かで高質な都市空間づくりを推進してきました。

課 題

社会経済の変化や暮らし方の多様化が進み、利便性の優先や安全や防災への意識の高まりによる設計基準の見直し等により、経済合理性に基づく開発行為が多くなっています。そのことで、画一的なデザインの住宅が増加したり、周辺の景観になじむ自然石の石積みなど従来より芦屋らしいとされていた景観が継承されにくいなどの実態があることが課題です。このため、今まで大切に守り、育ててきた「みどり豊かで美しい住宅都市芦屋」の景観資源を継承しながらも、「芦屋らしさ」を確立していくことが必要です。

街路空間においては、その空間を形成する道路の舗装や柵などの意匠や色彩への配慮、無電柱化の実施、街路樹の配置や維持管理により、芦屋らしい高質な住環境づくりを推進しています。それらの推進にあたり、費用負担が過剰となることが課題です。今後も高質な住宅都市としてあり続けるために、道路、橋梁、街路樹、公園樹などは、景観形成に効果的であり、かつ、適切な維持管理が可能となる質・規模・配置としていくことが必要です。

(5) 交通

大阪と神戸とのほぼ中央に位置し、東は西宮市、西は神戸市に隣接しており、鉄道や国道2号、43号などの広域幹線道路、鉄道3社が東西方向の都市間移動を担い、大阪や神戸という大都市への移動において交通利便性の高いまちです。市内移動においては、主に南北方向には芦屋川左岸線、芦屋中央線、宮川線などの幹線道路が整備され拠点間の交通機能を担っています。また、公共交通については路線バスが市域の広範囲で運行されており、市内の公共交通や道路網の整備は概ね網羅されていますが、山手地域の一部等で既存の公共交通網から離れている地域（公共交通空白地）があります。

課 題

南北に細長い地形特性により、駅周辺から離れた居住地は移動する距離が長く、多くの市民が日常的に駅周辺への移動をしていることから、移動にかかる負担が課題です。移動の負担の軽減に向けて、駅周辺等の駐輪場の確保や、バスの待合環境、タクシーや送迎車両の乗降場所の整備などにより、地点間を結ぶ交通手段の切替えをスムーズにすることが必要です。また、道路空間の再配分等による歩行者空間の創出や、モビリティに関する技術革新などによる交通環境の整備をすることで、スムーズで快適な移動を促進することが必要です。

全国的な路線バス事業者の事業環境の悪化などによる公共交通サービスの低下が課題です。既存の公共交通網を将来的に維持していくための交通のあり方の検討、また、既存の公共交通等を補強・補完する施策や、効率的な公共交通ネットワークを形成することが必要です。

(6) 財政

歳入については、歳入総額に占める市税収入（市民税や固定資産税の税収等）の割合が高い特徴があり、今後人口減少が見込まれるなかでは、市税収入額の減少への影響が懸念されます。歳出においては義務的経費である扶助費が年々増加しており、今後も増加が見込まれています。

課 題

試算による公共施設やインフラ施設の今後の更新に係る費用が、負担可能な投資的経費を上回ることが課題です。人口減少及び高齢化への対応や老朽化した公共施設やインフラ施設の更新等に要する投資を見据え、安定的な財政運営を図る必要があります。

(7) 災害リスク

北部地域、山手地域の一部において土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）、土砂災害警戒区域（イエローゾーン）が指定されています。また、河川沿岸や海岸部周辺を中心に広く洪水浸水想定区域、雨水出水浸水想定区域、高潮浸水想定区域が指定されており、さらにそのエリアでは南海トラフ巨大地震時の津波による浸水も想定されているところがあります。そのため、土砂災害に対しては砂防堰堤の新築・改築工事、急傾斜地崩壊対策工事などの対策が進められており、高潮対策としては宮川及び南芦屋浜地区の護岸かさ上げなどの対策工事が行われています。また、地区防災計画の策定支援やハザード内（土砂災害・洪水・高潮・内水・津波）の要配慮者施設の避難確保計画作成支援や避難所等の充足や防災情報マップ等における情報発信なども行っており、ハード面とソフト面の両面の対策が進められています。

地震に対するハード面の対策として、建物・インフラ施設の耐震化が進められており、耐震化率は高い値で推移しています。住宅については、簡易耐震診断員の派遣や耐震改修費の補助などの耐震診断や耐震改修への支援を行っています。

課 題

山・川・海を持つことから、土砂災害、洪水、高潮、内水、津波というすべてのハザードを有しており、自然災害が起こる可能性が身近に潜んでいることが課題です。そのため、災害リスクの周知・広報等のソフト面の対策や建築物の安全性確保等のハード面の対策など、生活をするうえで安全に住み続けられる環境の整備が必要です。また、地盤条件やまちの姿等が地域により異なり、被害発生の仕方も異なることから、地区の特性に応じた防災対策が必要となります。

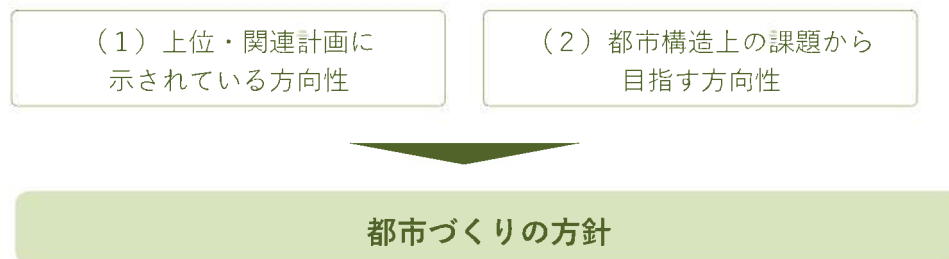
今後発生が予想される地震による住宅や建築物の倒壊などの被害を減少させる減災の取組みとして、さらなる耐震化の推進に向けて耐震改修費の補助など耐震改修を促進するための支援策を継続するとともに、耐震化の取組を促す普及啓発を進める必要があります。

第2章 都市づくりの方針

第2章では、「第1章 都市構造上の現状と課題」を踏まえ、「上位・関連計画に示されている方向性」と「都市構造上の課題から目指す方向性」から考えた、持続的に発展していくための都市づくりに向けての「都市づくりの方針」を示します。

1. 都市づくりの方針の考え方

本ビジョンの都市づくりの方針は、「上位・関連計画に示されている方向性」と「都市構造上の課題から目指す方向性」から設定します。



図－都市づくり方針設定の考え方

(1) 上位・関連計画に示されている方向性

都市づくりの方針は、この方針に基づき都市機能を位置付け、誘導していくものであり、これらの関連する施策と本ビジョンが一体となって都市構造上の課題と都市づくりの方針を設定、共有する必要があるため、都市づくりの方針の検討においては、第5次芦屋市総合計画、芦屋市都市計画マスタープランと整合を図るだけでなく、個別計画等の関連計画の方向性と関連性の高い箇所と整合を図ります。

(2) 都市構造上の課題から目指す方向性

都市づくりの方針とは、効果的な施策を実施する「戦略」の基本方針とも言えるものであり、誰を対象に、何を実現するのかというレベルまで、対象と目的を明確化するように検討することが重要です。取りまとめた都市構造上の課題から見えた方向性を次のとおり整理します。

2. 都市づくりの方針

(1) 上位・関連計画に示されている方向性と関係性の高い箇所

上位・関連計画に示されている方向性と関係性の高い箇所を以下に示します。

上位計画	示されている方向性
第5次 芦屋市総合計画 ・第2期 創生総合戦略 (次期計画策定中)	▶<u>目指す将来像</u> 人がつながり 誰もが輝く 笑顔あふれる住宅都市 ▶<u>まちづくりの基本方針</u> 未来の創造～持続可能な心弾むまちを未来へつなぐデザイン ▶<u>基本方針を構成する3つの視点</u> ・人のつながり ～時代に適い、多様に紡がれるネットワーク～ ・暮らしやすさ ～地域に包まれる安らぎを感じる暮らし～ 本市が経験した阪神・淡路大震災の記憶や教訓を継承しながら、近年頻発する大規模自然災害や今後発生が懸念される南海トラフ巨大地震、加えて新たな感染症への対応など、安全・安心に暮らせるまちづくりが求められています。 また、コンパクトな都市である本市は、鉄道等公共交通機関が発達した便利なまちですが、一方で地形やまちの成り立ちによって地域毎に特性があり、暮らす市民も多様で、それぞれのニーズに対応していく必要があります。 子どもや高齢者など、様々な背景を持つ人が居住する中、お互いに尊重し、助け合い、ユニバーサルデザインにも取り入れた包摂的なまちを目指して、あらゆる人が安心して暮らしやすく、それぞれのスタイルで活躍でき、自己実現ができるまちづくりを進めます。 ・資源 ～地域資源を生かし、空間を活用する、これまでとこれからの融合～
関連計画	示されている方向性
芦屋市 総合交通戦略	▶<u>将来像（基本理念）</u> 良好な住宅都市としての魅力を高める 安全・安心で快適に移動できるまちづくり だれもが安全・安心で快適に移動でき、まちの魅力を感じながら散策し、楽しむことができるなど、日々の活動を支えるとともに、環境や景観に配慮した快適な住環境のまちをめざし、市民・交通事業者・行政がそれぞれの役割を認識し、協働してまちづくりを進めます。

関連計画	示されている方向性
公共施設等 総合管理計画 (次期計画策定中)	▶<u>理念</u> 今ある施設を、資源として捉え、時代やニーズの変化に対応したサービスを継続的に提供しながら将来に引き継ぐ ▶<u>目的</u> 本市の公共施設等の情報を市民と共有し、人口減少や限られた財源の中で、維持管理費の縮減や長寿命化による運営の効率化、<u>市民ニーズや社会情勢に対応した施設の適正化</u>を行い、より施設の価値を高める視点で取り組みながら、市民が将来にわたって安心して利用できる公共施設等を<u>持続的に提供</u>することを目的とします。
公共施設の 最適化構想 (次期計画策定中)	▶<u>現状の課題</u> より実効性を伴った個別施設計画を策定するためには、各施設の更新時期、規模、場所、用途、利用実態等を勘案し、組織横断的な取組の中で、<u>施設の統廃合等を進める戦略的な考え方</u>が必要となります。また、単に統廃合等を進めるのではなく、実行した場合の効果額等をしっかりと見極めた上で、検討をする必要があります。 ▶<u>最適化構想の策定方針</u> 施設カルテ等により、今後 20 年間に更新予定の施設を抽出し、更新時期、規模、場所、用途、利用実態等から統廃合等の再配置を検討する目安を「プロジェクト」として規定するものとします。
住生活基本計画 (令和 7 年策定予定)	▶<u>基本理念</u> <u>住宅都市の魅力を高め</u>、良質な住宅ストックを次世代へ継承する ▶<u>基本目標</u> ・ 芦屋らしくゆとりのある <u>上質な住まいづくり</u> ・ 快適かつ豊かで <u>魅力的な住環境づくり</u> ・ こどもから高齢者まで <u>安全で安心な暮らしづくり</u>
芦屋市 景観形成基本計画	▶<u>目指すべき都市景観目標</u> ・ これまでの美しい芦屋の景観をまもる ・ これからの美しい芦屋の景観をつくる ・ これからの美しい芦屋の景観をそだてる
緑の基本計画	▶<u>計画の方向性</u> ・ 緑の質の向上 ・ 協働の取組 ・ 緑の効果に着目した施策の展開 ▶<u>緑の将来像</u> 緑の質を高めて幸せを育むまち

関連計画	示されている方向性
第3次 芦屋市環境計画 (次期計画策定中)	▶<u>目指す環境の姿</u> 人と環境とのすこやかな関わりを誇れる都市・あしや ▶<u>基本目標</u> ①自然環境を守る ②健康で快適な生活環境を創る ③美しいまちなみを育む ④地球温暖化を防ぐ ⑤循環型社会を創る ▶<u>基本方針</u> ①さまざまな環境について学ぶ ②目指すべき環境を共に創る
第4次芦屋市 地域福祉計画	▶<u>基本理念</u> みんなの参加と協働により、 <u>誰もが心地よく暮らせる共生のまちづくり</u>を進めます ▶<u>推進目標</u> ・多様な機関と市が協働し地域共生を進めます ・地域の力をあわせて多様な参加の場をつくります ・様々な分野や世代が参加する共生のまちづくりを進めます
第2期 子育て未来 応援プラン 「あしや」 (子ども・子育て 事支援業計画) (次期計画策定中)	▶<u>基本理念</u> 「みんなで育てる芦屋っ子」 あすを担うすべての子どもが しあわせに育つための やさしいまちづくり ▶<u>基本的な視点</u> ・子どもの育ちの視点 ・親としての育ちの視点 ・地域での支え合いの視点 ・子育て環境の充実の視点 ▶<u>基本目標</u> ・家庭における子育てへの支援 ・子どもの健やかな発達を保障する教育・保育の提供 ・すべての子どもの育ちを支える環境の整備 ・仕事と子育ての両立の推進
第2期芦屋 子ども・若者計画 (次期計画策定中)	▶<u>基本理念</u> 人とつながり、自分らしさを見つけて、自立にむかう 子ども・若者の育ちを支援し、親として学びを支え、子どもや若者 に寛容なまちづくりを実現する ▶<u>重点目標</u> ・豊かな人間力を身につけるため、子ども・若者の育ちを支援する ・困難を有する子ども・若者やその家族を支援する ・子ども・若者を社会全体で支える、寛容なまちづくりを実現する
第10次 芦屋すこやか 長寿プラン21 (芦屋市第10次 高齢者福祉計画 及び 第9期介護保険 事業計画)	▶<u>基本理念</u> 高齢者がいつまでも、いきいきと安心して暮らせるまち ▶<u>基本目標</u> ・高齢者を地域で支える環境づくり ・社会参加の促進と高齢者にやすらぎのあるまちづくり ・総合的な介護予防の推進 ・介護サービスの充実による安心基盤づくり

(2) 都市構造上の課題から目指す方向性

「第1章 都市構造上の現状と課題」で取りまとめた都市構造上の課題を踏まえ、各視点をもとに目指す方向性を以下のとおり整理します。

▶ 拠点・都市機能

- ・拠点を中心とした都市機能の立地や居住地の徒歩圏内への生活利便施設の立地など、変化・多様化するライフスタイルに応じた、誰もが暮らしやすい都市機能の適切な配置と誘導
- ・拠点到求められる機能の適切な維持や更新

▶ 公共施設

- ・阪神芦屋駅などの公共施設が集積するエリアでの機能の維持など、人口減少が進むと予測されるなかでの利用ニーズに応じた質や持続可能な施設の総量・配置

▶ 居住環境

- ・異なる特色をもった「北部・山手・中央・浜手」それぞれの地域で、その地域の良さを好んで住みたいと思われる暮らしやすい環境づくり

▶ 自然景観・まちなみの形成

- ・これまで築かれてきた自然環境と調和した高質な住環境の継承と、経済・財政との両立が図られた「芦屋らしさ」を確立する、自然景観やまちなみの保全と発展

▶ 交通

- ・日常生活における移動の利便性を高めるための、各地域内や都市拠点への移動における効果的な交通網の形成やスムーズな移動手段の切替えなどによる、円滑で快適な移動環境づくり

▶ 財政

- ・人口減少・少子高齢化に対応し、公共施設・インフラ施設の持続可能な維持・更新に向けた、安定的な財政運営に資する都市づくり

▶ 災害

- ・災害の危険性を考慮した居住の誘導などハード面とソフト面の両面からの防災・減災対策を推進する災害に強い都市づくり

(3) 都市づくりの方針

「上位・関連計画に示されている方向性と関係性の高い箇所」及び「都市構造上の課題から目指す方向性」から以下のとおり、都市づくりの方針を設定します。

都市づくりの方針

みどり豊かな美しい自然環境と調和した高質で快適な住環境により
住宅都市としての魅力を高める誰もが安心して暮らせる持続可能な都市づくり

令和7年度（2025年度）の都市計画マスタープランの見直し時には、現在の芦屋市都市計画マスタープランのまちづくりの理念に、上記の「都市づくりの方針」の考え方を加え、新たな都市計画マスタープランの方針とする予定としています。

都市計画マスタープランの方向性

◆ まちづくりの理念

び か い ゆ う
美, 快, 悠のまち 芦屋

緑豊かな高質な都市空間を実現し、人にも環境にもやさしく、
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つの方向性

美

六甲山系の山々や芦屋川、六甲灘などの豊かな自然環境に恵まれた本市の特性を活かすとともに、市民との協働による緑を活かした美しい都市づくりを目指します。

河川や海岸、公園・緑地、緑豊かな街路、公共施設や私有地の緑などを繋ぐことにより、まち全体の景観や防災機能を高め、快適で安全安心な生活空間を創出します。

快

市民の多様な価値観やライフスタイルを尊重し、いつまでも住み続けられるために、都市機能や生活機能の維持・充実、ユニバーサルデザインの現実に立った快適で人にやさしい都市づくりを目指します。
自然環境の保全、環境負荷の低減など、環境にやさしい都市の形成を目指します。

悠

これまで培われてきた本市独自の歴史や文化を継承するとともに、時代の潮流や新たな価値観により、新しい文化が創出されるまちづくりを目指します。
恵まれた自然環境や歴史、文化などの地域資源を活かして、さらなる地域コミュニティの活性化を図ります。
市民と行政の協働の下、成熟都市にふさわしいまちづくりを目指します。

◆ まちづくりの目標

まちづくりの理念及びその方向性である「美」「快」「悠」を実現するため、次の5つの目標を定め、関連分野が連携して総合的に取り組んでいきます。

社会変化に対応した快適な都市空間づくり

本市は、駅周辺や生活機能が集積する地区を中心に、利便性の高いまちが形成されており、今後も引き続き、都市機能や市民生活の拠点としての機能の維持・充実に努めます。

また、それらの地区をネットワークで繋ぎ、移動の円滑化やアクセス性の向上を図ることで、快適な都市空間づくりを推進します。

スマート社会に対応するための新技術導入の検討やユニバーサルデザイン等の観点から、分かりやすく、使いやすく、人にやさしい都市空間づくりを推進します。

安心して住み続けられる良好な住環境づくり

今後も良好な住環境に配慮した適正な土地利用を図るとともに、ゆとりある緑豊かな住宅地の形成を図ります。

安心して生活できるよう、住環境の保全、都市基盤の整備や維持管理、ソフト対策の推進により防災機能を向上し、あらゆる自然災害に対応できる都市づくりを推進します。

また、様々なライフステージに対応するため、良質な住まい環境づくりを進めます。

環境にやさしく潤いのある都市づくり

豊かな自然環境やこれまで育まれてきた芦屋のまちの花と緑を保全するとともに、河川等の身近な自然空間の活用、公園・緑地の適切な維持管理、まちなかの緑化等により、人が自然に親しむ感じられる、潤いのある都市づくりを目指します。

「芦屋庭園都市」の実現に向け、自然環境と調和し、快適な都市環境が形成されるような花と緑豊かな都市づくりを市民との協働で進めます。

地球温暖化対策や公害の抑制など、環境にやさしい都市づくりを推進します。

個性と魅力ある高質な都市空間づくり

六甲山系や芦屋川に代表される緑豊かな自然環境と、本市の景観の特徴でもある歴史的資源を背景とした良好な住環境の形成を図るとともに、芦屋らしい美しい景観の形成を目指します。

市民との協働による良好な街並みの創出により、芦屋のイメージである文化の香りと風情を感じさせる市街地景観の形成を目指すとともに、成熟した質の高い空間を活かした、活力ある都市づくりを推進します。

公園・緑地、河川、緑豊かな街路樹、歴史・文化的資源、統一性のある街並み、にぎわいのある商業施設等を有機的に繋げることで、まちの魅力を実りながら創造できる都市空間づくりを推進します。

人とのつながりや交流を育むまちづくり

まちづくりに関する情報発信や市民参画の機会により、市民の自主的な取組を促進し、市民生活の基盤となる地域コミュニティの活性化を図ります。

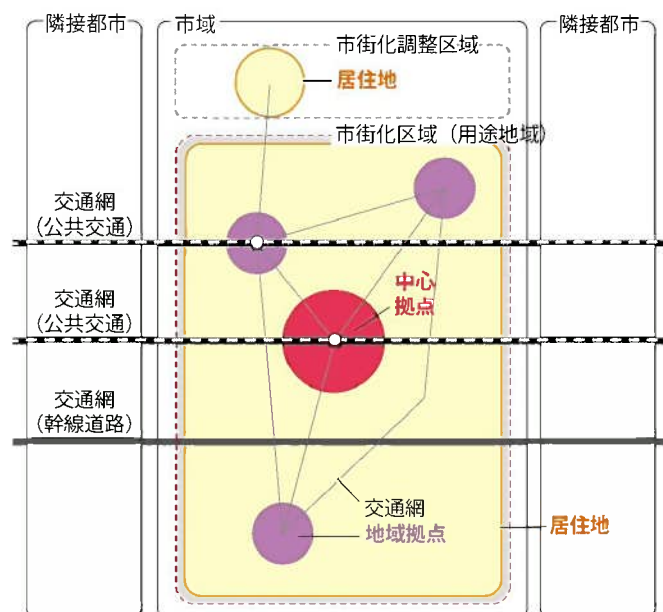
新しい生活様式に対応しつつ、市民同士のふれあいや交流の機会を増やすとともに、市民がまちづくりに参画することで、美しい景観の形成、花と緑によるまちの彩り、災害時の助け合いなどの取組を進め、安心して住み続けられる住みよいまちづくりを進めます。

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

1. 目指すべき都市の骨格構造

(1) 基本的な考え方

- 本市は良好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、市街地全域が住宅地として発展し、現在の質の高い住環境を備えた都市が形成されてきました。成熟した住宅都市としての魅力を継承しながら、将来の都市の骨格となる主要な拠点や交通網を抽出し、目指すべき都市の骨格構造を設定します。
- 都市構造上の課題から目指す方向性の実現に向けて、都市機能の適切な配置と誘導がされるよう、また、人口減少や変化・多様化する暮らし方に応じて、持続可能な適切な施設の配置や質の確保がされるよう、各地域の特色や役割を踏まえ、骨格構造を設定します。
- 日常生活を営み、地域コミュニティが形成される圏域に、日常生活に必要な機能が配置され、生活に必要なものが手に届く範囲にある暮らしやすい住環境が形成される骨格構造を設定します。
- 本市の空間的な形状と規模を活かしたコンパクトで利便性の高い都市となるよう、市の中心となる場所に都市機能を集積する中心拠点を設定します。
- 市内の移動や経済活動にとどまらず、大阪や神戸など近隣都市との円滑な移動や広域的な経済活動が活発に行われるようそれらが円滑に、また発展的に行われる拠点や交通網を設定します。



図－ 目指すべき都市の骨格構造の概念図

(2) 拠点設定の考え方

「拠点」の設定の基本的な考え方は以下のとおりです。

表 - 拠点設定の考え方

種別	拠点の機能	設定する場所
中心拠点	日常生活に必要な機能に加えて、都市内や都市間の移動を支える交通機能、広域的に提供される商業施設等の都市機能、総合的な行政機能	・市内外への交通アクセスの利便性が高い地区 ・公益性の高い施設が集積する地区 ・広域的に利用される大規模な商業施設が集積する地区
地域拠点	日常生活を営み、地域コミュニティが形成される圏域を中心に提供される日常生活に必要な機能	・食料品店、店舗、診療所、銀行、駅などの日常的な生活サービス施設等が一定程度集積する地区 ・徒歩、自転車、その他交通手段を介して、周辺地域から容易にアクセス可能な地区

(3) 交通網の設定の考え方

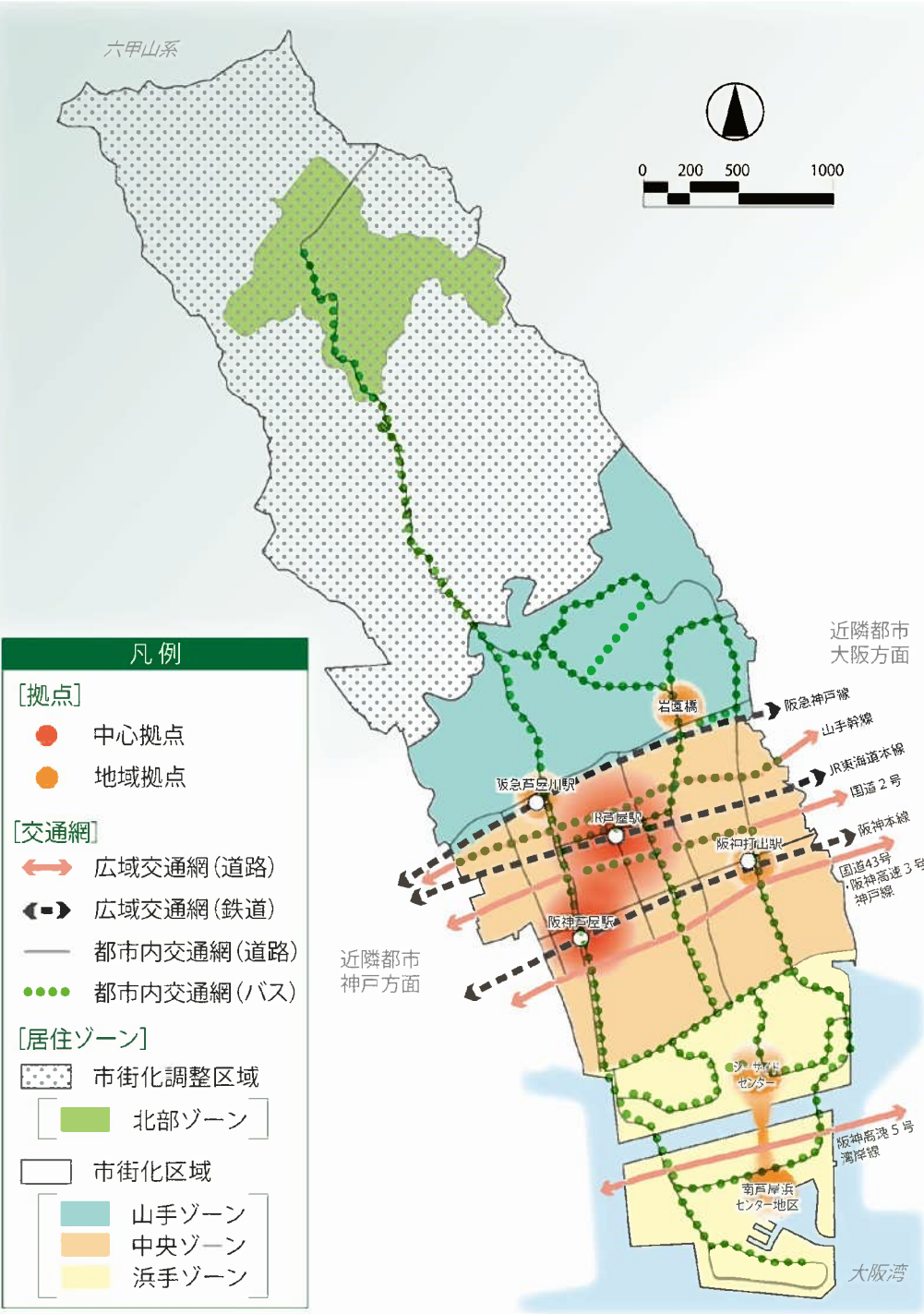
機能と特性に応じて次のとおり「交通網」を設定します。

- ・各居住地から中心拠点や地域拠点等を結び、円滑で快適に都市内を移動するための公共交通路線、幹線道路からなる都市内交通網
- ・近隣都市との円滑な移動を支える公共交通路線、幹線道路からなる広域交通網

(4) 居住地の考え方

「居住地」の設定の基本的な考え方は以下のとおりです。

本市は産業や工業などに特化した地域がなく、山林部を除く市域全域が居住地になっており、立地特性を活かした住環境が築かれています。市内の居住地を立地ごとに、六甲山系の自然環境の中にある「北部」と、市街化区域内の「山手」、「中央」、「浜手」の4つの「居住ゾーン」に分類します。



■ 拠点

種別	対象地区	特性と目指す方向性
中心 拠点	・ JR 芦屋駅周辺 ・ 阪神芦屋駅周辺	都市内や都市間の交通機能、全市民や広域的に提供される行政機能、商業施設等の都市機能の集積や、地域の交流や経済活動によるにぎわいを創出するとともに、芦屋川沿岸のもたらし潤いにより、魅力的な都市空間の形成を図ります。
地域 拠点	・ シーサイドセンター周辺 ・ 南芦屋浜センター地区周辺	浜手ニュータウンエリアの拠点として、商業、医療等の日常生活に必要な施設を計画的に配置し、地域コミュニティを創出する市民生活の拠点として、機能の維持・向上を図ります。
	・ 阪急芦屋川駅周辺 ・ 阪神打出駅周辺 ・ 岩園橋周辺	商業や医療、交通等、地域住民等の日常生活に必要な機能が集積する、地域特性に応じた市民生活の拠点として、機能の維持・向上を図ります。

■ 交通網

種別	特性と目指す方向性
広域 交通網 (道路・鉄道)	近隣都市との人の移動や広域的な経済活動を支える交通網は、以下の本市を東西に横断する幹線道路や公共交通である鉄道、バス路線です。 鉄道：・ 阪急神戸線 ・ JR 東海道本線 ・ 阪神本線 道路：・ 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 ※バス路線になっている幹線道路 これらの交通網を維持し、沿道における住環境の保全を図ります。
都市内 交通網 (道路・バス)	円滑で快適な都市内の移動を支える主要な幹線道路や公共交通である路線バスにより、各居住地から中心拠点や地域拠点を結ぶ市内の交通ネットワークの形成を図ります。また、主要な幹線道路が適切に広域交通網に接続することで、近隣都市との移動環境の維持・向上を図ります。

■ 居住ゾーン

分類	特性と目指す方向性
北部ゾーン	【自然環境の中にある緑豊かな住宅地】 市街化調整区域において、六甲山系の自然環境の中で、道路、バス路線で中心拠点等につながる緑豊かな一団の住宅地が形成されています。この地域の自然環境を保全するとともに、緑豊かで成熟した住環境の保全を図ります。
山手ゾーン	【良好で閑静な住環境が魅力の住宅地】 阪急神戸線以北に位置し、六甲山系に近接する豊かな自然環境と歴史・文化的資源を有し、幹線道路や路線バスによる公共交通ネットワークが一定整備され、日常生活に必要な機能が駅周辺や幹線道路沿いに集積し、低層や中低層の住宅を基本とした良好で閑静な住宅地が形成しています。より暮らしやすい移動環境づくりを進め、高質な都市空間の維持を図ります。
中央ゾーン	【都市機能が高度に集積する利便性の高い住宅地】 広域交通網、都市内交通網が充実し、高度な都市機能が集積する本市の中心市街地でありながら、道路や公園、芦屋川沿岸の緑や空間により潤いや安らぎが感じられる都市空間を形成しています。高い利便性を持ちながらも、心地よい住環境を保全し、魅力的な都市空間の維持を図ります。
浜手ゾーン	【計画的に整備された住宅地】 臨海部に造成されたニュータウンエリアで、住宅地、商業地、道路、公園などが計画的に整備・配置され、都市空間が形成されています。開発からの年数に応じ、成熟した豊かで暮らしやすい居住環境の維持、増進を図ります。

2. 居住ゾーンにおける区域の設定

(1) 基本的な考え方

各居住ゾーンを、それぞれの特性に応じ目指す方向性の実現に向け、下記の区域として設定し、持続可能な居住環境の確保と住宅都市の魅力を高めます。

山手ゾーン、中央ゾーン、浜手ゾーンは、都市再生特別措置法第 81 条に基づく「居住誘導区域」とすることで、人口減少のなかにあっても一定の人口密度を維持し、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導し、または維持を図ります。

北部ゾーンは、人と自然が共生する「自然共生区域」として、既に形成されている一団の住宅地の豊かな自然と調和した住環境の保全を図ります。

※ 法に基づく「居住誘導区域」とは、市街化区域内の一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、都市機能やコミュニティが持続的に確保されるよう居住を誘導すべき区域です。

(2) 本市における居住誘導区域の設定

山手ゾーン

中央ゾーン

浜手ゾーン

- ・本市は、市街化区域全域にわたり、比較的高い人口密度と生活に必要な施設等や公共交通が概ね整っており、極端な人口減少や生活利便施設及び公共交通のサービス低下等が起こることは現時点では想定されていないことから、市街化区域全域を居住誘導区域とします。
- ・上記のうち、法に基づく「居住誘導区域に含めてはならない区域^{※1}」は、居住誘導区域から除外します。また、都市計画運用指針に基づく「居住誘導区域に含まないこととすべき区域^{※2}」は、急傾斜地崩落対策工事や護岸嵩上げなどのハード面の整備と避難所等の充足や情報発信などのソフト面の両面での災害対策を講じることで、居住誘導区域に含めることとします。

※1 居住誘導区域に含めてはならない区域

(都市再生特別措置法第 81 条第 19 項及び都市再生特別措置法施行令第 30 条)

- ・土砂災害特別警戒区域【レッドゾーン】(土砂災害防止法)

※2 居住誘導区域に含まないこととすべき区域 (都市計画運用指針)

- ・土砂災害警戒区【イエローゾーン】(土砂災害防止法)
- ・洪水浸水想定区域、高潮浸水想定区域、雨水出水浸水想定区域 (水防法)
- ・津波浸水想定区域 (津波防災地域づくり法)

P.32~35 (9)災害リスクの状況 参照

(3) 自然共生区域の設定

北部ゾーン

市街化区域に含まれない奥池町、奥池南町の一部の区域については、豊かな自然環境と調和を図りつつ形成された良好な住宅地を保全・育成するため地区計画が定められています。そのことから、地区計画が定められた区域については、引き続き豊かな自然環境と共生する住宅地として保全していくため、「自然共生区域」として設定します。

なお、居住誘導区域に含めてはならない区域とされている土砂災害特別警戒区域【レッドゾーン】は、自然共生区域に含めないこととします。

(4) 居住に関する区域

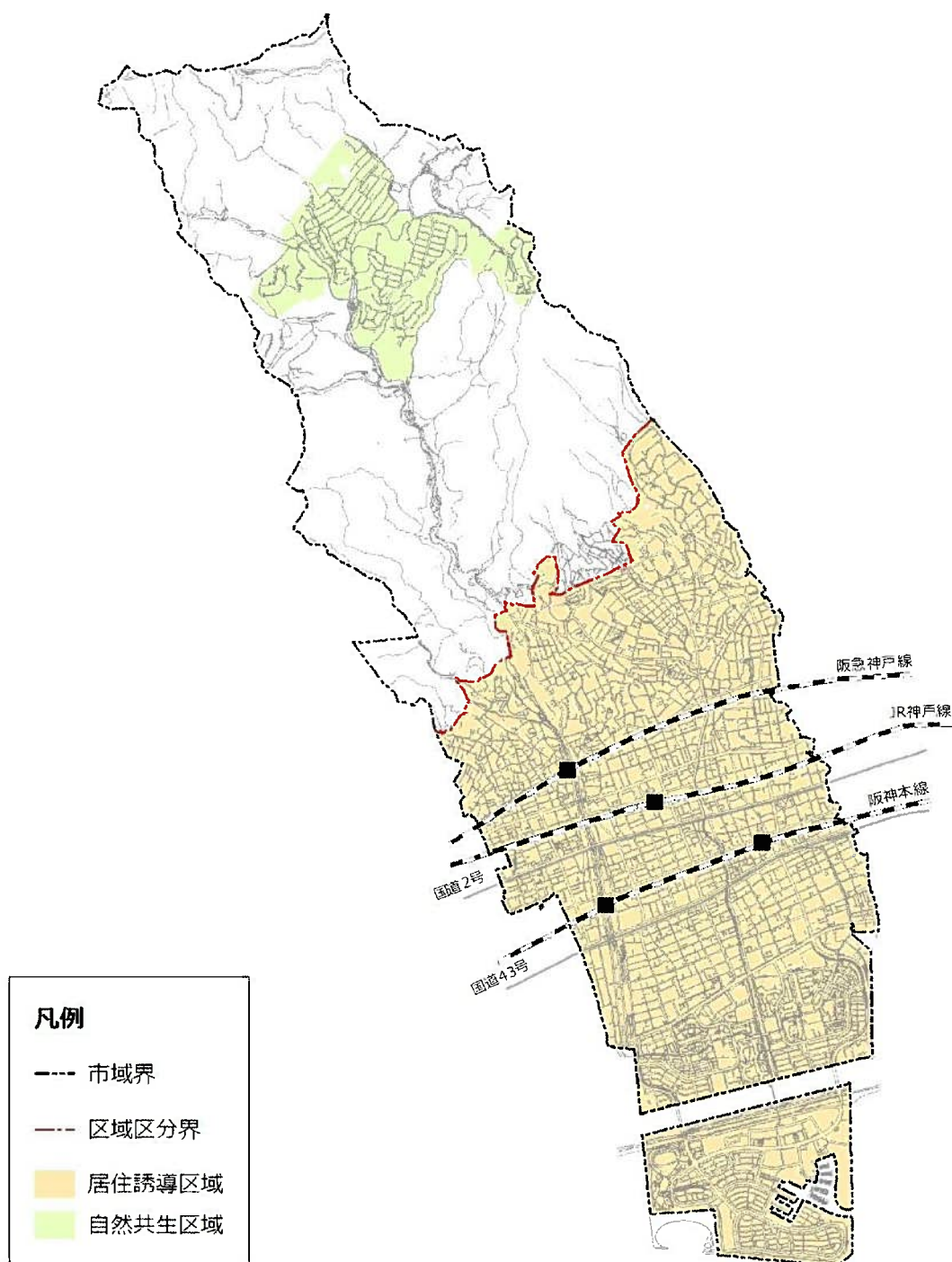


図 - 居住に関する区域

3. 拠点における区域・施設の設定

(1) 基本的な考え方

中心拠点や地域拠点において、法に基づく「都市機能誘導区域※¹」と「誘導施設※²」を定め、都市機能を誘導・集約し、これらの各種サービスの効率的な提供をすることで、居住者の利便性を維持・向上し、目指す都市の実現を図ります。

なお、誘導施設は、人口や施設の統廃合など情勢の変化を踏まえ、上位・関連計画との整合を図りながら、必要に応じて見直しを行います。なお、誘導施設の見直しに応じて、都市機能誘導区域についても見直しを行います。

- ※1 法に基づく「都市機能誘導区域」とは、居住誘導区域内において、都市機能を都市の中心拠点や地域拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供が図られるよう定める区域です。
- ※2 法に基づく「誘導施設」とは、都市機能誘導区域ごとに立地を誘導すべき施設を設定するものであり、都市全体における現在の年齢別の人口構成や将来の人口推計、施設の充足状況や配置を勘案し定める施設です。

(2) 都市機能誘導区域の考え方

- ・都市全体を見渡し、鉄道駅に近く都市機能が一定程度充実している区域や、周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等を設定します。
- ・区域の規模は、一定程度の都市機能が充実している範囲で、かつ、徒歩や自転車等により施設間が容易に移動できる範囲を設定します。

(3) 誘導施設の考え方

- ・都市全体を見渡し、各拠点や居住ゾーンの地域特性や都市機能誘導区域の役割を勘案し、また、既に都市機能誘導区域内に立地しており、都市機能を維持させ、さらに、都市機能誘導区域外における居住環境の保全や効率的な都市経営を図るため、今後も区域内に配置されることが望ましい施設を設定します。
- ・日常生活で利用される医療・福祉・商業などの生活利便施設は、既に市街化区域内に一様に分布し、日頃の暮らしの利便性を高めていることから、引き続き居住誘導区域内全体において適宜分散して配置されることが望ましい施設です。居住誘導区域では、比較的高い人口密度が保たれ、急激な人口減少が現時点では想定されないことから、それら施設は都市機能誘導区域への誘導をせず、分散した配置をすることで生活利便性の維持を図ります。

日常生活で利用される主な生活利便施設は以下のとおりです。

- ・商業施設（食料品店、飲食店、店舗、銀行等各種サービス施設）
- ・福祉施設（デイサービス等の通所施設、地域包括支援センター など）
- ・子育て施設（幼稚園、保育園、こども園、その他子育て支援施設）
- ・医療施設（病院、診療所）
- ・教育文化施設

(4) 本市における都市機能誘導区域の設定

① JR 芦屋駅周辺・阪神芦屋駅周辺 中心拠点

中央ゾーンに位置する中心拠点である JR 芦屋駅周辺・阪神芦屋駅周辺は、市内全域や市外からの交通アクセスの利便性が高く、大規模商業施設や行政施設、日常生活に必要な施設などが一定程度集積していることから、更なる充実を図るため、都市機能誘導区域とします。

② シーサイドセンター周辺、南芦屋浜センター地区周辺 地域拠点

浜手ゾーンにある地域拠点のシーサイドセンター周辺、南芦屋浜センター地区周辺は、計画的に商業施設等が整備・配置された街区であり、地域や市内外から訪れ、利用される日常生活に必要な機能が一定程度配置・集積され、地域の暮らしの利便性を高めていることから、引き続きそれら機能の維持・向上を図るため、都市機能誘導区域とします。

阪急芦屋川駅周辺、阪神打出駅周辺等、上記以外の地域拠点は、日常生活に必要な施設が集積し、市民生活を支える、それら機能の維持・向上を目指す拠点です。これらの拠点到集積する施設は、現時点では市街化区域内に一様に分布し、日頃の暮らしの利便性を高めていることから、能動的に誘導を行わない施設です。そのため、それらが集積する地域拠点においては、都市機能誘導区域の設定をしないこととします。

(5) 本市における誘導施設の設定

以下の施設を誘導施設とし、施設の基準は下表のとおりです。

① JR 芦屋駅周辺・阪神芦屋駅周辺 中心拠点

- ・ 広域的に利用され、食料品や日用品などの日常生活に必要なサービスや各種専門的サービスを提供する「大規模商業施設」
- ・ 全市民に利用される総合的な「行政機能を有する施設」

② シーサイドセンター周辺、南芦屋浜センター地区周辺 地域拠点

- ・ 地域や市内外から訪れ、利用される日常生活に必要なサービスを主に提供する「大規模商業施設」

表・誘導施設の設定基準

誘導施設	誘導施設の基準
大規模商業施設	店舗面積が 3,000 ㎡以上の商業施設
行政機能を有する施設	本庁舎（北館、南館、東館）、分庁舎、公光分庁舎、消防庁舎



(参考) 都市機能誘導区域と用途地域との関係性

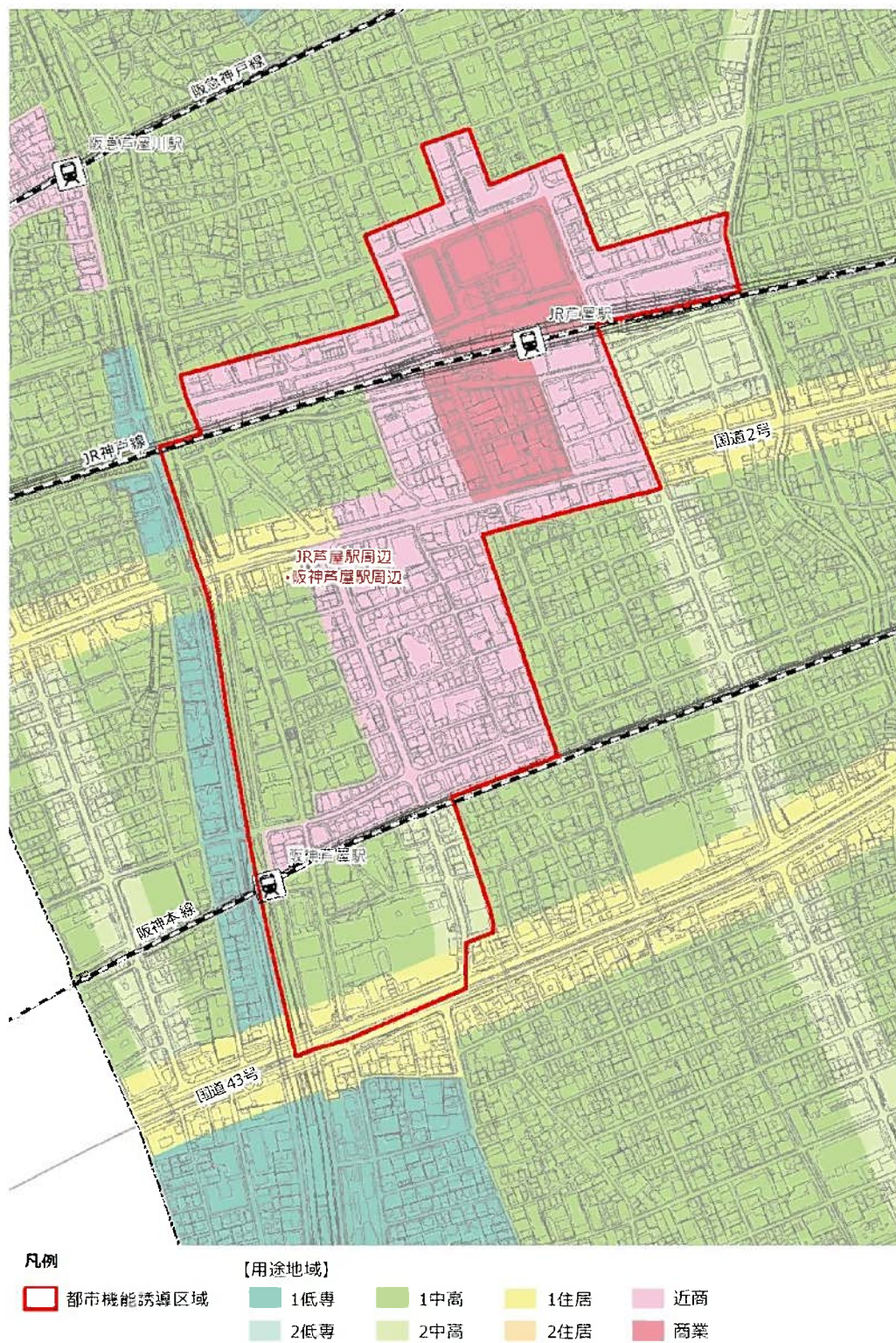


図 - JR 芦屋駅周辺・阪神芦屋駅周辺

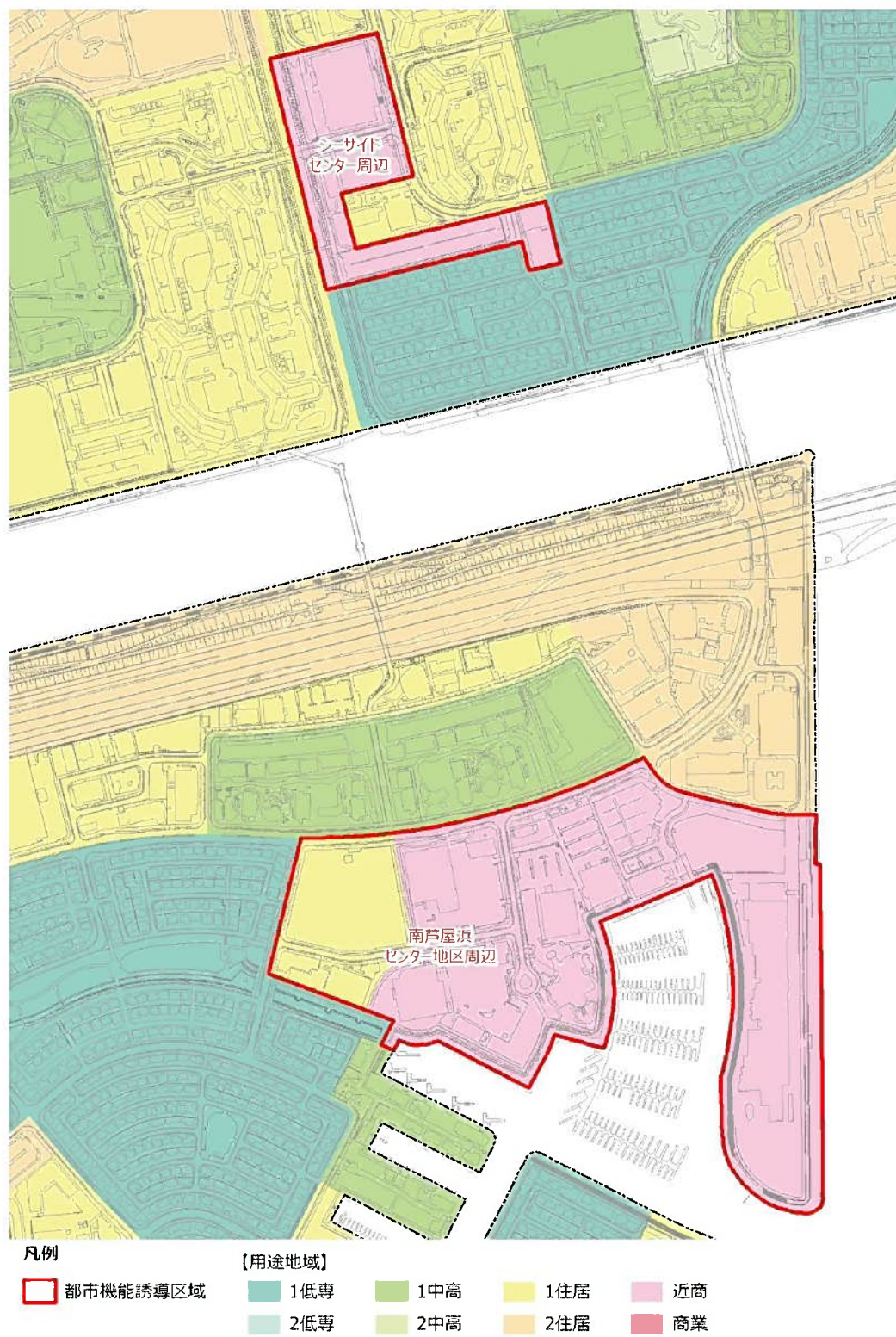


図 - シーサイドセンター周辺・南芦屋浜センター地区周辺

4. 本章のまとめ

大規模商業施設、市役所などの都市機能施設や、スーパーやコンビニ、クリニックなどの日常生活サービス施設が「拠点」や「居住ゾーン」に配置され、道路や公共交通機関の「交通網」を維持、充実させることにより、各「居住ゾーン」の立地特性を生かした持続可能な魅力ある居住環境を築き、目指すべき都市の実現を図ります。

終章

1. おわりに

(1) 本資料のまとめ

本市は豊かな自然環境を有するとともに、大阪と神戸の間に位置し高速道路や国道などの広域幹線道路や鉄道駅など、交通の利便性に恵まれた立地条件から、良好な住宅地としてまちが形成されてきました。

本ビジョンは、将来のさらなる人口減少局面においても、持続可能な都市を構築していくための都市づくりの方向性を示すものです。

「序章 3. 本ビジョンと都市計画マスタープランの関係性（4 ページ掲載）」で示しており、今後、居住や都市機能の区域や施設に関する具体的な施策や整備方針を定め、都市再生特別措置法第 8 1 条に基づく立地適正化計画を含む都市計画マスタープランとします。それにより、本ビジョンの都市づくりの方針である「みどり豊かな美しい自然環境と調和した高質で快適な住環境により住宅都市としての魅力を高める誰もが安心して暮らせる持続可能な都市づくり」の実現を目指します。

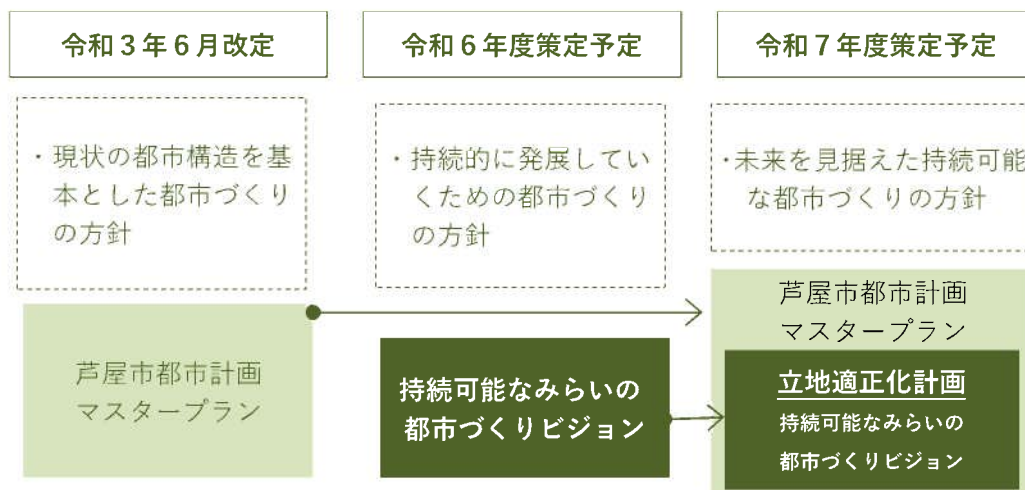


図 - 計画策定の予定フロー（再掲（本ビジョン 4 ページの一部抜粋））

スケジュール概要（予定）

令和6年度	7月9日	都市計画審議会	・ ビジョン策定の考え方
	2月4日	都市計画審議会	・ ビジョン素案
	2月下旬	所管事務調査（説明）	
	3月上旬～	パブリックコメントの実施	
令和7年度	5月下旬	都市計画審議会	・ ビジョン ・ 現行都市マスの評価検証
	6月上旬	所管事務調査（報告）	
	12月	都市計画審議会	・ 都市マス事前説明
	12月中旬	所管事務調査（説明）	
	12月下旬～	パブリックコメントの実施	
	2月上旬	都市計画審議会	・ 都市マス素案
	2月下旬	所管事務調査（報告）	
	3月下旬以降	都市マス改訂	