

阪神間都市計画(芦屋国際文化住宅都市建設計画)公園の変更(芦屋市決定)

2. 2. 2047号 涼風東公園の決定

(説明事項)

計 画 書

阪神間都市計画（芦屋国際文化住宅都市建設計画）公園の変更（芦屋市決定）

都市計画公園に， 2. 2. 2047号涼風東公園を次のように追加する。

種別	名 称		位 置	面 積	備 考
	番 号	公園名			
街区公園	2. 2. 2047	涼風東公園	芦屋市涼風町	0.24ha	植栽，広場，遊具， 便所，備蓄倉庫

「区域は計画図表示のとおり」

理 由

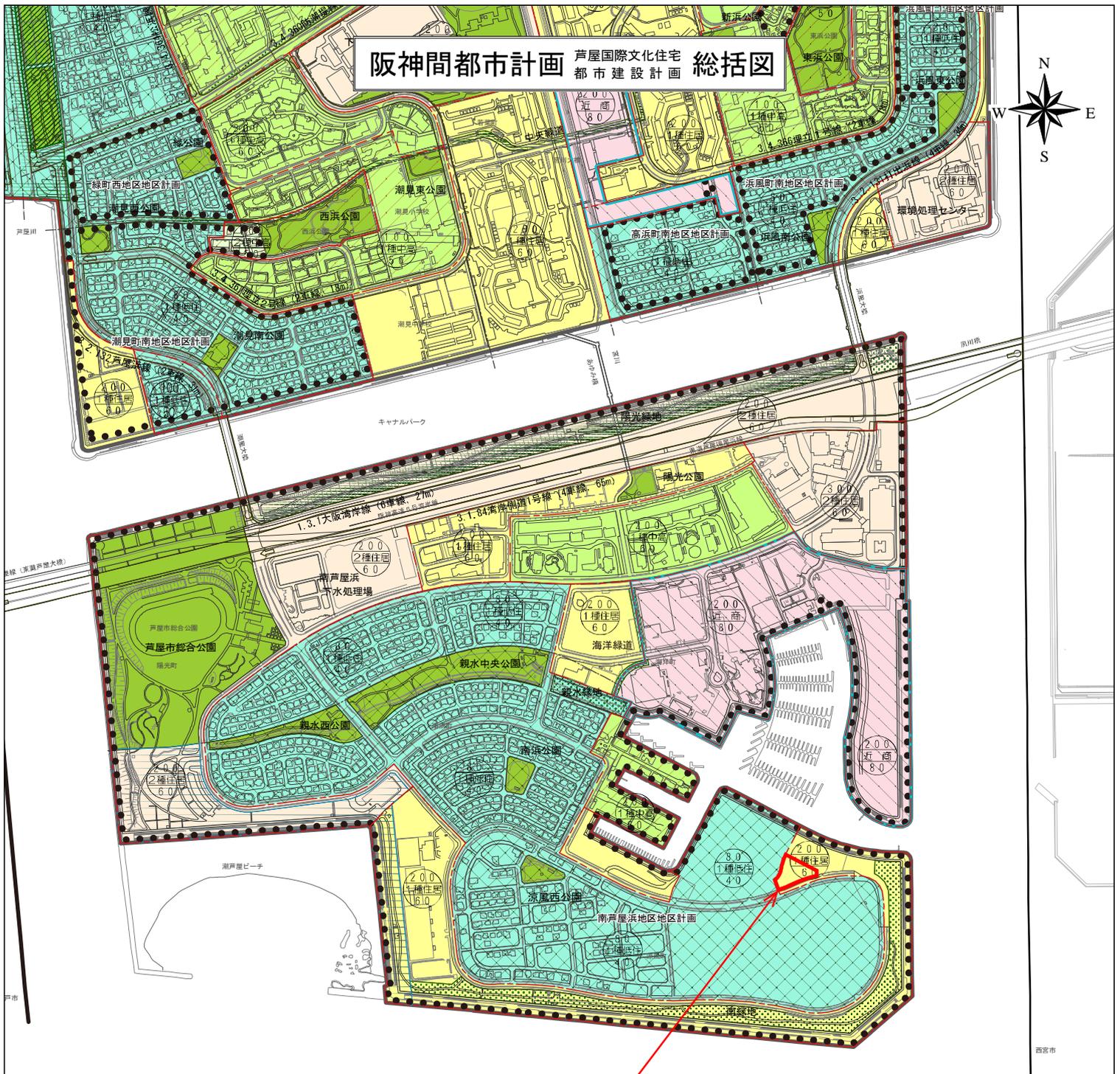
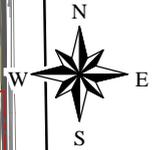
別添理由書のとおり

理 由 書

南芦屋浜は、住宅・商業・文化・海洋性レクリエーション等の機能を持ち、防災や福祉、景観等にも配慮した快適で住みよいまちづくりが進められている。

涼風東公園は、南部の低層住宅地区内に位置し、街区住民の身近なレクリエーション活動及び憩いの場としての利用に供するとともに、「芦屋市地域防災計画」に示されている地区防災拠点として街区の防災安全機能を恒久的に確保するため、街区公園として都市計画決定するものである。

阪神間都市計画 芦屋国際文化住宅 都市建設計画 総括図



2.2.2047 涼風東公園 (街)

面積 約0.24ha

凡 用 途 地 域	阪神間都市計画区域界	———	第1種高度地区	
	阪神間都市計画区域 (芦屋国際文化住宅 都市建設計画区域)	———	第2種高度地区	
	市街化区域・市街化調整区域界	———	第3種高度地区	
	第1種低層住居専用地域		第4種高度地区	
	第2種低層住居専用地域		高度利用地区	
	第1種中高層住居専用地域		風致地区	
	第2種中高層住居専用地域		準防火地域	
	第1種住居地域		都市計画道路	
	第2種住居地域		公園	
	近隣商業地域		緑地・緑道	
	商業地域		墓園	
	上段容積率/下段建ぺい率		地区計画	
	臨港地区		今回追加決定する公園	



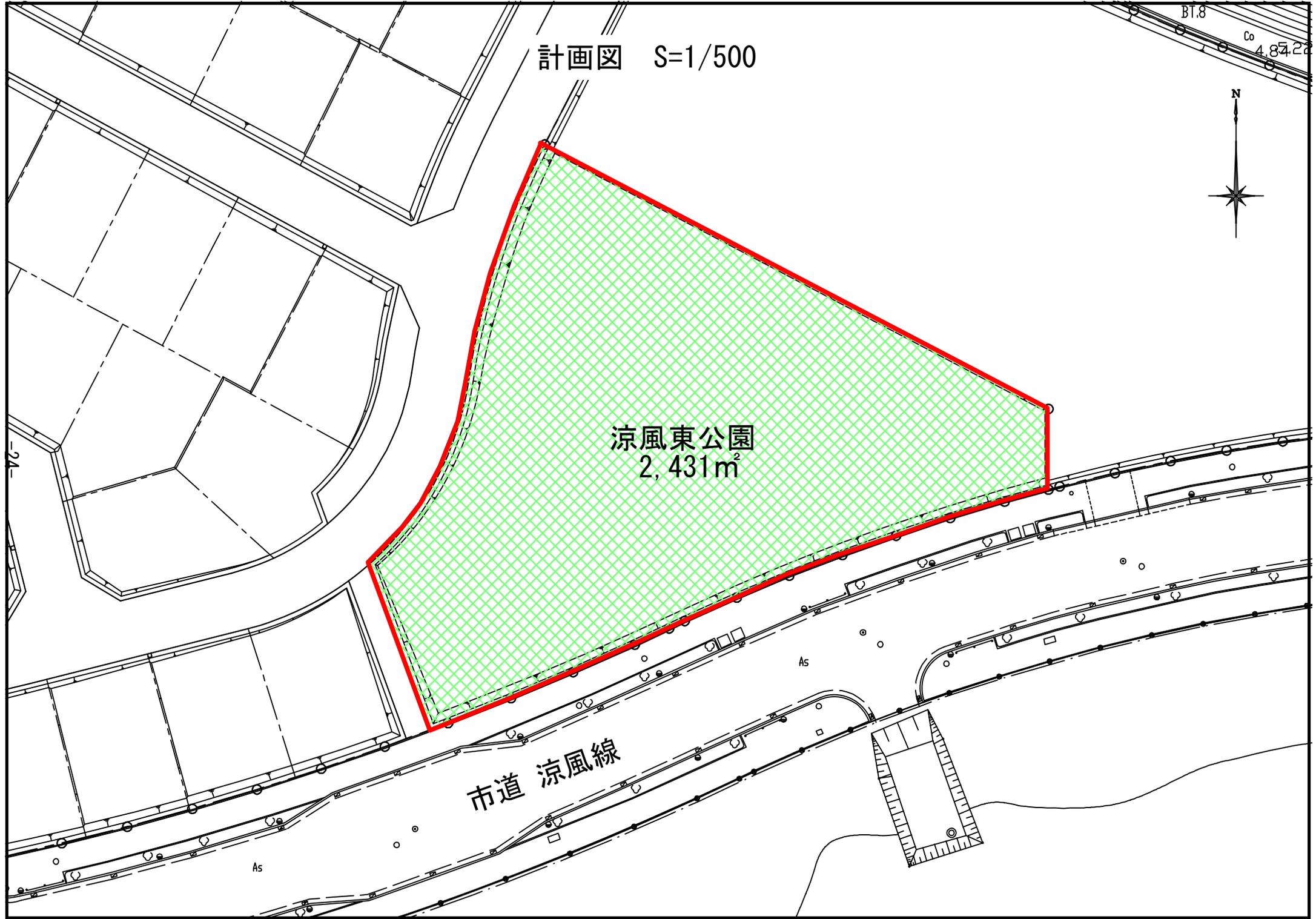
計画図 S=1/500

BT.8
Co
4.87.22



涼風東公園
2,431m²

市道 涼風線



参考書類

1. 都市計画を変更する土地の区域の一覧表
2. 現況説明書
3. 現況写真
4. スケジュール表

1. 都市計画を変更する土地の区域の一覧表

都市計画名称	種別	面積 (㎡)	地目	町名・地番
涼風東公園	街区公園	2, 4 3 1	雑種地	芦屋市涼風町 1 番 330

2. 現況説明書

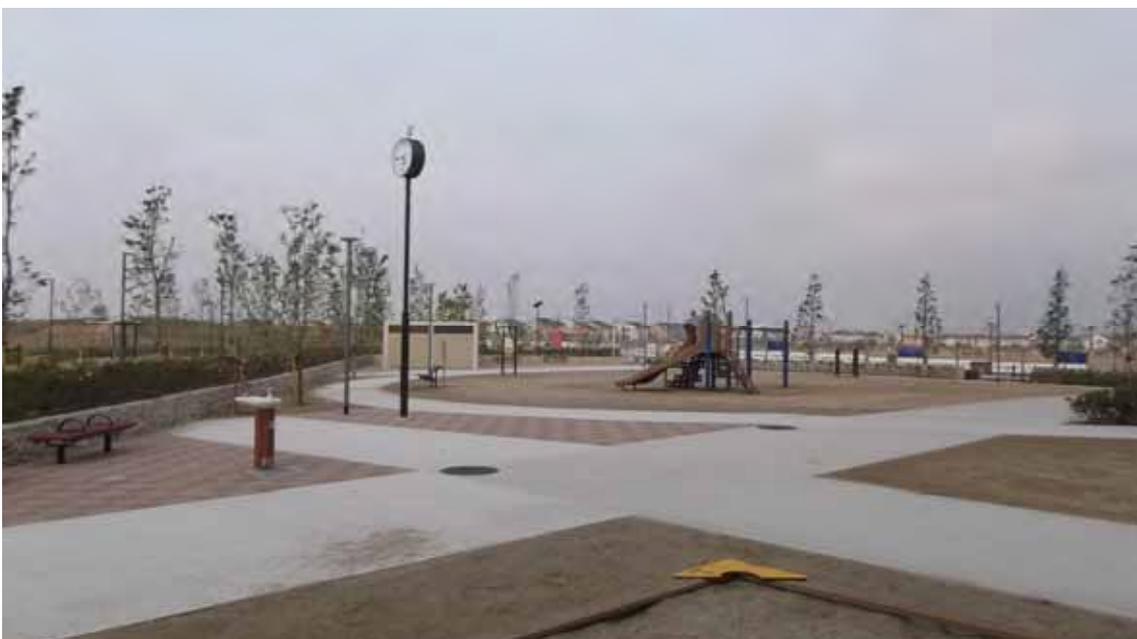
南芦屋浜地区は、阪神間のウォーターフロントの再生と新たな都市核形成のための海上都市の構築を目的として、住宅・レクリエーション・公園用地等に供するための埋立造成工事を昭和 46 年以降進め、平成 9 年 1 月末に全区域（125.6ha）の工事を完了した。

そのうち北部地域においては復興住宅が建設され、現在約 1,000 戸が入居している。また、平成 20 年度には総戸数約 200 戸の分譲マンションが入居開始している。南部の住宅区域では計画的に順次整備が進められ、平成 15 年～25 年度までに約 650 戸の戸建住宅が分譲されている。平成 26 年度以降も年約 50 戸程度が分譲される予定である。

3. 現況写真

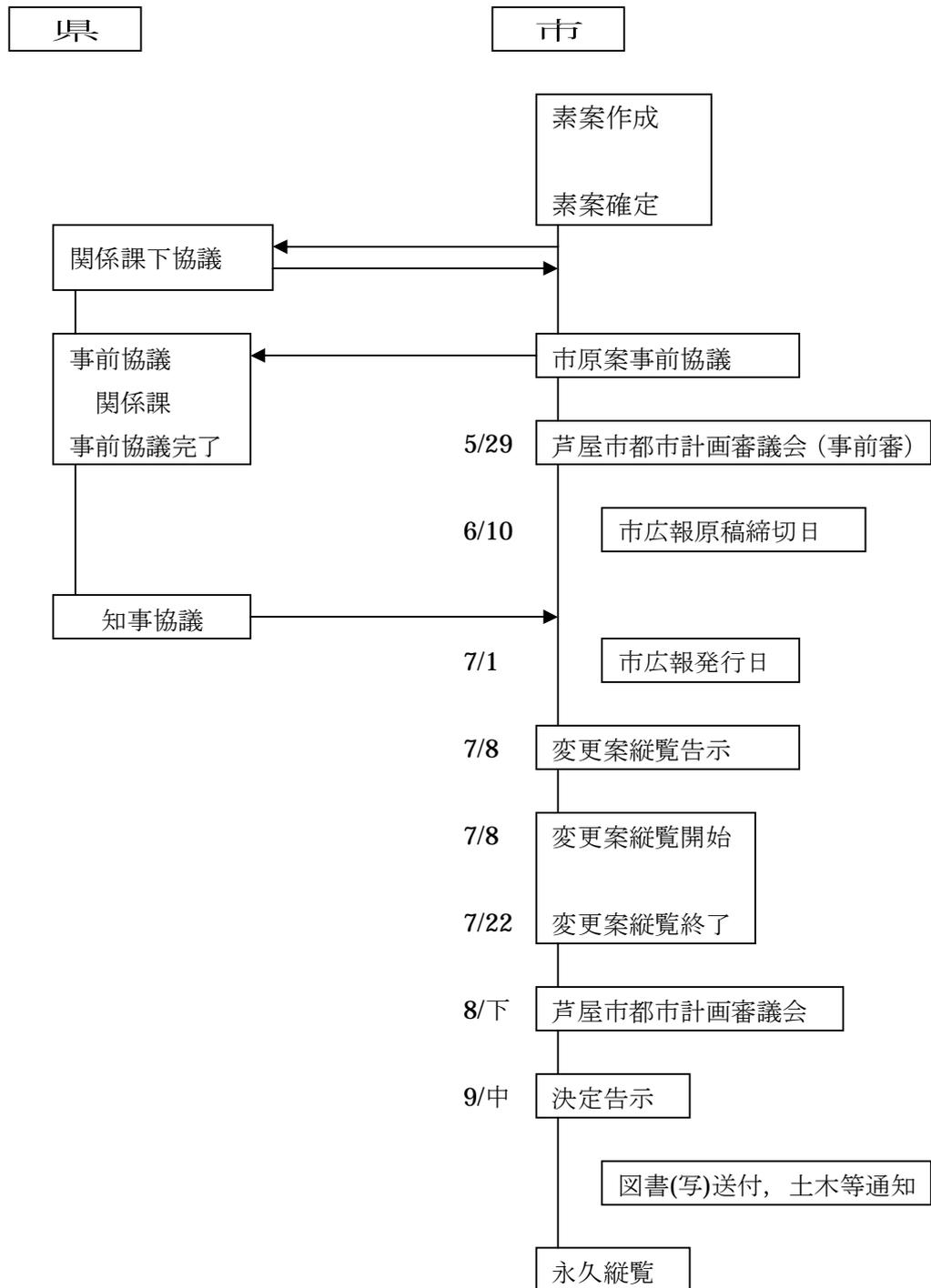


写真方向：北西から南東



写真方向：東から西

4. スケジュール表



(白紙ページ)

都市計画道路網の見直しについて

(報告事項)

1 都市計画道路の役割と機能

(1) 都市計画道路

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。

(2) 都市計画道路の機能

また、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」などの機能が期待されます。

【都市計画道路の機能】

交通機能

- ・人や物資の移動の通行空間としての機能
- ・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

空間機能

- ・景観、日照、相隣等の都市環境保全のための機能
- ・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
- ・火災等の拡大を遅延・防止するための空間機能
- ・地下鉄、都市モノレール、新交通システム、路面電車、バス等の公共交通機関の導入のための空間
- ・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
- ・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

市街地形成機能

- ・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
- ・一定規模の宅地を区画する街区形成
- ・人々が集い、遊び、語らう日常生活のコミュニティ空間

2 都市計画道路の現状と課題

(1) 都市計画道路の整備状況

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。

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。また近年の中央線、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 43,350 m、概成済延長 1,520m、整備率は 84.9%となっています。

■種別毎の都市計画道路整備状況

種別	路線数	計画延長	改良済	概成済	整備率※
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%

※概成済含む

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、特殊街路でほぼ整備が完了していますが、幹線街路においては、なお15路線、9,460mが未整備となっています。

(2) 本市都市計画道路の課題

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。

■未整備区間を含む都市計画道路（幹線街路）

路線番号	路線名	幅員(m)	当初決定	計画延長(m)	未整備延長(m)
3.1.84	湾岸側道1号線	65	S55.7.8	1,430	260
3.5.134	鉄道沿東線	15	S54.12.21	1,160	920
3.5.135	芦屋川左岸線	12	S21.5.6	3,020	210
3.4.361	稻荷山線	20	S21.5.6	1,840	660
3.4.362	芦屋中央線	20	S21.8.15	1,870	220
3.4.363	川東線	20	S21.8.15	1,240	760
3.4.364	松浜線	20	S25.3.31	670	510
3.4.365	川西線	20	S21.8.15	1,180	250

3.5.368	大平線	15	S21.8.15	1,950	1,950
3.5.370	駅前広場東線	15	S30.3.31	800	100
3.5.371	鉄道沿西線	15	S21.5.6	1,170	760
3.5.372	山手線	15	S21.8.15	2,370	1,250
3.5.373	駅前線	15	S21.5.6	650	90
3.5.376	芦屋川右岸線	12	S21.5.6	2,080	1,230
3.6.378	芦屋山麓線	11	S29.3.31	2,530	290

これらの未整備の都市計画道路については、本市の課題を踏まえ、必要性の高い路線から順次整備を図る必要があります。

また、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。

3 都市計画道路網見直しの動き

(1) 都市計画道路を取り巻く環境の変化

都市計画道路は、他の都市施設や土地利用などと一体的、総合的に都市計画を定めることで、長期的視点から計画的な整備に寄与し、道路の持つ交通機能や周辺の市街化の促進など、円滑な都市活動を支える主要な社会資本の一つであり、都市の健全な発展に大きな役割を果たすものです。

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。その区域内では、事業を円滑に進めるため、建築行為が制限されることになり、土地所有者等の権利を制限し続けている状況となっています。

しかし、これらの道路の中には、時間の経過により社会経済情勢や都市を取り巻く環境の変化などから、都市計画道路としての必要性や役割などにも変化等が生じつつあることが考えられます。

(2) 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、平成 16 年以降、県下各市町において、事業予定のない都市計画道路の未整備区間について必要性の検証を行いました。しかし、当時の見直しは、バイパス整備などで代替機能が確保された場合などの単純なものの抽出にとどまるものであり、芦屋市においても検証作業を行いました。結果として「廃止に向けて検討する区間」に該当する路線はなく、都市計画の変更には至っていません。

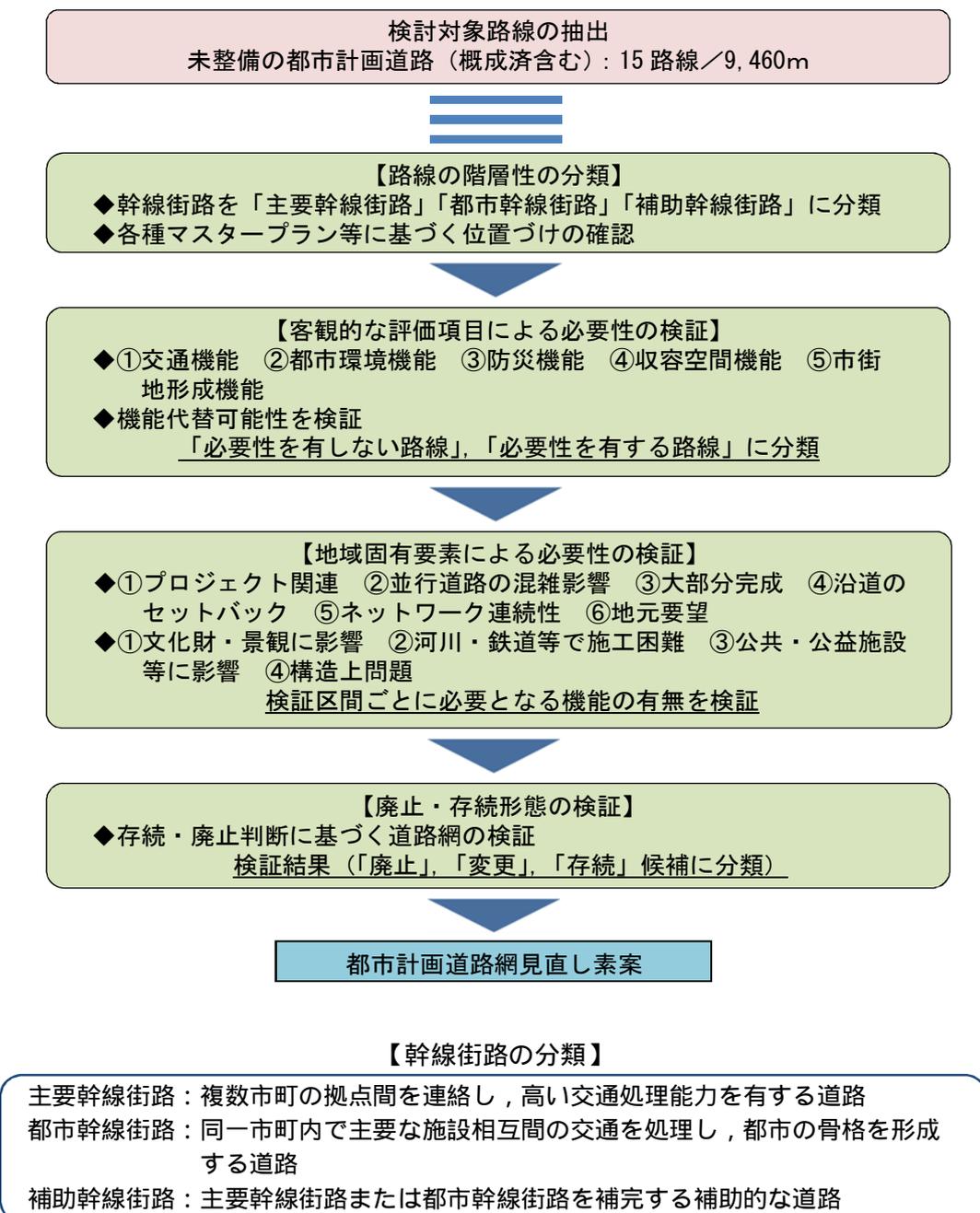
こうした「見直しに関する基本的な考え方」の課題や、さらに平成 17 年の盛岡訴訟において、長期未着手の都市計画道路に対する考え方が司法の判例に示されたこと。また、国の都市計画運用指針においても、都市計画施設の必要性等について検証を行い、必要に応じ変更の検討を行うことが望ましいとの見直しの考え方が示されていることから、兵庫県では平

成 20 年度より，さらなる見直しを進めるため，地域の交通特性，既成市街地の特性を踏まえた，新たな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。

4 都市計画道路網見直しの進め方

(1) 検証の手順

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，以下の手順で兵庫県とともに必要性等の検証を行いました。

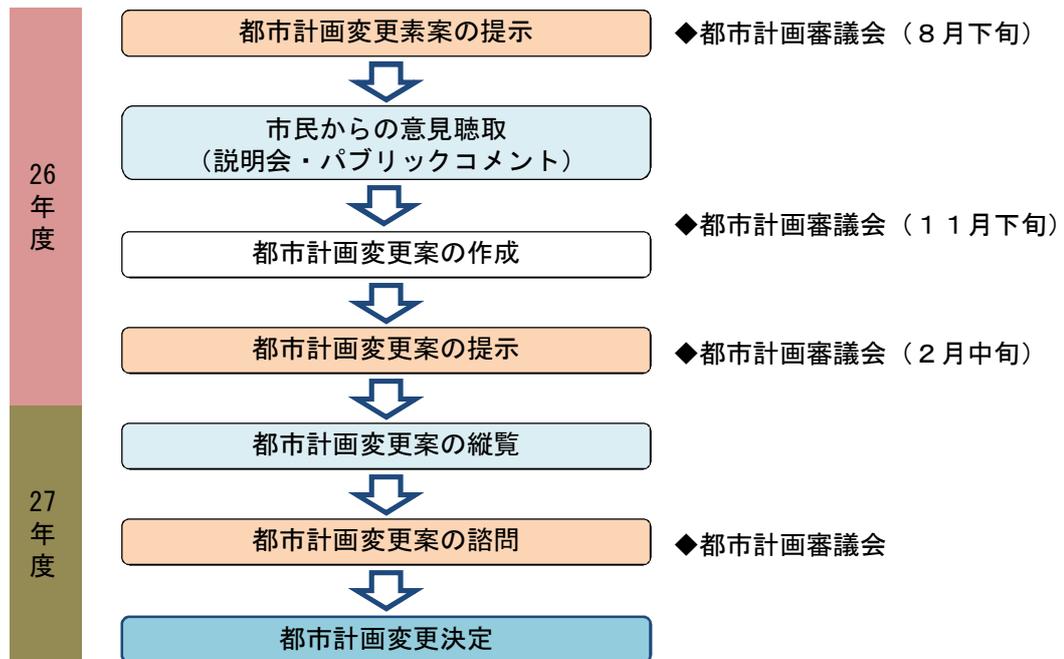


(2) ガイドラインによる検証結果

検証の結果、本市においては3路線、1,780mを廃止候補としています。(別紙「都市計画道路現況図」参照)

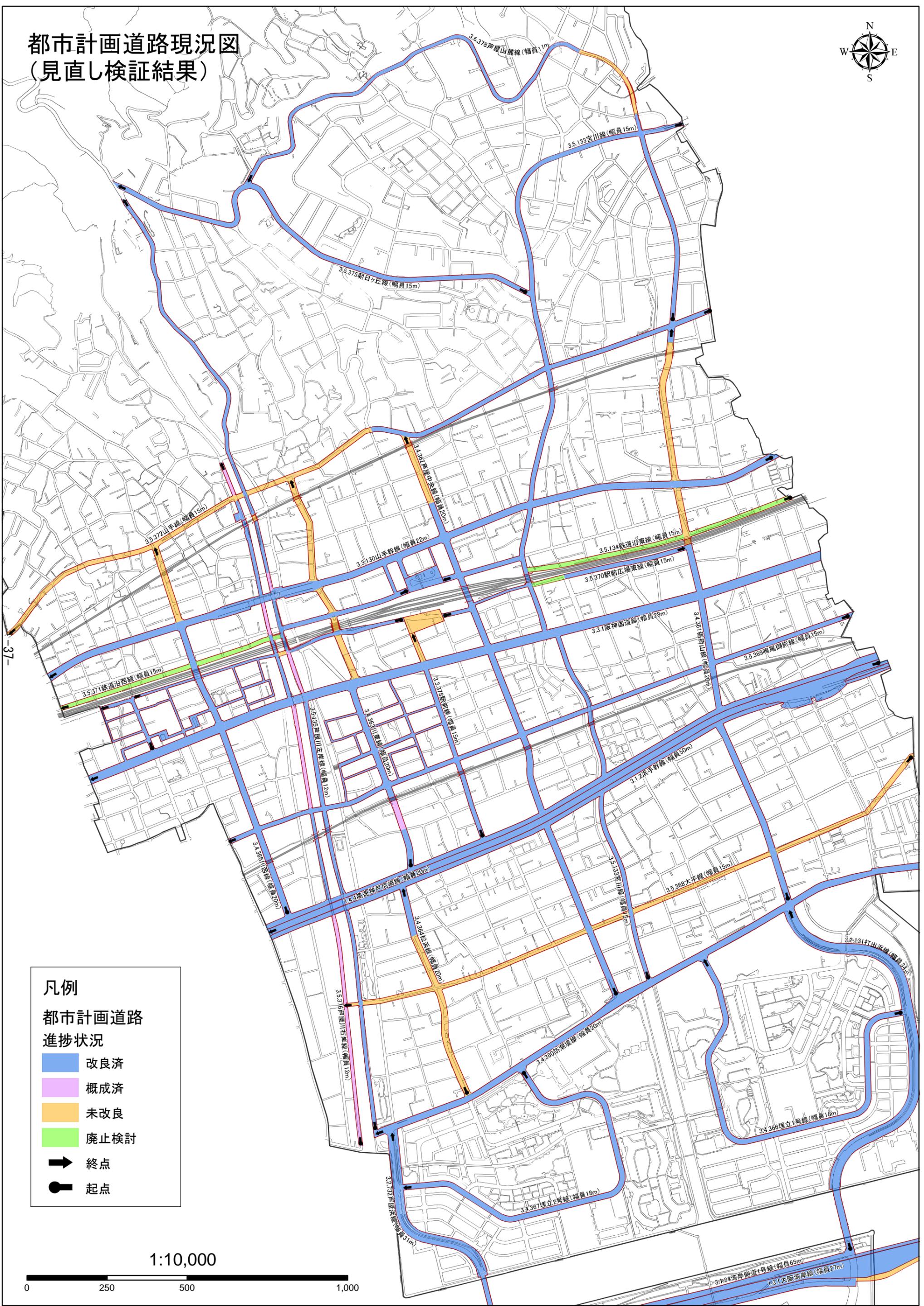
(3) 今後のスケジュール(案)

都市計画道路網見直しについては、概ね以下のスケジュールにより進める予定です。



(白紙ページ)

都市計画道路現況図 (見直し検証結果)



凡例

都市計画道路 進捗状況

- 改良済
- 概成済
- 未改良
- 廃止検討
- 終点
- 起点

1:10,000



(白紙ページ)

長期未着手土地区画整理事業の見直しについて

(報告事項)

(1) 背景

市街地再開発事業など比較的狭い地区を対象とした事業は、ほとんどの地区で事業が完了している一方、土地区画整理事業については、都市計画決定されたものの長期間事業化に至っていない地区が存在している。

兵庫県（以下「県」という。）では、平成19年度から、土地区画整理事業の必要性等についてケーススタディによる検証を始め、平成23年度からは、市町との意見交換を行い、事業の実現性について検討が行われた。

平成24年9月、県と市町との個別ヒヤリング、同年11月、県と市町との意見交換、平成25年3月には、県から市町に対し「長期未着手土地区画整理事業の見直しに関する基本的な考え方」が示された。

(2) 本市における土地区画整理事業及び長期未着手の状況

本市では、震災による復興事業等を含め、計12地区で事業が完了している。

長期未着手の対象となる事業は、「中部土地区画整理事業」となる。

都市計画決定区域面積21.6haのうち、長期未着手の区域面積は11.5ha。

(3) 県による見直し基本方針

「長期未着手土地区画整理事業の見直しに関する基本的な考え方」の中で、“概ね3年以内に事業化の見込みがない、長期未着手土地区画整理事業は、原則として一旦廃止（部分廃止を含む）する。

なお、廃止した地区において、今後事業化の動きがあった場合は事業内容が具体化した段階で必要に応じて再度都市計画決定を行う。”との基本方針が示されている。

(4) 検証

1 県による検証（平成25年3月実施済み）

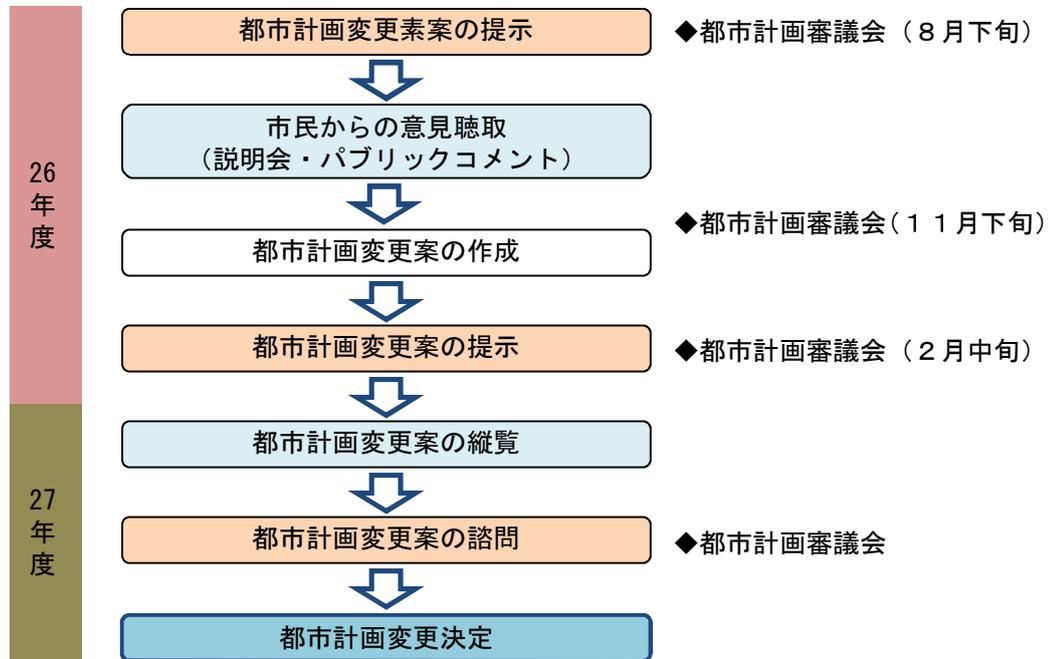
“事業化の可能性は低いため、未着手区域の廃止。”との結果。

2 本市による検証（平成26年度実施予定）

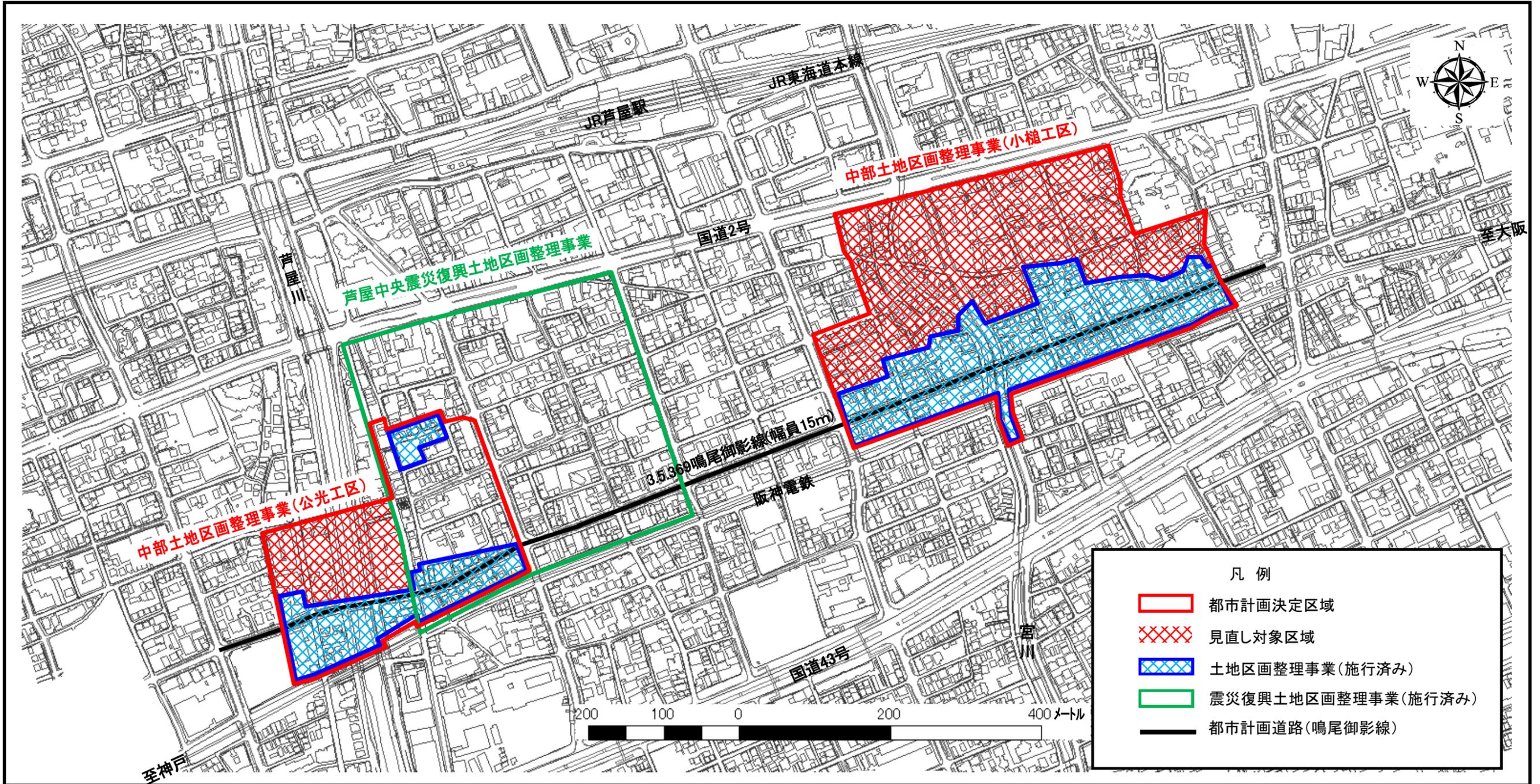
- ・見直し方針策定
- ・事業の必要性及び実現性の検証
- ・都市計画決定区域内の住民意向把握

(5) 今後のスケジュール

長期未着手土地区画整理事業見直しについては、概ね以下のスケジュールにより進める予定です。



長期未着手土地区画整理事業見直し(中部土地区画整理事業 鳴尾・御影線地区)



(白紙ページ)