

## 大原町 18 番 4 他 2 筆 共同住宅

### □ 計画地周辺のまちなみ

計画地のある大原町は戦前の耕地整理により街区が形成され、市街化してきた古い住宅地である。大規模街区のため宅地利用が進む過程で街区内に通路や路地が形成されており、計画地周辺にも幅員が狭く車両の通行が難しい路地等が多く見られる。戦災や震災を経て、建て替えが少しずつ進んでいるものの、戦前からの低層住宅地の特徴を示す。

大原町は、芦屋の中心市街地を形成する JR 芦屋駅周辺地区を含む利便性の高い地区で、駅周辺部や山手幹線、宮川線沿道には店舗等も多く賑わいを見せているが、山手幹線の北側は、比較的敷地規模の大きい落ち着いたある閑静な住宅地である。地域は山裾から市街地へ移行する位置にあり、山手に向かって非常に緩やかな勾配がある。南北道路では、アイストップの山並みの緑が住宅地の背景となり、沿道の家々の庭木や生垣の緑がゆるやかにつながり、緑豊かな通り景観が見られる。また街角を意識した外構デザインも点在しており、古い住宅地の風情が残る。日常の通行量はそれほど多くない。

### <計画地の基本条件>

計画地は、第一種中高層住居専用地域、第 2 種高度地区に指定され、大原町地区計画において住宅地区に指定されている区域内に位置する。高さ制限（12m）や壁面位置（10m を超える場合は 2m の壁面後退）は、地区計画で指定されている。北に阪急電鉄の軌道敷き、西で市道（幅員約 6 m）に接道している街区の北西に位置する角地敷地である。

計画地周辺は低層の閑静な落ち着いた住宅地である。隣接するところでは、比較的敷地規模の大きい住宅が見られるが、戸建て住宅のスケールを意識した計画が求められるところである。

山裾の近い位置にあることから、街区内で宅地レベルに変化があり、小規模な石積みが見られる。こうした宅地レベルの変化は、そこに建てられる建築物と隣接地の関係や道路からの見え方を変化させるため、計画地における規模や配置の検討において街区レベルでの断面構成に配慮する必要がある。

南北道路に面する計画地は、間口が狭く奥行のある形状であるため、長辺の現れ方に配慮が求められる。一方、接道面が比較的短いことから、接道面での配置が必要な要素（エントランス、駐車場のアプローチ、植栽、ゴミ置き場など）の適切なデザインが重要となる。また大原町の南北道路には、アイストップの山の緑とあわさった緑豊かな通りイメージがある。

道路幅員が比較的狭く、街区が大きいことから、南からの見え方は周辺の屋並みとの関係において確認する必要がある。また、北側には鉄道高架があり、その北側の宅地は鉄道敷き付近まで高くなっていることから、北側からの見え方を考える必要がある。

### □ 周辺および地域のコンテクストに基づき配慮すること

- \* 計画敷地は周辺の敷地規模と比べて規模が大きいことから、周辺の景観に配慮し、調和するようできるだけ周辺に圧迫感を与えないような、規模・配置・意匠となるよう計画すること。

- \* 接道面が西側のみであることから、西側の低層部を構成する要素のデザインや配置によって、周辺景観に及ぼす影響が高くなる。構成要素については適切なデザインとし、植栽をバランスよく配置した質の高い通り外観となるよう計画すること。
- \* 東西に長い敷地形状であることから、特に南面及び北面の現れ方によっては周辺に圧迫感を与える可能性が高い。壁面を分節する等単調なデザインは避け、デザインの工夫で圧迫感を抑えた計画とすること。
- \* 計画地のある街区は道路面から1mほど地盤面が高くなっている。計画地南側および東側については同条件であるが、西側の街区および通りにおいては計画地より地盤面が低くなるため、西側に対する配慮が必要であることから、接道部分についてはセットバックや植栽を立体的に配置する等、圧迫感を抑えた潤いのある通り外観とすること。
- \* 北側の阪急電鉄の軌道敷き、および山手の敷地は計画敷地より高いところに位置しており、電車の車窓や、山手からの見え方についても考慮し、周辺と調和がとれたものとする。