

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。

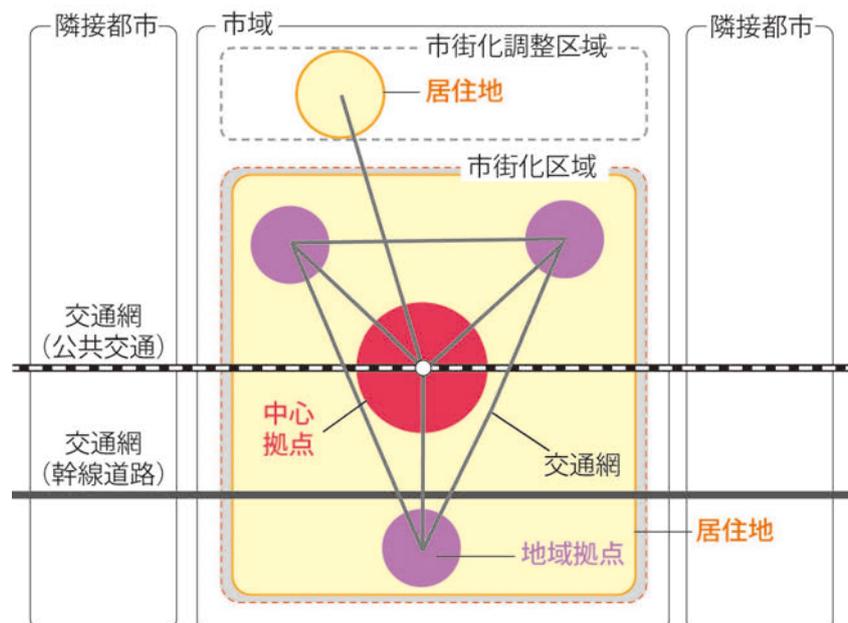


図 - 目指すべき都市の骨格構造の概念図

(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	<ul style="list-style-type: none">・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	<ul style="list-style-type: none">・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。

(5) 目指すべき都市の骨格構造

目指すべき都市の骨格構造の基本的な考え方や概念図をもとに、本市の骨格構造を以下のように設定します。



図 - 目指すべき都市の骨格構造

■ 拠点

種別	対象地区	特性と目指す方向性
中心 拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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ず潤いにより、魅力的な都市空間の形成を図ります。
地域 拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・バス)	<p>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。</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> <p>鉄道：・ <u>阪急神戸線</u> ・ <u>J R 神戸線</u> ・ <u>阪神本線</u> 道路：・ <u>山手幹線*</u> ・ <u>国道 2 号*</u> ・ <u>国道 43 号</u> ・ <u>阪神高速 3 号神戸線</u> ・ <u>阪神高速 5 号湾岸線</u> *バス路線になっている幹線道路</p> </div> <p>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。</p>
都市内 交通網 (道路・バス)	<p>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。</p>

■ 居住ゾーン

分類	特性と目指す方向性
北部ゾーン	<p>【自然環境の中にある緑豊かな住宅地】</p> <p>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。</p>
山手ゾーン	<p>【良好で閑静な住環境が魅力の住宅地】</p> <p>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。</p>
中央ゾーン	<p>【都市機能が高度に集積する利便性の高い住宅地】</p> <p>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。</p>
浜手ゾーン	<p>【計画的に整備された住宅地】</p> <p>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。</p>

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、人口減少の中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 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

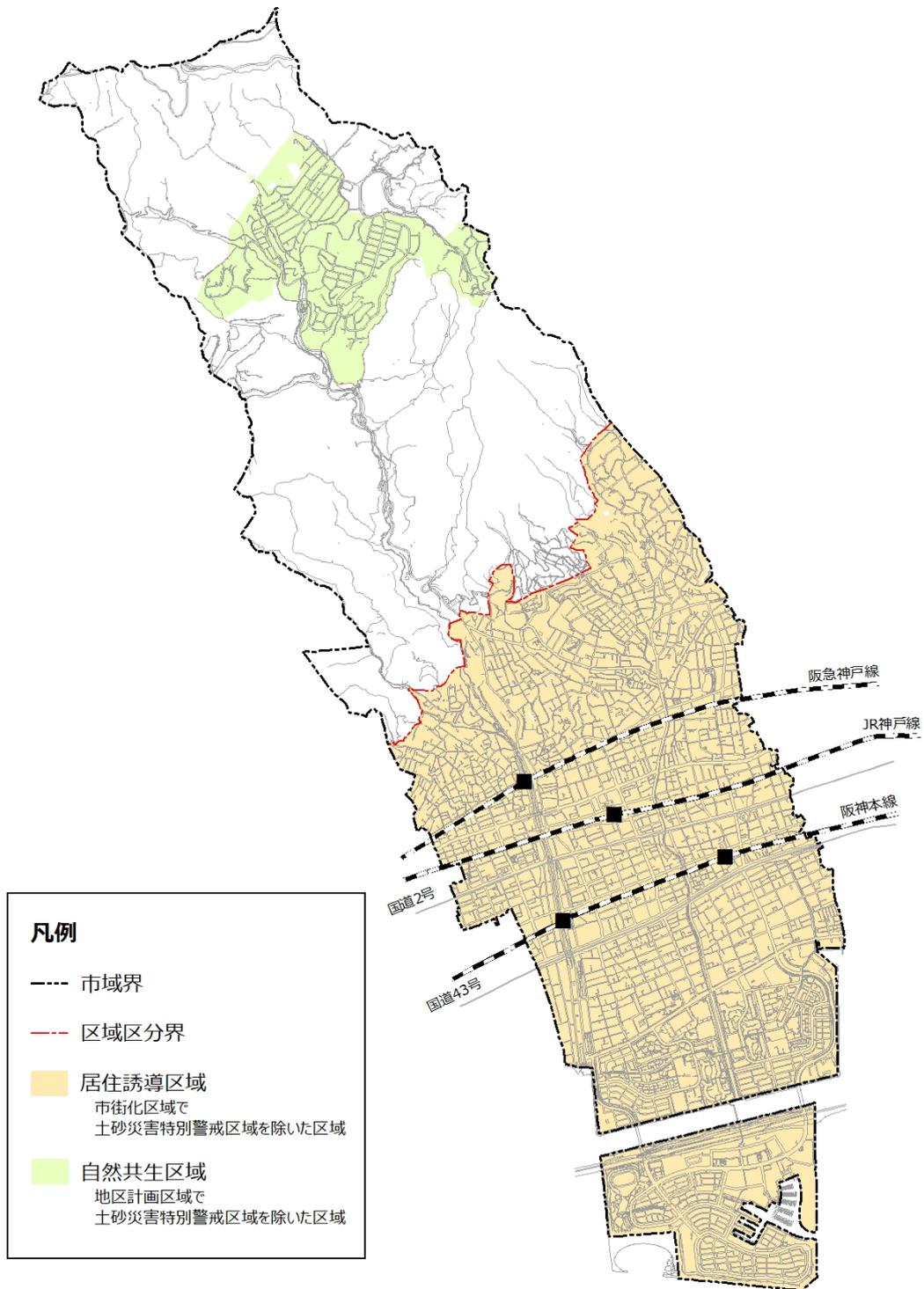


図 - 居住に関する区域

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樣に分布し、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）
- ・教育文化関係施設（教育文化センター など）

(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。これらの拠点に集積する施設は、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。

なお、上記①、②の都市機能誘導区域における除外する区域の考え方は居住誘導区域と同様とします。都市機能誘導区域には含めてはならない区域である土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）はありません。含まないこととすべき区域である各水害の浸水想定区域は、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、都市機能誘導区域区域に含めることとします。

(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 m ² 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

(6) 都市機能誘導区域

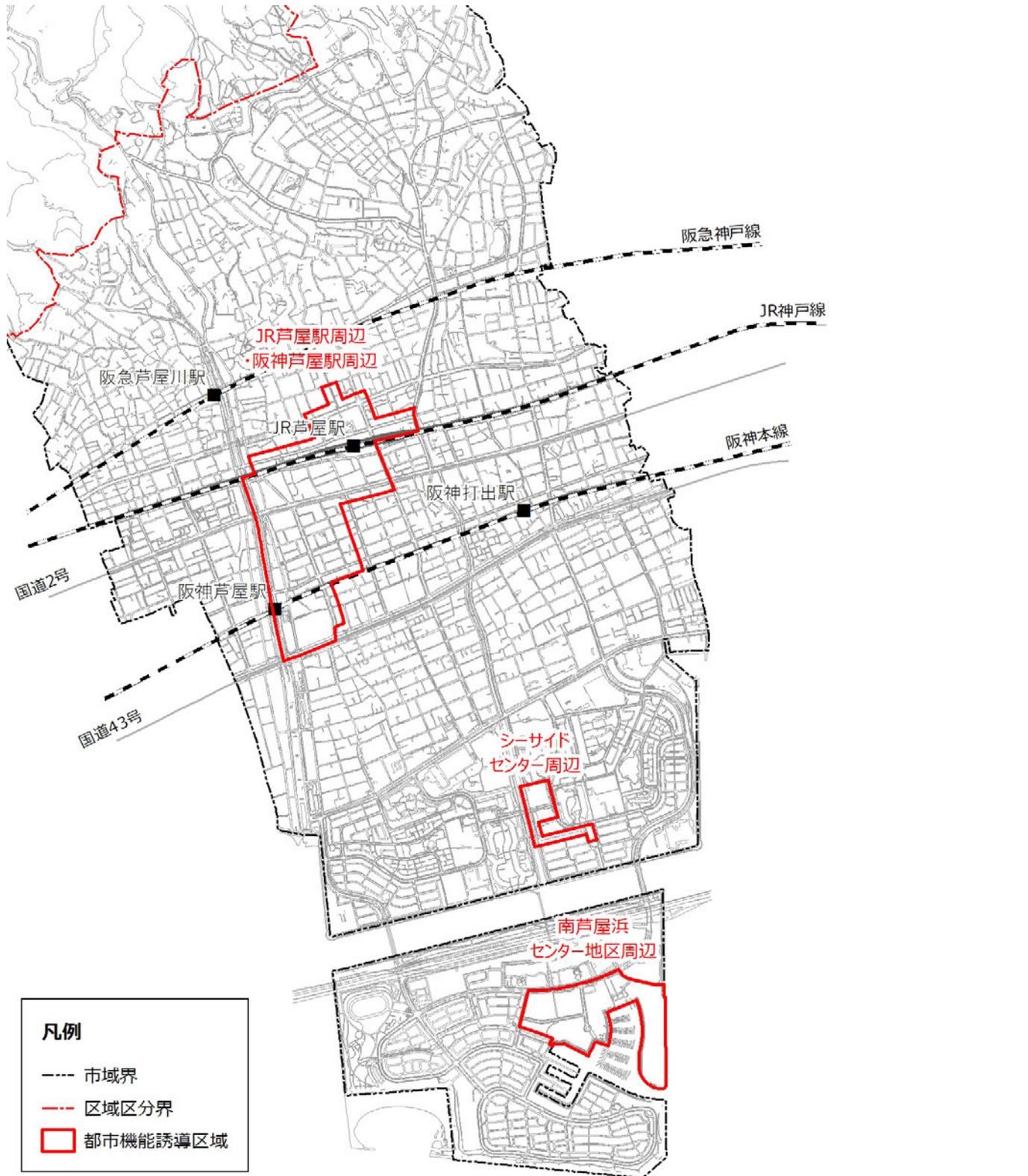
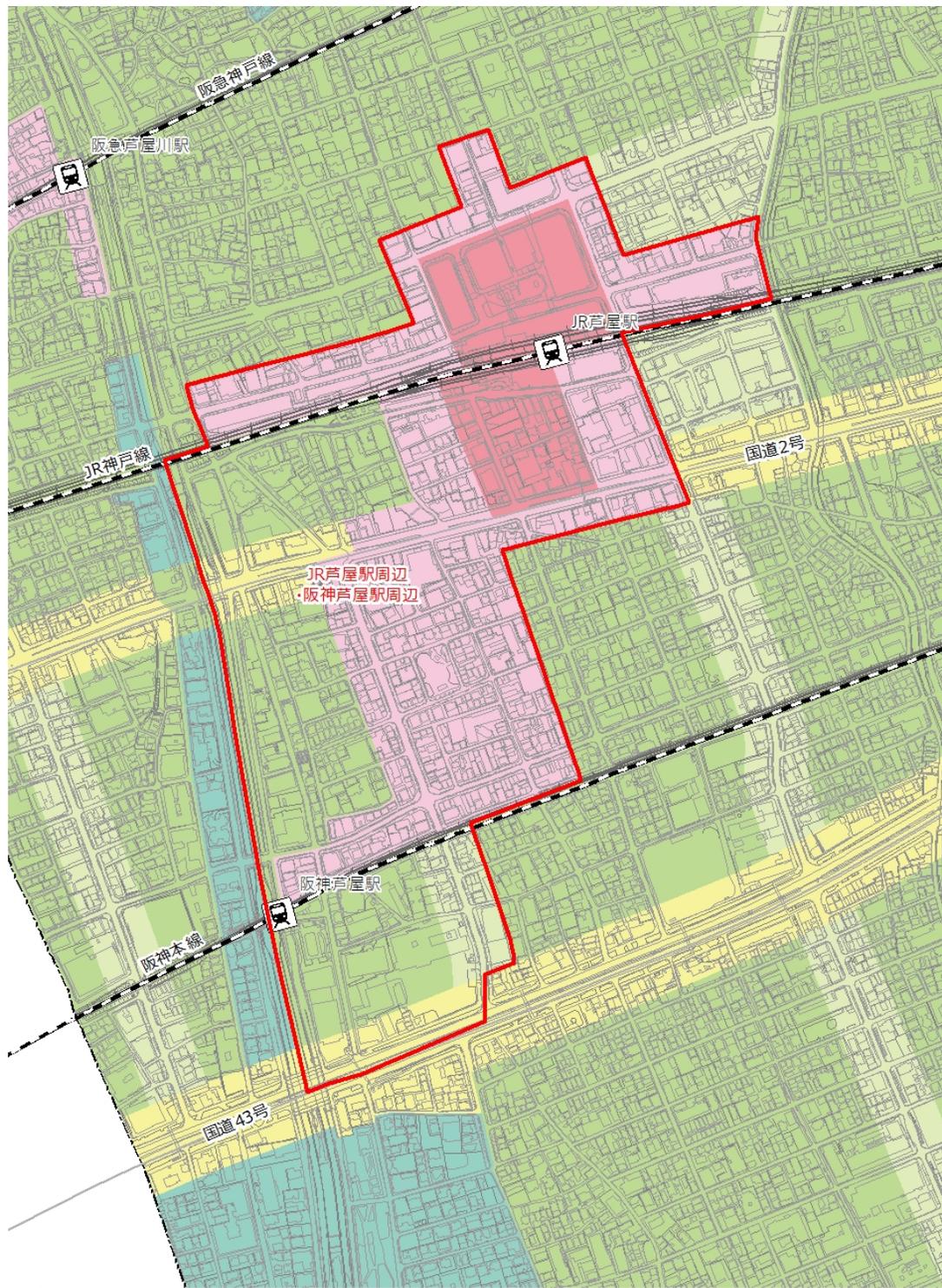


図 - 都市機能誘導区域

(参考) 都市機能誘導区域と用途地域との関係性



凡例	 都市機能誘導区域	【用途地域】			
		 1低専	 1中高	 1住居	 近商
		 2低専	 2中高	 2住居	 商業

図 - JR 芦屋駅周辺・阪神芦屋駅周辺

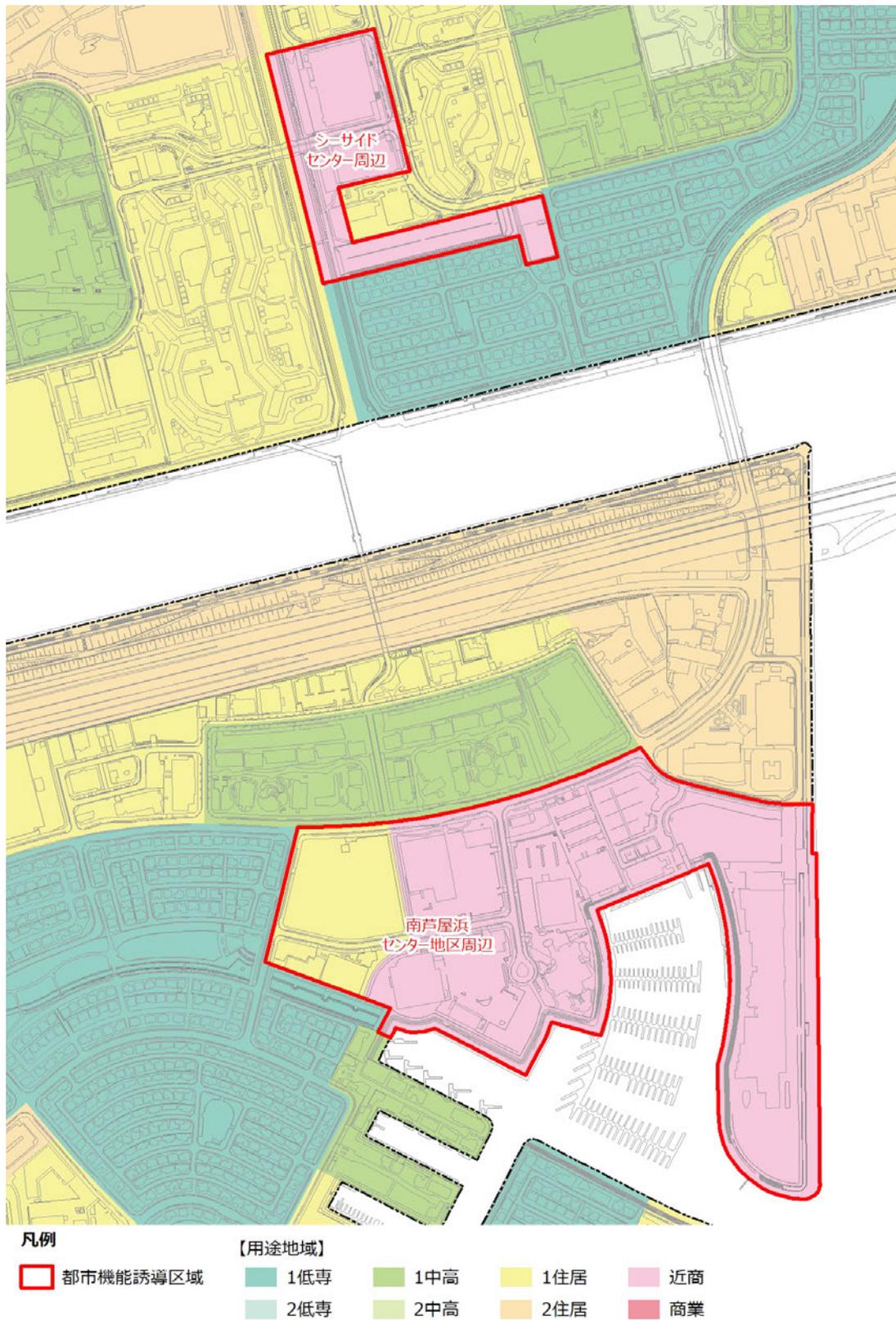


図 - シーサイドセンター周辺・南芦屋浜センター地区周辺

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 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の進展においても、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. 都市計画マスタープランの関係性（4 ページ掲載）」で示すとおり、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81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。

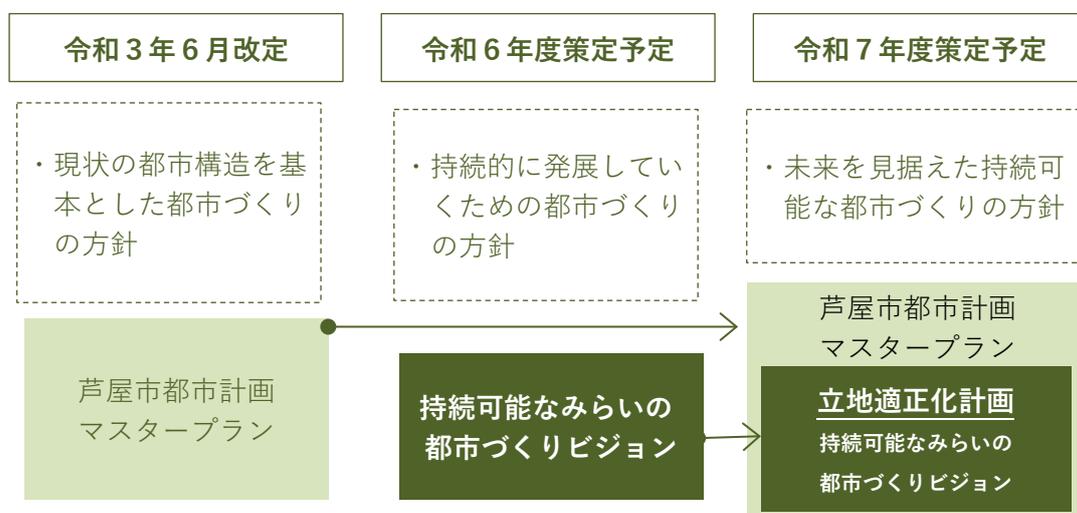


図 - 計画策定の予定フロー（再掲（本ビジョン4 ページの一部抜粋））