

1 はじめに

1-1 背景・目的

近年の人口減少や超高齢化社会の本格的な到来，都市計画をはじめ，まちづくりに関する社会的状況の変化への対応などから，都市計画事業等の実施については，より一層の効率的かつ効果的な取組が求められています。

そのため，本市の将来目指すべき都市構造に向けた整備の望ましい方向性として定めた「都市施設等の整備に関する基本方針」に基づき，中長期的に優先して実施すべき事業について検討し，今後の整備に関する取組として明らかにすることを目的とします。

1-2 検討対象事業

未整備区間を含む以下の都市計画道路及び関連事業として，面的整備，立体交差，交通結節点機能整備を対象とします。（次頁図1参照）

① 都市計画道路

名称	全体延長	未整備延長	幅員	車線数	関連事業
芦屋川左岸線	3,020m	20m	12m	2	・交通結節点機能整備（阪急芦屋川駅）
稲荷山線	1,840m	660m	20m	2	・立体交差（阪神本線）
芦屋中央線	1,870m	220m	20m	2	
川東線	1,240m	660m	20m	2	・面的整備（山手第1地区）
松浜線	670m	510m	20m	2	
川西線	1,180m	250m	20m	2	・面的整備（山手第2地区）
大平線	1,950m	1,950m	15m	2	
山手線	2,370m	1,250m	15m	2	・面的整備（山手第1・第2地区） ・交通結節点機能整備（阪急芦屋川駅）
芦屋山麓線	2,530m	290m	11m	2	

② 面的整備

地区名	面積	上位計画等の位置付け	関連事業
山手第1地区	約8ha	都市再開発の方針（県）	・交通結節点機能整備（阪急芦屋川駅）
山手第2地区	約21ha	都市再開発の方針（県）	・交通結節点機能整備（阪急芦屋川駅）
阪神打出駅南地区	約3ha	都市再開発の方針（県）	・交通結節点機能整備（阪神打出駅）

③ 立体交差

名称	延長（市域）	駅	踏切	関連事業
阪神本線	約2.2km	2駅	7箇所	・面的整備（阪神打出駅南地区） ・交通結節点機能整備（阪神芦屋駅・阪神打出駅）

④ 交通結節点機能整備

名称	乗降客数（平成29年）	交通広場（都市計画決定）	関連事業
阪急芦屋川駅	17,824人	有	・面的整備（山手第1・第2地区）
阪神芦屋駅	24,252人	無	
阪神打出駅	13,377人	無	・面的整備（阪神打出駅南地区）

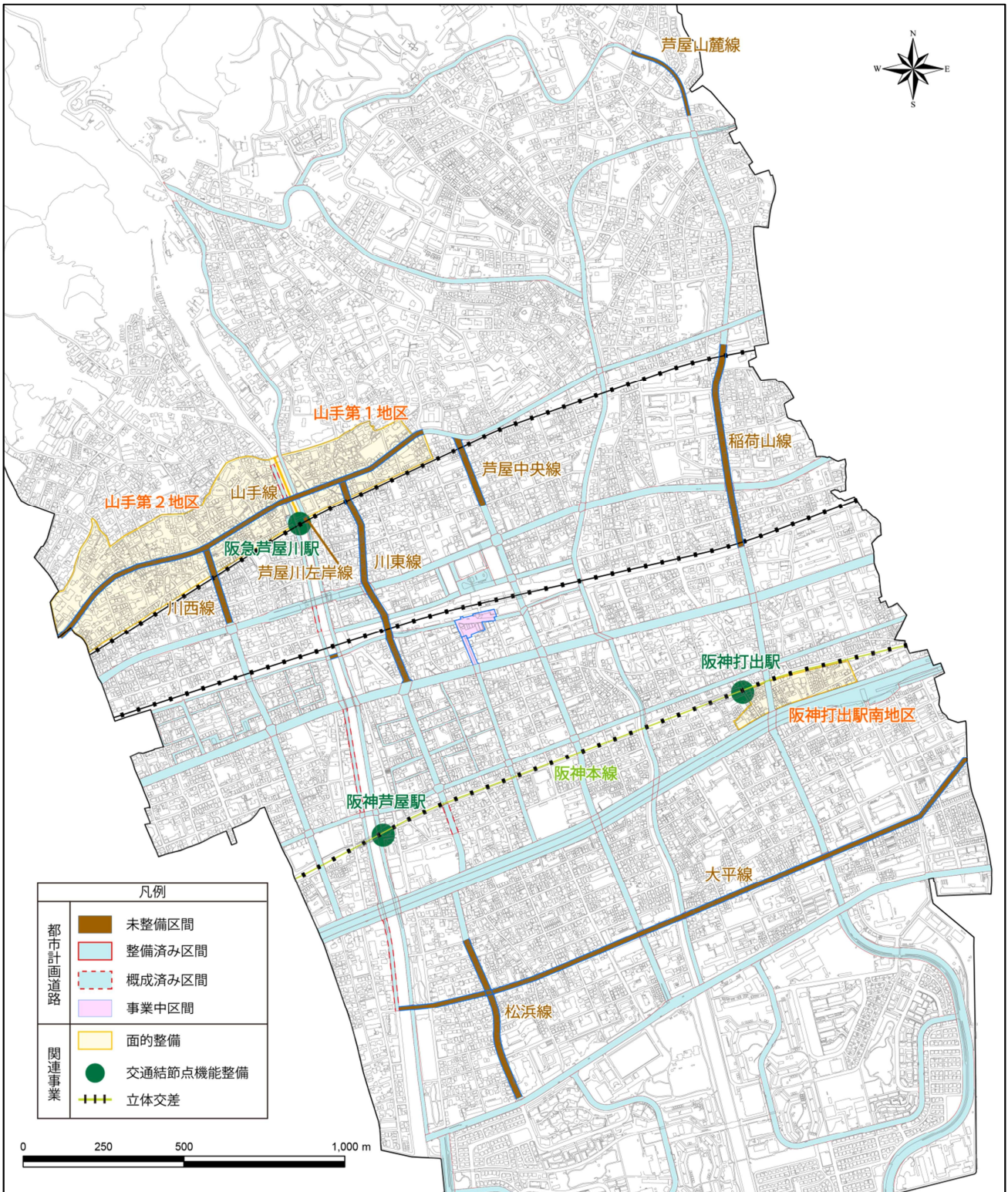


图 1 検討対象事業箇所図

2 都市施設等の整備に関する基本方針

本市における都市計画道路の整備及び市街地開発事業の実施状況や現況把握から抽出した都市構造の課題を踏まえ、整備のための留意すべき視点とそれぞれに対応する基本目標を基に定めた「都市施設等の整備に関する基本方針」（令和元年8月策定）を以下に示します。

本市における都市構造の課題

- ①南北方向におけるネットワークの分断の解消 ②市街地における外郭道路の形成
- ③駅や重要な施設へのアクセス性の強化 ④公共交通利用圏域外への対応
- ⑤防災ネットワークの形成 ⑥鉄道による地域の分断の解消
- ⑦交通結節点（駅・バス停）機能の強化 ⑧消防活動困難区域への対応
- ⑨市街地開発事業の未整備箇所における都市の骨格の形成 ⑩まちづくりに対する市民ニーズへの対応

視点1 道路ネット ワーク

基本目標1 都市の骨格形成に特に寄与する都市施設等の整備

市内のどの場所にも円滑に人やモノが行き届くようにするため、駅や主要な施設を中心として、市街地における格子状ネットワークを構築するなど、活力あるまちづくりに繋がる整備を優先する必要があります。

視点2 防災安全

基本目標2 防災機能の向上に特に寄与する都市施設等の整備

広域的な防災拠点への移動や、緊急輸送道路と連携した物資供給等の応急活動、また、円滑な消防活動を可能とするなど、防災性の強化・向上に資する整備を優先する必要があります。

視点3 生活便利

基本目標3 都市機能の利便性向上に特に寄与する都市施設等の整備

便利で快適な生活を送る上で必要な、商業、医療、福祉施設などが多く集積する都市の拠点への移動を円滑にし、施設の利便性がより高まる整備を優先する必要があります。

視点4 市民意見

基本目標4 市民生活の課題改善に特に寄与する都市施設等の整備

市民とのまちづくりに関する意見交換を行う機会等において、特に多く寄せられた都市施設等整備の要望・意見など、市民生活に深く関わる課題の改善に繋がる整備を優先する必要があります。

都市施設等の整備に関する基本方針

本市における都市機能の状況から、特に拠点性が高い4つの鉄道駅を中心に、広域幹線、都市幹線と補助幹線及び市街地の外郭を形成する道路で構成される格子状のネットワークを整備することにより、円滑な移動環境の向上を図ります。

そのため、都市構造への影響が大きく、市内に集積した都市機能の活用が進み、防災機能が向上することや市民ニーズが高い道路の整備を進めるとともに、これらの機能や整備効果をより高めるために必要となる、市街地開発、鉄道との立体交差化など、関連する事業についても整備を検討します。

また、都市構造、防災機能の向上に特化した場合など、本市の優先課題の解消に応じた整備の方向性を検討します。

3 優先事業の検討及び今後の整備に関する取組

前頁で示した基本方針に基づき、都市構造における課題解消の観点から、都市の骨格を形成する都市計画道路について評価を行い、評価結果を踏まえ、優先して実施すべき事業を検討し、今後の整備に関する取組として示します。

3-1 都市計画道路の評価手法及び優先度の設定

対象とする都市計画道路について、事業特性並びに事業経済性における評価を行い、それらの評価結果を組み合わせた総合評価によって、優先度を設定します。

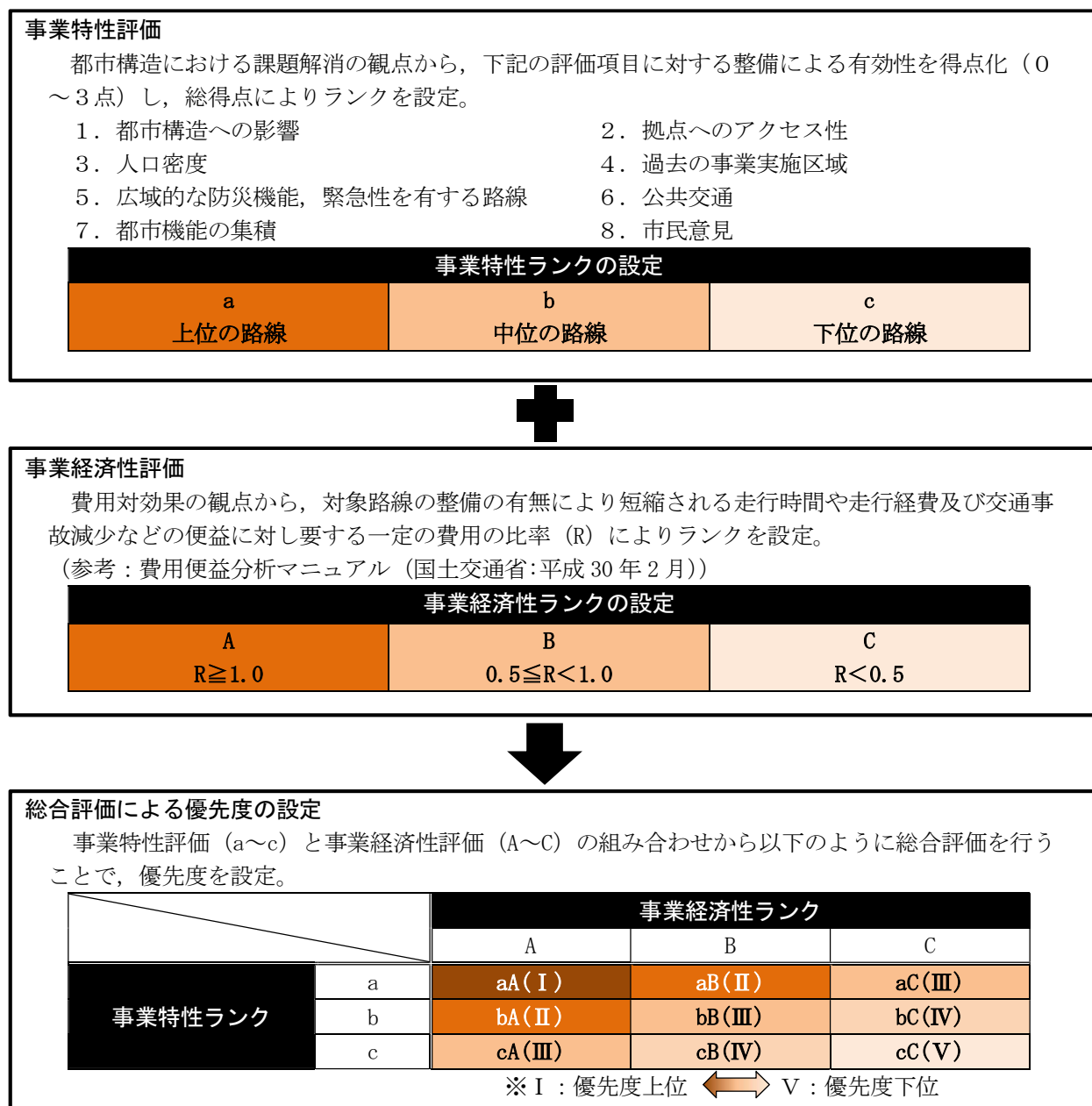


図3-1 都市計画道路の評価及び優先度設定のフロー

3-2 都市計画道路の評価結果

表1 都市計画道路の評価結果

都市計画道路	全体延長 m	未整備延長 m	幅員 m	車線	都市構造上の位置付け等 (MP)	事業特性評価									事業経済性 評価	総合 評価	
						道路ネットワーク				防災安全	生活利便		市民意見	事業特性 ランク			事業経済性 ランク
						都市構造への影響	拠点へのアクセス性	人口密度	過去の事業実施区域	広域的な防災機能、緊急性を有する路線	公共交通	都市機能の集積	市民意見				
芦屋川左岸線	3,020	20	12	2	地域環状軸 地域幹線道路	◎ 市街地を環状につなぐ ネットワークの一部	◎ 阪神芦屋駅 阪急芦屋川駅	71 人/ha	○ 50.6%	◎ 防災重要路線 (MP)		◎	△	a	C	Ⅲ	
稲荷山線	1,840	660	20	2	地域環状軸 地域幹線道路	◎ 市街地を環状につなぐ ネットワークの一部	△ 阪神打出駅	○ 149 人/ha	△ 34.9%	◎ 防災重要路線 (MP)		△	◎	a	A	I	
芦屋中央線	1,870	220	20	2	中央都市軸 地区幹線道路	◎ 市街地中央部の南北軸 を形成	◎ JR芦屋駅	○ 145 人/ha	○ 47.0%	○ 防災路線 (MP)		◎		a	B	Ⅱ	
川東線	1,240	660	20	2	地区幹線道路		◎ JR芦屋駅	△ 108 人/ha	○ 46.8%				△	c	B	Ⅳ	
松浜線	670	510	20	2	地区幹線道路			○ 156 人/ha	△ 24.8%		○ 交通空白地			c	C	V	
川西線	1,180	250	20	2	地区幹線道路		◎ 阪神芦屋駅 阪急芦屋川駅	△ 108 人/ha	◎ 65.4%	○ 防災路線 (MP)		△		b	C	Ⅳ	
大平線	1,950	1,950	15	2	地区幹線道路			◎ 193 人/ha	1.4%			○		c	B	Ⅳ	
山手線	2,370	1,250	15	2	地域幹線道路		△ 阪急芦屋川駅	△ 84 人/ha	○ 47.9%	◎ 防災路線 (MP) 消防活動困難区域	◎ 交通空白地	△	◎	a	A	I	
芦屋山麓線	2,530	290	11	2	地域環状軸 地域幹線道路	◎ 市街地を環状につなぐ ネットワークの一部		75 人/ha	◎ 66.3%	◎ 防災重要路線 (MP)		○		b	A	Ⅱ	
備考						都市計画マスタープランの将来都市構造図における都市構造上の位置付けから評価	鉄道駅へのアクセス機能性から評価	人口密度を基に沿道の活用状況から評価	沿道の事業実績を基に道路の整備効率性から評価	関連計画における防災上の位置付け及び現状課題から評価	公共交通空白地の解消への期待度から評価	沿道の生活利便施設の集積状況から評価	市への意見・要望(「集会所トーク」・「まちづくり懇談会」等)の継続性(関心度)から評価				

MP：芦屋市都市計画マスタープラン

課題に対する有効性

◎：3点 ○：2点 △：1点 0点

3-3 優先整備路線と関連事業及び今後の整備に関する取組

前頁で示した都市計画道路の評価の結果、優先度が上位（総合評価Ⅰ）となった2路線を「優先整備路線」として選定します。また、関連事業を実施した場合の事業効果等も踏まえ、今後の都市施設等の整備に関し、優先事業として以下のとおり取り組んでいくこととします。

表2 優先整備路線と関連事業

優先整備路線	関連事業	事業効果等
都市計画道路 稲荷山線	<ul style="list-style-type: none"> 立体交差（阪神本線） ※面的整備（打出駅南地区） ※交通結節点機能整備（阪神芦屋駅・阪神打出駅） 	<p>当該都市計画道路は、地域幹線道路として主に市内の南北方向の移動円滑化に重要な役割を担う路線である。未整備区間の整備を行うことで、市内交通の基幹となり、地域間交流の促進や防災ネットワークの構築が図られるとともに、歩行者の安全な通行空間等が確保される。</p> <p>また、関連事業の実施により、更なる南北交通の円滑化に大きく寄与するとともに、通行の安全性向上、鉄道による地域の分断の解消、地域核としての魅力や利便性の向上など、当該都市計画道路の整備効果をより高めることが期待される。</p>
都市計画道路 山手線	<ul style="list-style-type: none"> 面的整備（山手第1・第2地区） 交通結節点機能整備（阪急芦屋川駅） 	<p>当該都市計画道路は、地域幹線道路として主に山手地域における東西交通の円滑化に寄与する路線である。未整備区間の整備を行うことで、南北道路とのネットワークを構築するとともに、地域における都市の骨格形成や防災性の向上などが図られるとともに、歩行者の安全な通行空間等が確保される。</p> <p>また、関連事業の実施により、都市骨格となる道路を基軸とする良好な市街地の形成や、駅へのアクセス性向上とともに、地域核としての魅力や利便性の向上など、当該都市計画道路の整備効果をより高めることが期待される。</p>

※関連事業に伴うもの

1) 優先整備路線

今後のまちづくりに関する計画（総合計画、都市計画マスタープラン等）への位置付けを踏まえ、事業化を検討するなど、優先して整備に向けた取組を進めます。なお、現時点で事業実施の時期が確定したものではなく、今後も整備に係る財源確保の厳しさが予想されることから、適宜、可能なソフト施策の活用による個別課題への対応も検討します。

また、当優先整備路線は固定化するものではなく、今後の社会・経済情勢の変化等を踏まえ、必要に応じ見直しを行います。

2) 関連事業

都市構造上の課題解消及び優先整備路線との連携等による整備効果の向上の観点から、優先整備路線の事業化の動向や地域の要望等も踏まえ、実施を検討する事業として研究・調査を行います。

3-4 優先整備路線以外の都市計画道路の対応

都市計画道路は順次、整備を進めて行く必要がありますが、実施には更に長期を要することが予想されるため、その間の社会・経済情勢の変化や必要とされる機能の代替方策等の実施による効果なども踏まえ、適宜、都市計画道路の必要性の検証等に基づく見直しを行います。また、都市計画施設等の区域内における建築等の規制（都市計画法第53条に基づく建築の許可）に係る許可基準の緩和を検討します。

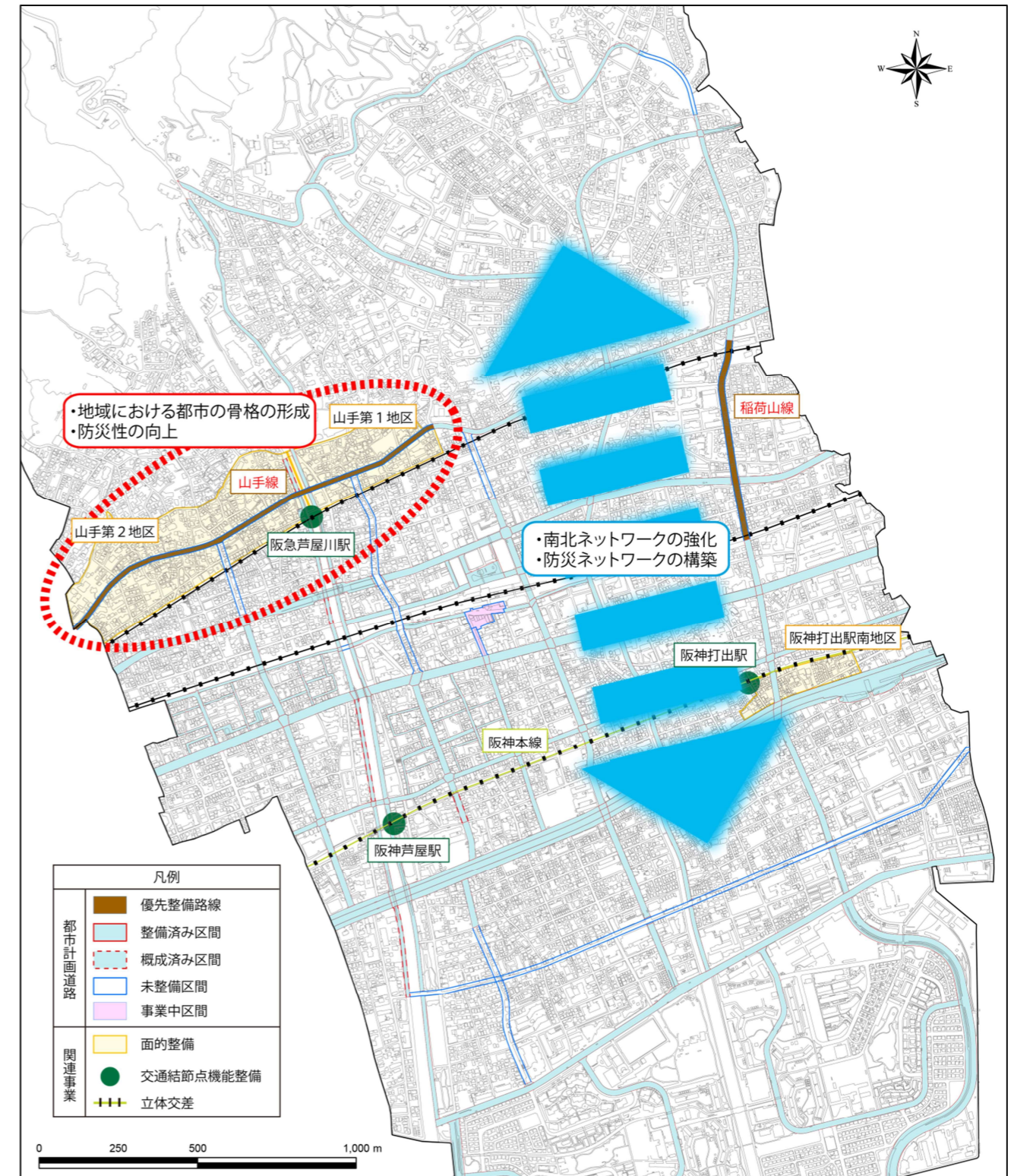


図3-2 優先整備路線と関連事業