

4 中央地域のまちづくり方針

(1) 地域の現況，課題及び将来像

1) 中央地域の現況と課題

現況

中央地域は本市の中心市街地が形成されている地域であり，国道2号，国道43号，JR神戸線，阪神電鉄本線が地域を横断する極めて交通の利便性が良い地域となっています。当地域では商業・業務集積が発達しているJR芦屋駅を中心として，阪神芦屋駅，阪神打出駅周辺などで商店街等の身近な商業集積が見られます。また，市役所をはじめとして図書館，美術博物館などの公益施設が数多く立地しています。また，市街地形成の歴史は古く，芦屋川沿いには歴史的な建築物や芦屋公園のクロマツ林など，昔ながらの風情を感じさせる景色を見ることができます。

課題

中央地域は，国際文化住宅都市として発展してきた本市の中心市街地であり，良好な住宅地の中に市民生活に必要な商業・業務施設や公共・公益施設が数多く立地し，市内各所から多くの人々が訪れる地域であるため，「活気」，「にぎわい」，「楽しさ」といった都市としての魅力を持つ地域であるとともに，地域に流れる河川の活用や緑あふれる市街地づくりによって「潤い」，「やすらぎ」といった要素を生かしたまちづくりを進める必要があります。

当地域は，急速な市街地形成と都市機能の集中によって様々な課題を抱えています。交通が停滞する東西交通を円滑に処理するとともに，災害時の物資輸送路となる路線の確保や，地域が分断されないように，南北方向の交通アクセスの改善による地域コミュニケーションの確保を図ることが大切です。国道43号などの広域幹線道路沿道では通過交通の騒音や振動などに対する沿道の住環境の改善・向上が必要です。また，低層住宅地内でのマンション等の増加や土地利用の高度化によって，市街地から緑が失われつつあることや，まとまった緑地やオープンスペースの確保が困難な状況など，震災復興関連事業完了後の住環境の変化に対応する，総合的なまちづくりの推進が必要となっています。

【中央地域の課題】

- ・芦屋川及び宮川の河川空間と道路や住宅地の緑を生かした潤いある住環境づくり
- ・東西交通の確保と地域の南北方向のアクセス向上による回遊空間の形成
- ・近隣商業を中心とする商業の活性化
- ・良好な低層住宅地と中高層住宅との調和
- ・震災の教訓を生かした安全なまちづくりへの取り組み
- ・広域幹線道路沿道での住環境の改善

2) 中央地域の将来像

中央地域では、芦屋川と宮川の2つの河川や街路の緑を生かして、潤いのある快適な居住環境を形成するとともに、商業基盤を再生してにぎわいのある魅力的な都市空間を形成し、人々が活気や潤いの中を自由に歩き楽しめる、回遊性のあるまちづくりを目指します。

また、阪神・淡路大震災による被災の経験の上に、安全で、かつすべての人が安心して快適に暮らせる人に優しいまちづくりを実現します。

中央地域の将来像

潤いとにぎわいの中で都市回遊を楽しむ地域

3つのまちづくり目標

川を生かし、まちに緑と潤いをもたらすネットワークづくり

芦屋川及び宮川の豊かな河川空間と、植栽の美しい街路網を生かして、水と緑のネットワークを形成することにより、まちの緑につながりをもたせ、潤いある市街地環境を創出します。

人が集い、まちを楽しむ活気あふれる都市空間の再生

人々が快適に歩ける街路と憩いのスペースの創出を図るとともに、歩いてまちを楽しめるように、にぎわいと活気ある都市核や緑にあふれた美しい街並みを形成して魅力的な都市空間を再生します。

人に優しく災害に強い、安心・快適なまちづくり

震災の教訓を生かし、災害に強い市街地の形成を図るとともに、誰もが安心してまちを歩けるユニバーサルデザインのまちづくりを推進します。

3) 中央地域の将来都市構造

J R 芦屋駅を中心とする地区は、本市の顔であるとともに市の中心商業地が形成され、市域の「中心核」として位置付けられます。阪神芦屋駅及び阪神打出駅の周辺は「地域核」として、地域の生活拠点としての機能を果たします。

国道 43 号以北の芦屋川沿いの、市役所をはじめとする公共・公益施設が集積するゾーンは「シックゾーン」として、文化施設が集積する伊勢町地区は「文化ゾーン」として位置付けられます。この文化の拠点と浜地域の芦屋中央公園との連携を強化することで、国道 43 号以南のコミュニティ道路、伊勢町の文化ゾーン、芦屋中央公園を一つのゾーンとする「緑と文化の交流ゾーン」の形成を図ります。この交流ゾーンでは、歩いて街並みを楽しめる文化の薫り高い地域として位置付けます。

中央地域の骨格を形成する軸として、芦屋中央線は、本市の中央都市軸として位置付けられます。また、地域を南北に結ぶ稲荷山線と芦屋川左岸線は、地域環状軸として位置付けられます。

芦屋川と宮川は、当地域を南北に貫く水と緑のネットワークとして位置付けられます。

中央地域を特色付けるその他の都市構造としては、以下のようなものが上げられます。

地域交流軸

東西方向又は南北方向の地域幹線道路が形成する格子状の道路網は、地域内のアクセスとして重要な役割を果たし、市街地内の円滑な市内交通を確保します。また、これらの道路のうち稲荷山線、山手幹線、芦屋川左岸線は、地域コミュニティレベルの交流を担っているだけでなく、他の地域との交流を促す地域交流軸として位置付けられます。特に、J R 芦屋駅北側においては、山手幹線を生かした商業の活性化や、災害に強い安全な交通の確保を図り、「中心核」の発展を支える交流の軸として位置付けます。

にぎわいと活気あふれる都市空間

阪神芦屋駅及び阪神打出駅の地域核周辺を「身近なにぎわいゾーン」として位置付け、商店街を中心とした活気あふれる商業空間の形成を図ります。特に、J R 芦屋駅から阪神芦屋駅にかけて外向き型の商業施設が発達する地区(都市回遊ゾーン)では、専門性の高い高品質な店舗が並ぶ地区としての発展を図るとともに、J R 芦屋駅南の駅前線は、「身近なにぎわいゾーン」の東端の街路であることから、歩いて楽しいにぎわいのメインストリートとして位置付けます。

まちと暮らしに潤いをもたらす水と緑のネットワーク

芦屋川や宮川、主要な公園・緑地、植栽の豊かな街路、緑道やコミュニティ道路などを連携して水と緑のネットワークを形成します。水と緑のネットワークは、まとまった緑が少ない市街地内にあって、歩いて回れる身近で快適な緑空間であり、まちに潤いある景観を提供します。

まちを歩いて芦屋の文化に触れられる歴史のネットワーク

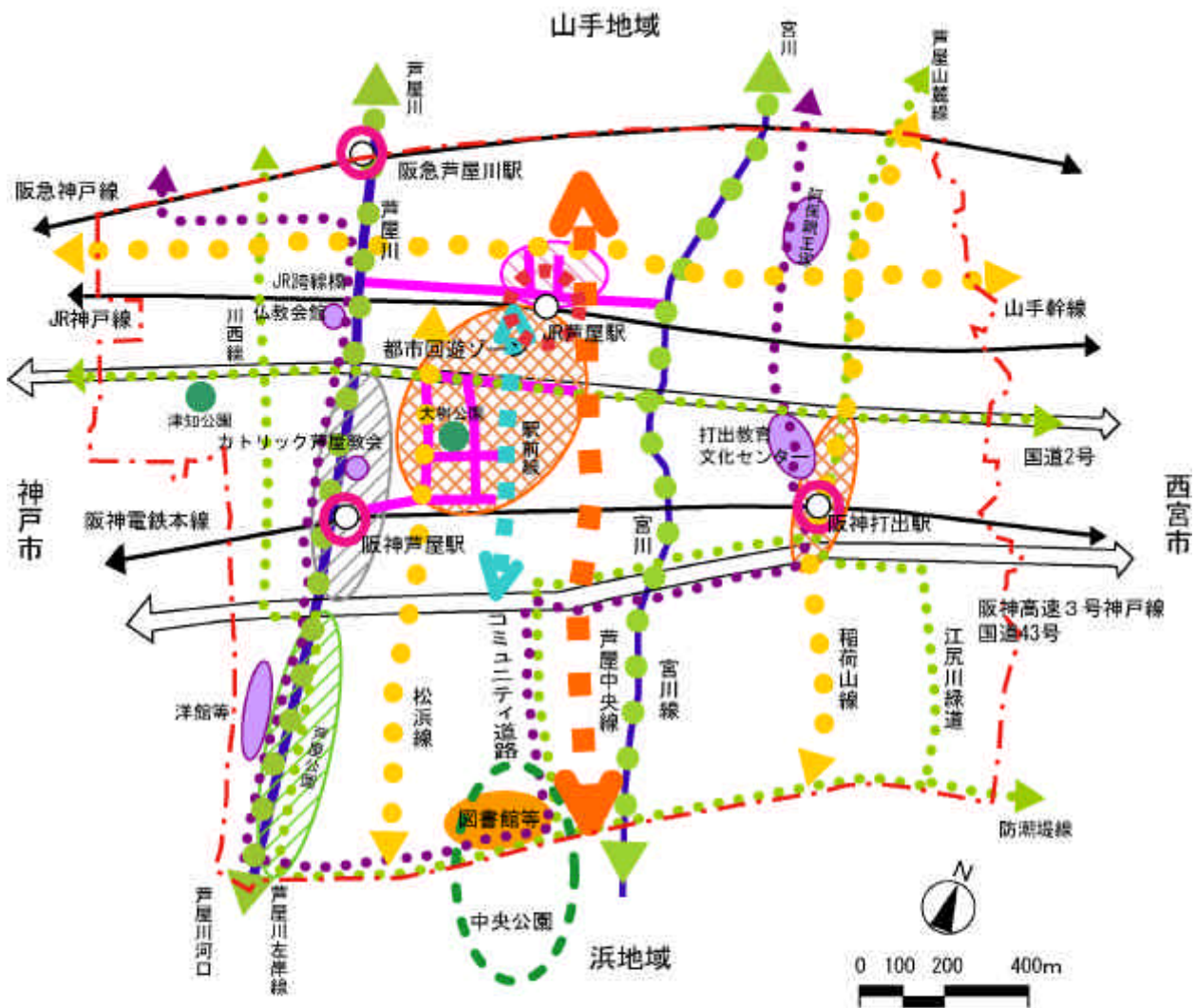
打出天神社、金津山古墳及び阿保親王塚、平田町、浜町、西蔵町及び打出小槌町の和館・洋館などの歴史的史跡や旧跡、歴史を感じさせる街並みなどを結んで歴史のネットワークを形成し、まちを歩きながらまちの歴史に触れることのできる趣のある街路空間を創出します。

地域別構想

中央地域

また、阪神打出駅周辺と西芦屋町周辺の歴史的街並み景観の保全を図る地区を、山手地域の史跡・旧跡等と結んで、市内全域の歴史環境の散策ルートとなるネットワークを形成します。

中央地域 将来都市構造図



INDEX			
	みどりの拠点		地域交流軸
	身近なみどりと触れ合う拠点		水と緑のネットワーク
	芦屋の歴史と触れ合う拠点		歴史のネットワーク
	文化ゾーン (図書館・美術博物館・谷崎潤一郎記念館)		にぎわいのメインストリート
	中心商業地		活気あふれるにぎわい通り (歩行者優先道路化・モール)
	身近なにぎわいゾーン 都市回遊ゾーン		中心核
	シビックゾーン		地域核
	緑と文化の交流ゾーン		

図 4-1 中央地域の将来都市構造

(2) 土地利用の方針

1) 土地利用の配置方針

当地域では、中心核であるＪＲ芦屋駅周辺を商業地とします。また、阪神芦屋駅、阪神打出駅の周辺、ＪＲ芦屋駅南西部を住商共存地とします。

芦屋川沿いの地区と平田町、浜芦屋町と松浜町の一部は低層住宅地とします。稲荷山線及び芦屋中央線の国道２号以南、山手幹線の宮川から芦屋川までの区間、宮川線と芦屋川左岸線のＪＲ神戸線以北の区間及び駅前線などの地域レベルの幹線の沿道地区は、沿道型住宅地とします。国道２号及び国道４３号の沿道地区は沿道複合型住宅地とします。低層住宅地や主要幹線の沿道を除く住宅地は、すべて中低層住宅地とします。

2) 住宅系の土地利用方針

低層住宅地

低層住宅地は、景観軸となる芦屋川沿いの住宅地区、敷地面積にゆとりのあるＪＲ神戸線以北の住宅地区などの住環境を保全するとともに、今後、宅地の細分化や中高層住宅等の混在を制限するため、建築協定や地区計画等の導入により適正に街並みを保全します。

中低層住宅地

中低層住宅地では、建築協定や地区計画等の導入により建築物の高さ制限を行うとともに、「芦屋市住みよいまちづくり条例」により宅地の細分化の防止に努めます。また、現在の低層戸建住宅中心の居住環境を保全するため、原則として低層戸建住宅に配慮した開発となるように開発業者と協議します。

沿道型住宅地

沿道型住宅地では美しい街並みの形成を目指し、建築協定や地区計画等による低層又は中層住宅の整った沿道景観の形成を促します。また、周辺地区の特性に応じて、住宅の一階部分に魅力的な店舗が入った複合住宅の立地を促すなど、地域の日常生活の利便向上を図ります。

稲荷山線のうち、国道４３号から国道２号までの区間は、阪神打出駅周辺の打出商店街と連携する新しい商業空間の充実を図ります。

ＪＲ神戸線以北の宮川線沿道では宮川の河川空間を生かした個性的な商業施設の立地を促し、山手地域の商業集積へとつながる魅力的な商業空間の創出を目指します。

沿道複合型住宅地

沿道複合型住宅地では、住宅系の土地利用を中心としつつも、広域幹線沿道の利点を生かして商業・業務系施設の立地を許容し、これらが一体となって良好な都市景観を形成する複合的利用を図ります。また、国道４３号沿道では、住宅地としての環境改善を図るとともに、後背の住宅地の緩衝帯としての機能の誘導を図ります。

3) 商業系の土地利用方針

商業地

商業地では、商業・業務施設の立地及び充実を誘導します。特に、JR芦屋駅南地区では、周辺の住居系土地利用との調和を図りつつ、駅前広場の整備に併せた市街地開発事業を検討し、商業・業務基盤の充実を図ります。

住商共存地

住商共存地では、日常利便施設や、小規模な店舗の立地を誘導し、沿道型の商業施設とは異なり、まちを歩いて買物を楽しめる安全で快適な商業空間の形成を目指します。また、中層住宅の一階を店舗スペースとし、住宅と商業施設が密接にかかわりあう都市居住環境を創出することによって、まちに活気をもたらします。



中央地域 土地利用方針図



図 4-2 中央地域の土地利用方針

(3) 都市施設整備の方針

1) 公共交通機関等の整備方針

鉄道

近隣都市への主要な交通手段である鉄道については、「交通バリアフリー法」等に基づき、駅舎を含めた駅周辺のユニバーサルデザイン化に関係機関と協議して取り組みます。

バス

市内の循環交通機関としてバスの利便性を向上させるために、待合場所のシェルター、ベンチの設置等を検討するとともに、関係機関と協議しノンステップバスの導入等を計画的に支援します。

2) 駅前広場の整備方針

交通が輻湊するＪＲ芦屋駅南地区について、駅前広場の整備を検討し、本市の南玄関の顔として、ＪＲ芦屋駅周辺の交通結節点機能の充実を図ります。

3) 駐車場等の整備方針

駐車場

週末の芦屋川でのレクリエーション需要に伴う駐車場ニーズに対応するため、既存駐車場の開放や民間及び関係機関の協力による駐車場の確保等を検討します。

ＪＲ芦屋駅周辺においては、既存ストックの有効活用を図り平日の駐車場利用率を高めるために、パーク・アンド・ライドの導入に関係機関と協議して進めます。

駐輪場

自転車の利便性を向上させるために、関係機関と協議して駐輪場の確保に努めます。特に、放置自転車の多いＪＲ芦屋駅周辺の通勤用駐輪場や商業用駐輪場の充実を最優先課題として検討します。

4) 道路施設の整備方針

広域幹線道路の整備

国道２号及び国道４３号は、沿道の住環境に配慮した道路として、道路の緑化及び電線類の地中化を促進します。また、国道４３号については、関係機関と協議して沿道緑地帯の整備を計画的に進め、沿道の環境保全対策を促進します。また、歩行者や自転車の南北アクセスの改善や道路横断時の交通事故を防止するため、交通安全施設の整備等について関係機関と協議します。

地域幹線道路

稲荷山線及び松浜線の計画的な整備を検討し、中央地域の循環ネットワークの強化を図ります。整備に当たっては、住環境に配慮した、緑あふれる人に優しい街路空間を形成します。

芦屋中央線については、本市の中央軸を形成する重要路線として、中央都市軸にふさわしい形態で景観に配慮した整備を検討します。

山手幹線の整備に当たっては、良好な住環境を保全するとともに、景観形成や自然環境に充分配慮します。また、沿道にポケットパークやまちかど広場、防火水槽及び防災倉庫等を設置し、人と人が触れ合える道づくりを目指します。

地区幹線道路

地区幹線道路は、安全で快適な歩行者空間の確保に重点を置いた整備を目指します。芦屋川沿岸については、芦屋川左岸線又は芦屋川右岸線の一方通行化を検討するとともに、景観に優れた区間については、歩行者を優先した道路として河川空間を含めた親水緑地化を検討します。同様に、国道2号以南の宮川右岸については、歩行者を優先した道路として散策を楽しむことができる快適な街路空間の形成を目指します。

区画道路

区画道路については、地区内に不要な通過交通を排除する工夫を行うとともに、まちに潤いと安らぎをもたらす緑化等を検討します。特に、海のレクリエーションゾーンや文化ゾーンへの安全な歩行者アクセスを確保するために、市民との協働による道路緑化及び民有地の緑化を推進するとともに、歩行者の安全を最優先としたルールづくり等を検討します。

歴史的街並み地区に残る細街路については、狭隘道路整備制度等を活用して、適正な道路幅員の確保を図ります。

潤いある道路空間の整備

江尻川緑道及び芦屋中央線については、水と緑に触れ合うことのできる空間形成を、市民との協働で進めます。その他の水と緑のネットワークを形成している街路は、市民との協働により緑化を推進するとともに、快適な歩行者空間を確保します。また、緑道やコミュニティ道路では歩行者優先道路化を検討するなど、緑を楽しみながら歩ける快適な道づくりに心掛けます。

歴史のネットワークを形成している街路では、道しるべ、休憩所、ベンチなどの配置やネットワークの帰結点となる各鉄道駅への案内板設置など、地域にふさわしい歴史を感じさせる快適な散策空間づくりについて、市民と協働して環境整備を進めます。

5) 公園・緑地の整備方針

既存公園の改修

既存公園の改修時には、公園施設のユニバーサルデザイン化を検討します。

幹線道路沿いの緑化

国道43号沿いについては、沿道の居住環境を改善し、まちに潤いを取り戻すために、沿道緑地を関係機関と協議しながら整備を検討します。

また、山手幹線などの都市計画道路についても、市民との協働による沿道緑地の整備を図ります。

6) 河川・水路・運河の整備方針

河川の親水化

芦屋川においては、周辺歩道のユニバーサルデザイン化を進め、誰もが安全に楽しめる河川空間の整備を図ります。また、身近に芦屋川の自然を感じることでできる河川空間づくりを目指して、関係機関と協議し、河川敷へのスロープ設置などを検討します。

宮川においては、子供たちが水辺に親しみ、水生植物や魚介類の採取が楽しめるような親水空間の整備を関係機関と協議しながら進めます。

また、水と緑のネットワーク沿いに緑と触れ合うポイントとなるポケットパーク等の設置を検討し、快適な散策環境を整えます。

河川環境の向上

河川では、水質浄化やビオトープの形成など、動植物の生息域としての河川空間の保全について関係機関に働きかけます。

河口の砂浜の保全

芦屋川河口の砂浜は、阪神間では失われつつある貴重な自然資源であるとともに、海浜の生物の生育場所として保全に努めます。

(4) 自然環境保全及び都市環境形成の方針

1) 沿道の環境改善

国道43号沿道では、騒音や振動、粉塵などによる住環境の悪化を防ぐため、関係機関の協力の下、緩衝緑地帯の整備を検討します。また、南北方向の歩行者のアクセスを円滑にするため、適所へ横断歩道を設置するとともに、歩行者・自転車・乳母車等が安全に横断できるように交通安全施設の充実を図るよう関係機関と調整を行います。

また、大型車両や通過交通を排除するために、阪神高速5号湾岸線への迂回を促進するよう関係機関に働きかけます。

2) 民有地の緑化

市民との協働により民有地内に十分な緑化面積を確保し、花と緑あふれる市街地環境を創出するとともに、都市のヒートアイランド現象の緩和に資するため、建築物の壁面の緑化や屋上緑化を促進します。

3) 雨水の土中への浸透化

都市部における真夏のヒートアイランド現象や、井戸の立ち枯れ、植栽へのかん水等に対応するため、市民、事業者と協働して、民有地や公有地を含めて雨水の浸透化の検討に取り組みます。

4) 住環境に配慮した道路

環境基準を超えている道路等については、整備及び維持管理時に低層音舗装(排水性舗装等)

に更新します。

(5) 都市景観形成の方針

1) 河川沿いの景観保全

芦屋川及び宮川の護岸の擁壁や高蘭等の施設の整備に当たっては、周辺環境に調和するデザインとします。また、芦屋川沿いの桜並木や松並木の美しい街路景観を保全するとともに、業平橋や阪神芦屋駅からの眺望の確保を図ります。

さらに、芦屋川沿岸については、優れた河川景観を保全するために、景観地区指定を検討します。

2) 統一感のある街並み景観の保全と形成

緑の山々を背景として芦屋らしい和風や洋風建築物が建ち並ぶ独自の景観を保全するため、建築協定や地区計画等による建築物の規制を図り、風格が漂い統一感のある街並み景観を誘導します。

商業施設や中層の集合住宅の建築に当たっては、低層住宅地の住宅景観との調和を図り、品格と落ち着きのある街並み景観の誘導を図ります。

特に、河川沿岸や沿道宅地は景観に配慮した街並みの誘導を促進します。

3) 歴史的街並み保存

月若町の美術館や小さな社や趣のある路地、古くから住宅地として発展してきた歴史と風情を感じる西芦屋町の街並み、平田町の芦屋の昔をしのばせる独特の景観、金津山古墳や阿保親王塚、旧松涛閣(図書館打出分室)などの史跡・旧跡・寺社など、歴史的な街並みを市民との協働の下で保全し、人々が安全に散策を楽しめる、景観に優れた環境を維持します。

4) 歩いて楽しめる商業空間の形成

J R芦屋駅から阪神芦屋駅にかけて形成されている商店街(都市回遊ゾーン)、また、阪神打出駅周辺を中心とした住商共存地では、店から店へと歩いて楽しい活気あふれる商業空間としての再生を図ります。そのため、市民、事業者及び行政が協働して、地区計画等によって店舗の意匠や形態(外観や建物のスカイライン)の統一を図り、連続性を持った美しい街並みの形成を誘導します。また、事業者の協力により店舗前やオープンスペース等への花と緑の配置を促進し、潤いある商業空間の創出を図ります。

(6) 市街地整備の方針

震災復興事業として位置付けられているJ R芦屋駅南地区では、駅前広場や駅前線の整備計画を検討するとともに、J R芦屋駅南地区の「身近なにぎわいゾーン」へのエントランスとなる活気あふれる商業集積地区の形成を検討します。

(7) 都市防災の方針

阪神・淡路大震災による多大な被災を教訓として今後のまちづくりに生かし，災害に強い安全な市街地の形成を図ります。特に，市民との協働による街路の緑化，適所へのオープンスペースの配置などを図るとともに，防災活動や避難の妨げとなる違法駐車対策や電線類の地中化を検討します。

(8) 福祉のまちづくり方針

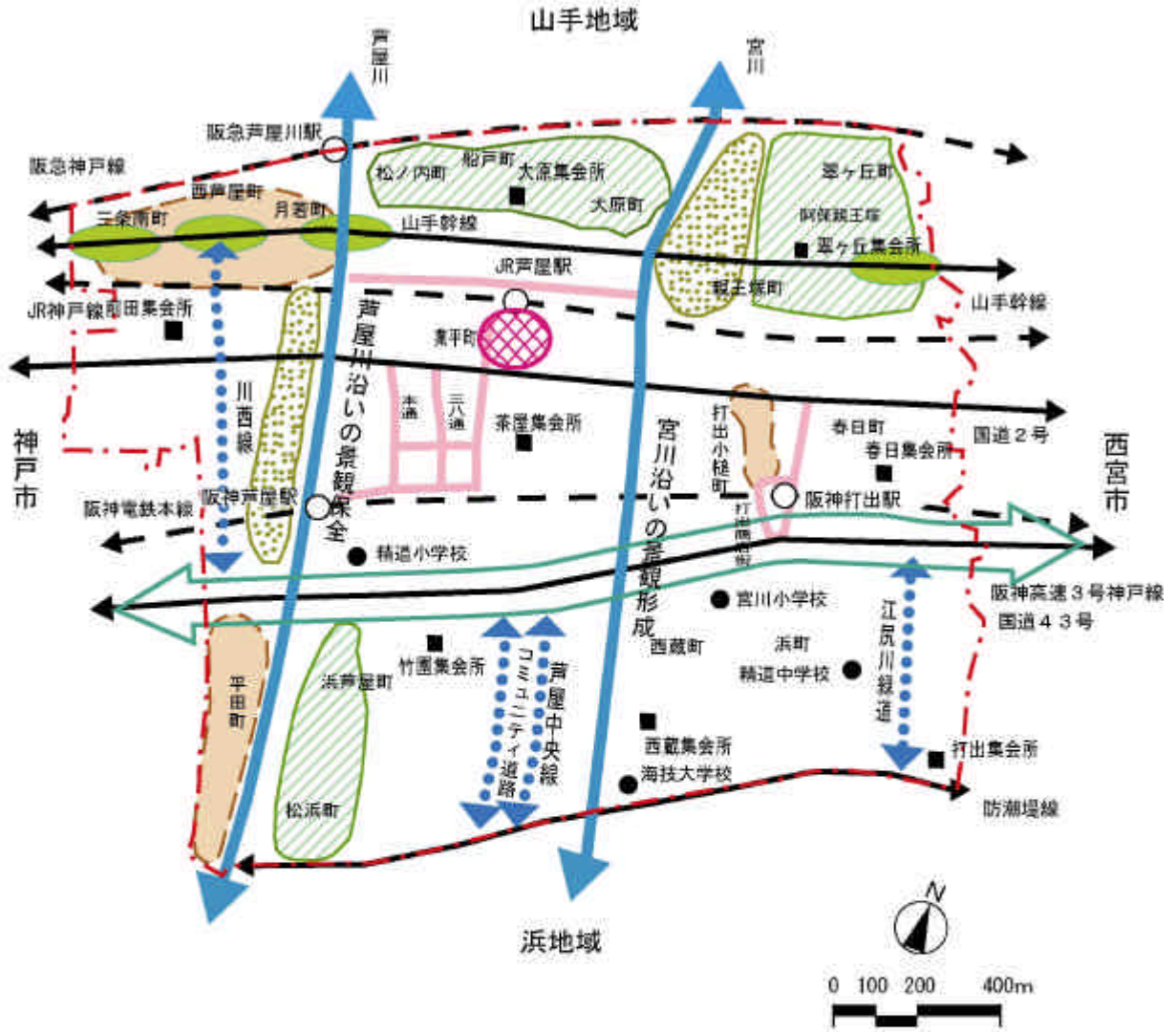
1) ユニバーサルデザインの街路ネットワークづくり

人に優しいまちづくりを実現するため，バス停留所から主要な公益施設までのアクセスとなる街路や歩道を，高齢者や障害のある人を含め，すべての人が安心して通行できるユニバーサルデザインの歩行者空間として整備を検討します。

2) 公共施設や公益施設のユニバーサルデザイン化

人に優しいまちづくりを実現するため，シビックゾーン内の教育施設や文化施設，市役所などの公共施設，商業施設等の公益施設のユニバーサルデザイン化を関係機関と協議し，すべての人が利用できる施設を目指します。

中央地域のまちづくり方針図



INDEX	
宅地の細分化防止	歩いて楽しい商業空間の形成
河川空間を生かした住宅景観の保全と形成	ゆとりと潤いのある歩行者空間
歴史を感じさせる街並みの保全	河川沿いの景観保全と形成
JR芦屋駅南地区の開発事業の計画	国道43号沿道の環境整備
道路沿道緑地の整備	集会所
	学校

図 4-3 中央地域のまちづくり方針