

西宮市立地適正化計画

令和元年（2019年）7月

西宮市

目次

第1章 目的と位置づけ

1. 背景と目的	2
(1) 立地適正化計画の背景と目的	2
(2) 西宮市における立地適正化計画	2
2. 立地適正化計画の位置づけ	3
3. 計画の目標年次と範囲	4

第2章 西宮市の現状と課題

1. 本市の概要	6
(1) 位置と地勢	6
(2) 人口	8
(3) 市街化区域・人口集中地区	20
(4) 土地利用	22
(5) 交通	24
(6) 財政	27
(7) 公共施設	28
2. 都市構造の分析	30
(1) 100mメッシュデータに基づく分析	30
(2) 生活サービス施設の利便性分析	32
(3) 公共交通の利便性分析	42
(4) 災害等に対する安全性分析	44
3. 都市構造の現状と課題	45
(1) 市全体の現状と課題	45
(2) 地域別・地区別の現状と課題	46
(3) 都市の現状・課題と目指すべき将来像	48

第3章 立地の適正化に関する基本的な方針

1. 関連計画	50
(1) 西宮市都市計画マスタープランにおける基本方針	50
(2) 西宮市総合交通戦略における関連施策	54
2. 立地の適正化に関する基本的な方針	56
(1) 基本理念	56
(2) 基本的な方針	56
(3) 地区ごとの誘導方針	58
3. 立地適正化計画における誘導区域の考え方	60
(1) 立地適正化計画における誘導区域の考え方	60
(2) 本市における居住誘導の考え方	61

第4章 居住誘導区域

1. 居住誘導区域の設定方針	64
2. 居住誘導区域の設定基準	66
3. 居住誘導区域図	68

第5章 都市機能誘導区域

1. 都市機能誘導区域の設定方針	76
2. 都市機能誘導区域の設定基準	78
3. 誘導施設の設定方針	81
4. 誘導施設	83
5. エリア別誘導方針・誘導区域図	84
(1) 都市拠点エリア	84
(2) 夙川エリア	86
(3) 鳴尾・甲子園エリア	88
(4) 瓦木エリア	90
(5) 甲東エリア	92
(6) 西宮浜エリア	94
(7) 塩瀬エリア	96
(8) 山口エリア	98
(9) 各エリアの誘導施設一覧	100

第6章 居住・都市機能を維持・誘導するための施策

1. 地域の特性を活かした居住の誘導	102
2. 地域に応じた生活サービス施設の維持・誘導	103
3. 「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」に基づく交通機能の強化	105

第7章 届出制度について

1. 事前届出	108
(1) 居住誘導区域外における届出の対象となる行為	108
(2) 都市機能誘導区域外における届出の対象となる行為	109
2. 誘導施設の休廃止の届出	110

第8章 計画の評価

1. 目標値の設定	112
(1) 人口に関する指標	112
(2) 公共交通利用に関する指標	113
2. 評価体制	113

資料編

第 1 章 目的と位置づけ

第1章 目的と位置づけ

1. 背景と目的

(1) 立地適正化計画の背景と目的

我が国は、本格的な人口減少・高齢化の時代を迎え、高齢者や子育て世代にとって健康で快適な暮らしを実現することや、財政面において持続可能な都市経営に取り組んでいくことが大きな課題となっています。

このような背景のもと、平成26年(2014年)8月に「都市再生特別措置法」が一部改正され、市町村は、住宅や医療・福祉施設などの都市機能増進施設の立地の適正化を図るための計画として、立地適正化計画を作成できることとなりました。

この立地適正化計画は、将来の都市の課題を見据え、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考え方にに基づき、鉄道等の公共交通のネットワークを中心に、居住機能や医療・福祉、商業等の様々な都市機能を誘導することにより、持続可能でコンパクトな都市の実現を図る計画であり、都市全域を見渡したマスタープランとして機能する、「都市計画マスタープラン」の高度化版として位置づけられるものです。

(2) 西宮市における立地適正化計画

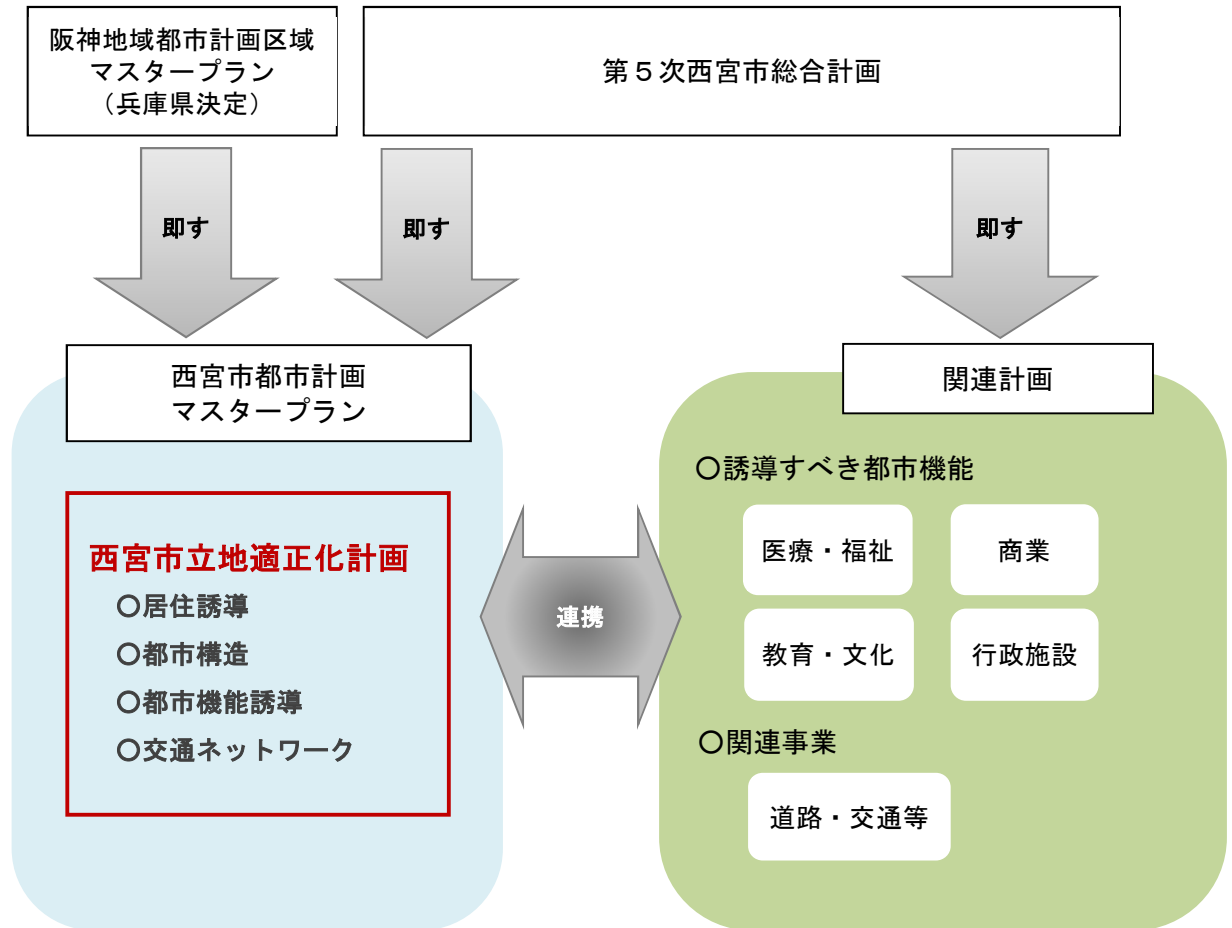
本市は、JR、阪急、阪神の3つの鉄道路線(23駅)に加え、それを補完するようにバス路線が整備されており、公共交通を中心としたコンパクトな都市構造となっています。また、全国的に人口減少が進む中で、国勢調査の人口推移をみると、近年は人口の伸びは鈍化しているものの、この20年間で大きく増加しています。

しかしながら、国立社会保障・人口問題研究所(以下、社人研とする。)による平成27年(2015年)国勢調査に基づく人口推計では、令和2年(2020年)をピークに人口が減少に転じ、高齢化率についても大幅に上昇することが予測されています。

そこで、本市では、今後の人口減少や超高齢社会等の都市の課題を見据え、鉄道駅等の拠点を中心に一定の人口密度を維持することで、市民生活に必要な生活サービス施設や交通ネットワークを維持するなど、誰もが暮らしやすいコンパクトな都市構造の維持や持続可能な都市経営を図るため、「西宮市立地適正化計画」を策定します。

2. 立地適正化計画の位置づけ

「西宮市立地適正化計画」は、「第5次西宮市総合計画」と「阪神地域都市計画区域マスタープラン」に即して定めた「西宮市都市計画マスタープラン」の一部として、誘導すべき都市機能や関連事業等と連携・整合を図りながら策定します。



立地適正化計画の位置づけ

3. 計画の目標年次と範囲

計画の目標年次は、都市計画運用指針に基づき、おおむね 20 年後の都市の姿を展望し、令和 22 年（2040 年）とします。また、計画の区域については、都市再生特別措置法第 81 条第 1 項に基づき、都市計画区域（市全域）を対象とします。

目 標 年 次

令和 22 年（2040 年）

計 画 区 域

都市計画区域（市全域）

第2章 西宮市の現状と課題

第2章 西宮市の現状と課題

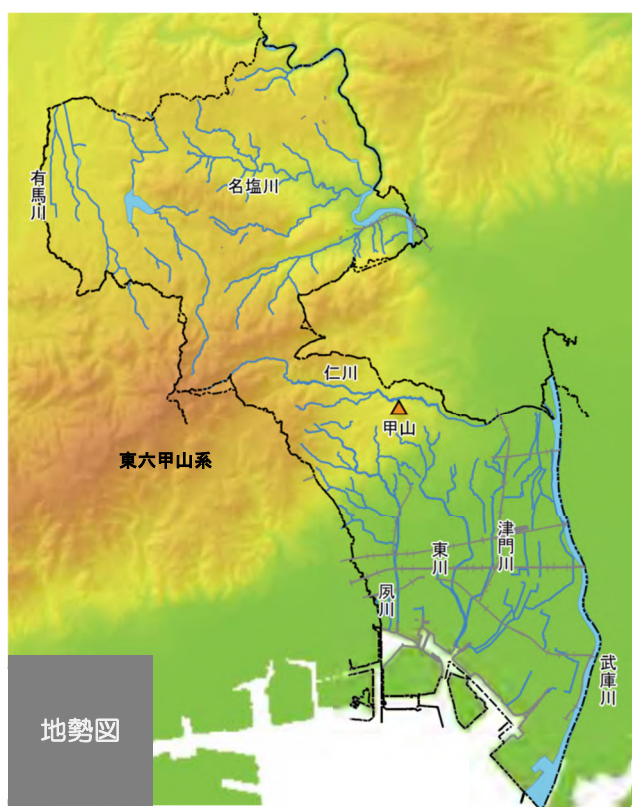
1. 本市の概要

(1) 位置と地勢

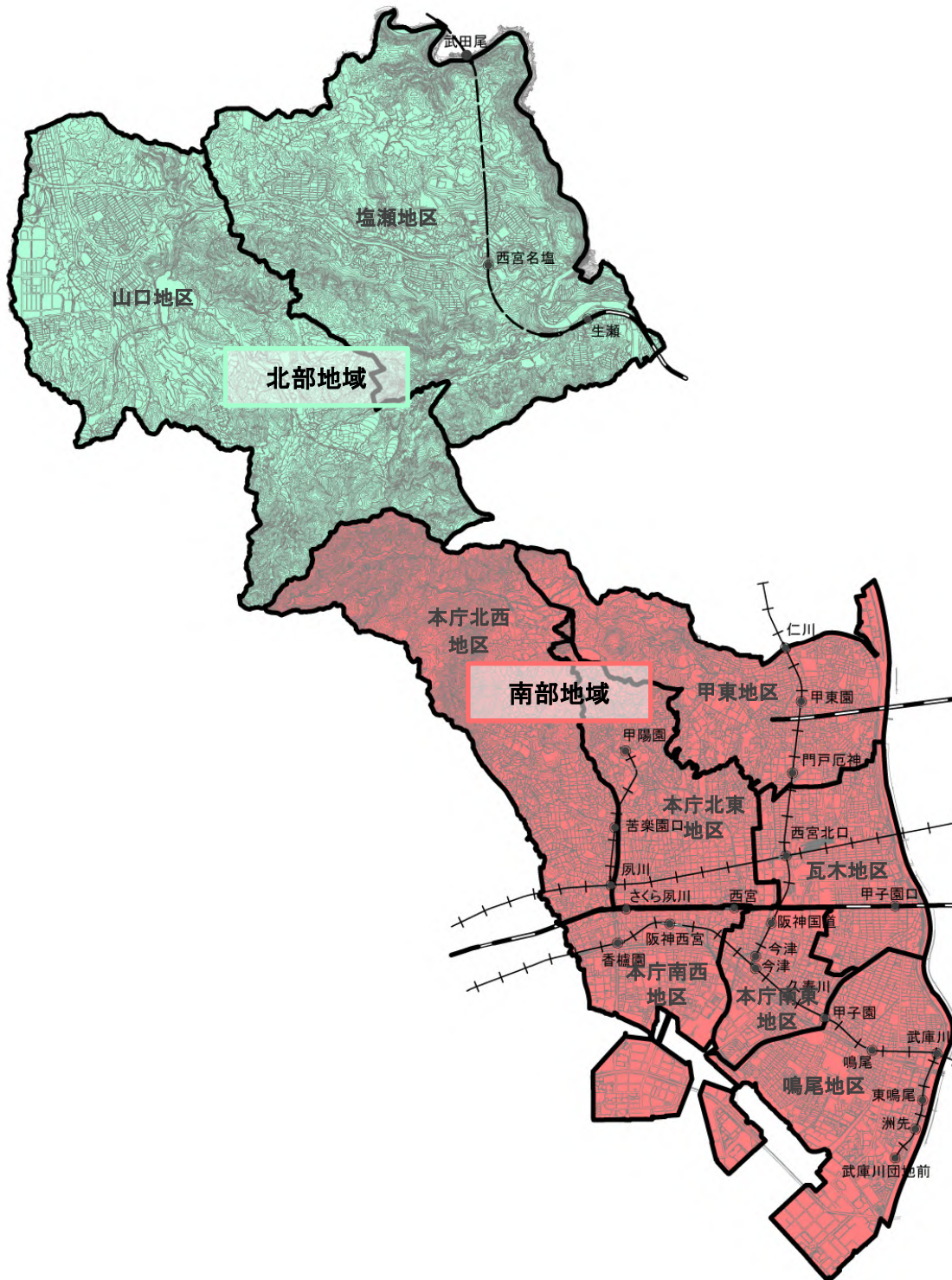
本市は、兵庫県の南東部、大阪湾北部沿岸にあり、阪神地域の中心部に位置し、東は武庫川・仁川を境に尼崎市、伊丹市、宝塚市に、西は芦屋市に、北は神戸市にそれぞれ接しています。

市域の総面積は100.18km²で、南北に長く（南北19.2km、東西14.2km）、北部の山地部と南部の平野部に分かれ、その中央部を東六甲山系の山地が東西に横断しています。

この東六甲山系の一部は瀬戸内海国立公園（六甲地域）に含まれ、そこから市北部の北摂山系に広がる山地や、桜の名所である夙川、阪神間に残された貴重な自然海浜である御前浜（香櫨園浜）など豊かな自然環境を有しており、海拔約0mから900mに及ぶ起伏に富んだ地形となっています。



本計画においては、北部地域と南部地域の2地域に区分し、さらに、支所単位をベースとして市内を9地区に区分し、地域や地区ごとに詳細な分析を行っていきます。

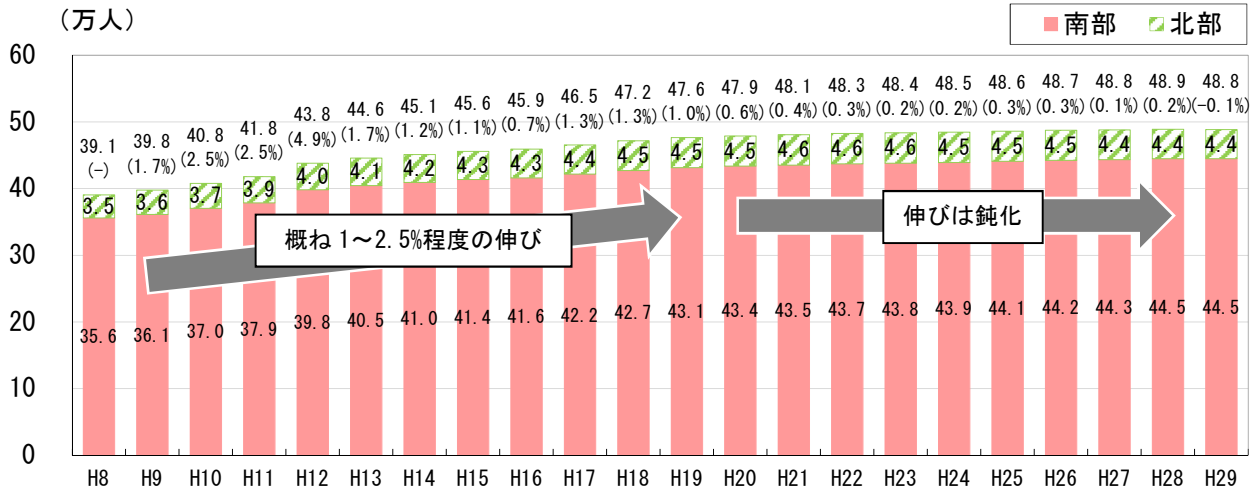


(2) 人口

①人口の推移

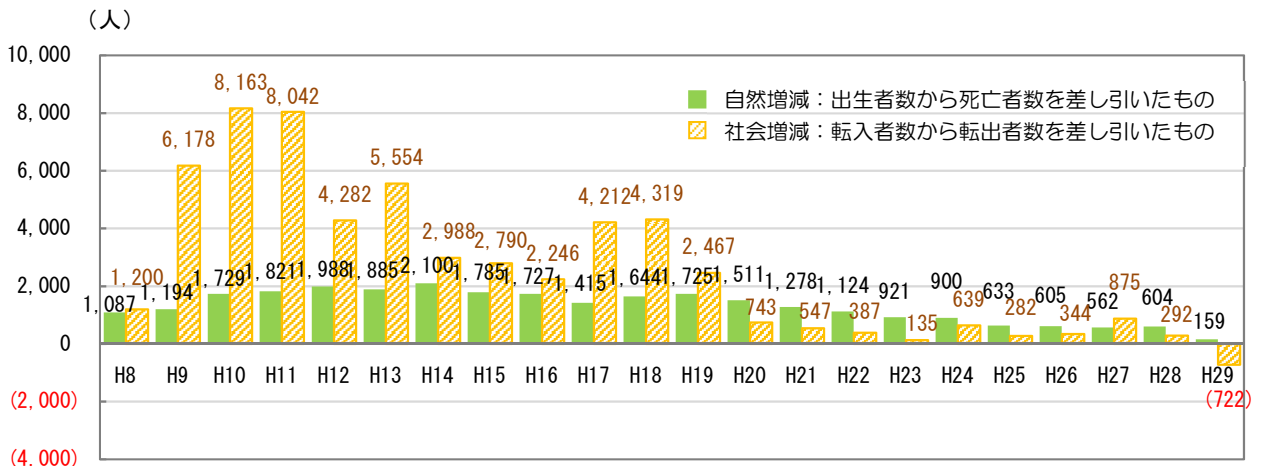
平成28年(2016年)の本市人口は約48.9万人で、平成9年(1997年)から平成19年(2007年)までは概ね1.0~2.5%の人口増が続いていましたが、近年は、出生・死亡の自然増と転入・転出の社会増は鈍化の傾向にあり、平成29年(2017年)には、社会増減は減少に転じました。

地域別には、南部地域が約44.5万人、北部地域が約4.4万人と人口の約9割が南部地域に集中しています。



※ () は前年からの伸び / 数値は千の位を四捨五入しているため、総数と内訳は必ずしも一致しない
資料：国勢調査(平成12年、17年、22年、27年)、推計人口(その他の年次)

地域別の人口の推移

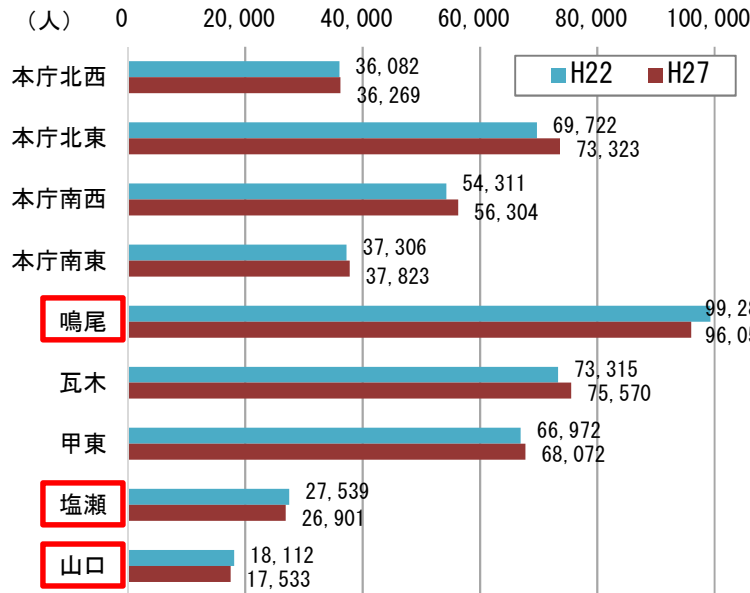


資料：西宮市住民基本台帳

人口の自然増減・社会増減の推移

②地区別の人口推移

平成22年（2010年）と平成27年（2015年）の国勢調査の結果を比較すると、全体としては、この5年間で人口は増加していますが、地区ごとにみると、塩瀬、山口地区及び鳴尾地区において、人口が減少しています。

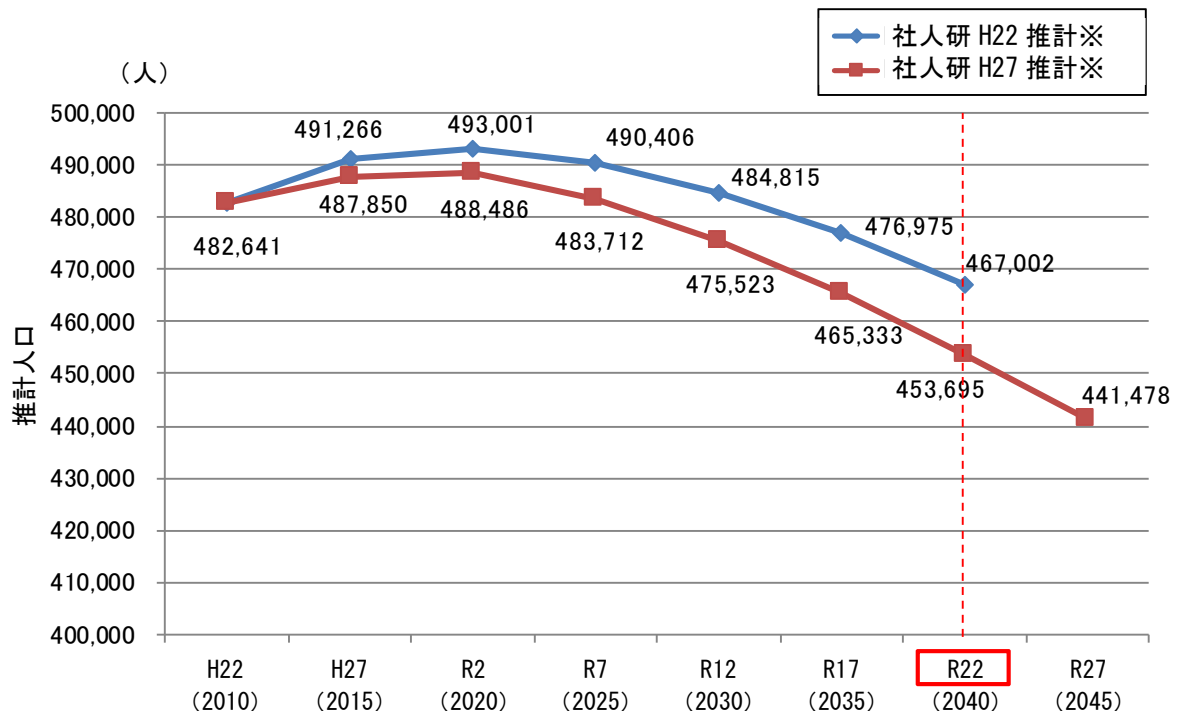


資料：国勢調査（各年10月1日現在）

地区別の人口増減

③将来人口推計

平成27年（2015年）国勢調査による人口を基準人口とした社人研の人口推計（平成30年3月）では、令和22年（2040年）の人口は、453,695人と推計されています。



西宮市の人口展望

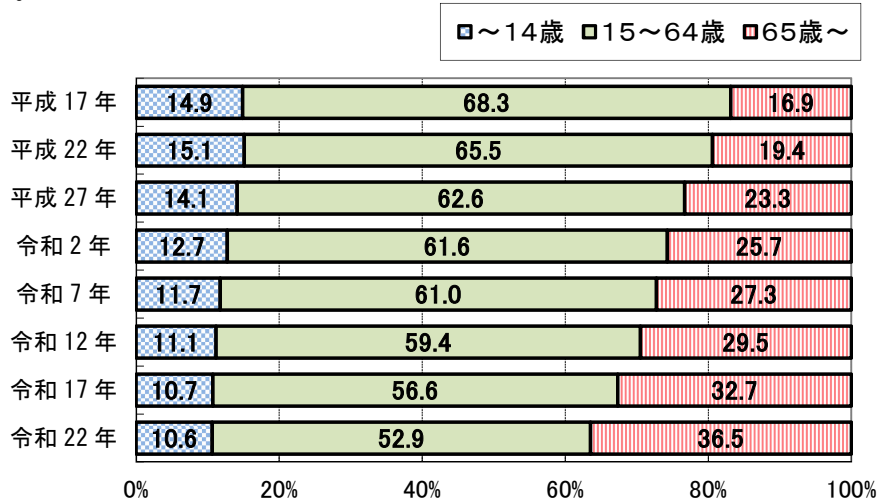
※平成22/27年国勢調査による人口を基準人口とした社人研の人口推計

④年齢3区分の将来推計

平成27年（2015年）の国勢調査において、年少人口（14歳以下）の割合が減少し、高齢者人口（65歳以上）の割合が増加するなど、少子高齢化の傾向が徐々に表れ始めています。

令和22年（2040年）には、少子高齢化がさらに進行し、本市における高齢化率は36.5%と予測されています。

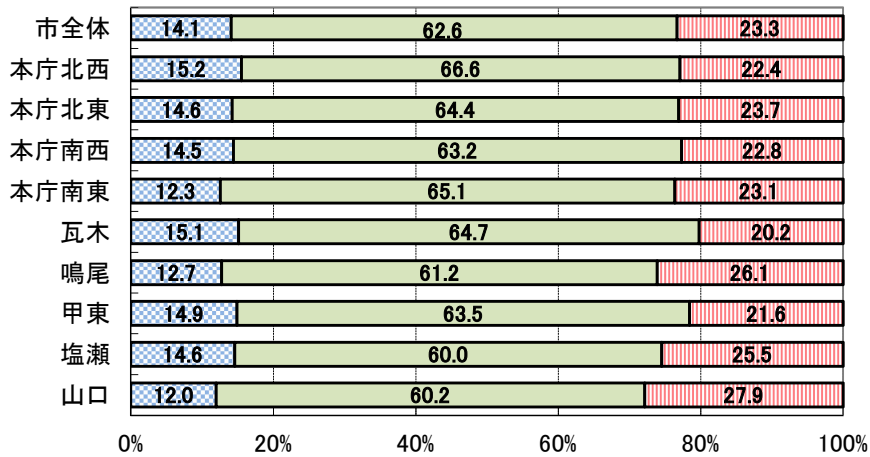
1) 市全体



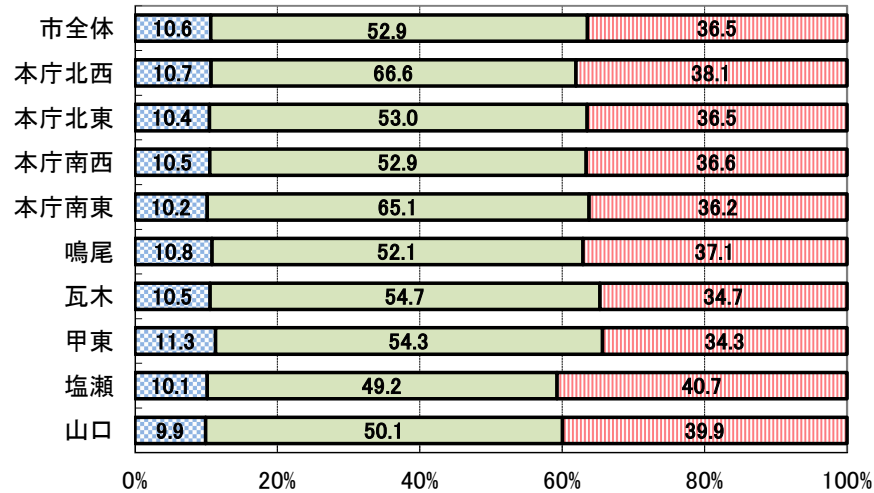
年齢3区分人口割合

2) 地区別

【平成27年】
(2015年)



【令和22年】
(2040年)



資料：平成17年、22年、27年は国勢調査（年齢不詳除く）
令和2年から令和22年は社人研（平成30年3月推計）に基づく

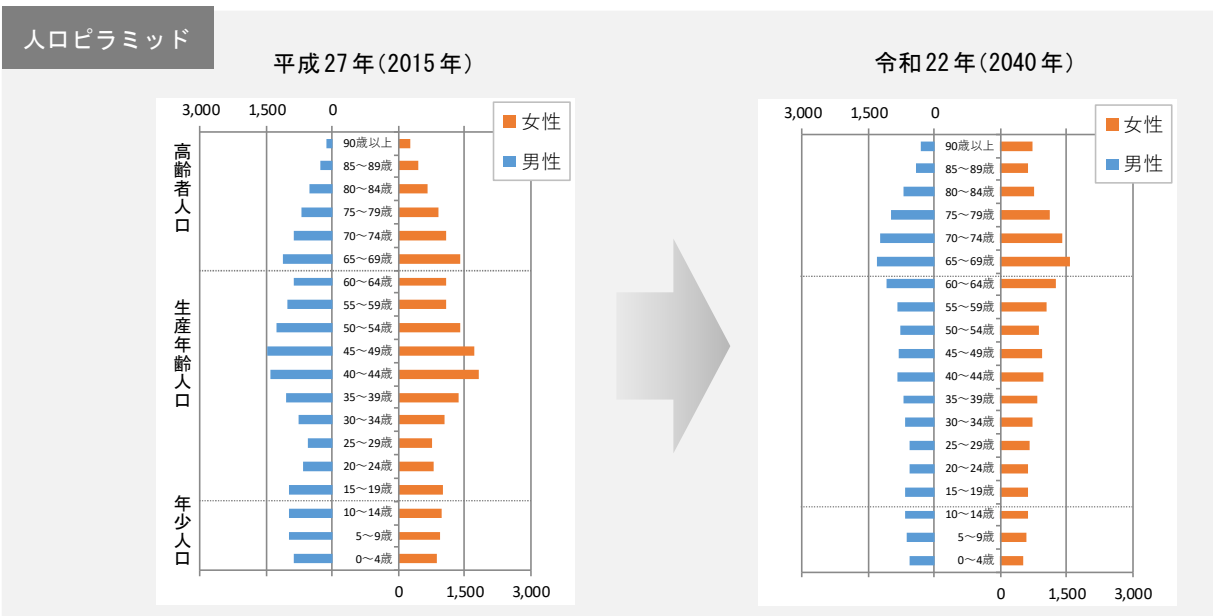
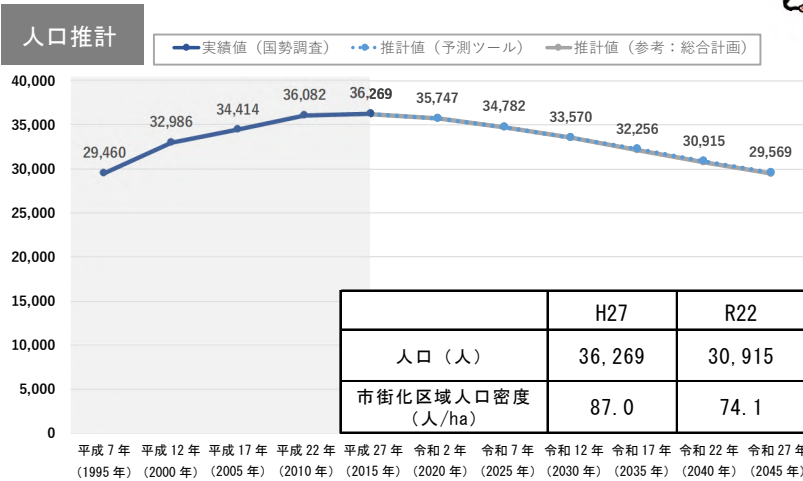
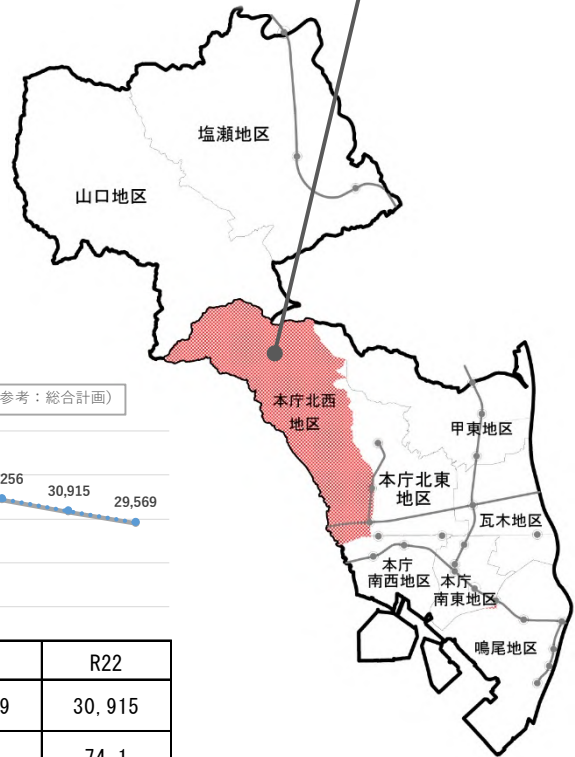
地区別年齢3区分人口割合（平成27年（上）令和22年（下））

⑤地区別の人口展望

1) 本庁北西地区

- ・これまでは、人口は増加していますが、平成27年(2015年)をピークに今後は減少に転じると予測されています。
- ・その後は、緩やかに人口減少が進み、令和22年(2040年)には、約3.1万人まで減少する推計となっています。
- ・現状は40代が最も多くなっていますが、令和22年(2040年)には、65歳以上の人口が40%近くを占める見込みです。

地区面積	1,255 ha
市街化区域面積	417 ha

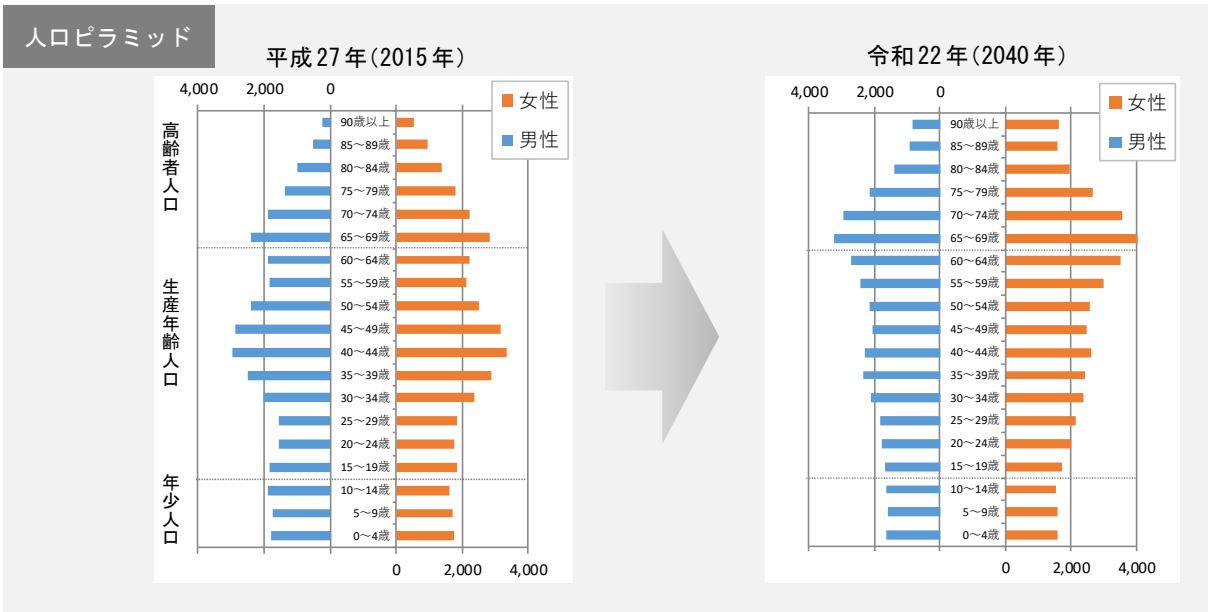
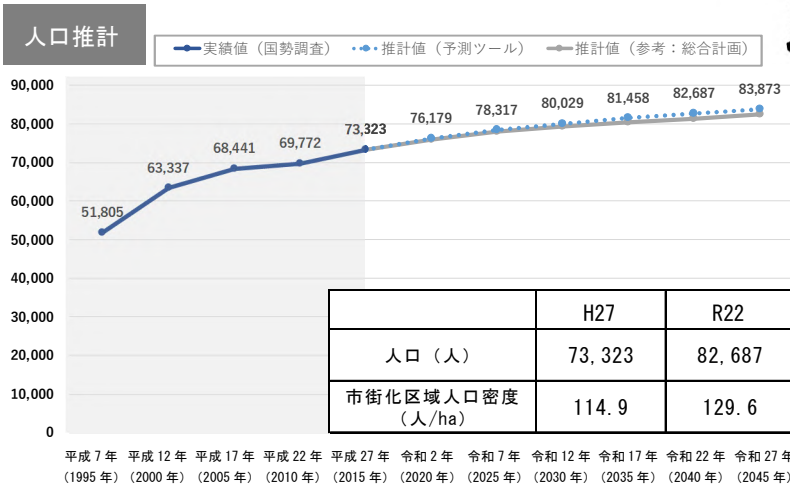
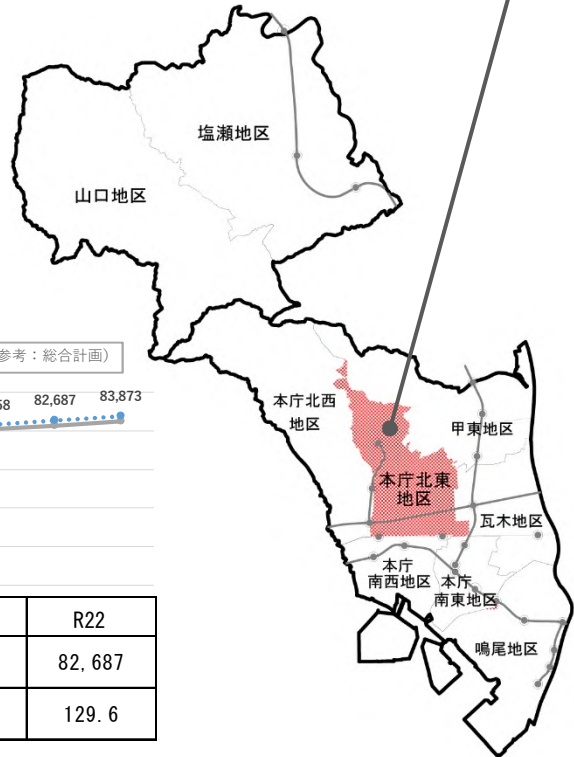


※各地区の人口推計は、国土交通省 国土技術政策総合研究所の「小地域(町丁・字)を単位とした将来人口・世帯予測ツール ver2.0」を用いて算出。推計方法は、コーホート要因法で、過去の国勢調査の実績から、地区ごとに、純移動率、子ども女性比を算出し、推計を行っている。図中の推計値は予測ツールによるものである。
 ※市街化区域人口密度は、各地区内の全人口が市街化区域内にいるものと仮定して算出している。

2) 本庁北東地区

- ・人口は現在も増加しており、今後も増加すると予測されています。
- ・令和22年(2040年)には、約8.3万人まで増加する推計となっています。
- ・現状は40代が最も多くなっていますが、令和22年(2040年)には、65歳以上の人口が増加する見込みです。

地区面積	676 ha
市街化区域面積	638 ha

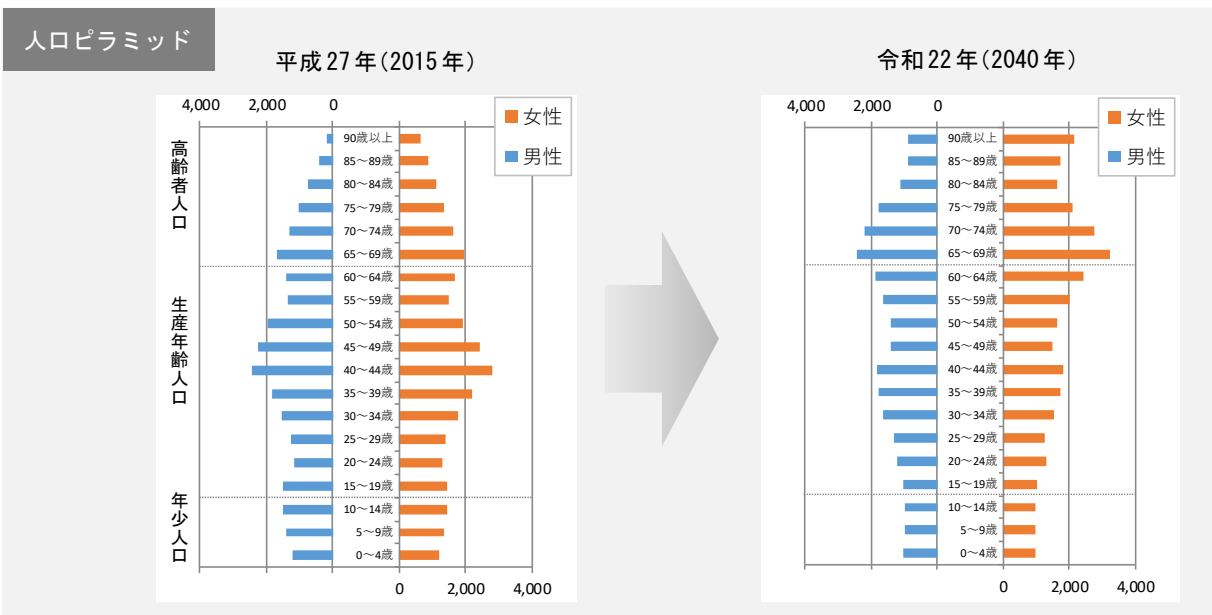
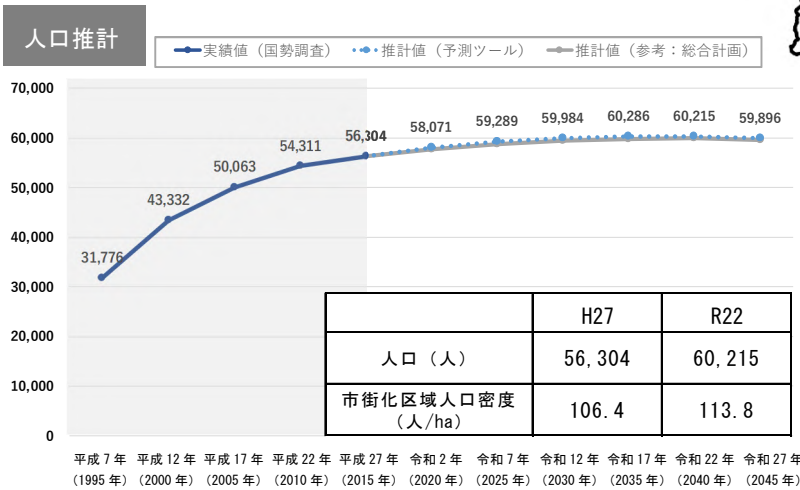
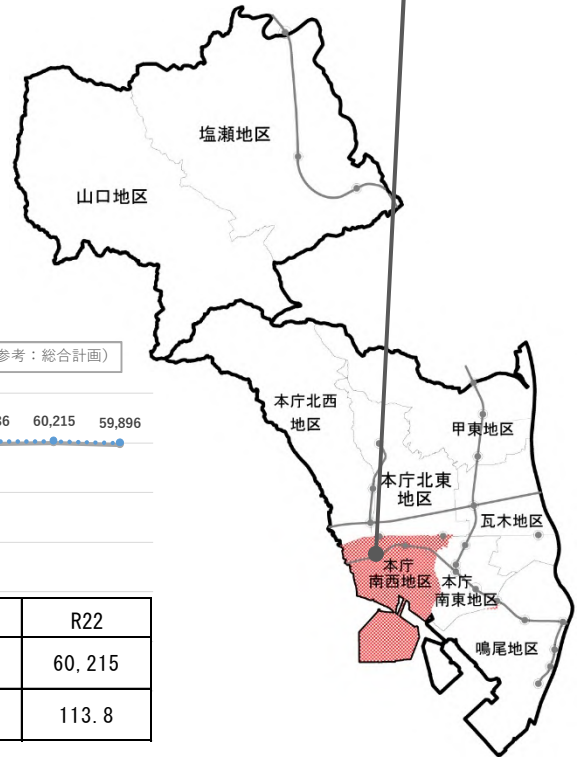


※各地区の人口推計は、国土交通省 国土技術政策総合研究所の「小地域(町丁・字)を単位とした将来人口・世帯予測ツール ver2.0」を用いて算出。推計方法は、コーホート要因法で、過去の国勢調査の実績から、地区ごとに、純移動率、子ども女性比を算出し、推計を行っている。図中の推計値は予測ツールによるものである。
 ※市街化区域人口密度は、各地区内の全人口が市街化区域内にいるものと仮定して算出している。

3) 本庁南西地区

- ・西宮浜における住宅開発等により、急激に人口が増加していましたが、近年は鈍化しています。
- ・今後は、緩やかに人口増加が進み、令和22年(2040年)には、約6万人まで増加する推計となっています。
- ・現状は40代が最も多くなっていますが、令和22年(2040年)には、65歳以上の人口が増加する見込みです。

地区面積	545 ha
市街化区域面積	529 ha

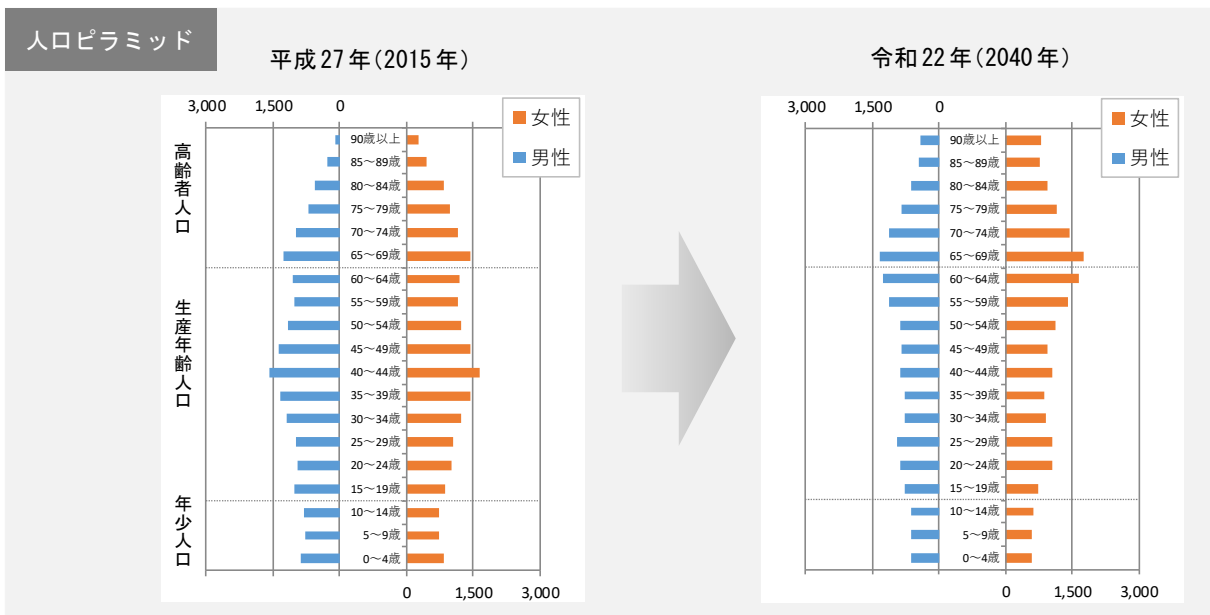
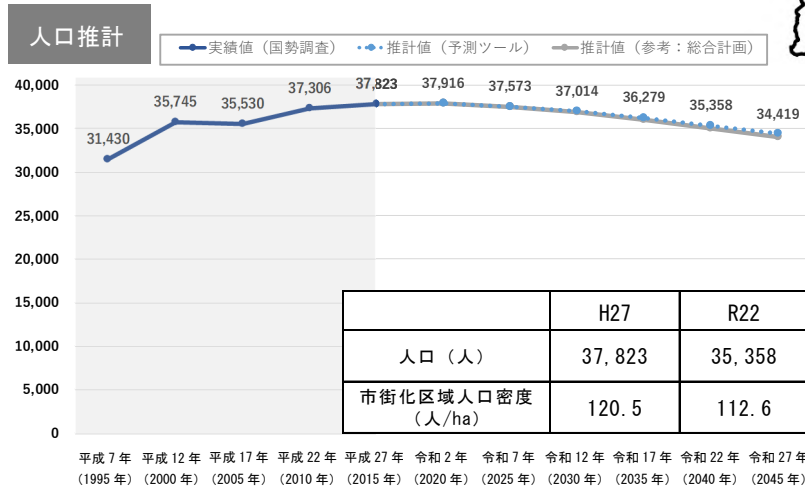
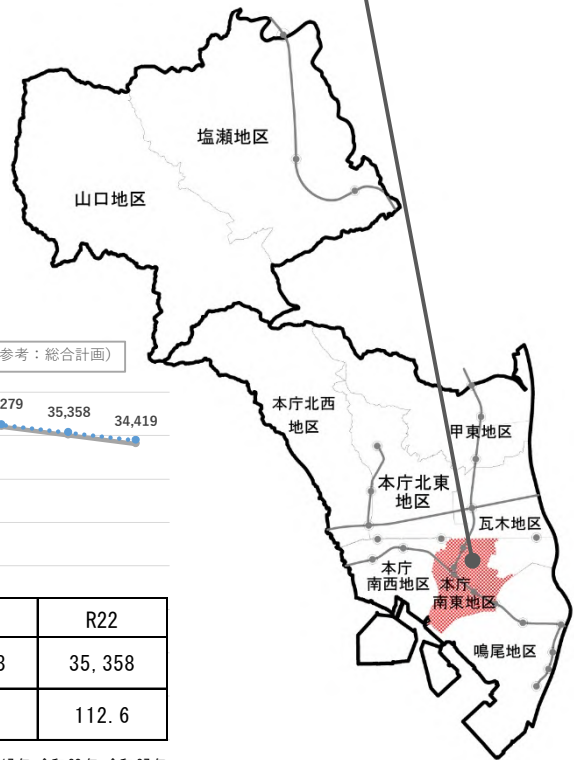


※各地区の人口推計は、国土交通省 国土技術政策総合研究所の「小地域(町丁・字)を単位とした将来人口・世帯予測ツール ver2.0」を用いて算出。推計方法は、コーホート要因法で、過去の国勢調査の実績から、地区ごとに、純移動率、子ども女性比を算出し、推計を行っている。図中の推計値は予測ツールによるものである。
 ※市街化区域人口密度は、各地区内の全人口が市街化区域内にいるものと仮定して算出している。

4) 本庁南東地区

- ・人口が現在も増加していますが、近年は、増加は鈍化しています。
- ・令和2年（2020年）以降は、緩やかに人口減少が進み、令和22年（2040年）には、約3.5万人まで減少する推計となっています。
- ・現状は40代が最も多くなっていますが、令和22年（2040年）には、65歳以上の人口が増加する見込みです。

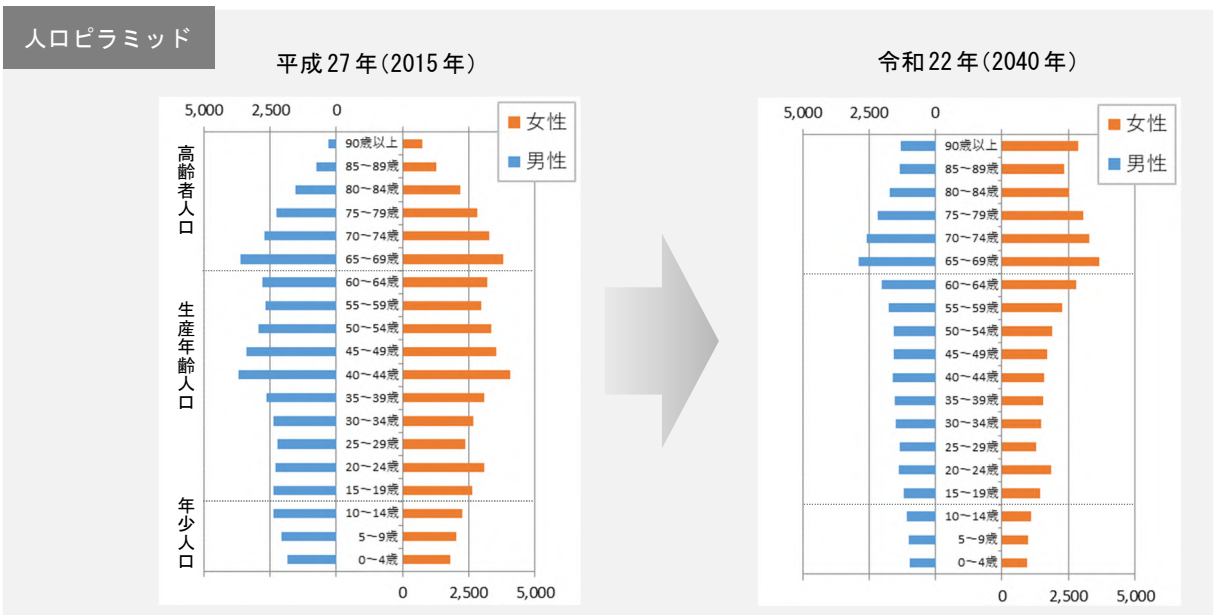
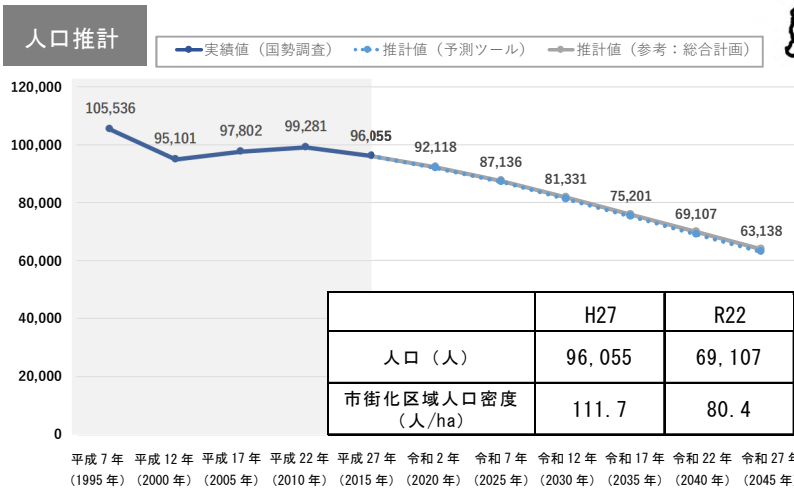
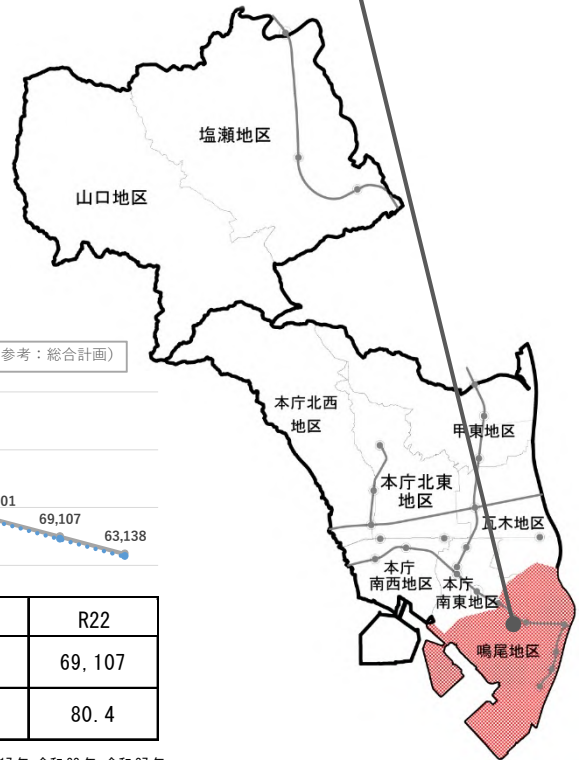
地区面積	321 ha
市街化区域面積	314 ha



5) 鳴尾地区

- ・平成12年(2000年)に大きく減少した人口は、その後、増加傾向にありましたが、平成22年(2010年)以降は再び減少に転じました。
- ・今後は、さらに人口減少が進み、令和22年(2040年)には、約6.9万人まで減少する推計となっています。
- ・現状は40代、60代後半の人口が多くなっていますが、令和22年(2040年)には、65歳以上の人口割合が増加する見込みです。

地区面積	954 ha
市街化区域面積	860 ha

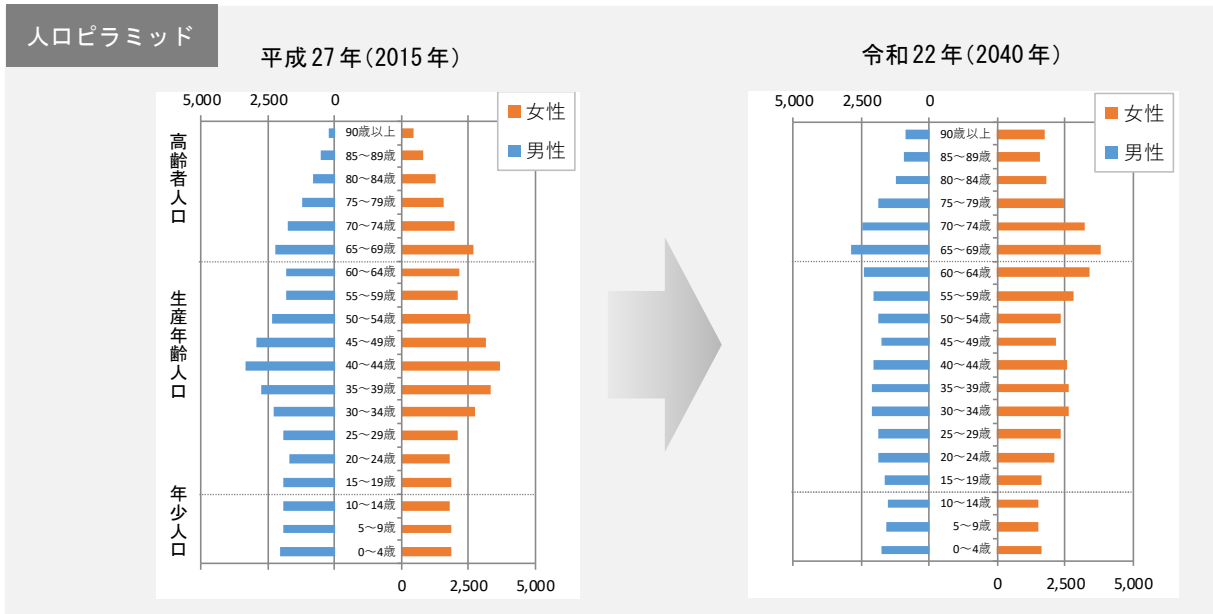
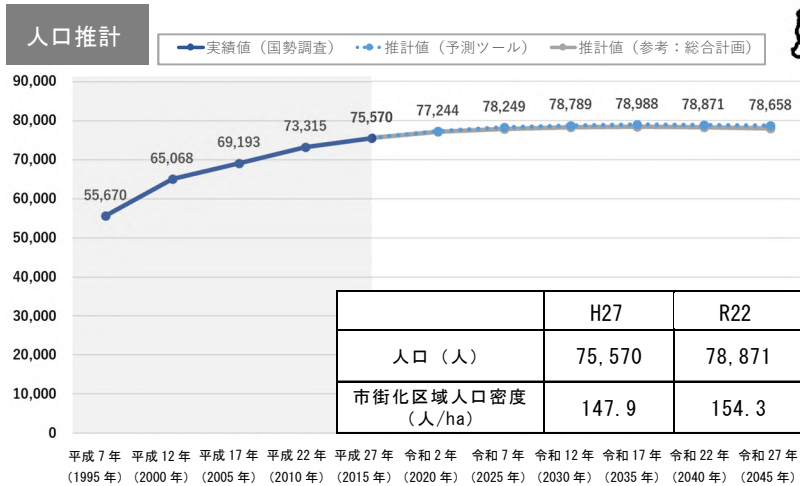
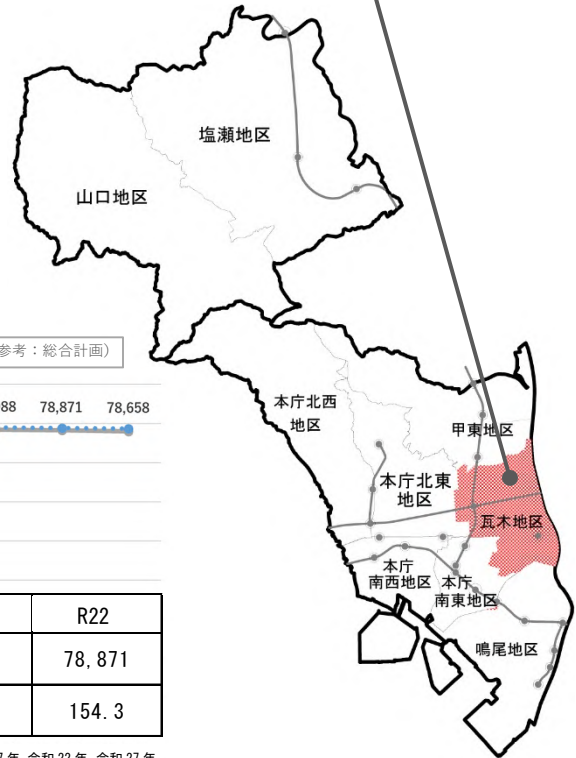


※各地区の人口推計は、国土交通省 国土技術政策総合研究所の「小地域(町丁・字)を単位とした将来人口・世帯予測ツール ver2.0」を用いて算出。推計方法は、コーホート要因法で、過去の国勢調査の実績から、地区ごとに、純移動態率、子ども女性比を算出し、推計を行っている。図中の推計値は予測ツールによるものである。
 ※市街化区域人口密度は、各地区内の全人口が市街化区域内にいるものと仮定して算出している。

6) 瓦木地区

- ・これまで人口が増加し続けていましたが、近年の増加の傾向は、鈍化しています。
- ・今後は、緩やかに人口増加が進み、令和17年(2035年)に約7.9万人となり、ピークを迎え、その後は減少する推計となっています。
- ・現状は30代や40代の人口が多くなっていますが、令和22年(2040年)には、65歳以上の人口が増加する見込みです。

地区面積	544 ha
市街化区域面積	511 ha

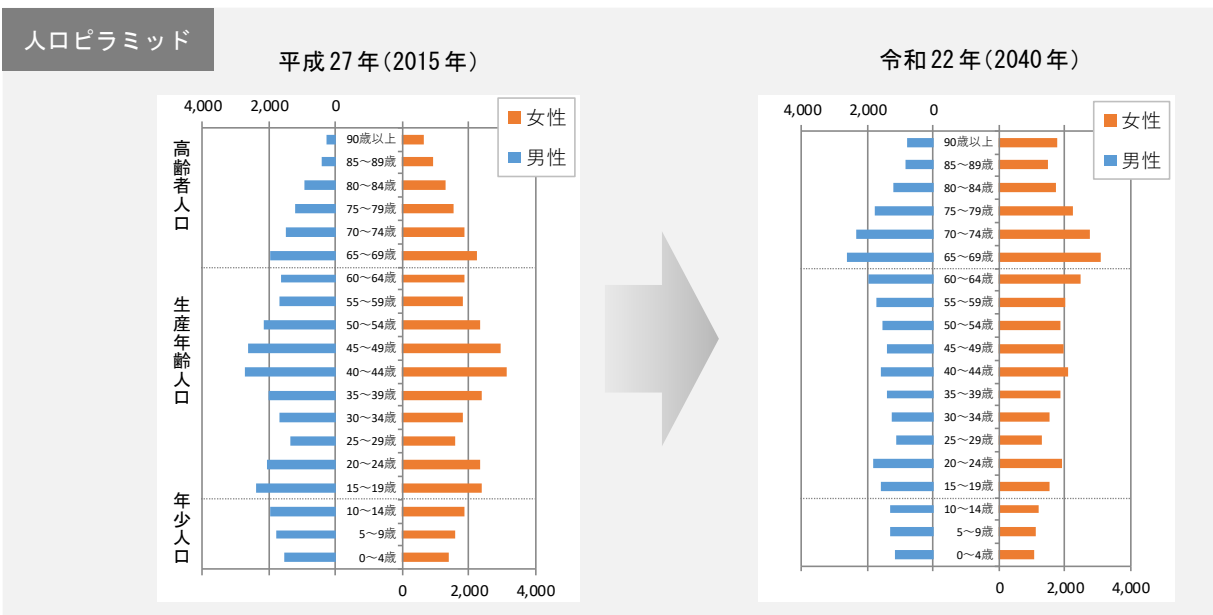
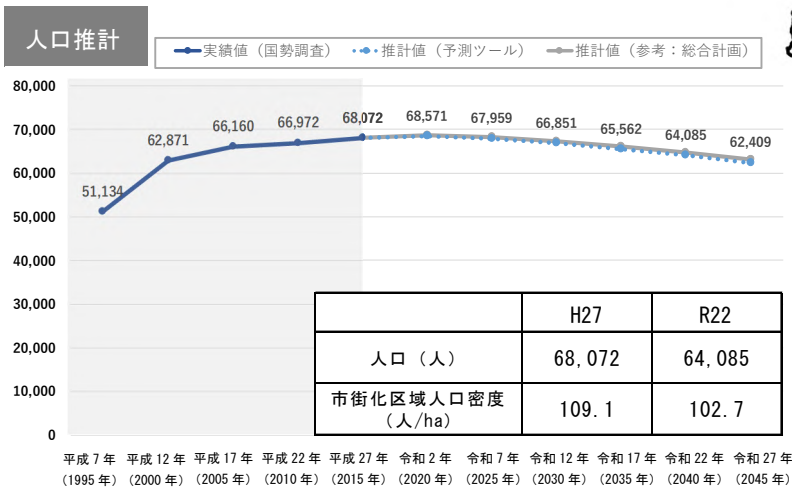
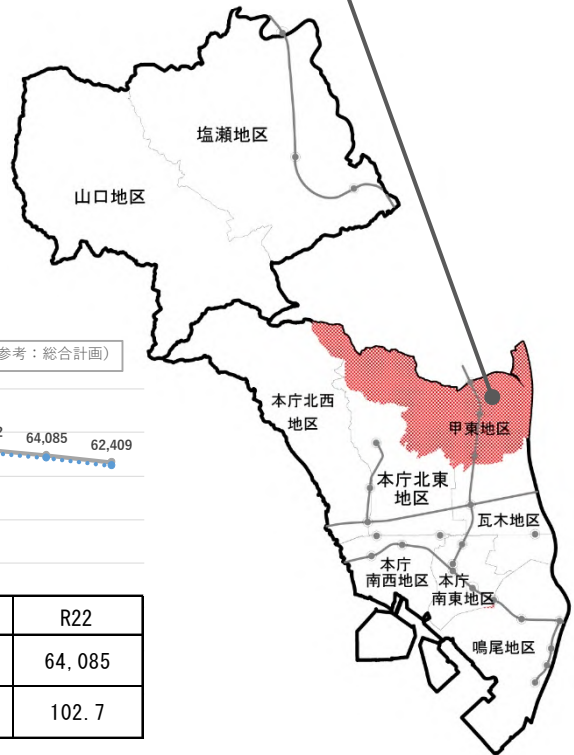


※各地区の人口推計は、国土交通省 国土技術政策総合研究所の「小地域(町丁・字)を単位とした将来人口・世帯予測ツール ver2.0」を用いて算出。推計方法は、コーホート要因法で、過去の国勢調査の実績から、地区ごとに、純移動率、子ども女性比を算出し、推計を行っている。図中の推計値は予測ツールによるものである。
 ※市街化区域人口密度は、各地区内の全人口が市街化区域内にいるものと仮定して算出している。

7) 甲東地区

- これまで人口が増加していましたが、令和2年(2020年)にピークを迎える予測となっています。
- その後は、緩やかに人口減少が進み、令和22年(2040年)には、約6.4万人まで減少する推計となっています。
- 大学が立地しており、10代後半から20代前半の年齢層の人口が他地区と比較して多くなっています。今後は、高齢化が進み、65歳以上の人口が増加する見込みです。

地区面積	880 ha
市街化区域面積	624 ha

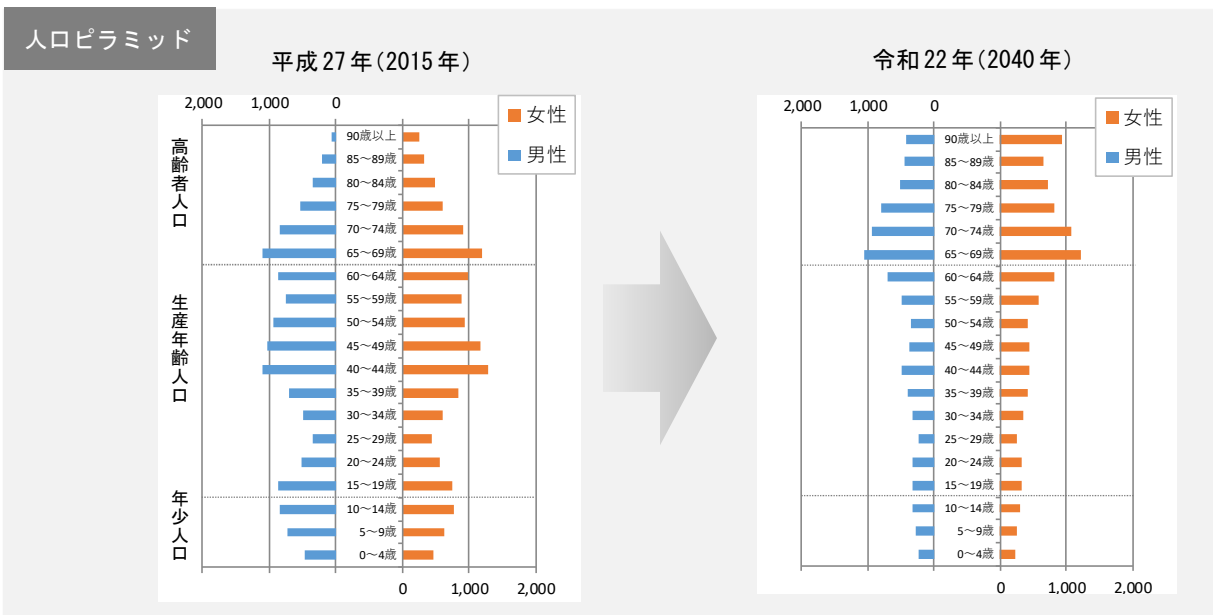
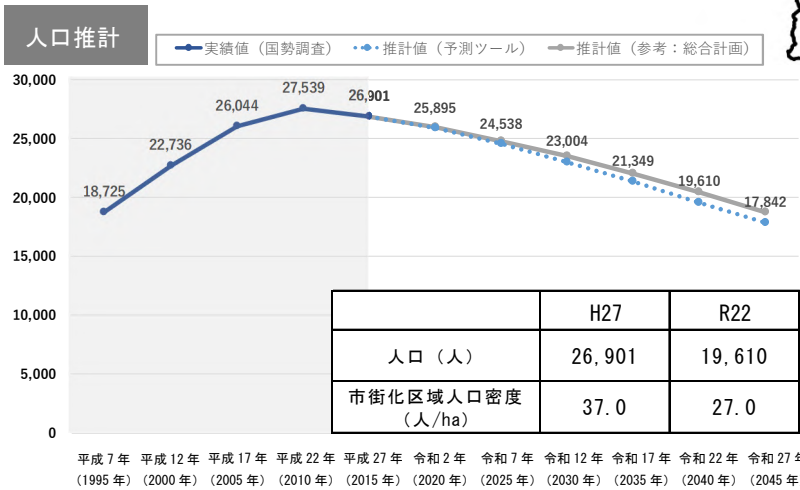
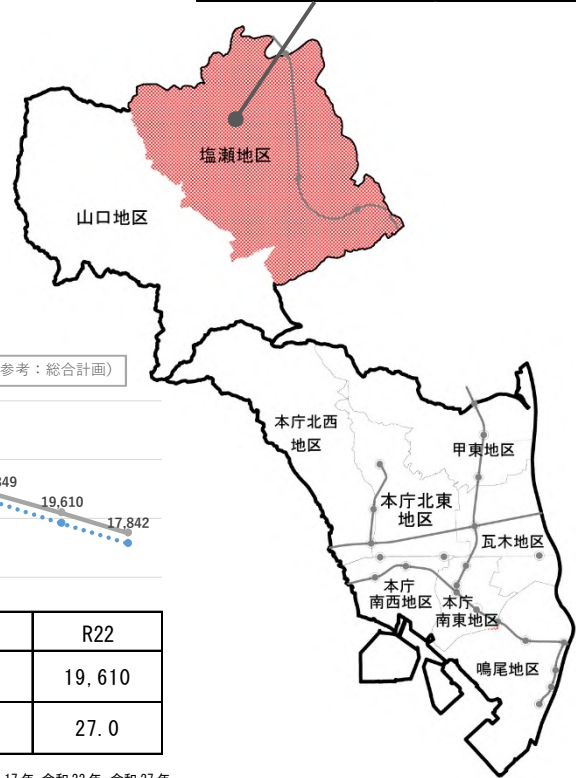


※各地区の人口推計は、国土交通省 国土技術政策総合研究所の「小地域(町丁・字)を単位とした将来人口・世帯予測ツール ver2.0」を用いて算出。推計方法は、コーホート要因法で、過去の国勢調査の実績から、地区ごとに、純移動率、子ども女性比を算出し、推計を行っている。図中の推計値は予測ツールによるものである。
 ※市街化区域人口密度は、各地区内の全人口が市街化区域内にいるものと仮定して算出している。

8) 塩瀬地区

- ・大規模な開発や区画整理等により急激に人口増加し、平成22年(2010年)にピークを迎えました。
- ・今後も、人口減少は進み、令和22年(2040年)には、約2万人まで減少する推計となっています。
- ・現在は20代が少なく、40代、60代が多い年齢構成となっていますが、今後は60代以上の割合がさらに増加する見込みです。

地区面積	2,464 ha
市街化区域面積	727 ha

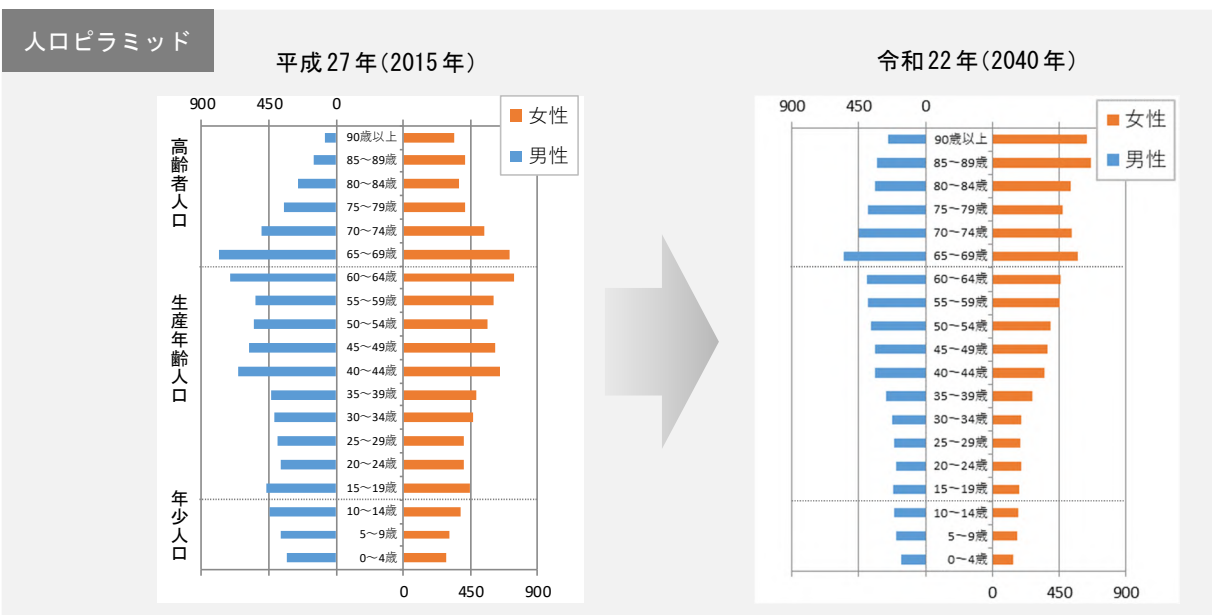
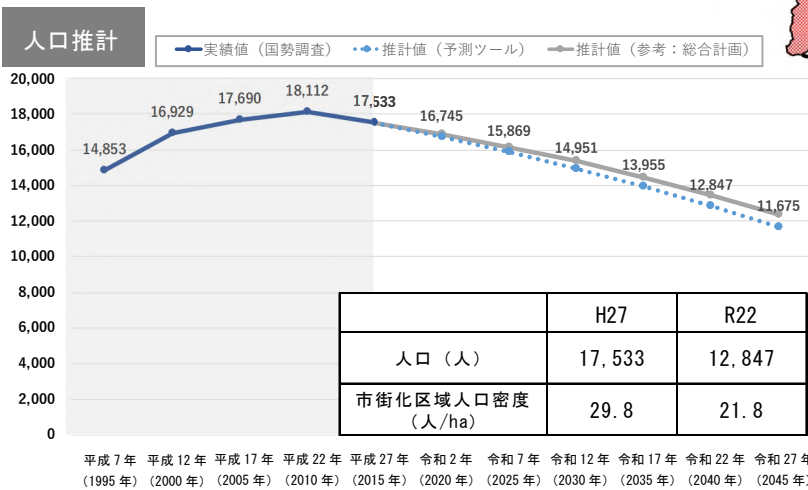
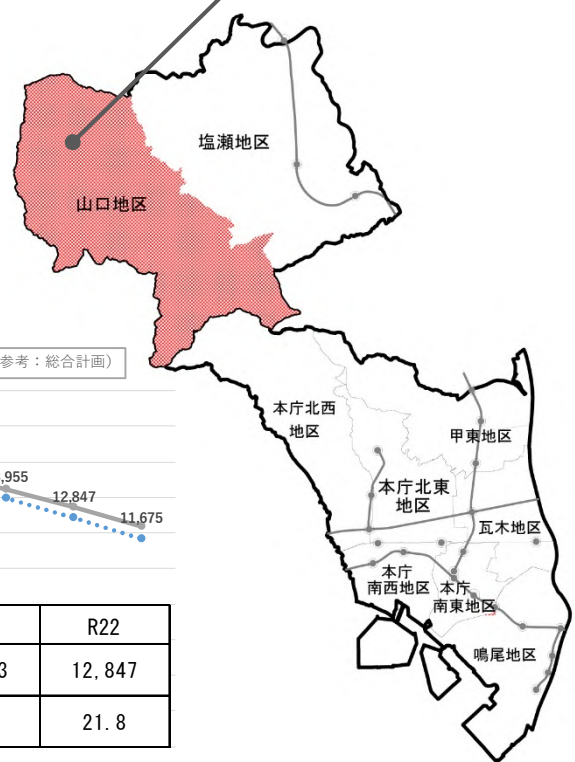


※各地区の人口推計は、国土交通省 国土技術政策総合研究所の「小地域(町丁・字)を単位とした将来人口・世帯予測ツール ver2.0」を用いて算出。推計方法は、コーホート要因法で、過去の国勢調査の実績から、地区ごとに、純移動率、子ども女性比を算出し、推計を行っている。図中の推計値は予測ツールによるものである。
 ※市街化区域人口密度は、各地区内の全人口が市街化区域内にいるものと仮定して算出している。

9) 山口地区

- ・平成22年(2010年)をピークに人口が減少しています。
- ・今後も、人口減少は進み、令和22年(2040年)には、約1.3万人まで減少する推計となっています。
- ・70歳未満の全年齢層で人口が減少する一方で、70歳以上の人口は、平成27年(2015年)時点よりも増加する見込みです。

地区面積	2,379 ha
市街化区域面積	588 ha

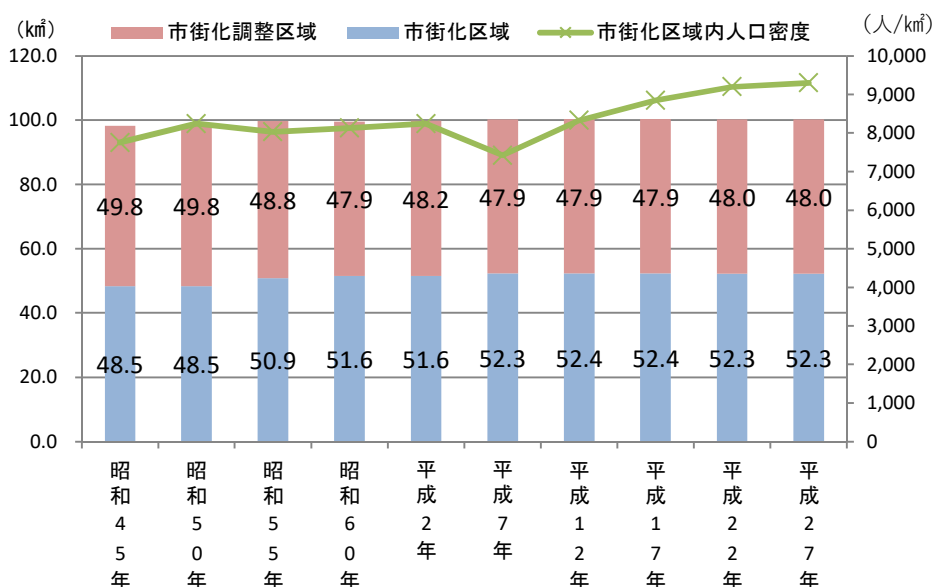


※各地区の人口推計は、国土交通省 国土技術政策総合研究所の「小地域(町丁・字)を単位とした将来人口・世帯予測ツール ver.2.0」を用いて算出。推計方法は、コーホート要因法で、過去の国勢調査の実績から、地区ごとに、純移動態率、子ども女性比を算出し、推計を行っている。図中の推計値は予測ツールによるものである。
 ※市街化区域人口密度は、各地区内の全人口が市街化区域内にいるものと仮定して算出している。

(3) 市街化区域・人口集中地区

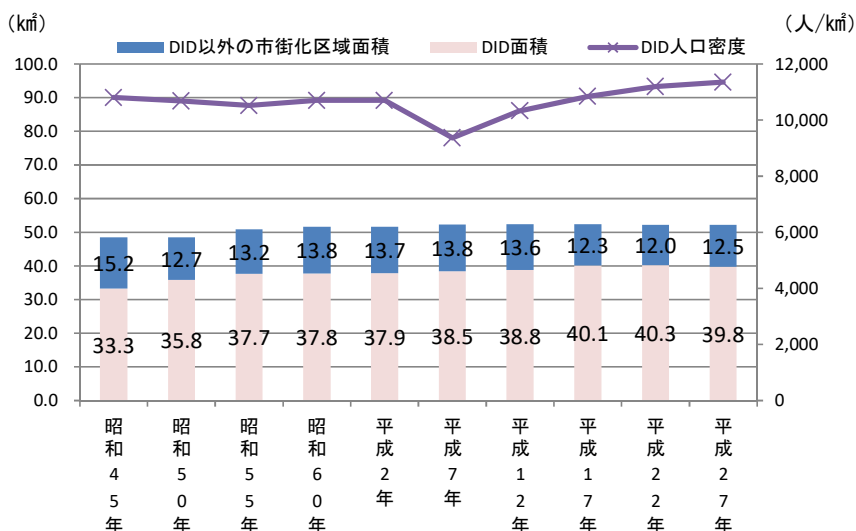
①市街化区域の変遷

- ・本市では、都市計画法に基づき、無秩序な市街化を防止し、良好な都市形成を行うために、優先的かつ計画的に市街化すべき区域（市街化区域）と、当面市街化を抑制すべき区域（市街化調整区域）に市域を区分しています。
- ・近年は、区域区分（線引き制度）の見直しにより、市街化区域が減少する一方で、市街化区域内の人口密度は増加しています。今後は、人口減少が見込まれることから、さらなる区域区分（線引き制度）の見直しを検討する必要があります。



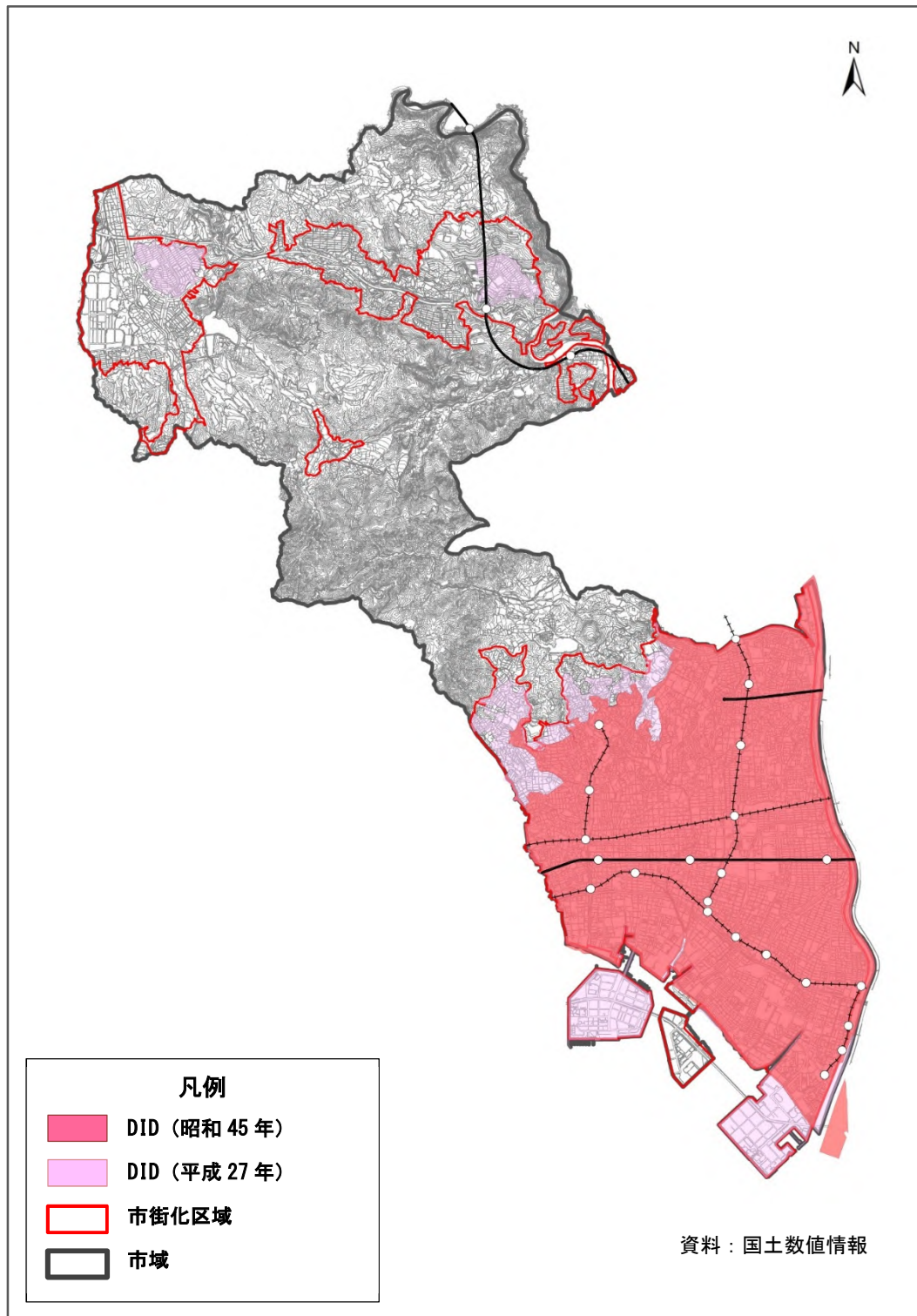
②人口集中地区 (DID) の変遷

- ・人口集中地区は、原則として人口密度が1 km²当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接して、それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地区のことです。
- ・平成7年（1995年）以降、人口集中地区の面積、人口密度ともに緩やかに増加していましたが、平成27年（2015年）の調査では、面積が減少しています。



③人口集中地区（DID）の区域の変遷

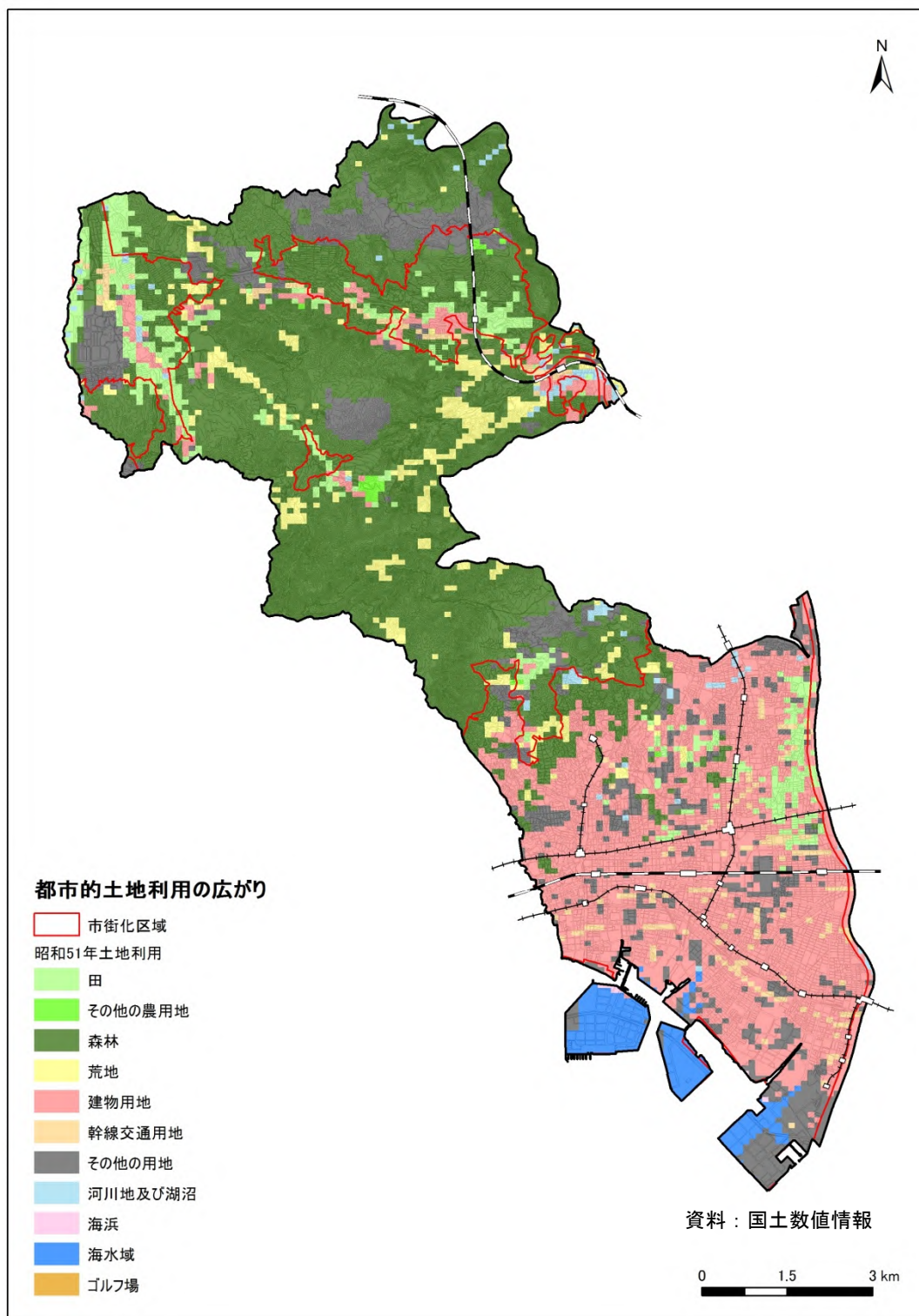
- ・市街化区域と市街化調整区域の区域区分（線引き制度）を開始した昭和45年（1970年）当時から、南部地域においては、既に市街化が進んでおり、大部分が人口集中地区（DID）となっています。
- ・線引き当時から平成27年（2015年）にかけての変化をみると、南部地域については、臨海部、山ろく部に人口集中地区（DID）が拡大しています。北部地域については、新たに開発された住宅団地の一部が、人口集中地区（DID）となっています。



DIDの変遷（昭和45年及び平成27年）

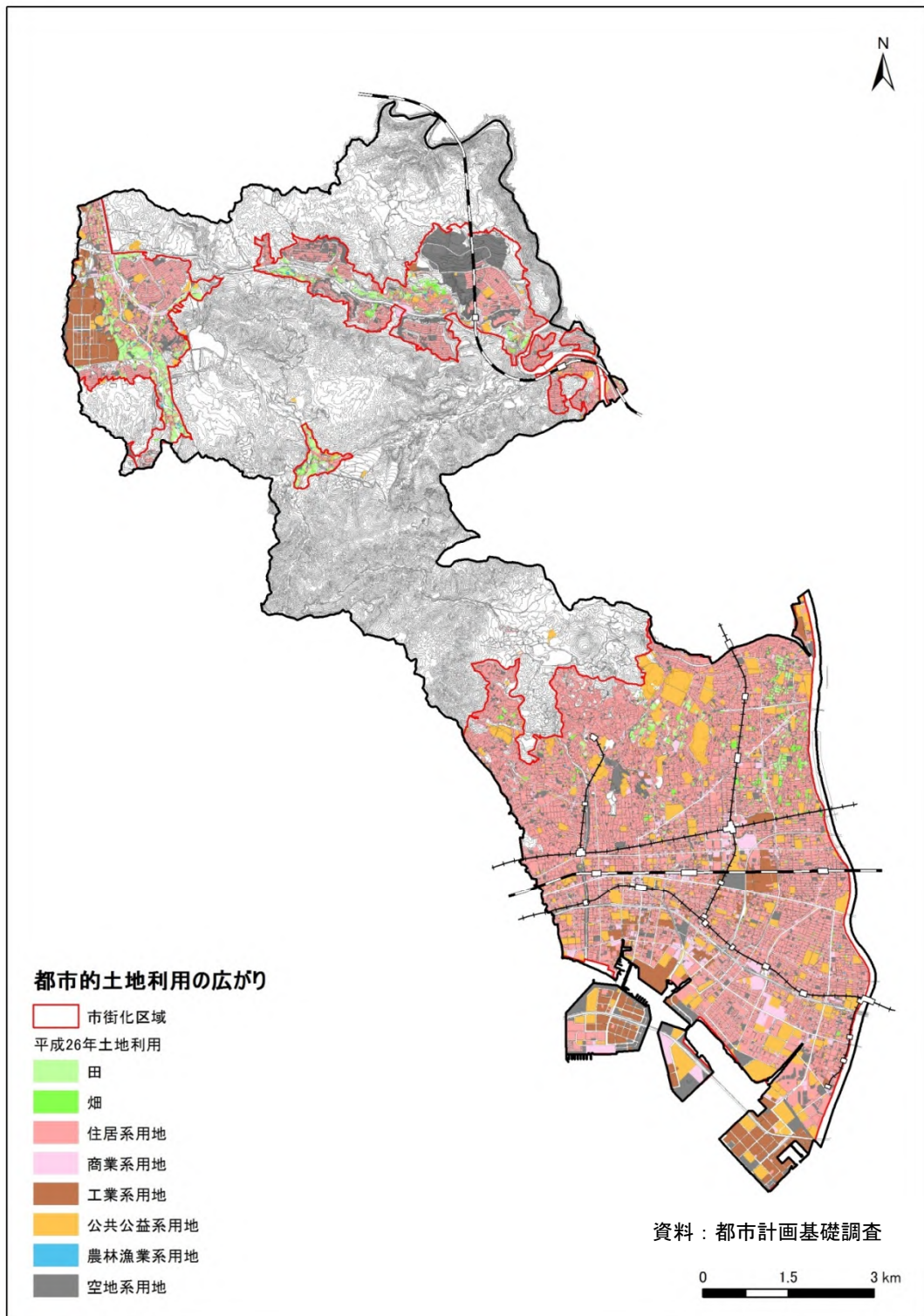
(4) 土地利用

- ・昭和51年（1976年）の土地利用現況図をみると、北部地域では、集落が点在しており、住宅団地の開発はほとんど行われていません。
- ・一方、南部地域では、既に一定の市街化が進んでいますが、阪急神戸本線以北においては、まとまった面積で田畑が残っています。



土地利用現況図 (昭和51年)

- 平成26年（2014年）の土地利用現況図をみると、北部地域では、計画的な住宅団地の造成が行われ、市街化が進行しています。
- 南部地域では、市街化がさらに進み、田畑の面積が減少しています。また、西宮浜や甲子園浜等の埋立地が完成し、市街地が拡大しています。

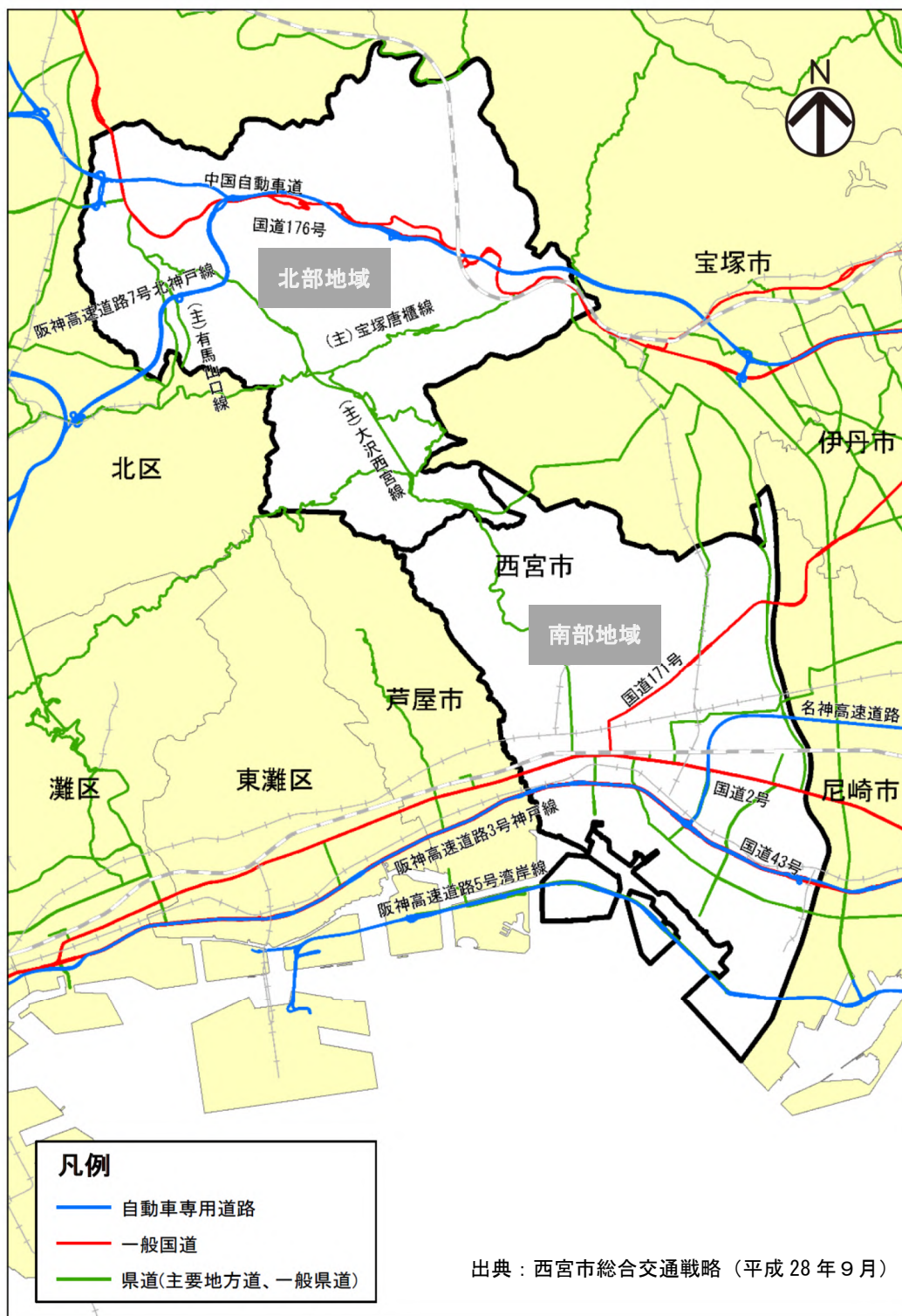


土地利用現況図（平成26年）

(5) 交通

①道路

- ・市内の広域的な道路は、南部地域で、国道2号・43号・171号、名神高速道路、阪神高速神戸線・湾岸線があり、北部地域で、国道176号、中国自動車道、阪神高速北神戸線があります。
- ・南部地域と北部地域をつなぐ道路は、県道大沢西宮線があります。

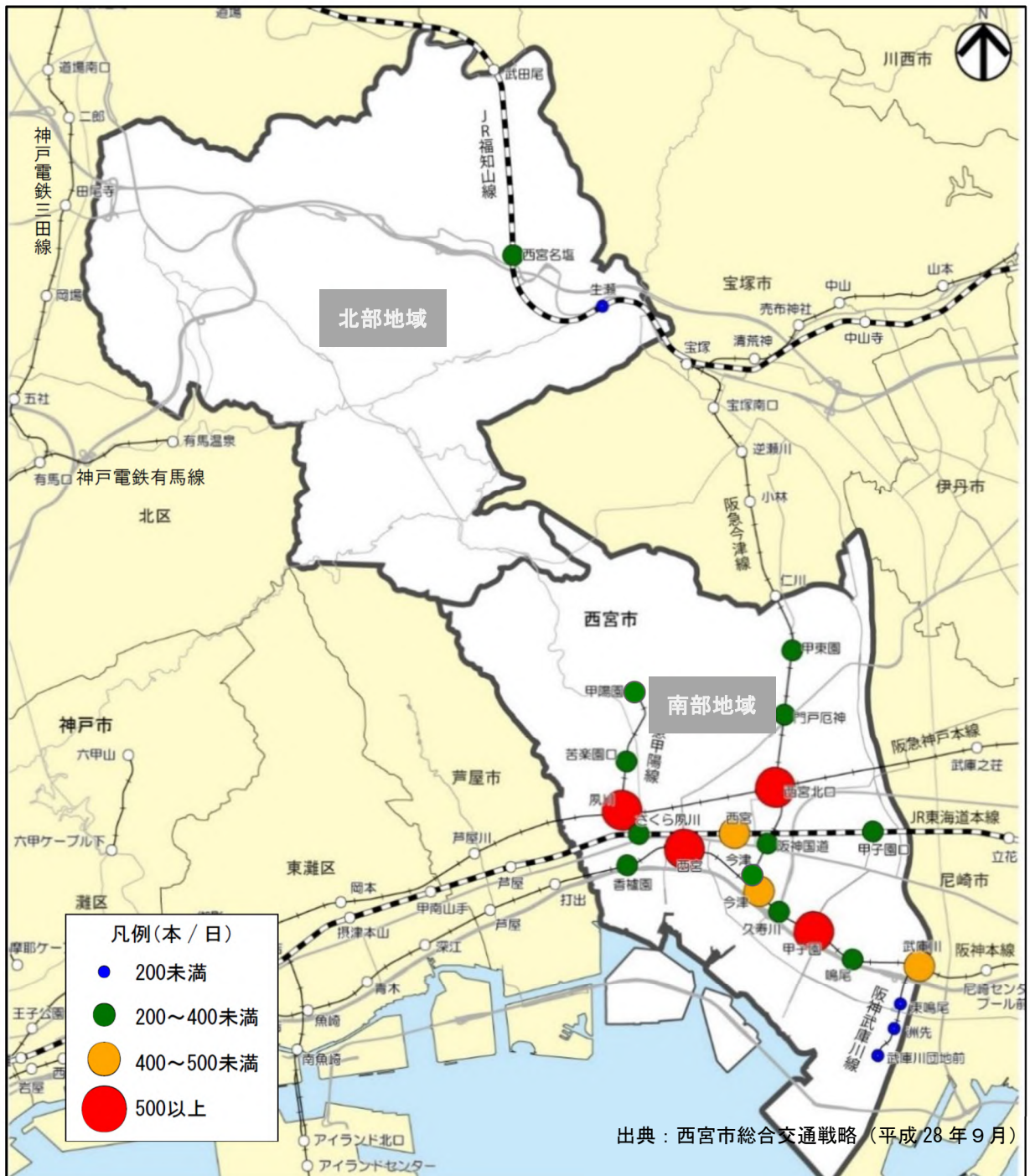


出典：西宮市総合交通戦略（平成28年9月）

国道・県道・自動車専用道路

②鉄道

- ・市内には、JR 東海道本線・福知山線、阪急神戸本線・今津線・甲陽線、阪神本線・武庫川線が通っています。また、北部地域の山口地区には鉄道はなく、隣接した神戸市に神戸電鉄三田線・有馬線が通っています。
- ・市内の鉄道 23 駅のうち、阪急西宮北口駅、阪急夙川駅、阪神西宮駅、阪神甲子園駅では、平日 1 日当たりの運行本数は 500 本以上あり、JR 西宮駅、阪神今津駅、阪神武庫川駅では、400 本以上となっています。



鉄道路線と鉄道駅の平日1日当たり運行本数（平成25年）

③バス

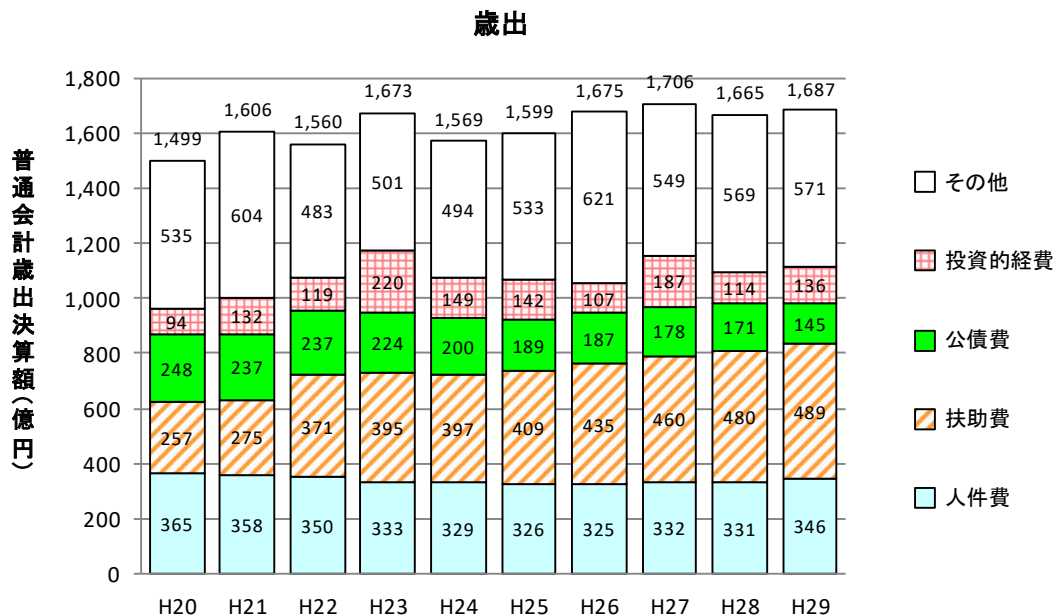
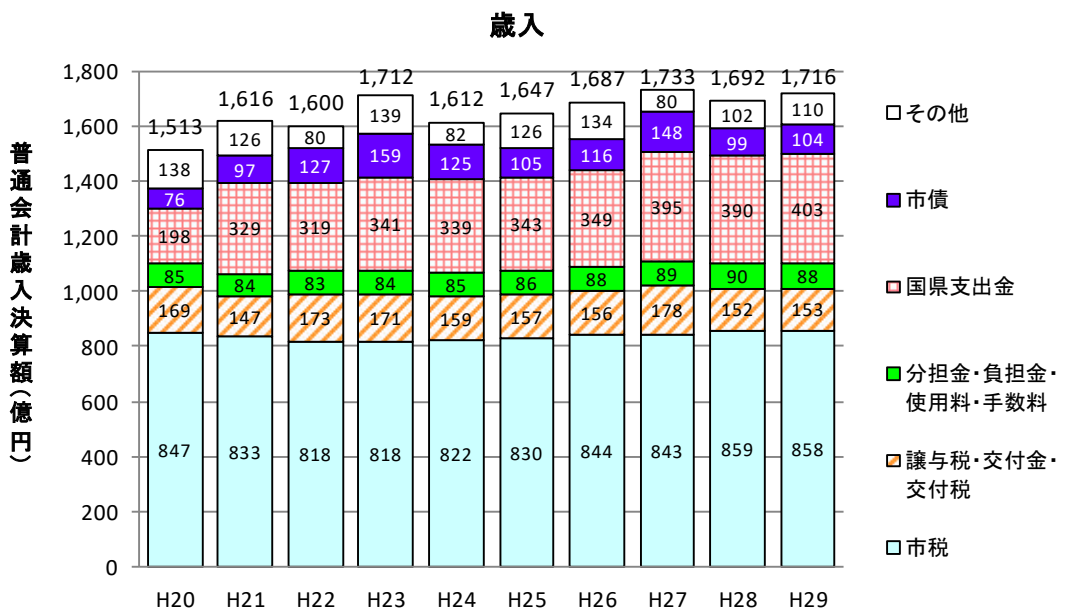
- ・バス路線は、鉄道網を補完するように、概ね市域全体で整備されています。
- ・南部地域と北部地域を直接連絡する基幹交通として、「さくらやまなみバス」を運行しています。
- ・運行本数は、鉄道駅に接続する主要バス路線で多くなっていますが、バス停までの距離がある地域や地形的に高低差の大きい地域など、バスの利用が不便な地域が存在しています。



バス路線とバス停の平日1日当たり運行本数（平成24年）

(6) 財政

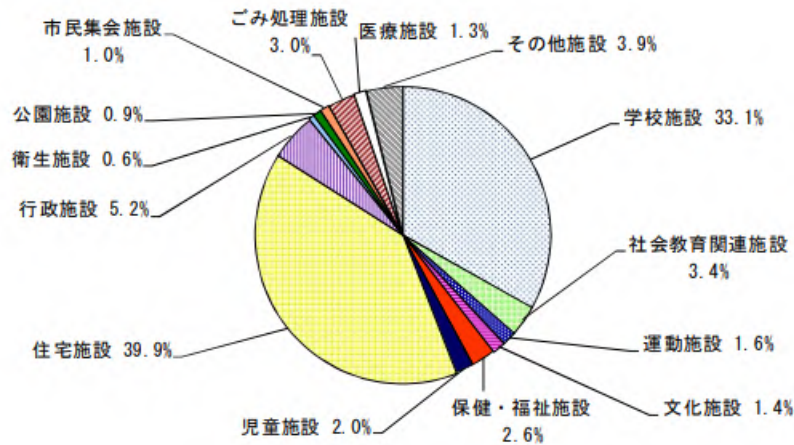
- ・歳入の根幹である市税収入は、平成21年度(2009年度)にリーマンショックなどの影響により大幅に落ち込みましたが、平成23年度(2011年度)からは景気回復などの影響により、回復基調となっています。
- ・歳出のうち公債費は、阪神・淡路大震災からの復旧・復興により増加した市債の返済が順次終了したことにより減少しました。一方で、扶助費は、障害福祉費や生活保護費などの社会保障関係経費が増加傾向にあり、平成29年度(2017年度)は、平成20年度(2008年度)に比べると約1.9倍もの増加となっています。今後も少子高齢化の進行により社会保障関係経費が伸び続けるとともに、公共施設等の老朽化対策による経費の増大も見込まれます。



(7) 公共施設

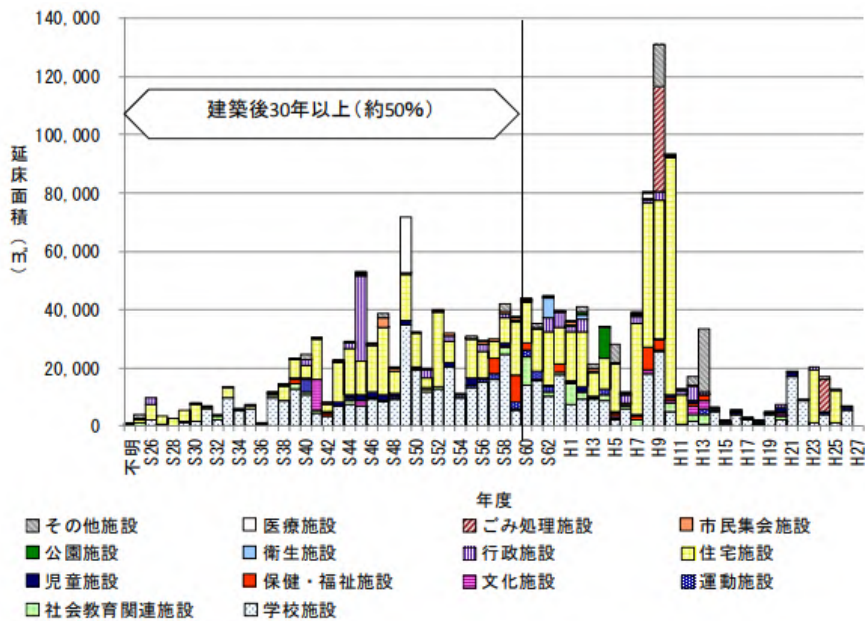
① 建築系公共施設の現状

- ・本市では建築系公共施設の39.9%を住宅施設、33.1%を学校施設が占めています。住宅施設が多くなっていますが、阪神・淡路大震災により、多くの震災復興住宅を整備したことが要因となっています。
- ・建築後30年以上が経過した施設が全体の約50%を占めており、今後これらの施設の老朽化による修繕や更新にかかる費用が課題となります。



出典：西宮市公共施設等総合管理計画（平成29年3月）

施設区分別延床面積構成比（平成27年3月31日時点）

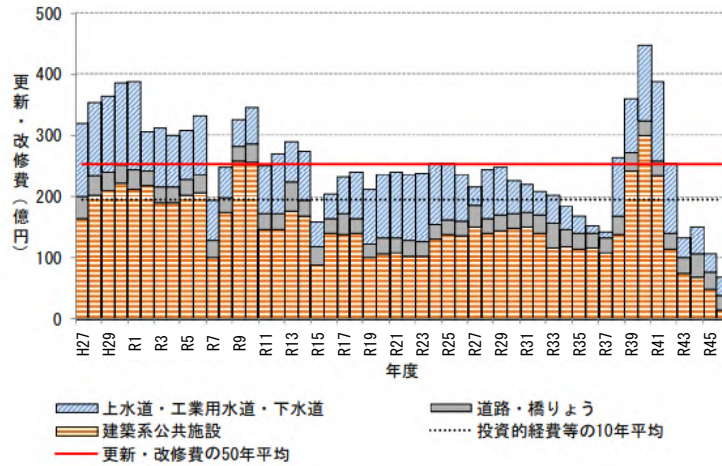


出典：西宮市公共施設等総合管理計画（平成29年3月）

建築年度別・施設区分別延床面積（平成27年3月31日時点）

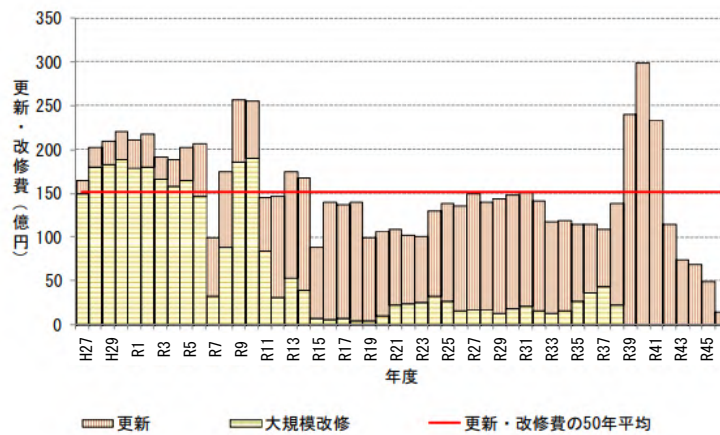
②更新等費用の見通し

- ・ 公共施設等全体の更新等費用は、今後 50 年間で約 1 兆 2,676 億円と見込まれ、平均すると年間約 254 億円となっています。
- ・ 阪神・淡路大震災後に整備された施設の更新時期の到来により、40 年後以降においても更新等費用が大きくなる傾向が見られます。



出典：西宮市公共施設等総合管理計画（平成 29 年 3 月）

更新等費用の推計（公共施設等全体）



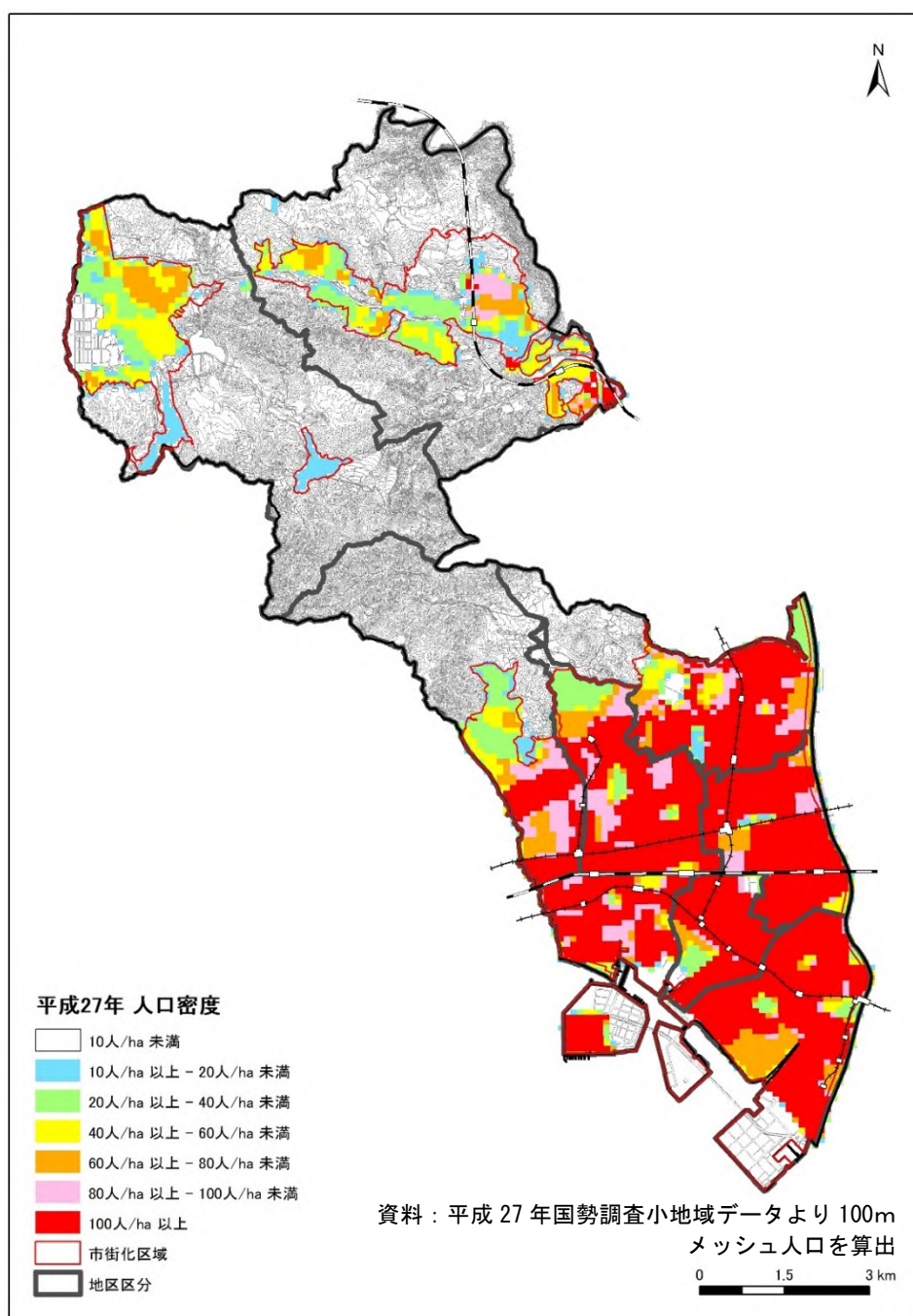
出典：西宮市公共施設等総合管理計画（平成 29 年 3 月）

更新等費用の推計（建築系公共施設）

2. 都市構造の分析

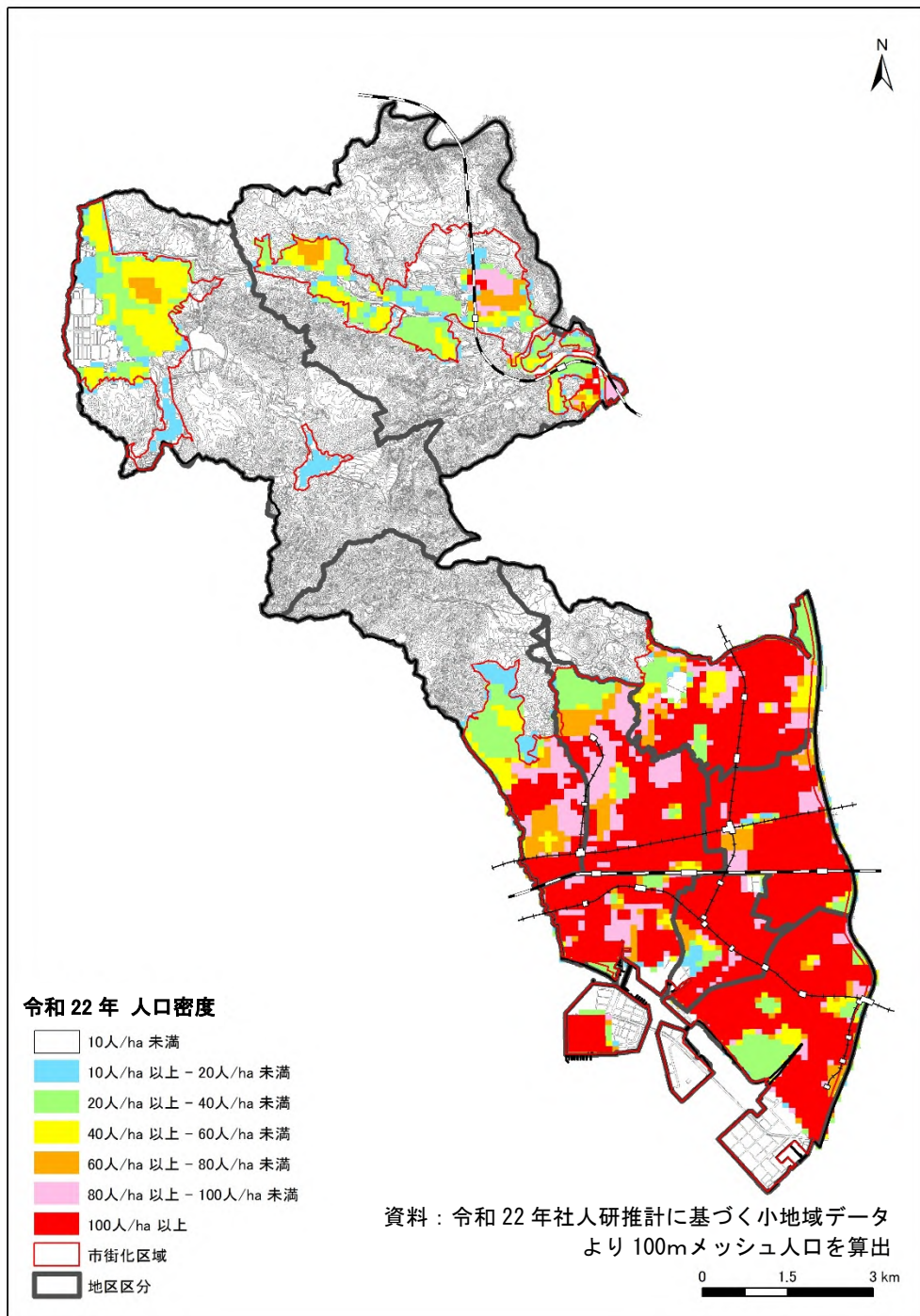
(1) 100mメッシュデータに基づく分析

- ・都市構造分析では、小地域ごと（町丁目）の平成27年（2015年）の国勢調査の実績値及び令和22年（2040年）の社人研の推計値に基づき、100m四方のメッシュに人口を割り当て図示しています。
- ・南部地域山ろく部及び北部地域では、人口密度の低い比較的ゆとりのある住宅地が形成されています。
- ・山ろく部及び臨海部を除く南部地域の大部分は、100人/ha以上（赤色着色部）の高い人口密度となっています。



人口密度（平成27年）

- ・令和22年（2040年）の推計（社人研）に基づくメッシュデータをみると、南部地域の大部分は、今後も100人/ha以上（赤色着色部）の高い人口密度が維持される見込みとなっています。
- ・南部地域山ろく部、北部地域では、人口密度の低下が進む見込みとなっています。



人口密度（令和22年）

(2) 生活サービス施設の利便性分析

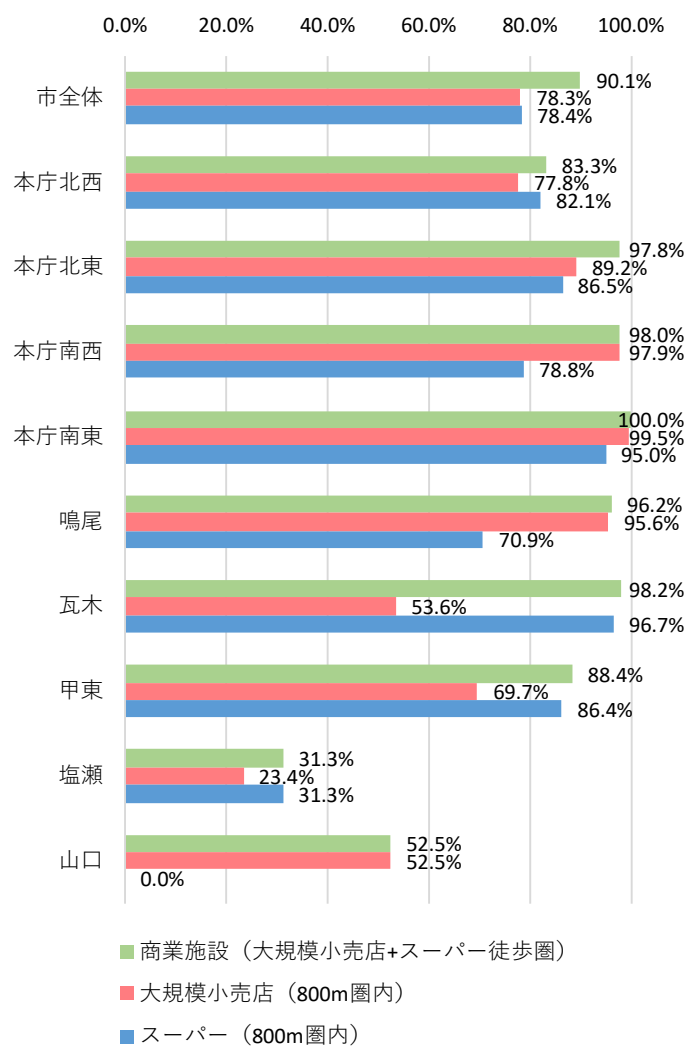
①商業施設

- 平成 27 年（2015 年）の市全体における大規模小売店舗^{※1}、スーパーマーケットといった商業施設の徒歩圏^{※2}人口カバー率^{※3}は、大規模小売店舗、スーパーマーケットともに 8 割程度となっています。また、大規模小売店とスーパーマーケットをあわせた商業施設の徒歩圏人口カバー率は約 90%となっており、比較的高い水準となっています。
- 地区別では、本庁南西、本庁南東地区において非常に高い水準となっている一方で、北部の塩瀬地区や山口地区のカバー率が低くなっています。

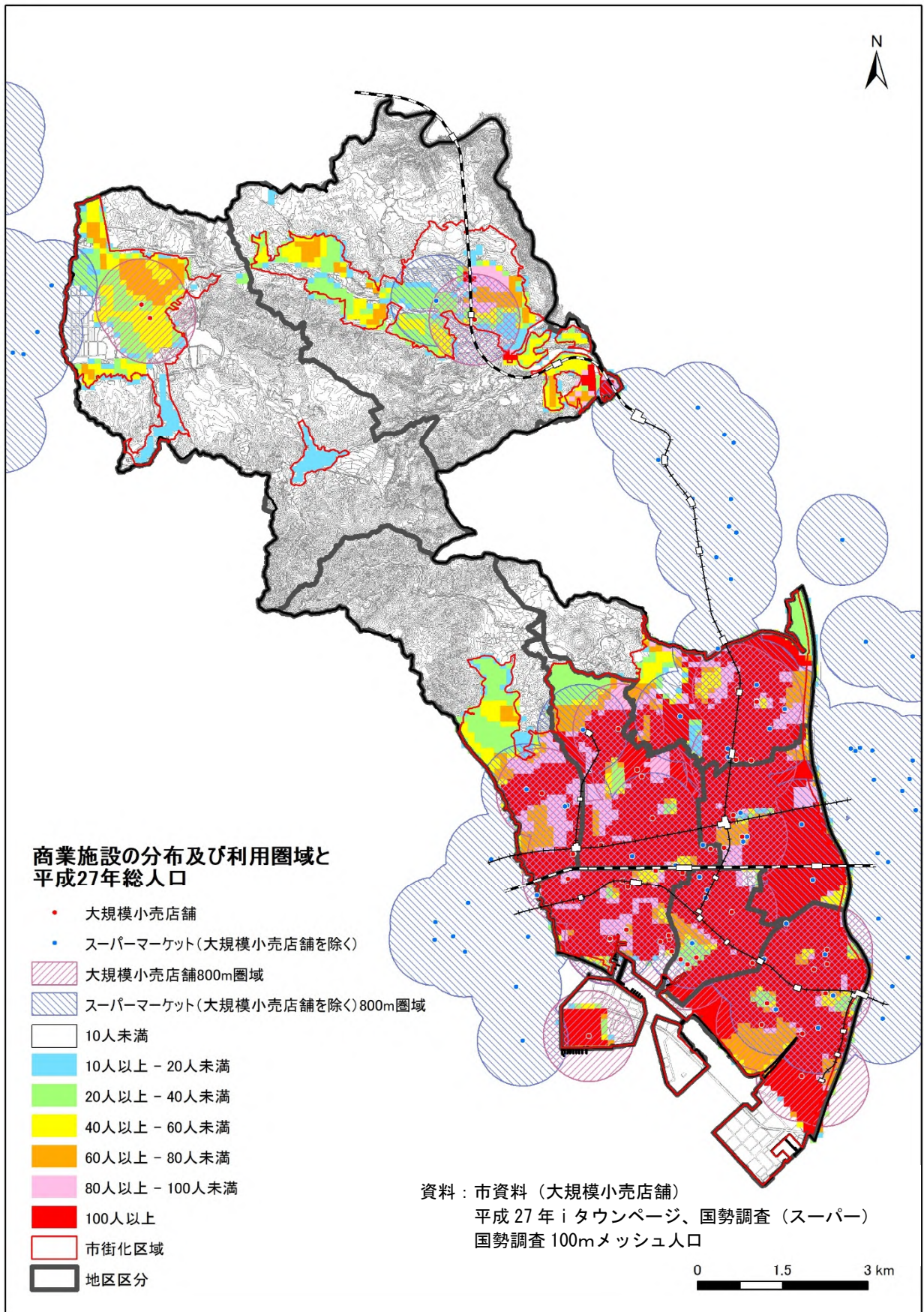
※1 大規模小売店舗とは、店舗面積が 1,000 m²を超える店舗のこと。
 スーパーマーケットでも店舗面積が 1,000 m²を超えるものや、店舗面積 1,000 m²を超える複合商業施設の中にスーパーマーケットが含まれるものは、大規模小売店舗に分類されている。

※2 徒歩圏とは、歩いて到達できる距離の範囲内のこと。
 商業施設の徒歩圏は、当該施設から半径 800mと設定している。
 徒歩圏 800mは「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）」による。

※3 徒歩圏人口カバー率は、徒歩圏に居住する人口の総数を地区人口で除したものの。



商業施設の徒歩圏人口カバー率（平成 27 年）



商業施設の利用圏域

②医療施設

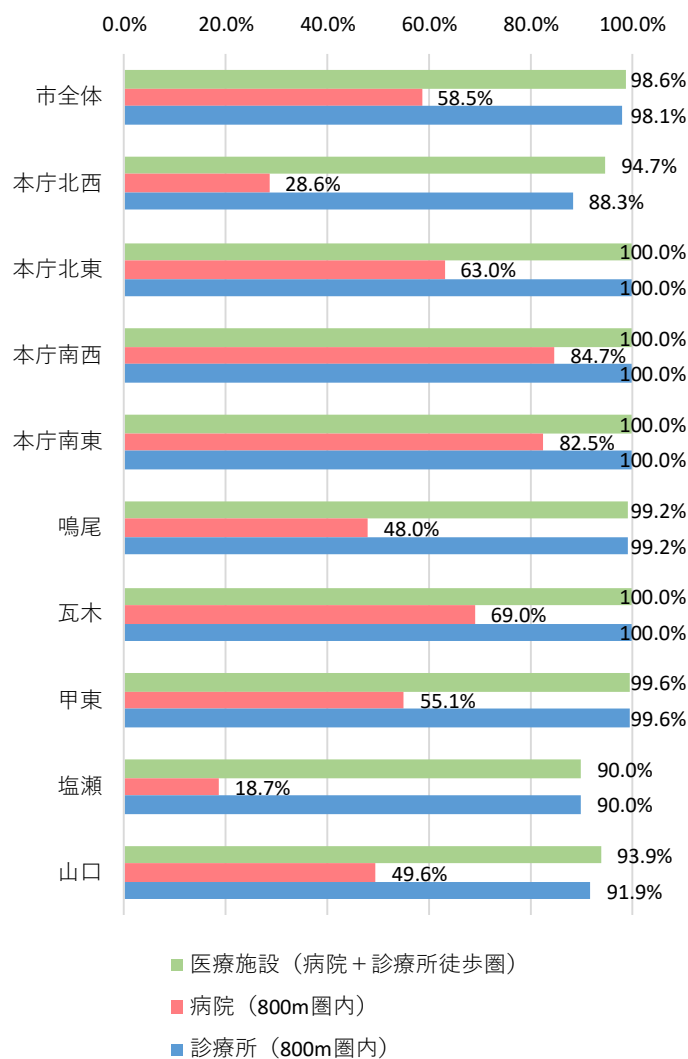
- ・平成27年(2015年)の市全体における医療施設の徒歩圏^{※1}人口カバー率は、病院が約59%、診療所が約98%となっています。また、病院^{※2}と診療所^{※3}の徒歩圏を合わせた医療施設の人口カバー率は、100%に近い数値となっており、高い水準となっています。
- ・地区別では、本庁北西、塩瀬地区の病院の人口カバー率が低い値となっていますが、診療所の人口カバー率は比較的高い水準となっています。

※1 医療施設の徒歩圏は、当該施設から半径800mと設定している。

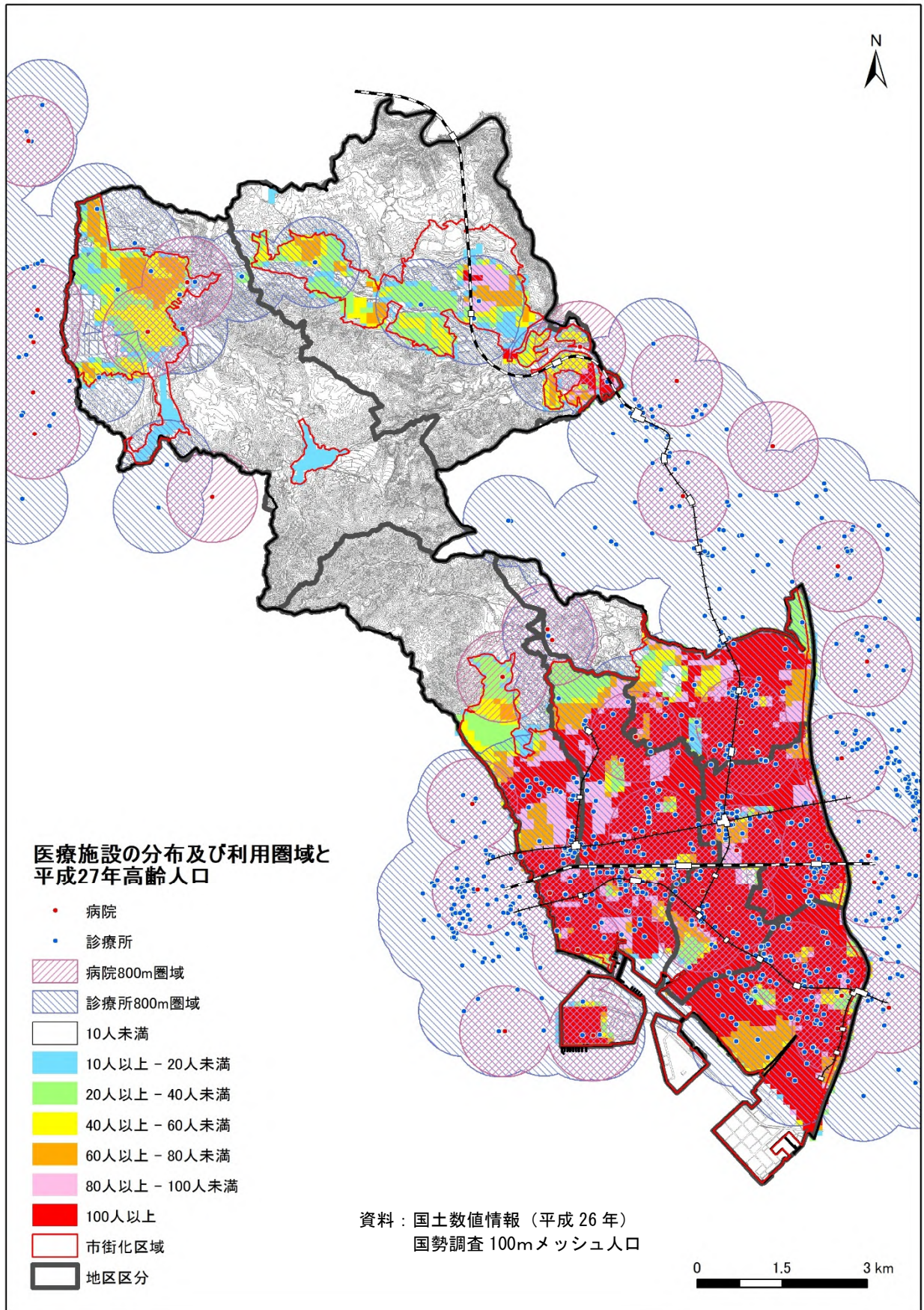
徒歩圏800mは「都市構造の評価に関するハンドブック(国土交通省)」による。

※2 病院とは病床が20床以上の施設のこと。

※3 診療所とは病床がないまたは20床未満の施設のこと。



医療施設の徒歩圏人口カバー率 (平成27年)

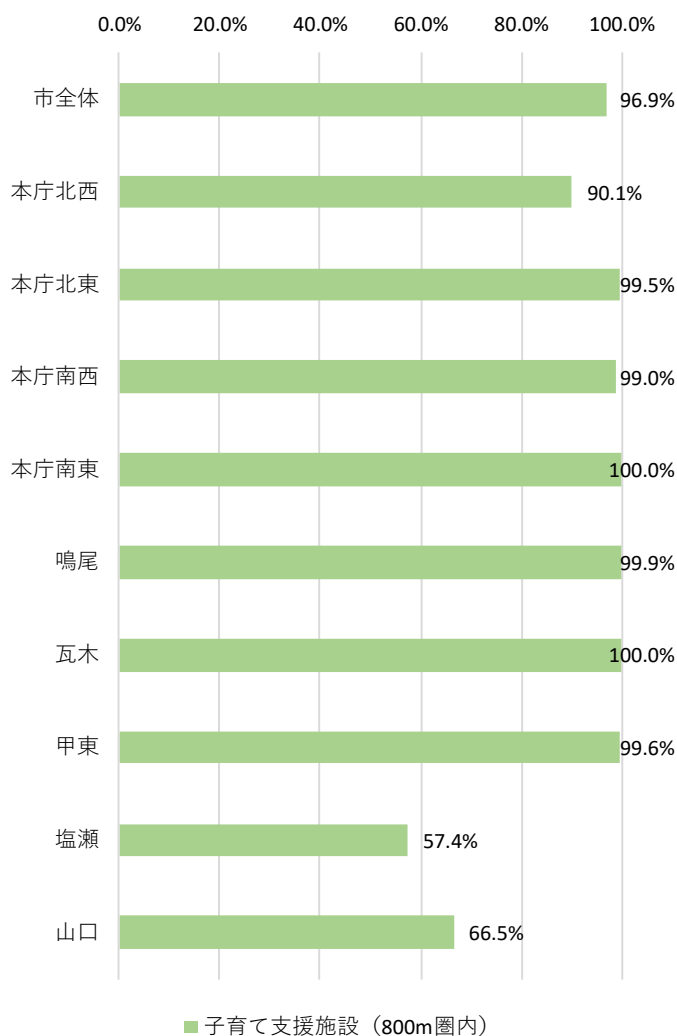


医療施設の利用圏域

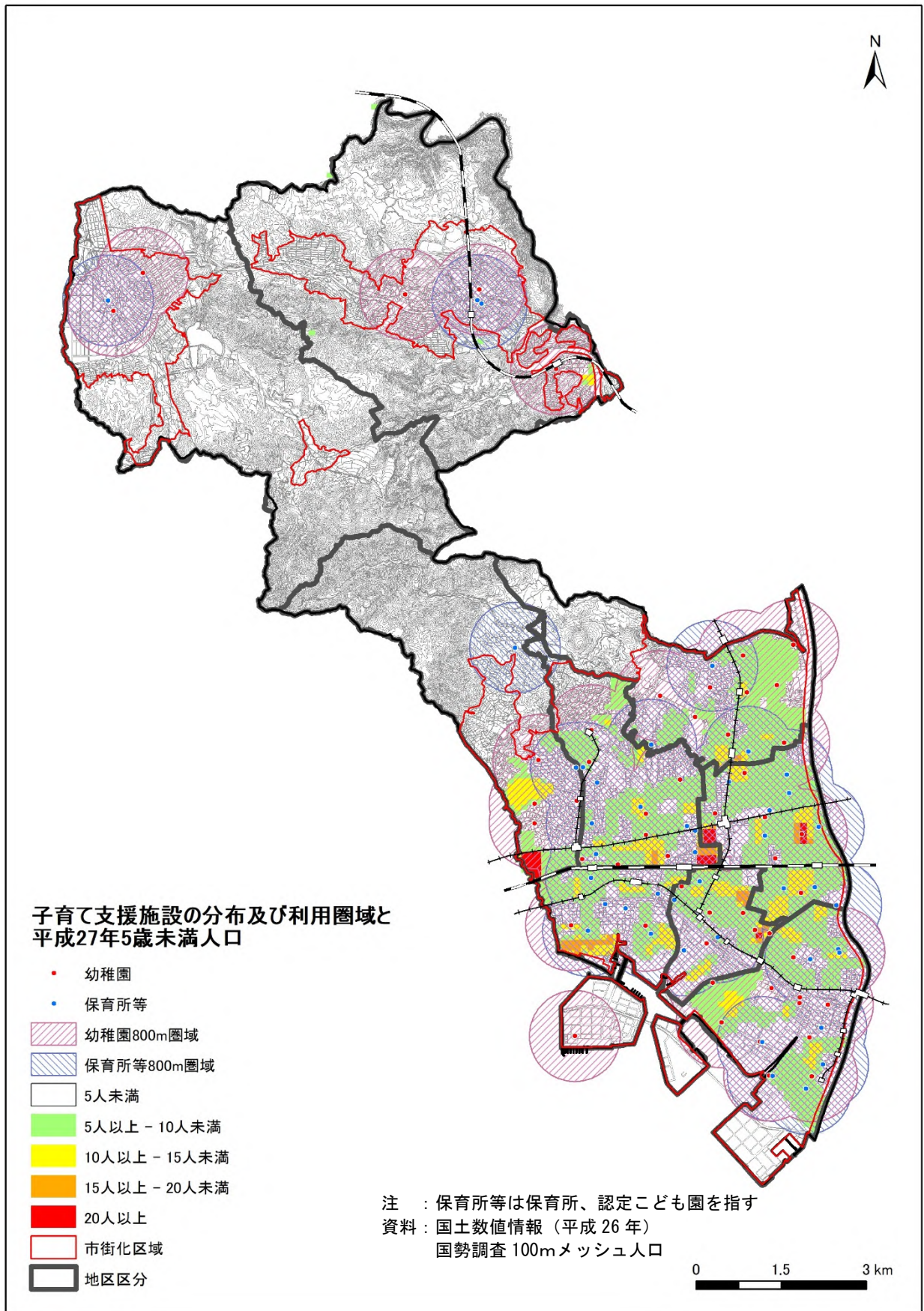
③福祉施設（子育て支援施設）

- ・平成27年（2015年）の市全体における子育て支援施設（幼稚園、保育所等）の5歳未満の徒歩圏*人口カバー率は、約97%となっています。
- ・地区別では、塩瀬、山口地区の人口カバー率が他地区と比較してやや低い状況となっています。

※子育て支援施設（幼稚園、保育所等）の徒歩圏は、当該施設から半径800mと設定している。
 徒歩圏800mは「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）」による。



子育て支援施設の5歳未満の徒歩圏人口カバー率（平成27年）

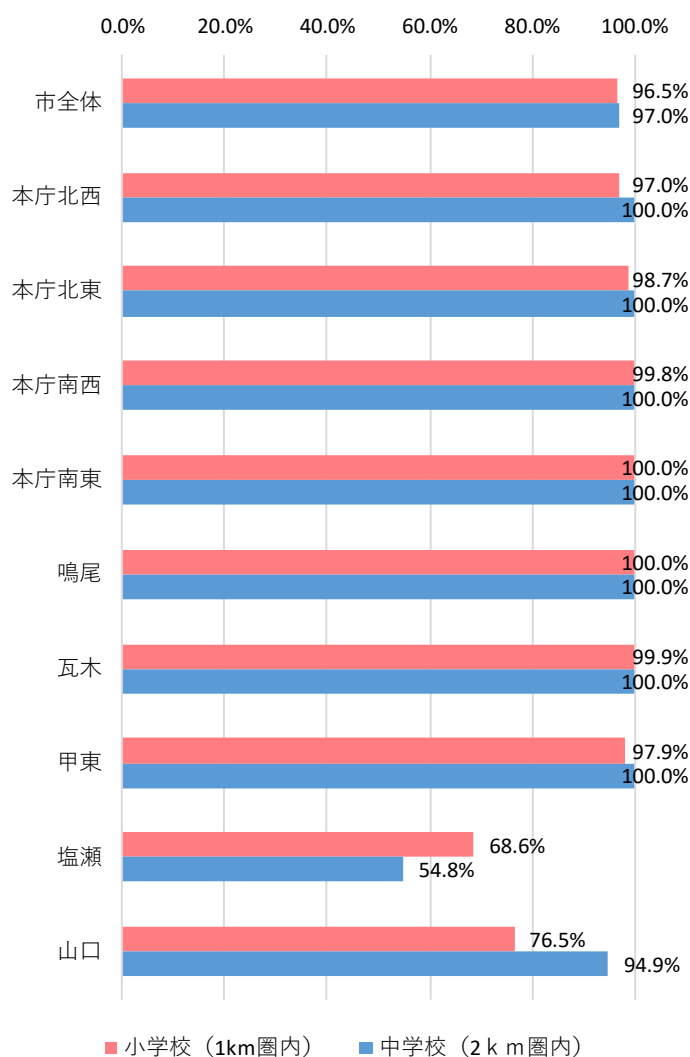


子育て支援施設の利用圏域

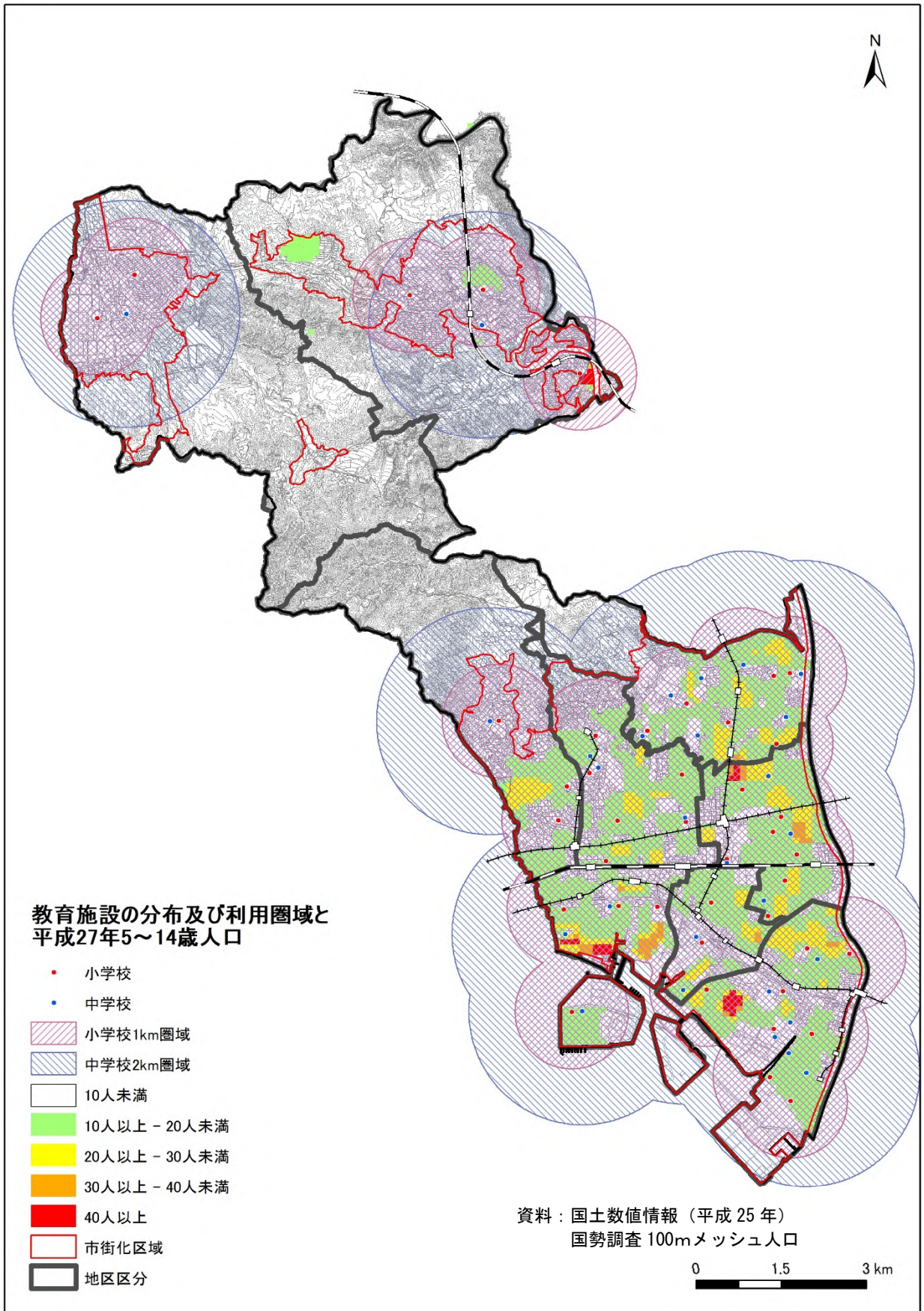
④教育施設

- ・平成27年（2015年）の市全体における教育施設の5歳以上15歳未満の徒歩圏*人口カバー率は、小学校、中学校ともに約97%となっています。
- ・地区別では、小学校で塩瀬地区が約69%、山口地区が約77%、中学校で塩瀬が約55%程度とやや低い状況となっています。

※教育施設の徒歩圏は、小学校が当該施設から半径1km、中学校が半径2kmと設定している。
 徒歩圏小学校1km、中学校2kmは「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）」の公共施設に係る配置基準による。



教育施設の5歳以上15歳未満の徒歩圏人口カバー率（平成27年）



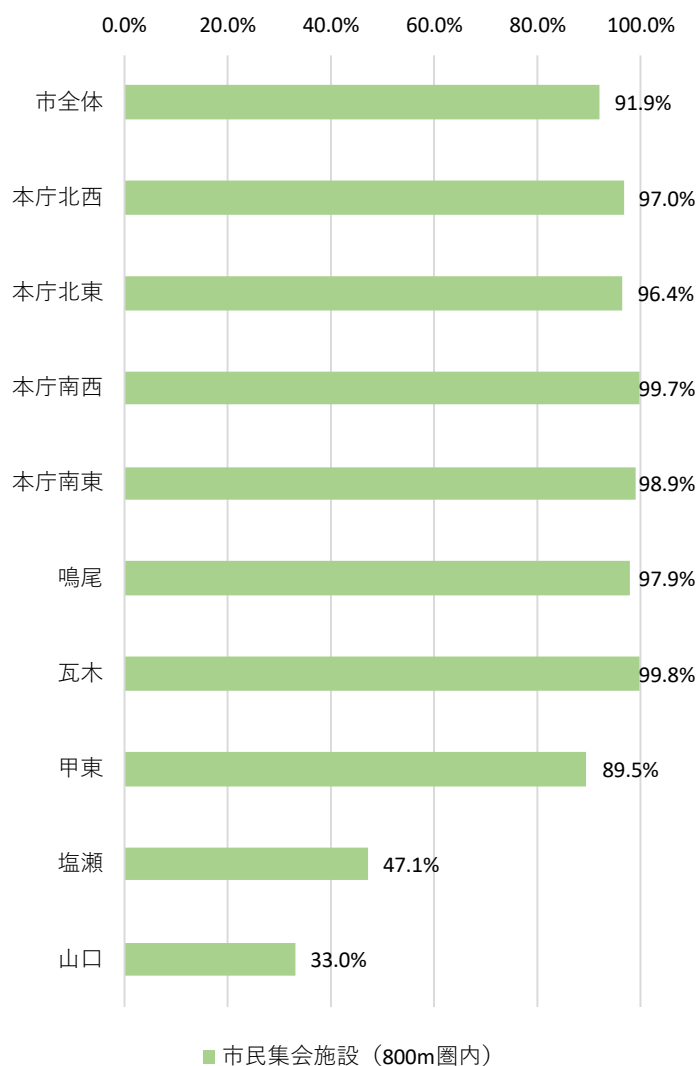
教育施設の利用圏域

⑤市民集会施設

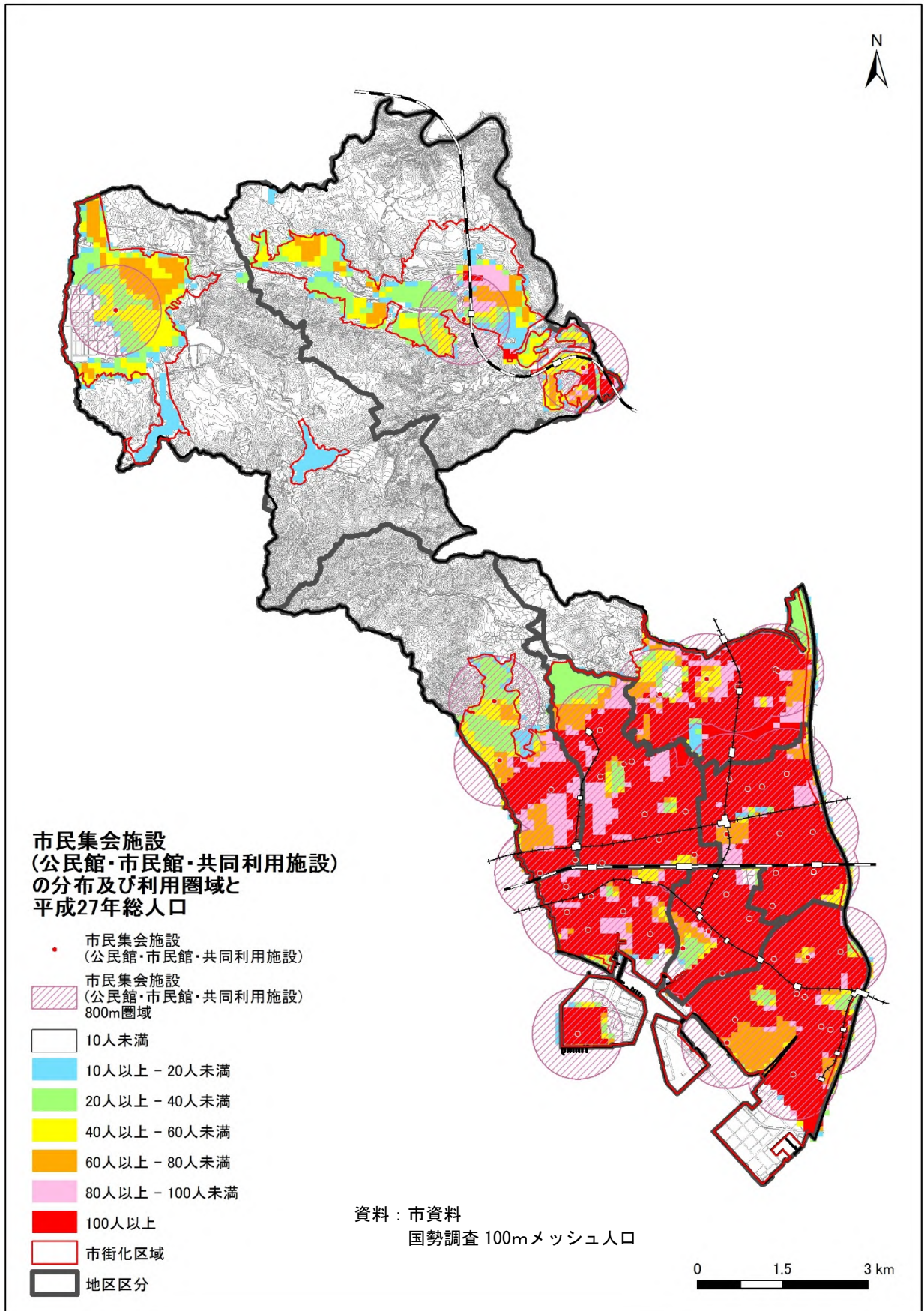
- ・平成27年（2015年）の市全体における市民集会施設（公民館、市民館、共同利用施設）の徒歩圏*人口カバー率は、約92%となっています。
- ・地区別では、塩瀬、山口地区が50%以下と、他の地区に比べ特に低い状況となっています。

※市民集会施設の徒歩圏は、当該施設から半径800mと設定している。

徒歩圏800mは「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）」による。



市民集会施設の徒歩圏人口カバー率（平成27年）



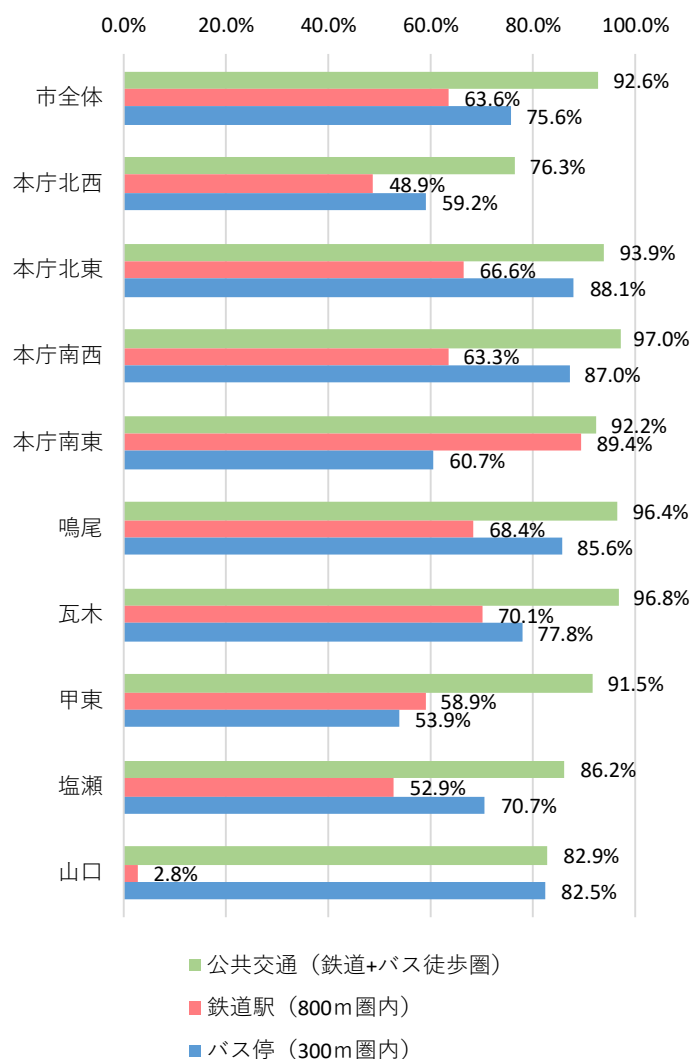
市民集会施設の利用圏域

(3) 公共交通の利便性分析

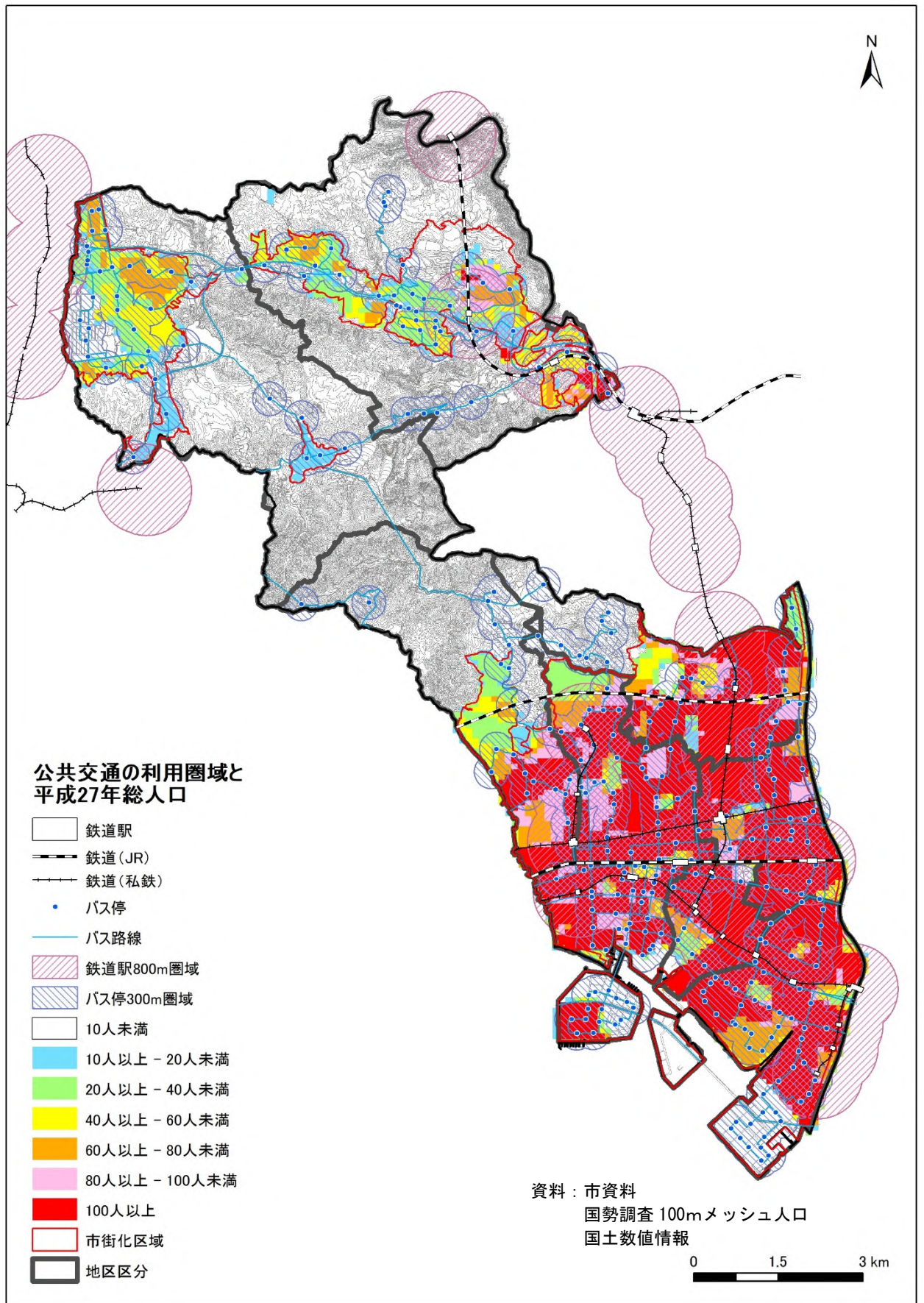
- 平成27年(2015年)の市全体における公共交通の徒歩圏*人口カバー率は、鉄道駅が約64%、バス停が約76%となっています。また、鉄道駅とバス停からの徒歩圏を合わせた公共交通の人口カバー率は、約93%となっており、高い数値となっています。
- 地区別では、鉄道駅が塩瀬、本庁北西地区で約50%、バス停が甲東地区で約54%とやや低い状況になっていますが、公共交通のカバー率では、比較的高い水準となっています。鉄道駅のない山口地区(市外に徒歩圏の鉄道駅は存在)については、バス停の人口カバー率が比較的高く、公共交通の人口カバー率は、約83%となっています。

※公共交通の徒歩圏は、鉄道駅が半径800m、バス停が半径300mと設定している。

徒歩圏鉄道駅800m、バス停300mは「都市構造の評価に関するハンドブック(国土交通省)」による。



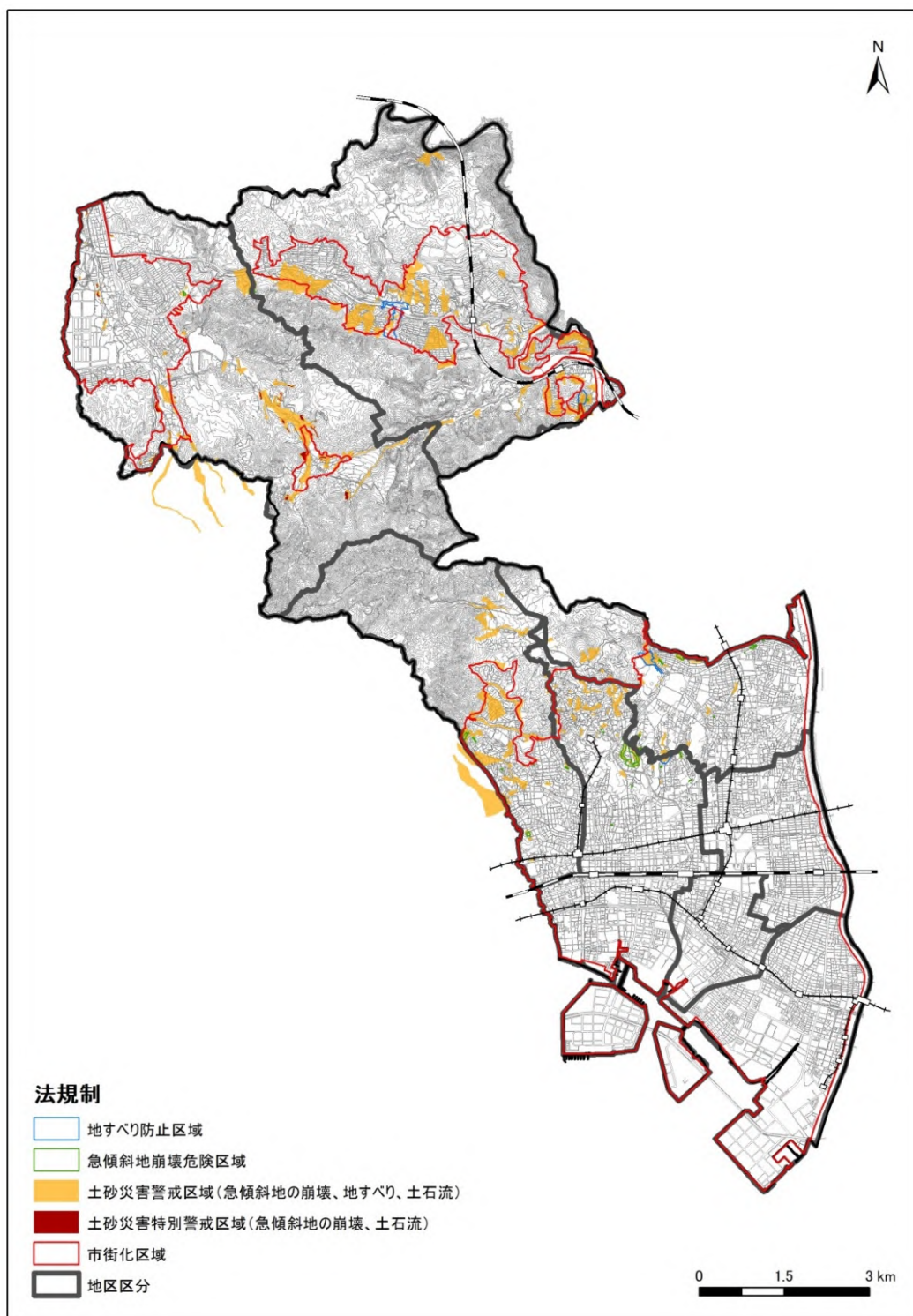
公共交通の徒歩圏人口カバー率 (平成27年)



公共交通の利用圏域

(4) 災害等に対する安全性分析

- ・市街化区域の一部（山あいの傾斜地など）において、土砂災害特別警戒区域等の指定箇所がみられることから、災害の危険性が特に高い区域においては、居住を誘導する区域から除外するなど、市民の安全確保のための施策が必要です。
- ・南部市街地においては、洪水浸水想定区域等に広く指定されていることから、ソフト・ハード両面の対策が必要です。



災害等指定区域

3. 都市構造の現状と課題

(1) 市全体の現状と課題

- ・近畿コンパクトシティガイドダンス^{※1}の都市モデルにおいて、本市は「社会増都市^{※2}」、「低高齢化都市^{※3}」、「高公共交通都市^{※4}」として類型化されており、現状においてはコンパクトな都市構造となっています。
- ・近畿コンパクトシティガイドダンスの都市の評価指標によると、医療、福祉、商業の人口カバー率や利用圏平均人口密度は、近畿地方整備局管内（2府5県）の平均値を大きく上回っており、市全体としては、現状の生活サービス施設は、高水準で充足されています。
- ・社人研の人口推計（平成30年3月）では、令和2年（2020年）をピークに減少に転じ、令和22年（2040年）には約45.4万人で現状より約3万人の減少、年少人口の割合は10.6%、高齢者人口の割合は36.5%と、人口減少・少子高齢化が進行すると予測されています。

今後の課題

人口減少・少子高齢化の動向に備え、現状の都市の活力を維持するための拠点の再構築や公共交通ネットワークの充実を図る必要があります。

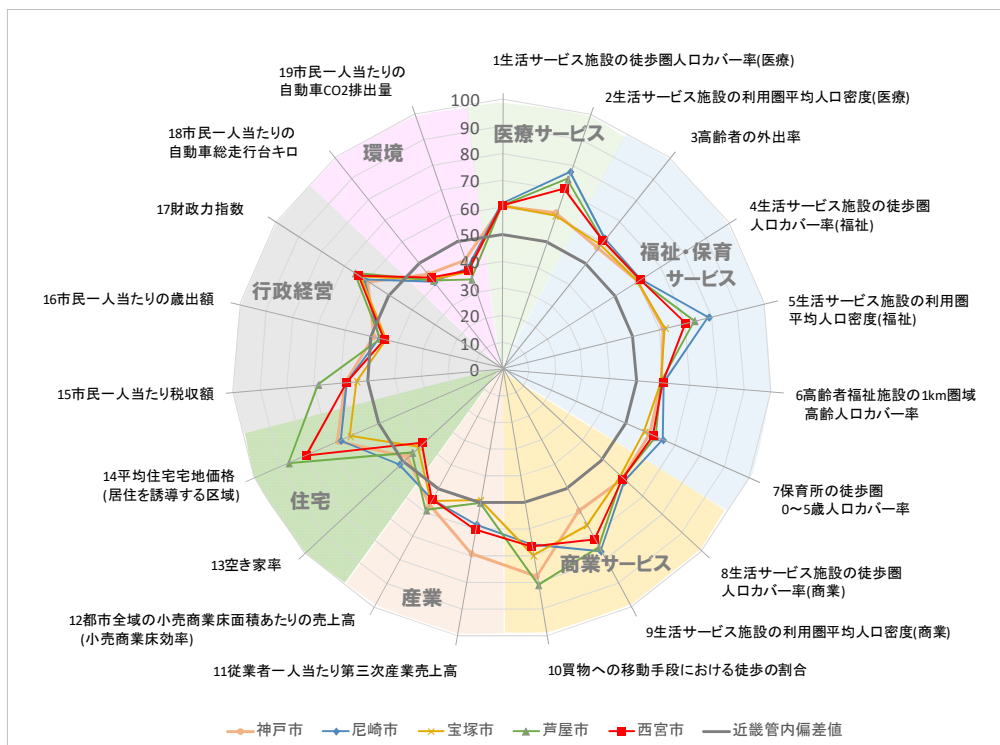
また、医療・福祉・商業等の生活サービス施設の現状の高い充足率を維持し、高齢者や子育て世代など誰もが将来にわたって安心して居住し続けることができる快適な暮らしの実現や、財政面において持続可能な都市経営に取り組む必要があります。

※1 近畿コンパクトシティガイドダンスとは、国土交通省近畿地方整備局において、近畿管内の120の市を対象に都市の基本要素と市勢指標をもとにモデル化したもの。

※2 社会増都市：社会増減率が近畿管内215市町村の平均以上の市町村（73市町村）

※3 低高齢化都市：高齢者人口比率が近畿管内215市町村の平均以下の市町村（102市町村）

※4 高公共交通都市：公共交通分担率が近畿管内215市町村の平均以上の市町村（73市町村）



資料：近畿コンパクトシティガイドダンス（平成28年3月）国土交通省近畿地方整備局

都市の評価指標

(2) 地域別・地区別の現状と課題

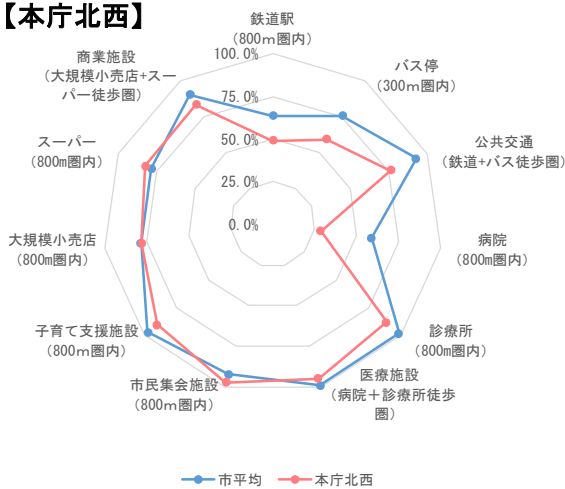
- ・南部地域における令和22年(2040年)の推計人口は、平成27年(2015年)と比較して、本庁北東、本庁南西、瓦木地区において人口増加が予測されますが、鳴尾地区などの人口が大きく減少する地区も見られるなど、地区ごとに異なる傾向となっています。地域全体としては、約5%の人口減少が見込まれています。
- ・北部地域における令和22年(2040年)の推計人口は、平成27年(2015年)の人口と比較して、山口、塩瀬両地区において人口減少が予測されており、地域全体としては、約27%の人口減少が見込まれています。
- ・高齢化については、全地区において大きく進行しますが、特に北部地域においては、高齢者の人口が約40%近くまで上昇する見込みとなっています。
- ・生活サービス施設については、山口、塩瀬の北部地域は、医療・福祉・商業などの生活サービス機能が比較的低く、また、生活サービス機能が比較的充実している南部地域においても、地区ごとに、人口カバー率のばらつきがみられます。

今後の課題

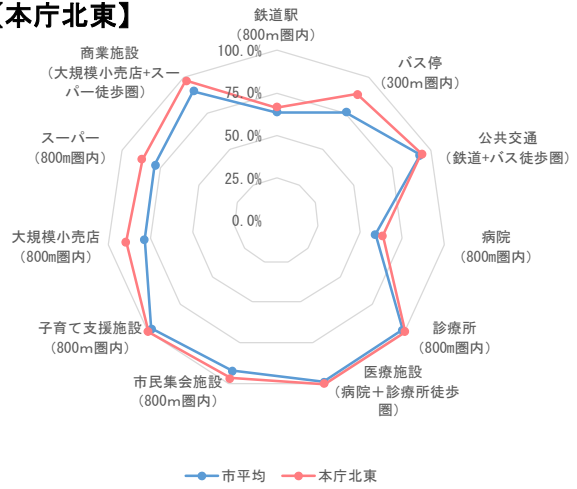
南部地域全体では、人口減少が見込まれていますが、地区によっては今後も人口増加が見込まれることから、地区特性に応じた生活サービス施設の配置等を検討する必要があります。

また、北部地域では、隣接する神戸市、宝塚市の生活サービス施設が多く立地する拠点への交通アクセスを強化する必要があります。

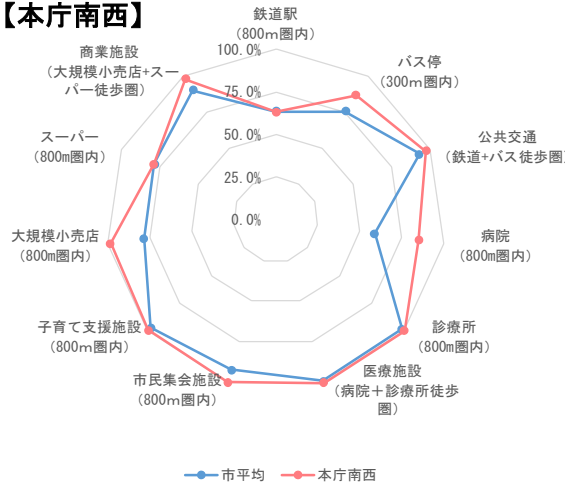
【本庁北西】



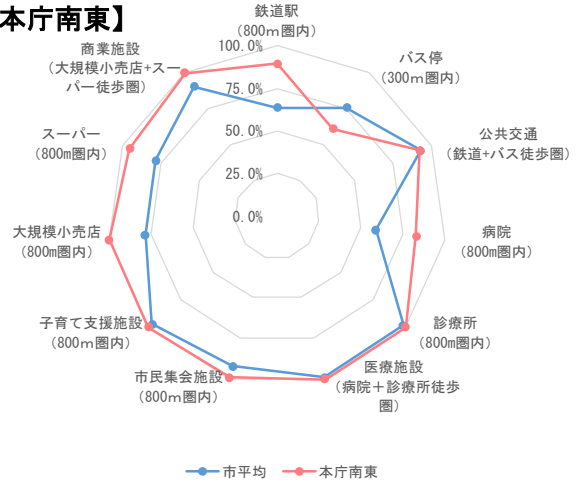
【本庁北東】



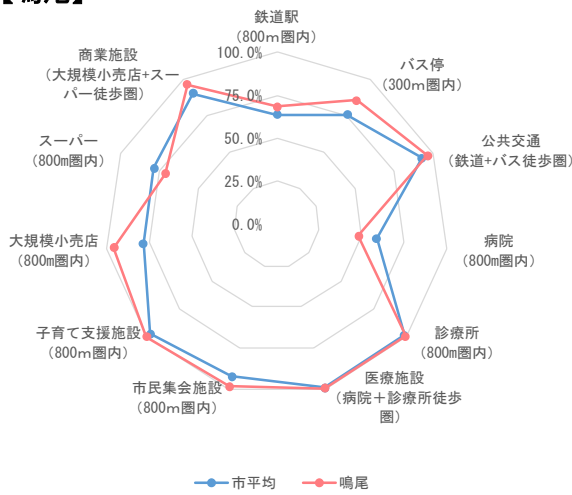
【本庁南西】



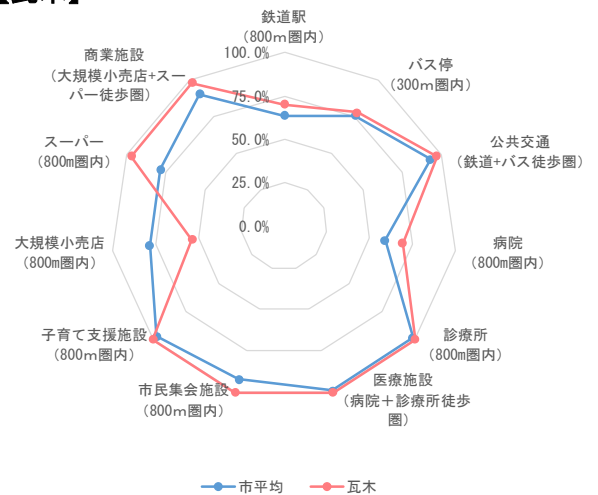
【本庁南東】



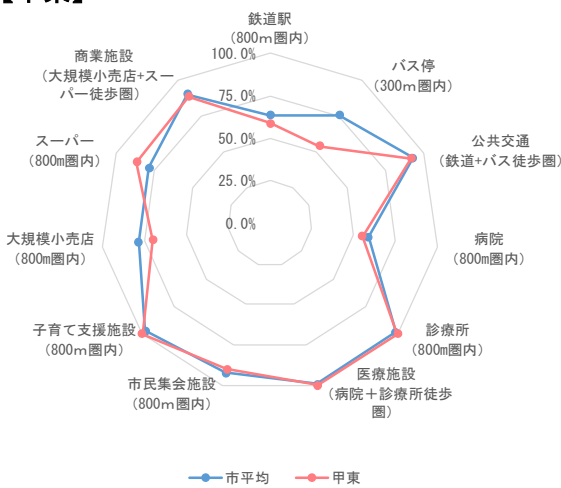
【鳴尾】



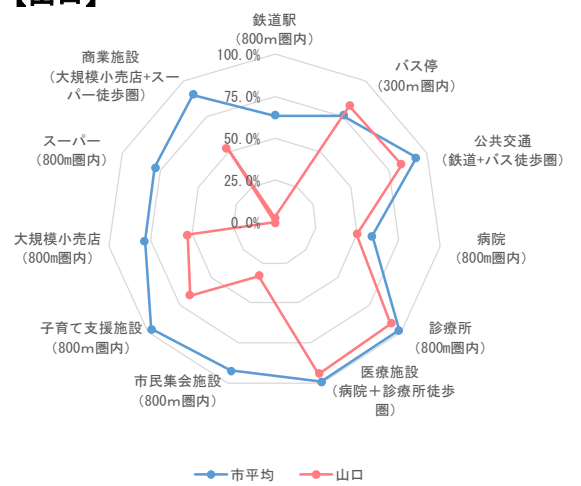
【瓦木】



【甲東】



【山口】



生活サービス施設の人口カバー率 (平成27年)

(3) 都市の現状・課題と目指すべき将来像

①都市の現状・課題

都市の現状

- ・ 阪神・淡路大震災以降、人口が大きく増加し、高い人口密度を保っていますが、近年は、人口が減少している地区もみられます。
- ・ 年少人口、生産年齢人口の割合が減少し、高齢者人口の割合が増加しています。
- ・ 公共交通網が発達し、公共交通の人口カバー率も高水準を維持しています。
- ・ 高い人口密度に支えられ、都市全体としては、適度に生活利便施設が立地しています。
- ・ 地域や地区ごとに特徴の異なる市街地が分布し、南部地域については高密度な市街地が形成されており、北部地域では比較的ゆとりある住宅地が広がっています。
- ・ 建築系公共施設は建築後 30 年以上が経過した施設が全体の約 50%を占めています。

今後の課題点

1 人口の減少
人口密度の低下

2 少子高齢化の
進行

3 公共施設等の
老朽化

②目指すべき将来像

I. コンパクトな都市構造の維持

1. 鉄道駅等の拠点の維持、交通ネットワークの維持・強化
2. 拠点形成に必要な施設の維持・誘導
3. 既存ストックの有効活用
4. 良好な居住環境の保全

II. 持続可能な都市経営

1. 公共施設の集約・再編
2. 市街化区域外縁部における新たな居住地の拡大の抑制

III. 地域、地区ごとの特性・課題を踏まえたまちづくり

1. 地域や地区の特性を活かしたまちづくり
2. 地域や地区の課題に対応した施策

第3章 立地の適正化に関する 基本的な方針

第3章 立地の適正化に関する基本的な方針

1. 関連計画

本市では、前章の都市構造分析等により明らかとなった今後の都市の課題に対応するため、都市の活力の維持や持続可能な都市経営に取り組むとともに、地域ごとの特性を活かしながら、人口密度や生活利便性の確保などに努めます。

「西宮市都市計画マスタープラン」に基づき、また、「西宮市総合交通戦略」等の関連計画と連携しながら、①都市機能・空間整備・核、②土地利用、③交通の3つの視点から、拠点の形成と交通ネットワークが充実したコンパクトな都市づくりを推進します。

(1) 西宮市都市計画マスタープランにおける基本方針

1) 都市機能・空間整備・核

都市機能の適正な誘導や都市交通体系等を確立し、各地域が相互に連携・補完し、市域全体として均衡のとれた魅力ある都市空間の形成に努めるため、都市機能・空間整備・核を次のように位置づけています。

■都市核

都市核は、商業・業務や教育・文化、行政、医療・福祉等の複合的な都市機能が集積し、市民生活や都市活動の拠点となるものです。

- ・ 阪急西宮北口駅周辺では、本市の商業・業務や文化・教育機能の集まる拠点として、魅力ある都市空間の形成に努めます。
- ・ 阪神西宮駅・JR 西宮駅周辺では、本市の行政機能の集まる拠点として、魅力ある都市空間の形成を図るとともに、都市核としての拠点強化のため、交通環境の改善や交通ターミナル機能等の向上に努めます。

■地域核

主要な鉄道駅等を中心とする商業地などを地域核として位置づけ、商業、医療・福祉等の日常生活の拠点とした誘導に努めます。

■地区核

日用品などの店舗が徒歩圏内に立地する地区を地区核として位置づけ、生活拠点として育成します。

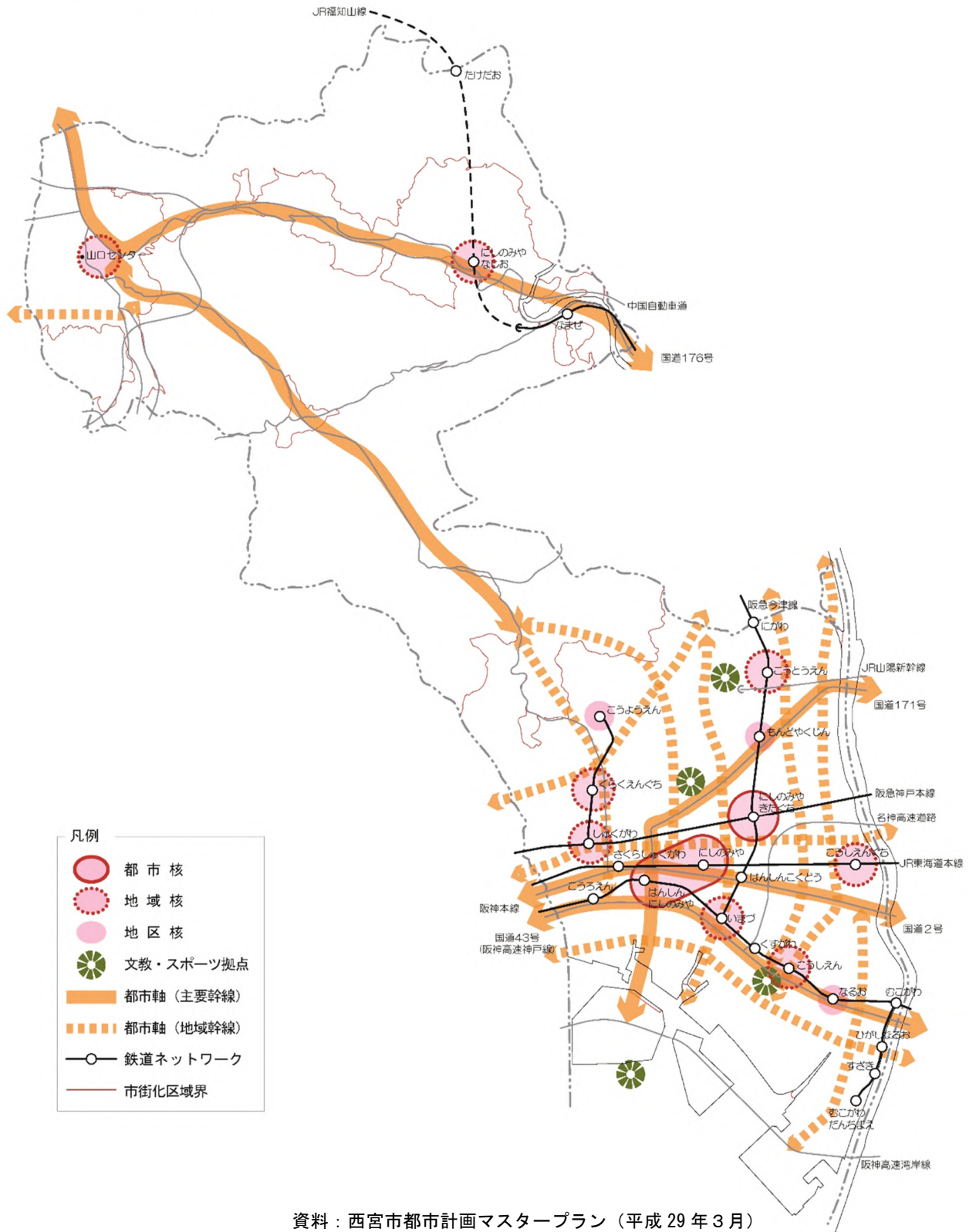
■文教・スポーツ拠点

文教住宅都市のイメージを形成する大学等の周辺地区や多くの市民が利用する、または市外からも利用者が訪れる運動公園を文教・スポーツ拠点として位置づけ、これら施設を核としたまちづくりを推進します。

■都市軸・鉄道ネットワーク

基幹的なバス路線として利用される主要な道路及びその沿道を都市軸として位置づけ、鉄道ネットワークとあわせて、核や周辺都市との連携の強化に努めます。

■ 都市空間整備方針図



都市空間整備の方針図

2) 土地利用方針

恵まれた都市環境を今後とも維持、向上させていくため、自然環境の保全に努めるとともに、地区の特性を活かし、快適な市民生活と活力ある都市活動が営まれるよう、市街地特性等を踏まえて、今後の土地利用を次のように位置づけています。

■住宅地

・低層住宅地

南部地域の甲陽園や苦楽園などの山ろく部、甲東園や仁川などの丘陵部、甲風園や甲子園、夙川周辺などの良好な住宅地、北部地域の計画的に配置された大規模な住宅地などを、戸建て住宅を主体とする低層住宅地として位置づけ、今後とも良好な住環境の保全に努めます。

・中低層住宅地

南部地域の低層住宅地に隣接する地区、武庫川や夙川沿い、甲子園周辺などの比較的平坦な住宅地、北部地域の既成住宅地などを、戸建て住宅や中層の共同住宅が立地する中低層住宅地として位置づけ、良好な住環境の保全に努めます。

・中高層住宅地

西宮浜や武庫川団地など臨海部の大規模な住宅団地や、南部地域で中高層の共同住宅が集積する地区を、中高層住宅地として位置づけ、良好な住環境の形成に努めます。

・都市型住宅地

都市核の周辺や主要な駅の徒歩圏を都市型住宅地として位置づけ、商業施設等との複合的、立体的な土地利用を図るとともに、商業活動と住環境が調和した利便性の高い市街地の形成に努めます。

・農・住共存地

北部地域の上山口、中野、船坂、東久保、木之元など豊かな自然環境を有し、農地が多数残された地域を農・住共存地として位置づけ、良好な農住環境や田園風景の保全に努めます。

■商業・業務地

・商業・業務地

都市核における商業地を商業・業務地として位置づけ、商業・業務、教育・文化、行政、医療・福祉等の複合的な都市機能の集積と土地の合理的な高度利用を図り、阪神地域の拠点の一つとして充実、強化に努めます。

・近隣型商業地

地域核など、そのほかの一般商業地については、住民の日常生活圏を考慮し、商業、医療・福祉等の日常に必要なサービスの確保を図るとともに、地域コミュニティの拠点となるよう魅力ある商業地としての環境づくりに努めます。

・幹線沿道地

主要な幹線道路沿いの商業地については、商業集積や適正な沿道利用の誘導に努めます。国道43号沿道については、道路環境の改善や、背後の住宅地に配慮した幹線道路沿道にふさわしい土地利用を図ります。

・工業地

津門及び今津地域で、大規模な工場が立地する地域は、周辺環境との調和に配慮しつつ、既存産業の保全に努めます。

・住・工共存地

津門や今津地域など、住宅と工場が混在する地域では、環境に配慮しつつ、産業立地条件の維持改善に努め、環境対策の充実など、住宅との共存に努めます。

・流通産業地

埋立地の工業・流通業務地や阪神流通業務団地は、産業活動の振興、流通機能の向上に努めます。

・歴史的産業地

伝統的地場産業の酒造業が集積する酒蔵地帯では、操業環境の保全に努めます。

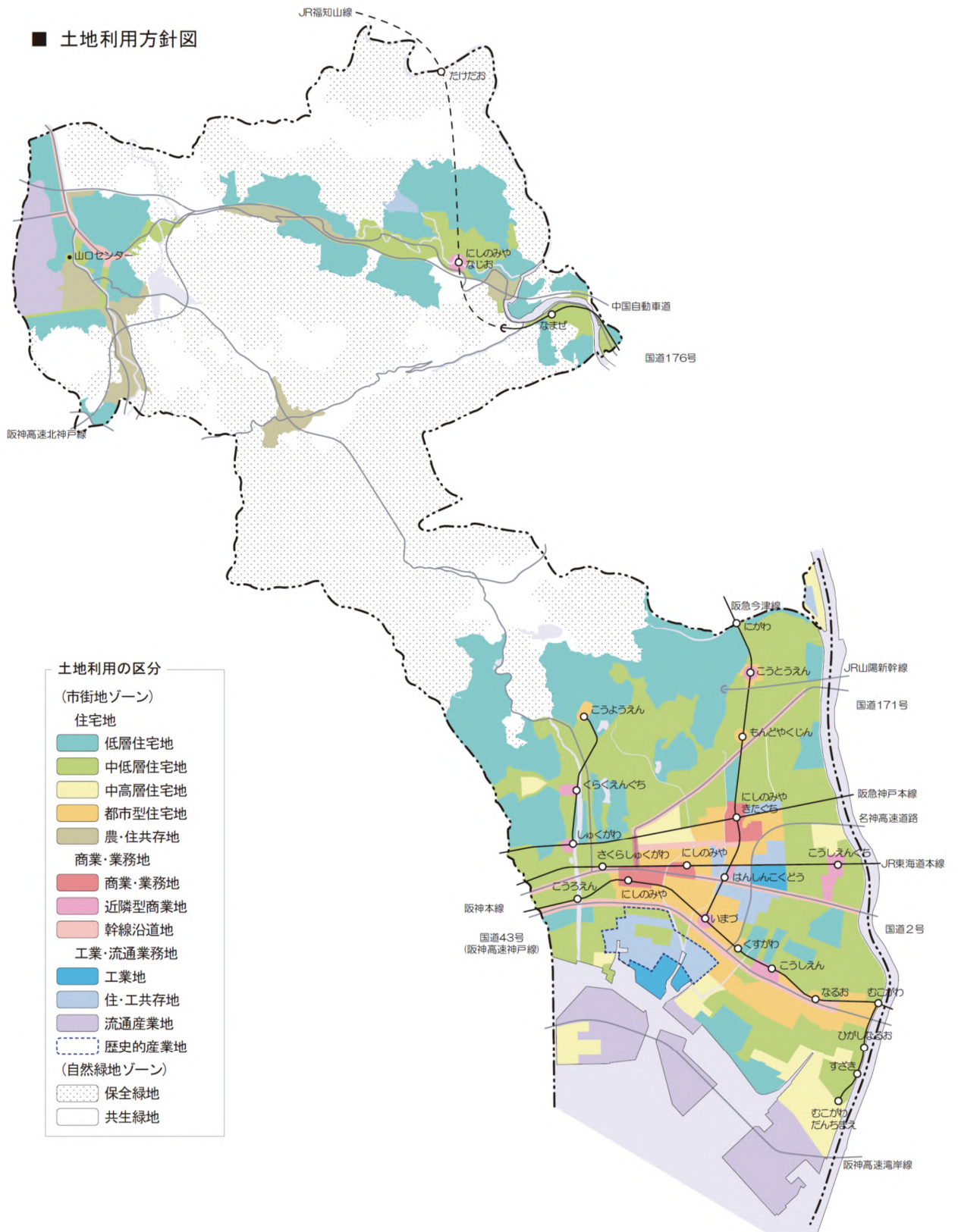
■自然緑地ゾーン

・保全緑地

国立公園などに指定されている豊かな緑が残された地域を保全緑地として位置づけ、開発を防止し、市街地近郊の貴重な緑地として保全に努めます。

・共生緑地

無秩序な市街化を抑制することを基本とし、緑の保全と創造に努めます。



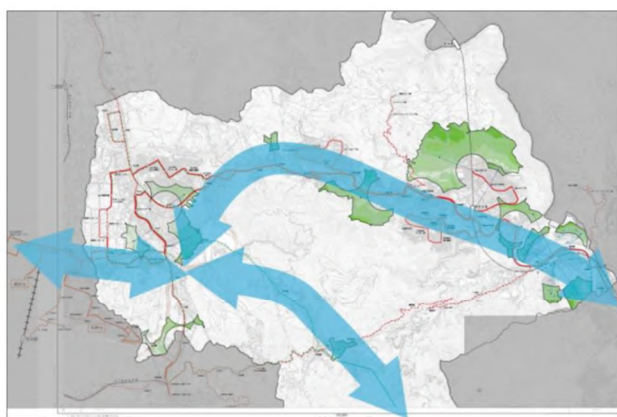
土地利用方針図

(2) 西宮市総合交通戦略における関連施策

「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考え方にに基づき、「西宮市総合交通戦略」と関連する施策については、連携し、調和を図ります。

1) 幹線的なバス路線の強化・再編

誰もが利用したくなる利便性の高いバス交通を目指し、幹線的なバス路線について中心拠点等へのアクセス性や速達性・効率性の向上を図るため、バス事業者と協力して、運行ダイヤ・経路の見直しをはじめとするバス路線の強化・再編に取り組みます。そのためにバス事業者と市は、バス路線の拡充に関する様々な情報や課題の共有に向け、意見交換の場を設けるなどの体制づくりにも取り組みます。



※バス路線は平成 27 年 12 月時点

出典：西宮市総合交通戦略（平成 28 年 9 月）

バス路線の強化・再編のイメージ図

2) 都市計画道路の整備

バス路線の強化・拡充や中心拠点等への交通アクセスの充実に効果的な路線を中心に、道路ネットワークの形成にも配慮しながら、都市計画道路の整備推進を図ります。

3) 交通結節機能と生活サービス機能をあわせ持つ中心拠点の形成

阪神西宮駅北側においては、交通の要所としての立地特性を活かすとともに、市役所本庁舎周辺地区の整備との連携も図りながら、交通結節機能と生活サービス機能をあわせ持つ魅力的な中心拠点の形成を促進します。

4) 交通結節機能の強化

主要な鉄道駅の周辺においては、バスのほかタクシー、一般車、身障者用車両の利便性向上に配慮し、交通事業者と協力して駅前広場の整備・改良等に取り組みます。

駅前広場の整備が困難な鉄道駅の周辺で、バスの乗入れがある、または想定される場合には、バスの利便性向上に配慮し、交通事業者と協力して交通結節機能の強化に取り組みます。あわせて、バスの待合環境の向上についてもバス事業者と協力して取り組みます。

5) 鉄道駅の新設・改良

駅間距離が長い区間で、沿線において一定の市街化が進んでいる地域では、鉄道駅の設置を契機として、駅周辺の一体的なまちづくりや土地の有効活用を効果的に進められることから、新駅設置の可能性も含めて公共交通の利便性向上策を検討します。

6) 山口地域と南部市街地を直接連絡する公共交通の確保

山口地域と南部市街地を直接連絡する基幹交通として平成21年度から運行している「さくらやまなみバス」について、地元・事業者・市の三者による運行計画の見直しや利用促進策の実施による継続的な事業効率の改善に努め、持続可能な運行を目指します。

7) コミュニティ交通の導入

生活移動手段の確保を目的として地域住民が主体的に取り組む乗合交通（＝コミュニティ交通）の導入を支援することで、持続可能な地域公共交通の確保を図ります。また、そのような地域住民の取り組みを通じて地域内交流を促進し、活力ある地域づくりを支援します。

2. 立地の適正化に関する基本的な方針

(1) 基本理念

本市の文教住宅都市としての特性を踏まえた上で、立地適正化計画の基本的な考え方に基
づき、「西宮市立地適正化計画」の基本理念を以下の通りとします。

地域の魅力を活かした誰もが暮らしやすいコンパクトなまち

(2) 基本的な方針

1) 地域の特性を活かした居住の誘導

本市の市街地の特性として、六甲山系を挟んで北側の北部地域、南部地域の山ろく部、丘陵
部、内陸部、臨海部に区分されます。

北部地域においては、人口減少が見込まれることから、一定のエリアにおいて居住を誘導し、
人口密度の維持に努めるとともに、既存の住宅ストックの有効活用や周辺都市との連携による
生活サービス機能の確保等により、持続可能な市街地環境の保全に努めます。

南部地域においては、今後も一定規模以上の人口密度は確保される見通しですが、地区ごと
に、人口推計の傾向が異なることから、地区の特性を踏まえ、良好な市街地環境の確保に努め
ます。

2) 地域に応じた生活サービス施設の維持・誘導

①都市計画マスタープランに基づく拠点形成

本市の拠点となる都市核周辺では、利便性や快適性などをさらに高めていくため、市役所本
庁舎などの官公署、文化施設（図書館、ホール）等の広域的な利用が見込まれる「拠点集約型
施設」の維持・誘導に努めます。地域核等周辺では、支所などの行政サービス施設や文化施設
等の地域の拠点に必要な「拠点集約型施設」の維持・誘導に努めます。

また、一定の人口密度が保たれている本市の特性を踏まえ、人口密度を適切に維持するた
めに、居住を誘導する区域全域において、スーパーマーケット、診療所等の日常生活に必要な身
近な施設の維持・誘導に努めます。

②文教・スポーツ施設を拠点としたまちづくり

本市は、文教住宅都市として、市内にある大学との連携や文化施設の整備・拡充等の施策を
行ってきました。また、甲子園球場周辺地区においては、特別用途地区の指定などにより、ス
ポーツ拠点の形成に努めてきました。

このような西宮らしさを創出してきた文教・スポーツ施設については、今後もまちづくりの
拠点として、維持に努めます。

③持続可能な都市経営を目指した公共施設の集約・再編

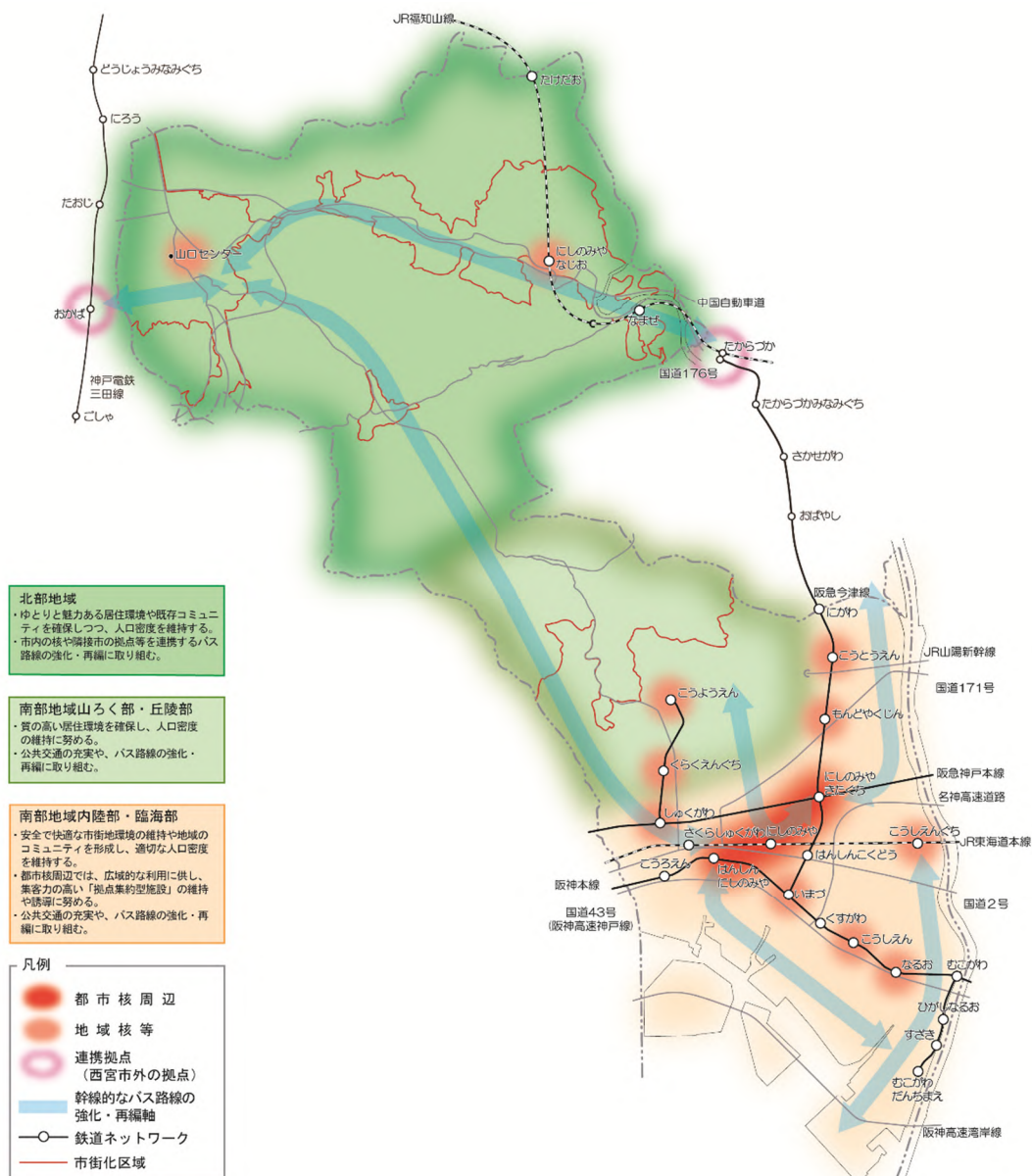
本市の財政は、今後の少子高齢化の進行等により、厳しい状況が続く見通しとなっているこ
とから、持続可能な都市経営を維持するため、公共施設の集約化や再編を検討します。

3) 「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」に基づく交通機能の強化

「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考え方に基づき、バス路線の強化・再編や都市計画道路の整備等により、拠点へのアクセス性や速達性・効率性の向上に努めます。また、鉄道駅周辺では、駅前広場の整備・改良やバスの待合環境の改善など、他の交通機関との乗り継ぎの利便性の向上に努めます。

南部地域においては、都市計画道路の整備や交通結節機能の強化等により、公共交通の充実や持続可能な交通ネットワークの形成を図るとともに、都市核の一翼を担う市役所本庁舎周辺地区では、交通結節機能と生活サービス機能をあわせ持つ魅力的な中心拠点の形成を促進します。

北部地域においては、山口地区と南部市街地を直接連絡する「さくらやまなみバス」の運行計画の見直しや利用促進策の実施等により、持続可能な運行を目指します。また、地域内交通の充実や隣接市の拠点を結ぶ交通の充実、都市計画道路の整備（国道176号（名塩道路）に伴う山口地区からのバス路線の強化、西宮名塩駅へのアクセス向上等）など、公共交通の充実等による生活サービス施設の利便性の向上に努めます。



(3) 地区ごとの誘導方針

都市構造分析の結果及び立地適正化計画の基本的な方針を踏まえた各地区の誘導方針について、下記の通り設定します。

①北部地域

地区	居住誘導について 現状と今後の誘導方針	施設誘導・拠点形成について 現状と今後の誘導方針
山口	<ul style="list-style-type: none"> ・主に、田畑の混在する旧集落と新たに造成された区画の大きい住宅団地が存在しています。 ・今後は、人口減少や高齢化がさらに進行し、人口密度の低下や高齢化への対策が課題となります。 ・住宅地の拡大を抑制し、既存コミュニティの維持やゆとりある居住環境の維持に努めます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・生活サービス施設の人口カバー率は低く、公共交通については、鉄道駅が存在せず、地区外の西宮名塩駅や神戸市の岡場駅等にバスでアクセスする利用者が多くなっています。 ・山口センター周辺を中心に、行政サービス等の拠点機能の維持・誘導に努めます。また、都市計画道路（丸山線）等の整備により、交通結節機能の強化等を検討します。 ・生活の拠点となっている岡場駅を連携拠点とし、交通アクセスの強化等により、地域住民の生活サービスの確保に努めます。
塩瀬	<ul style="list-style-type: none"> ・主に、名塩や生瀬の旧集落と昭和の後半から平成にかけて造成された住宅団地で形成されています。 ・今後は、人口減少や高齢化がさらに進行し、人口密度の低下や高齢化への対策が課題となります。 ・住宅地の拡大を抑制し、既存コミュニティの維持やゆとりある居住環境の維持に努めます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・生活サービス施設の人口カバー率は低い傾向にあり、公共交通については、西宮名塩駅、生瀬駅が存在するものの、徒歩圏外の人口も多く存在します。 ・西宮名塩駅周辺を地域核として、行政サービス施設等の拠点機能の維持・誘導に努めます。また、都市計画道路（国道176号）の整備促進等により交通機能の強化に努めます。 ・生活の拠点となっている宝塚駅を連携拠点とし、交通アクセスの強化等により、地域住民の生活サービスの確保に努めます。

②南部地域

地区	居住誘導について 現状と今後の誘導方針	施設誘導・拠点形成について 現状と今後の誘導方針
本庁 (4地区)	<ul style="list-style-type: none"> 北側の山ろく部、丘陵部では、低層住宅地が多くゆとりのある住宅地が形成されているものの、その他の地区は中高層の住宅の立地がみられるなど、高密度な住宅地が形成されています。 今後は、地区により人口の傾向が異なりますが、一定の人口密度は保たれます。高齢化はさらに進展するものと予測されており、対策が必要です。 引き続き高い人口密度を維持し、地域の特性を活かした居住環境の維持に努めます。 	<ul style="list-style-type: none"> JR 東海道本線、阪急神戸本線、阪神本線の鉄道路線に加え、国道2号、43号、171号などの幹線道路を配するなど、交通至便な地域で、生活サービス施設は充足しています。 主に行政機能の集積地である阪神西宮駅・JR 西宮駅周辺を都市核として、魅力ある都市空間の形成に努めるとともに、交通環境の改善や交通ターミナル機能等の向上に努めます。 地域核については、日常生活の拠点機能の維持・誘導に努めます。
鳴尾	<ul style="list-style-type: none"> 古くからの密度の高い既成市街地が多く、臨海部においては、中高層住宅の住宅団地が形成されるなど、高い人口密度が保たれています。 近年は、人口減少、高齢化が続いており、今後もこの傾向が続くことが予測されますが、一定の人口密度は保たれる見込みです。 引き続き高い人口密度を維持し、地域の特性を活かした居住環境を維持していきます。 	<ul style="list-style-type: none"> 阪神本線、武庫川線が通り、公共交通の利便性が高く、平坦な地形で、自転車での移動もしやすい環境にあります。また、生活サービス施設の人口カバー率は比較的高くなっています。 甲子園駅を地域核とし、日常生活の拠点機能の維持・誘導に努めます。また、拠点となるスポーツ施設や文教施設が存在することから、これらの施設を活かした拠点形成を図ります。
瓦木	<ul style="list-style-type: none"> 現在も生産緑地等の農地が残っている場所もありますが、農地の宅地化が進んでいます。主に中高層住宅からなる住宅地が形成されており、高い人口密度となっています。 今後は、人口はしばらく増加する予測となっているものの、高齢化はさらに進展します。今後も、一定の人口密度は保たれる見込みとなっています。 引き続き高い人口密度を維持し、地域の特性を活かした居住環境の維持に努めます。 	<ul style="list-style-type: none"> 阪急神戸本線、JR 東海道本線が通るなど、公共交通の利便性が比較的高い地区です。 生活サービス施設の人口カバー率は比較的高くなっています。 主に商業・業務や文化・教育機能の集積地である西宮北口駅周辺を都市核として、魅力ある都市空間の形成に努めます。 甲子園口駅周辺を地域核とし、日常生活の拠点機能の維持・誘導に努めます。また、あらたな拠点として阪急武庫川新駅の整備を検討します。
甲東	<ul style="list-style-type: none"> 現在も生産緑地等の農地として残っている場所が見られます。丘陵部においては、低層な住宅地の立地がみられ、平坦部については、中高層の建物も存在するなど、比較的高い人口密度となっています。 今後は、緩やかに人口が減少していき、高齢化がさらに進展する予測となっていますが、一定の人口密度は保たれる見込みとなっています。 引き続き高い人口密度を維持し、地域の特性を活かした居住環境の維持を図ります。 	<ul style="list-style-type: none"> 地区の中心に阪急今津線が南北に通り、甲東園駅、門戸厄神駅などの駅が存在するなど、公共交通の利便性が高い地区です。また、生活サービス施設の人口カバー率は比較的高くなっています。 大学などの文教施設が複数立地し、文教地区に指定されるなど、「文教住宅都市西宮」を象徴する地区となっています。 文教拠点や甲東園駅周辺を地域核とし、日常生活の拠点機能の維持・誘導に努めます。

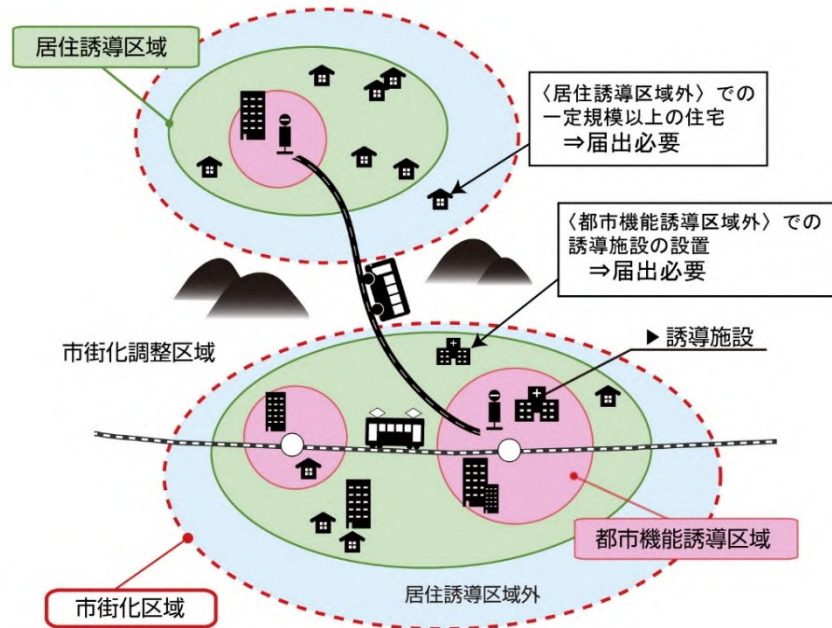
3. 立地適正化計画における誘導区域の考え方

(1) 立地適正化計画における誘導区域の考え方

- ・「居住誘導区域」は、人口減少の中にあっても、一定エリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービス施設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のことで
 - ・「都市機能誘導区域」は、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の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を図る区域のことで
- 都市機能誘導区域ごとに、立地を誘導すべき「誘導施設」を設定します。

※「居住誘導区域」及び「都市機能誘導区域」は、市街化区域内に設定するものです。

※誘導施設について、居住誘導区域外・都市機能誘導区域外における以下の行為は、届出が必要となります。



立地適正化計画のイメージ

居住誘導区域外で、以下の行為を行おうとする場合、**届出**が必要です。

◆開発行為

- ① 3戸以上の住宅の建築目的の開発行為
- ② 1戸または2戸の住宅の建築目的の開発行為で、1,000㎡以上のもの
- ③ 住宅以外で、人の居住の用に供する建築物として条例で定めたもの（例：寄宿舎等）の建築目的で行う開発行為

◆建築行為等

- ① 3戸以上の住宅を新築しようとする場合
- ② 人の居住の用に供する建築物として条例で定めたものを新築しようとする場合
- ③ 建築物を改築し、または建築物の用途を変更して住宅等（①、②）とする場合

都市機能誘導区域外で、設定された誘導施設を対象に以下の行為を行おうとする場合、**届出**が必要です。

◆開発行為

誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為を行おうとする場合

◆建築行為等

- ① 誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合
- ② 建築物を改築し誘導施設を有する建築物とする場合
- ③ 建築物の用途を変更し誘導施設を有する建築物とする場合

(2) 本市における居住誘導の考え方

本市における居住誘導の考え方は、下表の通りとなります。

市街化調整区域は、市街化を抑制すべき区域として指定され、建築行為等が制限されており、原則、新たな建築行為等ができません。立地適正化計画では、「都市再生特別措置法」により、市街化調整区域を居住誘導区域とすることはできません。

市街化区域は、計画的に市街化すべき区域として指定され、地域の特性に応じた市街地が形成されています。立地適正化計画では、市街化区域内のうち、人口減少の中にあっても、診療所やスーパーなどの生活サービス施設等が持続的に確保されるよう、一定以上の人口密度を維持するためのエリアを「居住誘導区域」に設定します。

なお、居住誘導区域外においても住宅地が含まれる場合がありますが、現状の住宅地における建替えや新築を妨げるものではなく、引き続き、居住することが可能です。

本市における居住誘導の考え方

区 分		区域の位置づけ
市 街 化 区 域	居住誘導区域	人口減少の中にあっても一定エリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービス施設等が持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域
	居住誘導区域外	現状の市街地環境を保全しつつ、一定規模以上の新たな宅地開発や住宅建築を誘導しない区域 あらたに、上記の行為を行う場合は、届出が必要となります。
市街化調整区域 (居住誘導区域外)		市街化を抑制する区域 原則、あらたな建築行為等ができません。

第4章 居住誘導区域

第4章 居住誘導区域

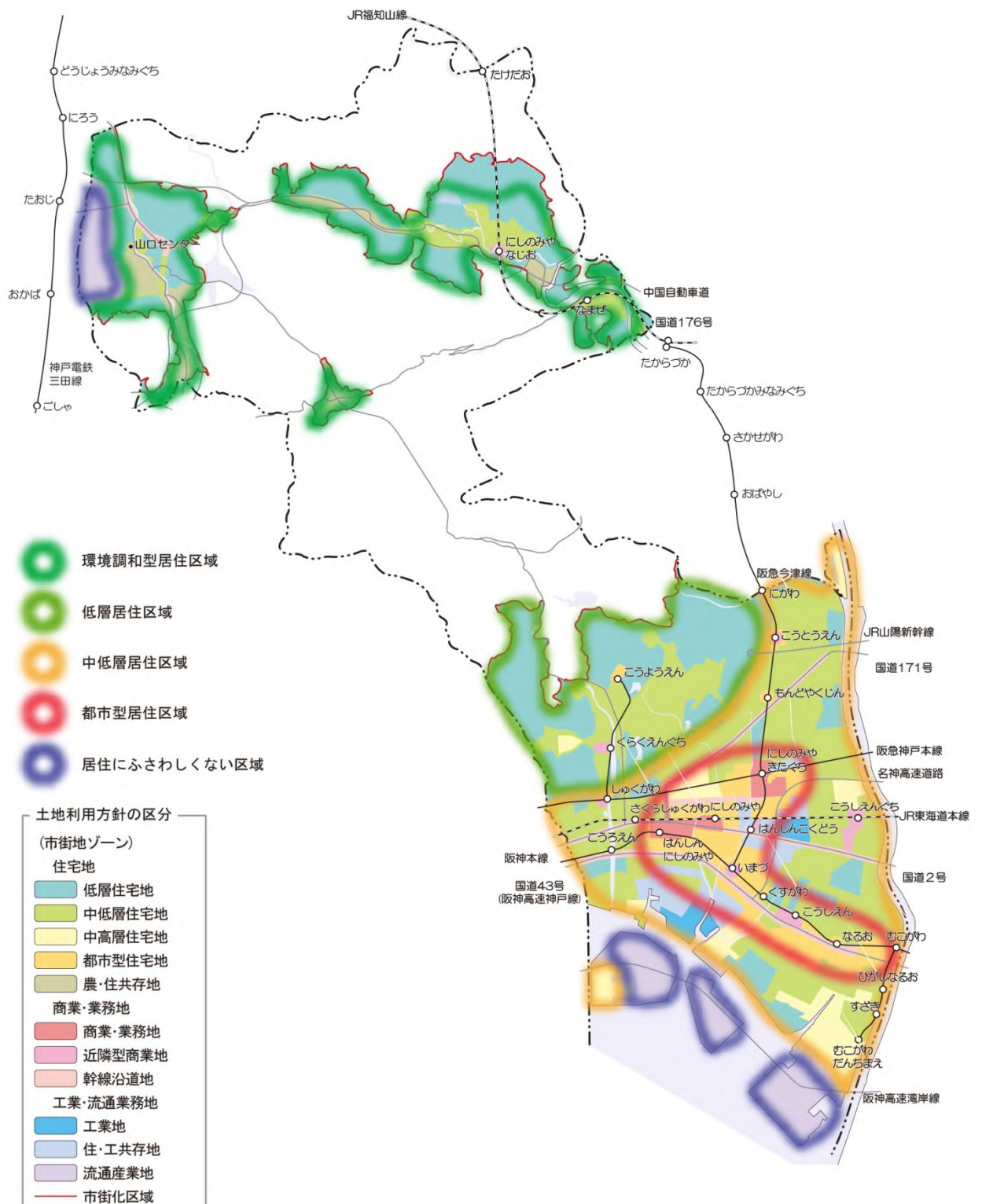
1. 居住誘導区域の設定方針

- ・本市において、居住誘導区域は、都市核、地域核等の中心部に徒歩・自転車等を介して容易にアクセスすることのできる区域、及び鉄道駅、バス停の徒歩圏から構成される区域に設定します。
- ・地域の人口構成、居住環境、生活サービス施設の立地状況等の市街地特性や今後の土地利用方針などを踏まえて、居住誘導区域を4つの区域に分けて設定します。
北部地域の低層住宅地や農住共存地を中心として居住を誘導する「環境調和型居住区域」、南部地域山ろく部・丘陵部の低層住宅地や中低層住宅地を中心として居住を誘導する「低層居住区域」、中低層住宅地や中高層住宅地を中心として居住を誘導する「中低層居住区域」、南部地域内陸部・臨海部の都市型住宅地や中高層住宅地を中心として居住を誘導する「都市型居住区域」とします。
- ・比較的低い人口密度の「環境調和型居住区域」、「低層居住区域」では、敷地規模などまちづくりのルールを保持し、良質な居住環境を保全していくなど、人口密度の維持に努めます。人口や建築密度が高い「都市型居住区域」、「中低層居住区域」では、利便性の高い立地条件を活かしながら、都市型住宅等を誘導し、安全で快適な居住環境を確保していくなど、人口密度の適切な維持に努めます。
- ・産業に特化した区域や災害の危険性の高い区域等は、居住誘導区域に含まないものとします。

本市における居住誘導区域の設定方針

居住誘導区域の区分	土地利用方針	区域設定の考え方	人口密度のめやす
環境調和型居住区域 (北部地域)	農住共存地	低密度な人口を維持し、 緑豊かな居住環境を保全する。	40～60 人/ha 以上
	低層住宅地		
低層居住区域 (南部地域山ろく部・丘陵部)	中低層住宅地	低密度な人口を維持し、 ゆとりある居住環境を保全する。	60～80 人/ha 以上
中低層居住区域 (南部地域内陸部・臨海部)	中高層住宅地	中密度な人口を維持し、 安全で快適な居住環境を形成する。	80～100 人/ha 以上
都市型居住区域 (南部地域内陸部・臨海部)	都市型住宅地 等	高密度な人口を適切に 誘導し、安全で快適な居住 環境を形成する。	100 人/ha 以上

※人口密度のめやすは、都市計画運用指針の市街化区域内の住宅用地の基準を参考に設定



居住誘導区域の方針図

2. 居住誘導区域の設定基準

具体的な居住誘導区域は、以下に定める基準1「居住誘導区域に設定する範囲」から、基準2「居住誘導区域に含まない範囲」を除いた範囲とします。界線については、基準3「界線の基準」に基づき設定します。

◆基準1 居住誘導区域に設定する範囲

前項の設定方針において定めた区域（環境調和型居住区域、低層居住区域、中低層居住区域、都市型居住区域）とする。ただし、下記の基準2「居住誘導区域に含まない範囲」を除く。

都市計画運用指針において「災害リスク等を総合的に勘案すべき区域」とされている区域のうち、「津波浸水想定区域」については、津波避難ビルの指定等のソフト対策を進めているほか、兵庫県の「津波防災インフラ整備計画」により、ハード整備が進められることとなっており、居住しているエリアの浸水想定がほぼ解消される見込みとなっていることから、居住誘導区域から外さない方針とします。なお、河川の「浸水想定区域」については、交通利便性が高く、高密度な市街地の広範囲に指定されており、都市の活力を維持していくうえで居住誘導区域から外すことが非常に困難な状況であり、「土砂災害警戒区域（イエローゾーン）」についても、既に一定規模以上の密度で良好な住宅地が形成されている箇所が多いことから、これらの指定区域においては、警戒避難体制等の充実等のソフト面での対策により、今後も市街地の維持を図ります。

今後、これらの区域において、災害リスクの見直しがあった場合には、連動して居住誘導区域の見直しも検討します。

◆基準2 居住誘導区域に含まない範囲

①都市再生特別措置法第81条第11項、同法施行令第24条に掲げる、法律上含まない範囲

- ア 都市計画法第7条第1項に規定する市街化調整区域
- イ 建築基準法第39条第1項に規定する災害危険区域のうち、同条第2項の規定に基づく条例により住居の用に供する建築物の建築が禁止されている区域*
- ウ 農業振興地域の整備に関する法律第8条第2項第1号に規定する農用地区域*
- エ 農地法第5条第2項第1号ロに掲げる農地若しくは採草放牧地の区域*
- オ 自然公園法第20条第1項に規定する特別地域*、森林法第25条若しくは第25条の2の規定により指定された保安林の区域
- カ 自然環境保全法第14条第1項に規定する原生自然環境保全地域*若しくは同法第25条第1項に規定する特別地区
- キ 森林法第30条若しくは第30条の2の規定により告示された保安林予定森林の区域、同法第41条の規定により指定された保安施設地区若しくは同法第44条において準用する同法第30条の規定により告示された保安施設地区に予定された地区

*現在、本市には、イの区域、ウの農用地区域、エの採草放牧地、オの特別地域、カの原生自然環境保全地域は指定されていないので、対象となる範囲はありません。

②都市計画運用指針によって、原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき範囲

- ア 土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）
- イ 津波災害特別警戒区域
- ウ ①のイに掲げる区域を除く災害危険区域
- エ 地すべり等防止法第3条第1項に規定する地すべり防止区域
- オ 急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律第3条第1項に規定する急傾斜地崩壊危険区域

※アの土砂災害特別警戒区域については、現在、兵庫県による追加指定に向けた調査が進行しており、確定次第、順次、居住誘導区域から除くものとします。（他の区域についても追加指定された場合は、同様に、居住誘導区域から除くものとします。）

現在、本市にはイの津波災害特別警戒区域、ウの災害危険区域は指定されていないので、対象となる範囲はありません。

③本市の土地利用方針に基づく範囲

- ア 流通業務地区（西宮北インター周辺部も含む）
- イ 臨海産業地区（特別用途地区）
- ウ 臨港地区

④個別に考慮すべき範囲（市街化区域外縁部）

- ア ①～③の他に、山林、急傾斜地等の未利用地
- イ 開発事業・土地区画整理事業等による造成地の残地（自然斜面、法面等）
- ウ 住宅地としての利用が進んでいない区域

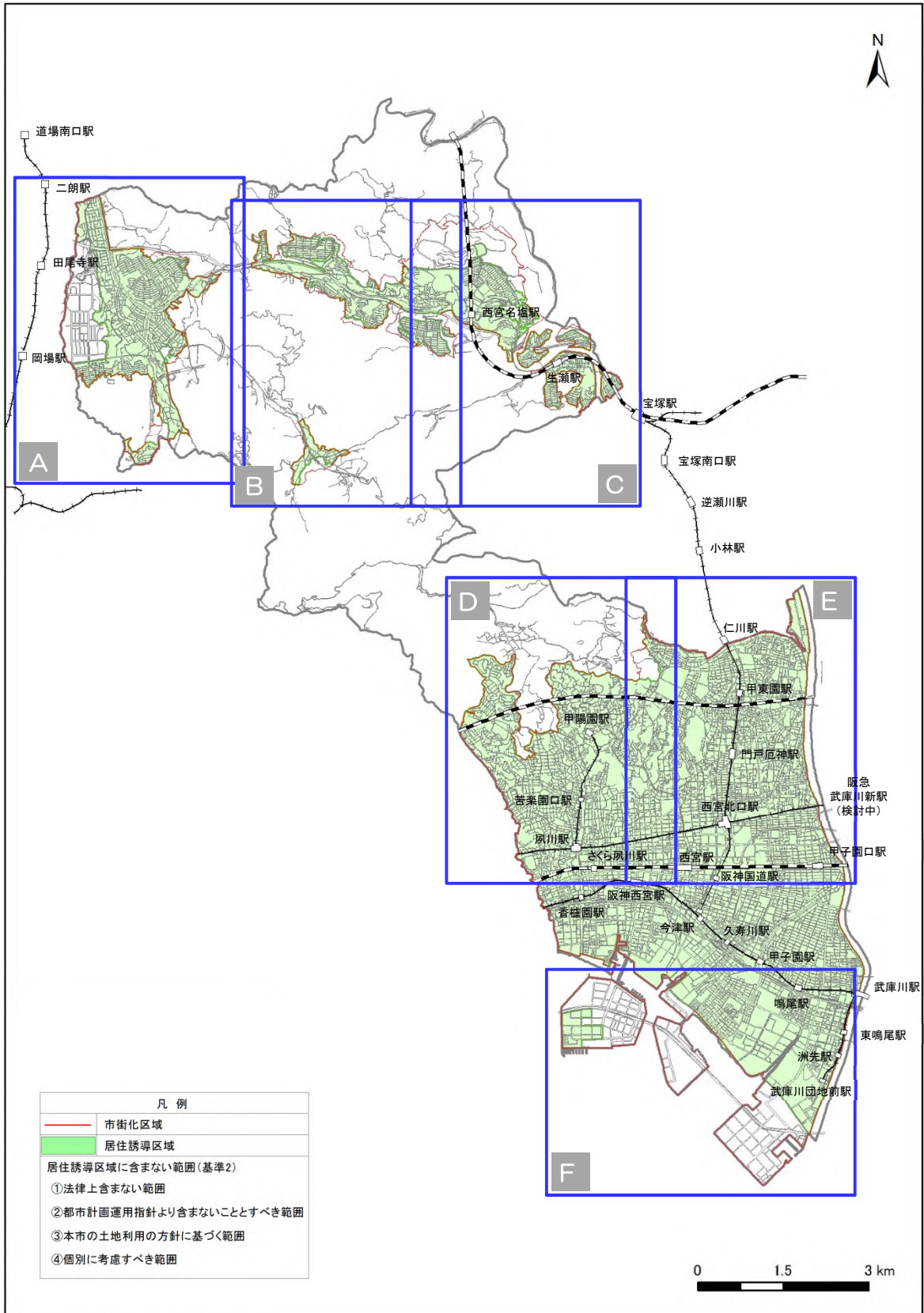
◆基準3 界線の基準

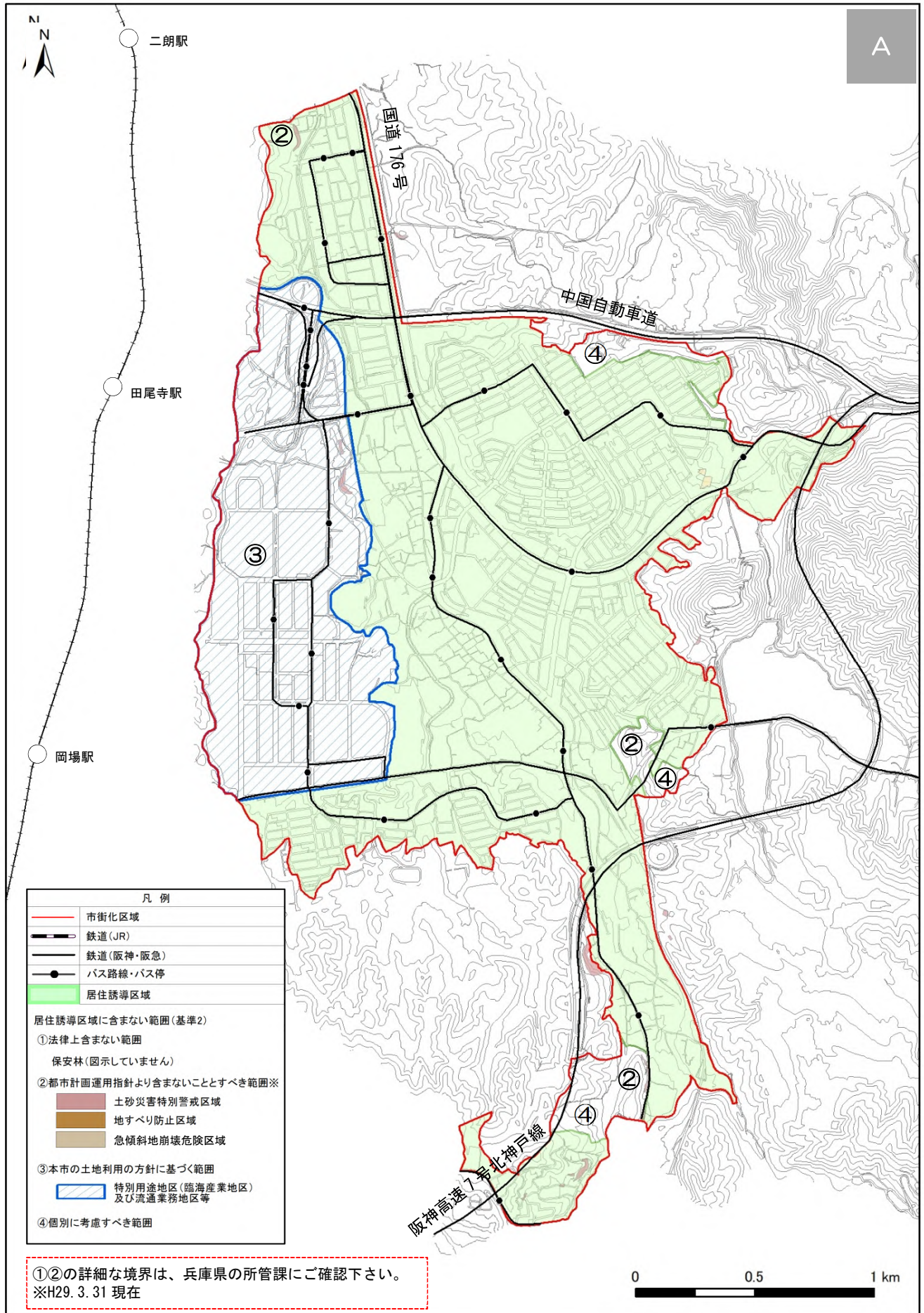
- 1) 市街化区域界
- 2) 地物（道路、鉄道、河川など）の中心線
- 3) 地形境界
- 4) 1)～3)で界線を設定できない場合は、町界、地番界、地域地区界等とする。

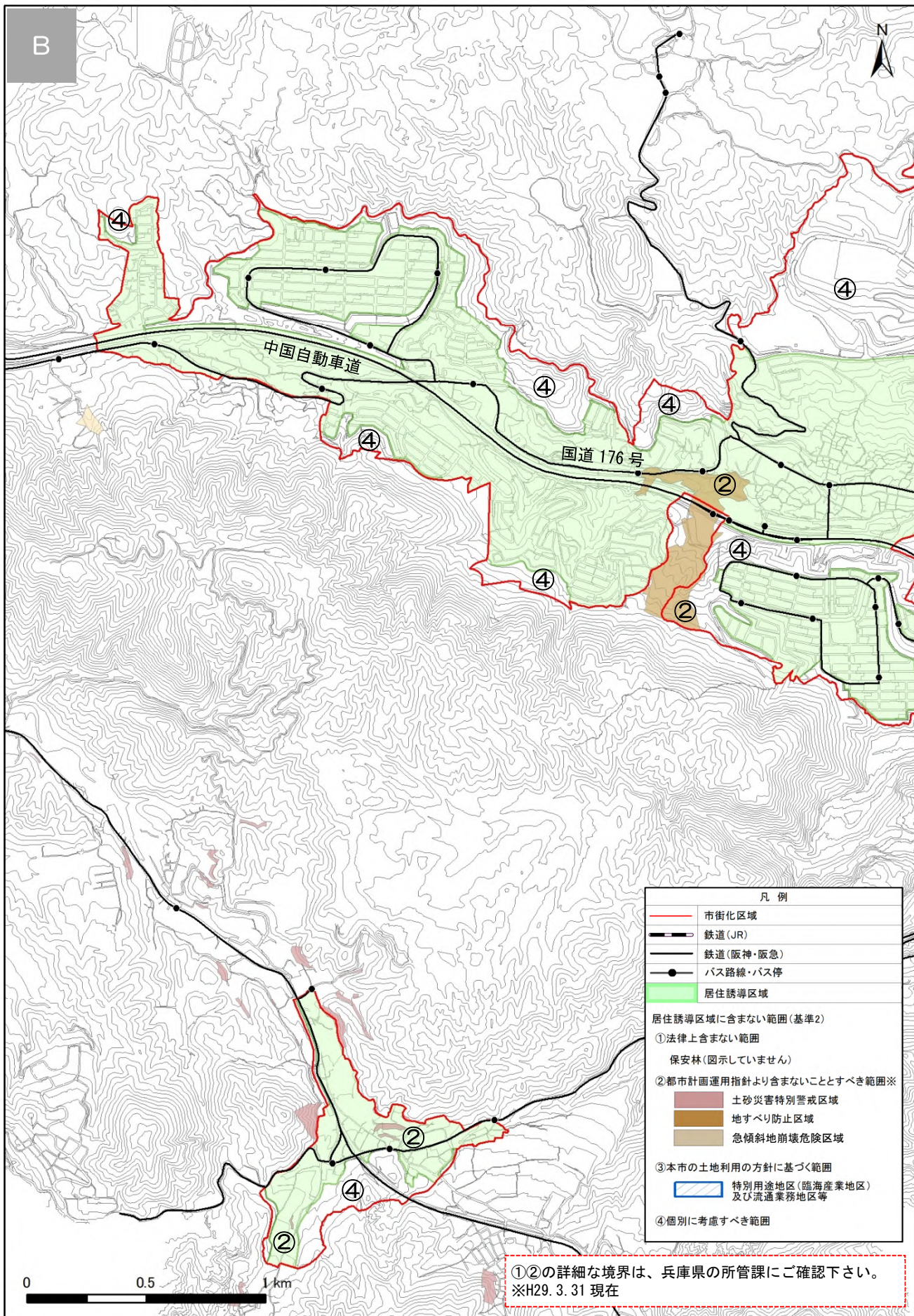
※なお、基準2「居住誘導区域に含まない区域」のうち、①オ. 保安林、②ア. 土砂災害特別警戒区域、エ. 地すべり防止区域、オ. 急傾斜地崩壊危険区域については、兵庫県の各所管部署において保管されている告示の区域、地番等とし、界線は、各所管部署の明示によるものとします。

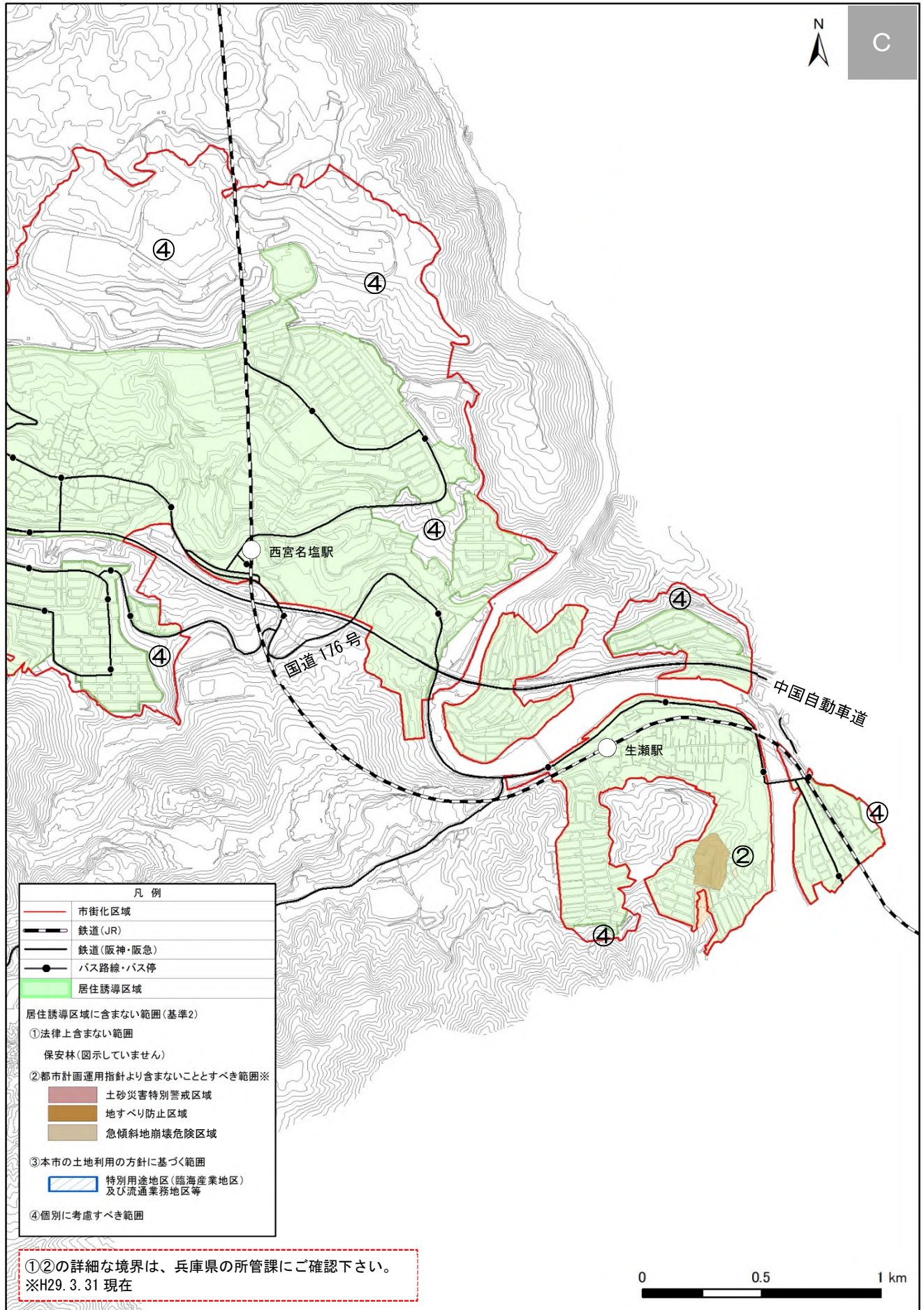
3. 居住誘導区域図

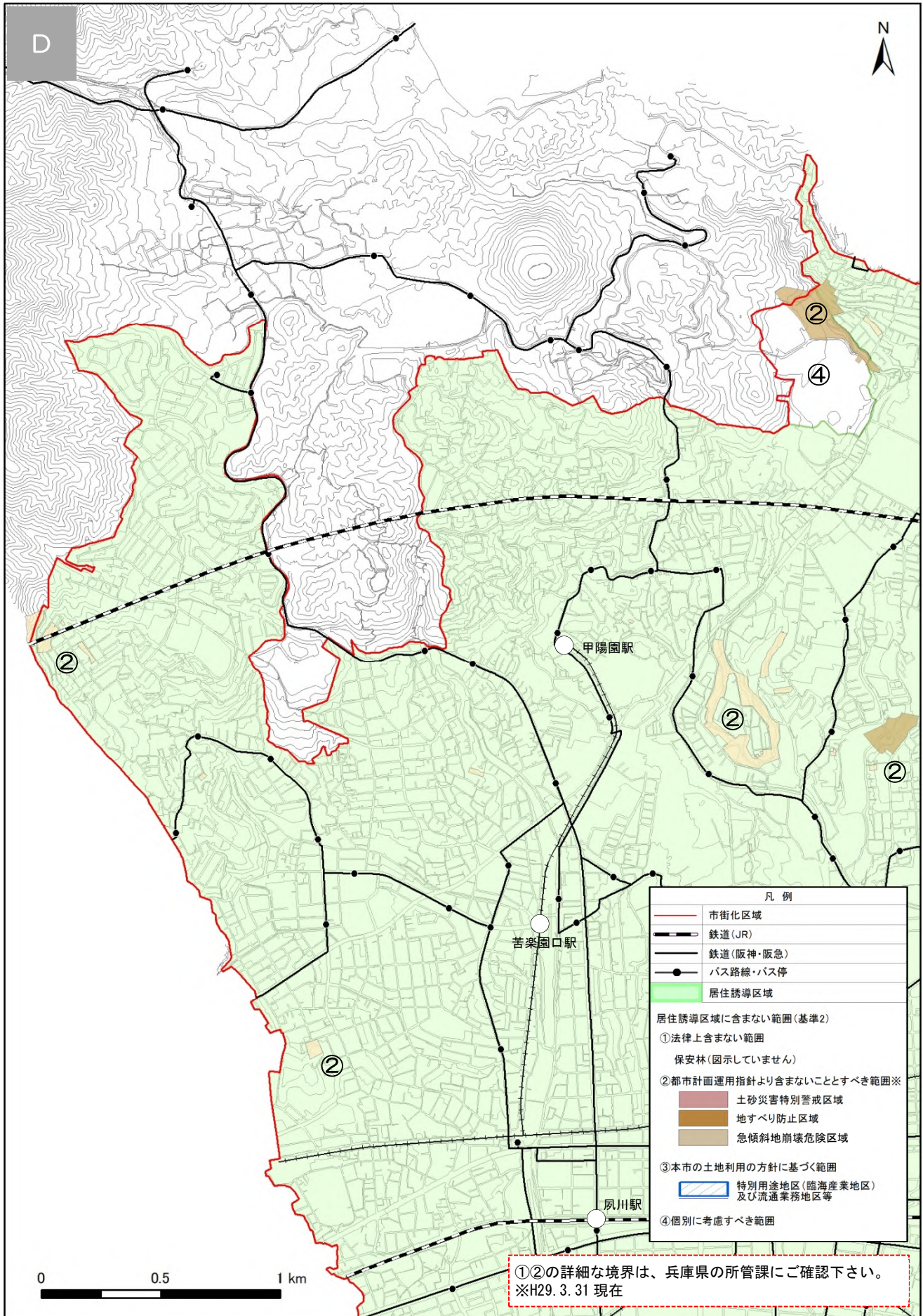
■ 居住誘導区域位置図

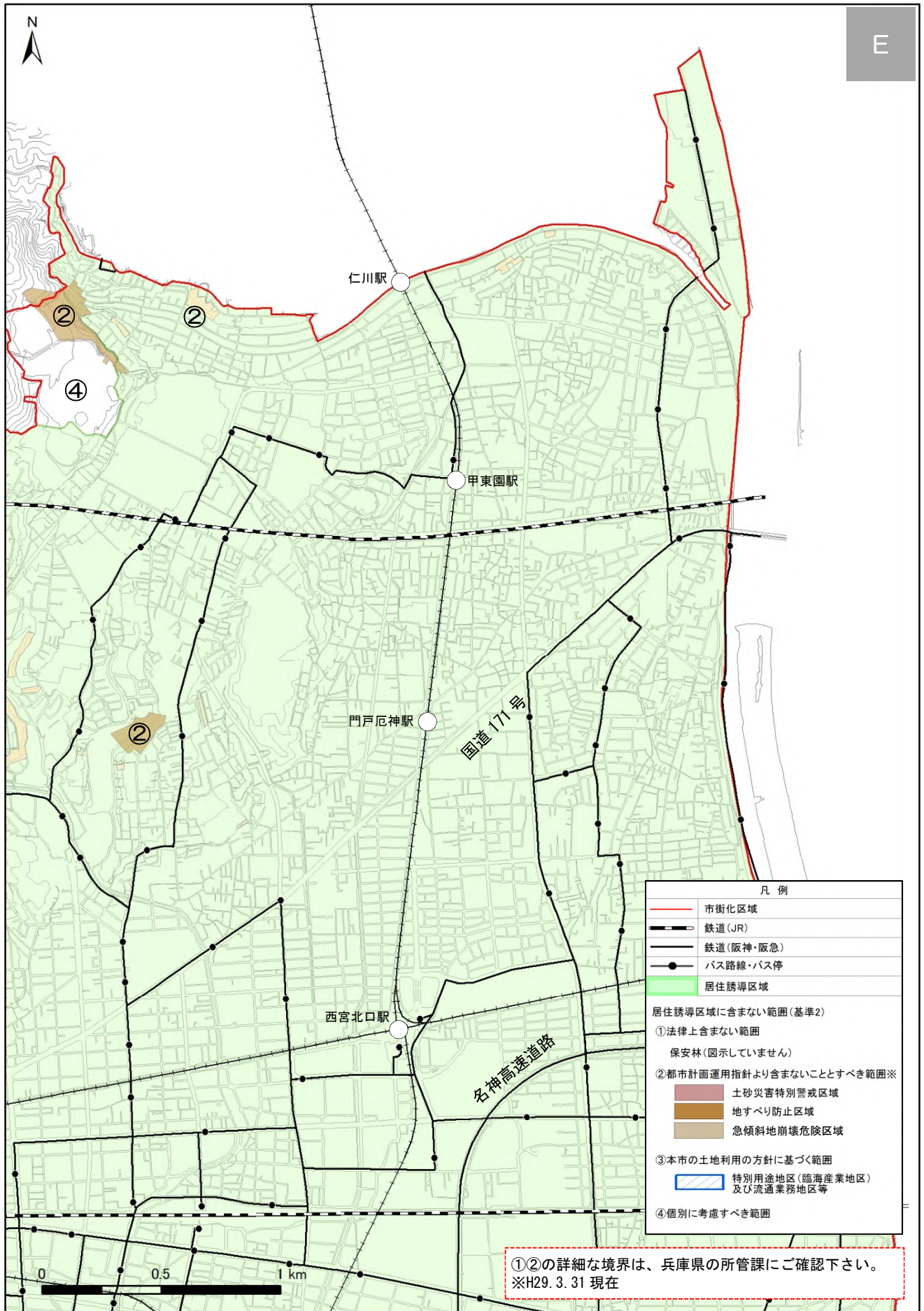


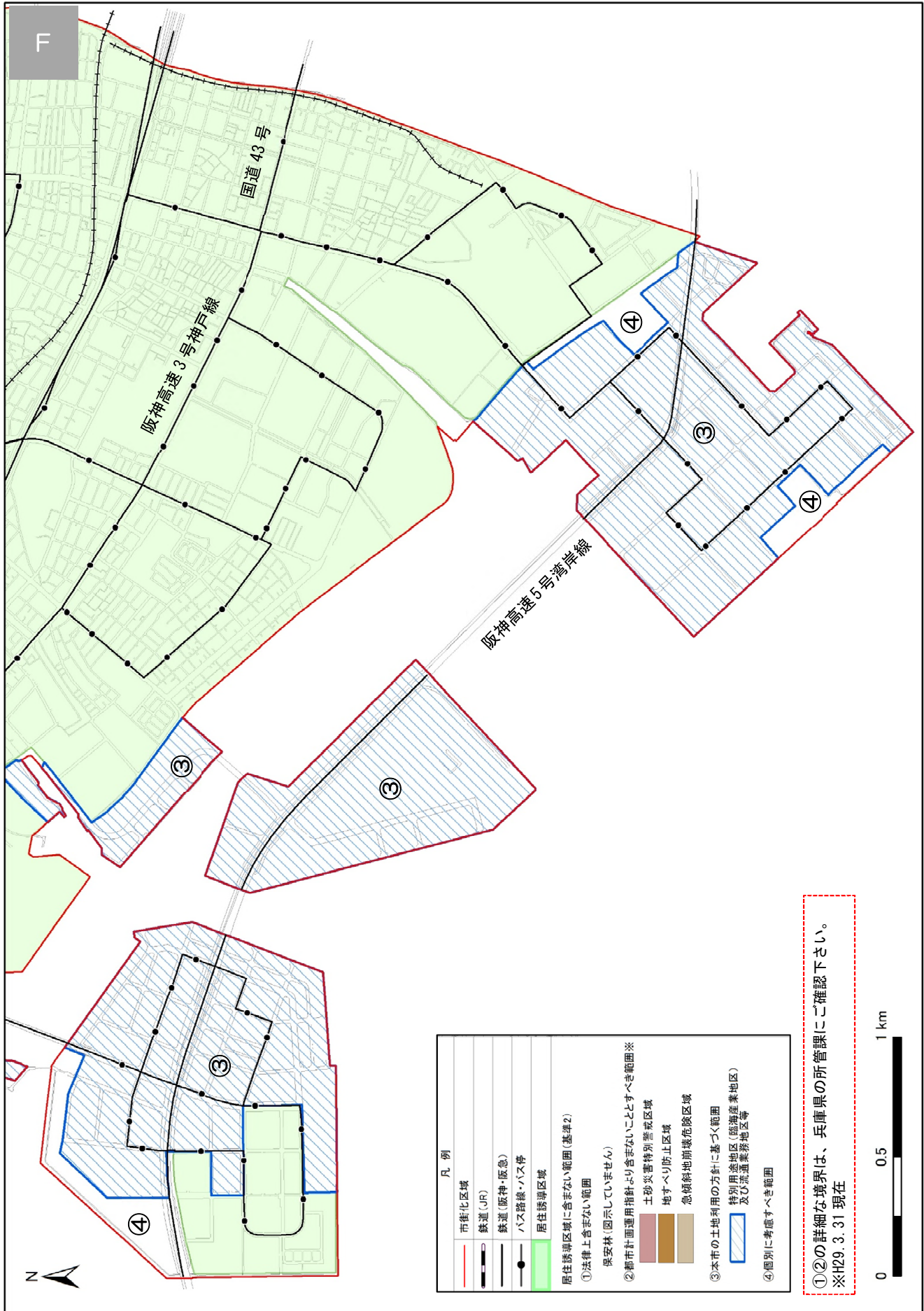












①②の詳細な境界は、兵庫県の所管課にご確認下さい。
※H29.3.31 現在

第5章 都市機能誘導区域

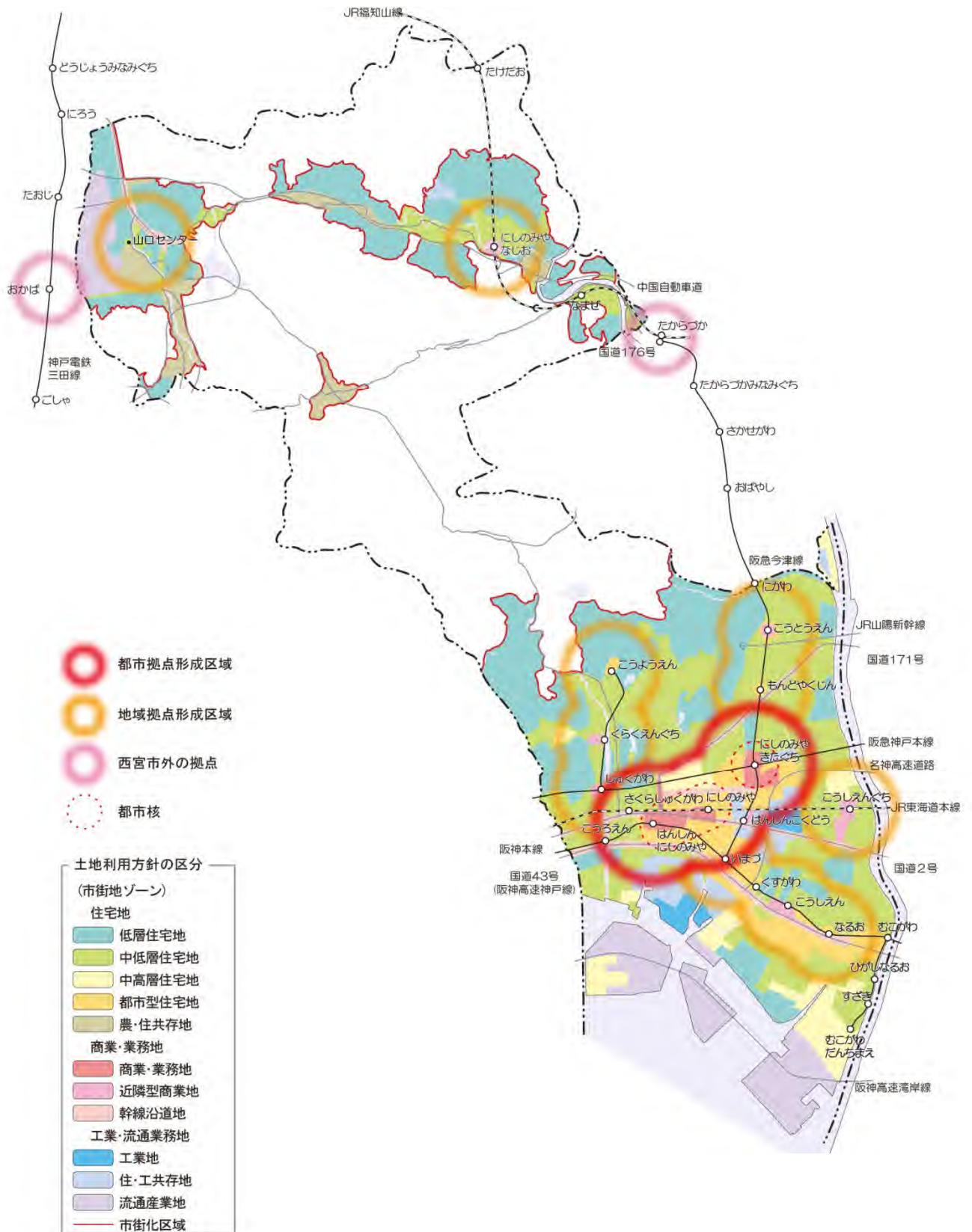
第5章 都市機能誘導区域

1. 都市機能誘導区域の設定方針

- ・鉄道駅に近い商業・業務などが集積した都市機能の充実した区域であり、周辺からも公共交通によるアクセスが便利な都市核、地域核等を中心とし、徒歩等で容易に移動できる範囲に区域を設定します。
- ・都市機能誘導区域については、複合的な都市機能が集積し、市民生活や都市活動の拠点となる都市核周辺を「都市拠点形成区域」、商業、医療・福祉等の日常生活の拠点となる地域核等周辺を「地域拠点形成区域」とします。
- ・「都市拠点形成区域」は、都市核の中心となる鉄道駅から概ね半径1 kmを範囲内に設定します。「地域拠点形成区域」は、地域核等の中心から概ね半径800mの範囲内に設定します。
- ・上記区域のほか、市街地の集積状況や公共交通（鉄道・バス路線）の整備状況等を勘案して区域設定を検討します。

本市における都市機能誘導区域の設定方針

区分	土地利用方針	区域設定の考え方	拠点（地域核、地区核等）	
都市拠点形成区域 （南部地域）	商業・業務地 近隣型商業地 等	都市核の中心から 概ね半径1 kmの範囲内の区域を基本	西宮北口駅周辺 阪神西宮駅・JR西宮駅周辺	
地域拠点形成区域 （南部地域）	近隣型商業地 等	地域核、地区核等の 中心から概ね半径 800mの範囲内の区域を基本	夙川駅周辺 苦楽園口駅周辺 甲陽園駅周辺 阪急・阪神今津駅周辺 甲子園駅周辺	鳴尾駅周辺 甲子園口駅周辺 甲東園駅周辺 門戸厄神駅周辺 その他拠点周辺
地域拠点形成区域 （北部地域）			山口センター周辺 ※連携拠点 岡場駅周辺	西宮名塩駅周辺 ※連携拠点 JR・阪急宝塚駅周辺



都市機能誘導区域の方針図

2. 都市機能誘導区域の設定基準

都市機能誘導区域は、設定方針を踏まえ北部地域には「地域拠点形成区域」、南部地域には「都市拠点形成区域」「地域拠点形成区域」を設定します。

具体的な範囲は、基準1の都市機能誘導区域に含める範囲とし、範囲の界線については基準2に基づき設定します。

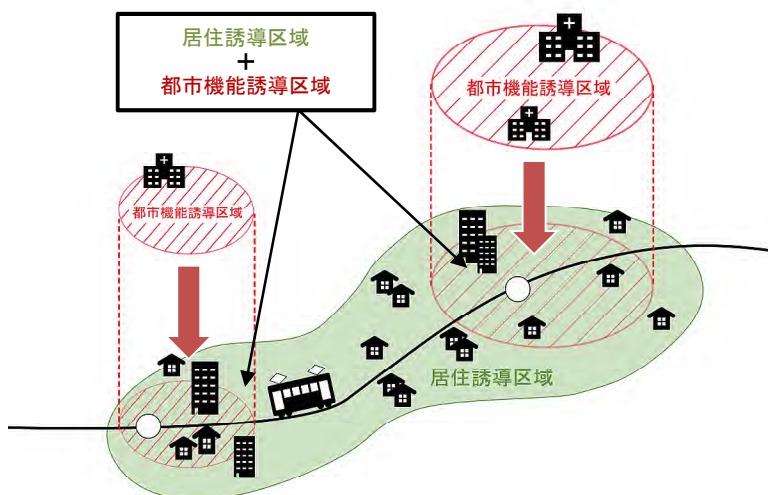
◆基準1 都市機能誘導区域に設定する範囲

- ① 都市拠点形成区域は、都市核（西宮北口駅、JR西宮駅、阪神西宮駅）周辺の半径約1km圏を基本とする。
- ② 地域拠点形成区域は、地域核、地区核（主な鉄道駅など）、文教スポーツ拠点周辺の半径約800m圏および、その他の鉄道駅周辺も含む範囲を基本とする。
- ③ ①、②を基本として、交通条件や市街地の集積状況、街区のまとまりを考慮して、都市機能誘導区域を設定する。
- ④ ①、②の範囲内に含まれる低層住居専用地域については、都市機能誘導区域から除外する。

◆基準2 界線の基準

- ① 地物（道路、鉄道、河川など）の中心線を界線とする。
- ② 沿道利用を見込む場合は、道路端から30mを界線とする。
- ③ ①、②で界線を設定できない場合は、地域地区界（用途地域界等）とする。

※都市機能誘導区域と居住誘導区域の重なりについて



都市機能誘導区域は、居住誘導区域内に設定します。

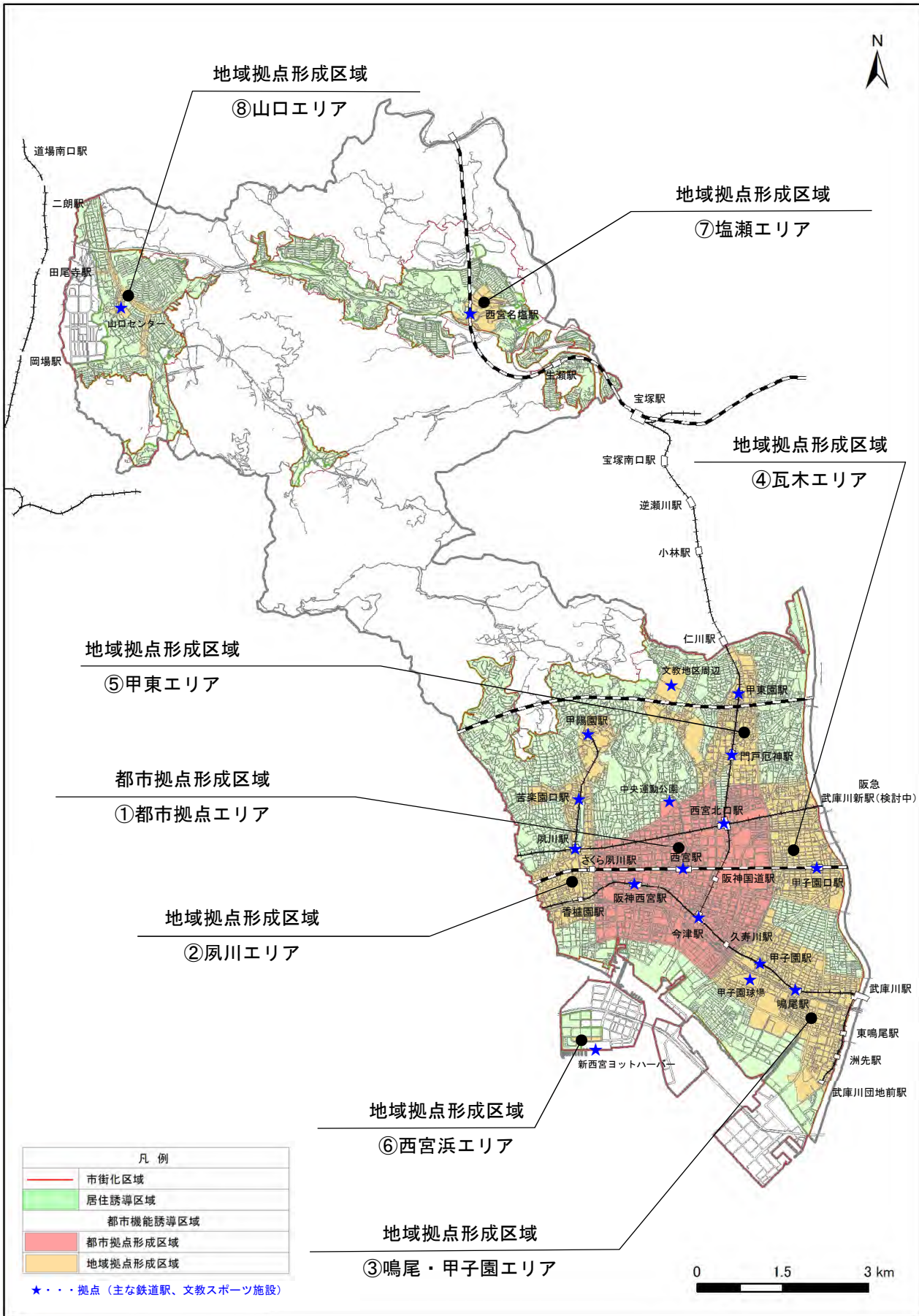
左の図のように、都市機能誘導区域に設定されている区域は、居住誘導区域にも設定されています。

■ 8つの都市機能誘導区域

設定方針及び基準に基づき、都市機能誘導区域を8つの区域に設定します。

区分	拠点（地域核、地区核等）		8つの都市機能誘導区域
	主な鉄道駅、文教スポーツ施設	その他の拠点施設	
都市拠点形成区域 （南部地域）	<ul style="list-style-type: none"> 西宮北口駅（都市核） 阪神西宮駅・JR西宮駅（都市核） ※阪急・阪神今津駅（地域核）を含む 中央運動公園（文教スポーツ拠点） 	<ul style="list-style-type: none"> 阪神国道駅 久寿川駅 	①都市拠点エリア
地域拠点形成区域 （南部地域）	<ul style="list-style-type: none"> 夙川駅（地域核） 苦楽園口駅（地域核） 甲陽園駅（地区核） 	<ul style="list-style-type: none"> さくら夙川駅 香櫨園駅 	②夙川エリア
	<ul style="list-style-type: none"> 甲子園駅（地域核） 鳴尾駅（地区核） 阪神甲子園野球場（文教スポーツ拠点） 	<ul style="list-style-type: none"> 武庫川駅 東鳴尾駅 洲先駅 武庫川団地前駅 	③鳴尾・甲子園エリア
	<ul style="list-style-type: none"> 甲子園口駅（地域核） 	<ul style="list-style-type: none"> 阪急武庫川新駅（検討中） 	④瓦木エリア
	<ul style="list-style-type: none"> 甲東園駅（地域核） 門戸厄神駅（地区核） 文教地区周辺（文教スポーツ拠点） 	<ul style="list-style-type: none"> 仁川駅 	⑤甲東エリア
	<ul style="list-style-type: none"> 新西宮ヨットハーバー（文教スポーツ拠点） 		⑥西宮浜エリア
地域拠点形成区域 （北部地域）	<ul style="list-style-type: none"> 西宮名塩駅（地域核） 	<ul style="list-style-type: none"> ※連携拠点 JR・阪急宝塚駅 	⑦塩瀬エリア
	<ul style="list-style-type: none"> 山口センター（地域核） 	<ul style="list-style-type: none"> ※連携拠点 岡場駅 	⑧山口エリア

■都市機能誘導区域位置図



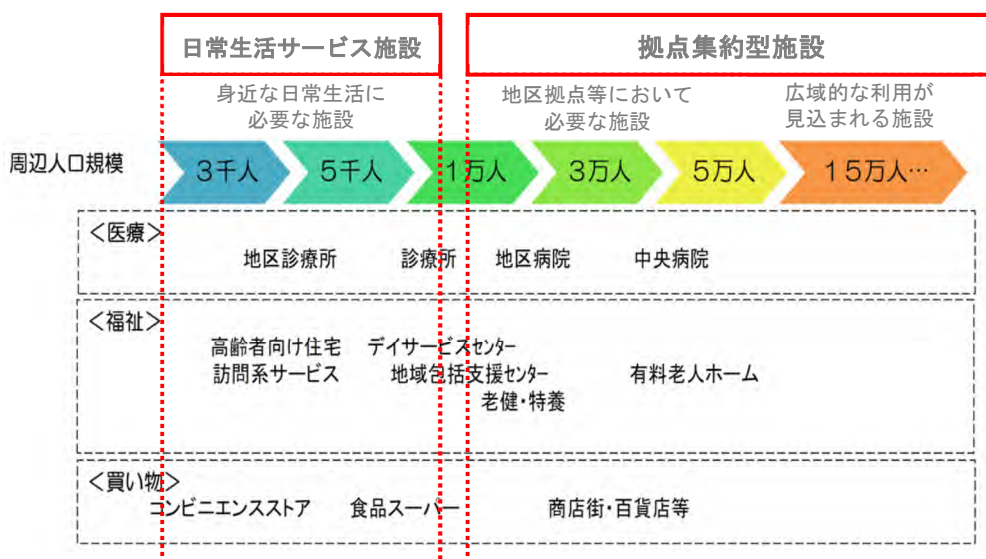
3. 誘導施設の設定方針

都市サービスを提供する医療、福祉、商業施設は、利用人口により機能や規模が変わります。高規格な機能・規模を有し、全市的に利用者が集まる拠点施設や、地区における拠点となる施設を「拠点集約型施設」、市内各所での身近な日常生活を支えるサービスを提供する施設を「日常生活サービス施設」として、都市機能誘導区域の区分にそれぞれの誘導施設の設定方針を示します。

- ・本市の文教住宅都市等としての特性を考慮し、暮らしを支える行政サービス施設や医療施設とともに、西宮らしさを創出してきた大学や文化施設、スポーツ拠点施設等の立地を維持・誘導します。
- ・「都市拠点形成区域」では、「広域的な利用が見込まれる拠点集約型施設」を誘導施設として位置づけ、施設の維持・誘導に努めます。
- ・「地域拠点形成区域」では、各地域の人口構成、生活サービス施設の充足状況等を考慮し、鉄道駅周辺等の「地域拠点に必要な拠点集約型施設」を誘導施設として位置づけ、施設の維持・誘導を図ります。
- ・市街化区域の広範囲において、高い人口密度が保たれている本市の特性を踏まえ、診療所、スーパーなどの身近な日常生活に必要な施設については、拠点に集約する誘導施設として位置づけずに、居住地において適宜配置されることが望ましい「日常生活サービス施設」とします。
- ・今後の計画の見直しにおいては、地域ごとの施設の充足状況等も考慮し、「日常生活サービス施設」の維持・誘導について検討します。

北部地域：人口減少が進み、今後、「日常生活サービス施設」が不足する可能性があります。今後の見直しにおいては、「日常生活サービス施設」についても実態を把握し、他市の拠点へのアクセスの改善や施設の維持・誘導を検討していくものとします。

南部地域：人口密度が非常に高く、身近な日常生活に必要な施設も充足し続けると予測できますが、長期的には「日常生活サービス施設」の維持・誘導を検討していくものとします。



※人口規模と機能の対応は概ねの規模のイメージであり、具体的には条件等により差異が生じると考えられる。

出典：都市再構築戦略検討委員会専門家プレゼンテーションより国土交通省作成

本市における誘導施設の設定方針

誘導区域の区分		施設機能の考え方	施設の分類
都市機能誘導区域	都市拠点形成区域 (南部地域)	広域的な利用が見込まれる施設	拠点集約型施設 (誘導施設に設定)
	地域拠点形成区域 (北部地域、南部地域)	地域拠点等において必要な施設	
居住誘導区域		身近な日常生活に必要な施設	日常生活サービス施設 (居住誘導区域内に 適宜配置されることが望ましい施設)

4. 誘導施設

都市機能誘導区域への立地を誘導する施設は、設定方針を踏まえ「広域的な利用が見込まれる施設」「地域拠点において必要な施設」とし、次の施設とします。

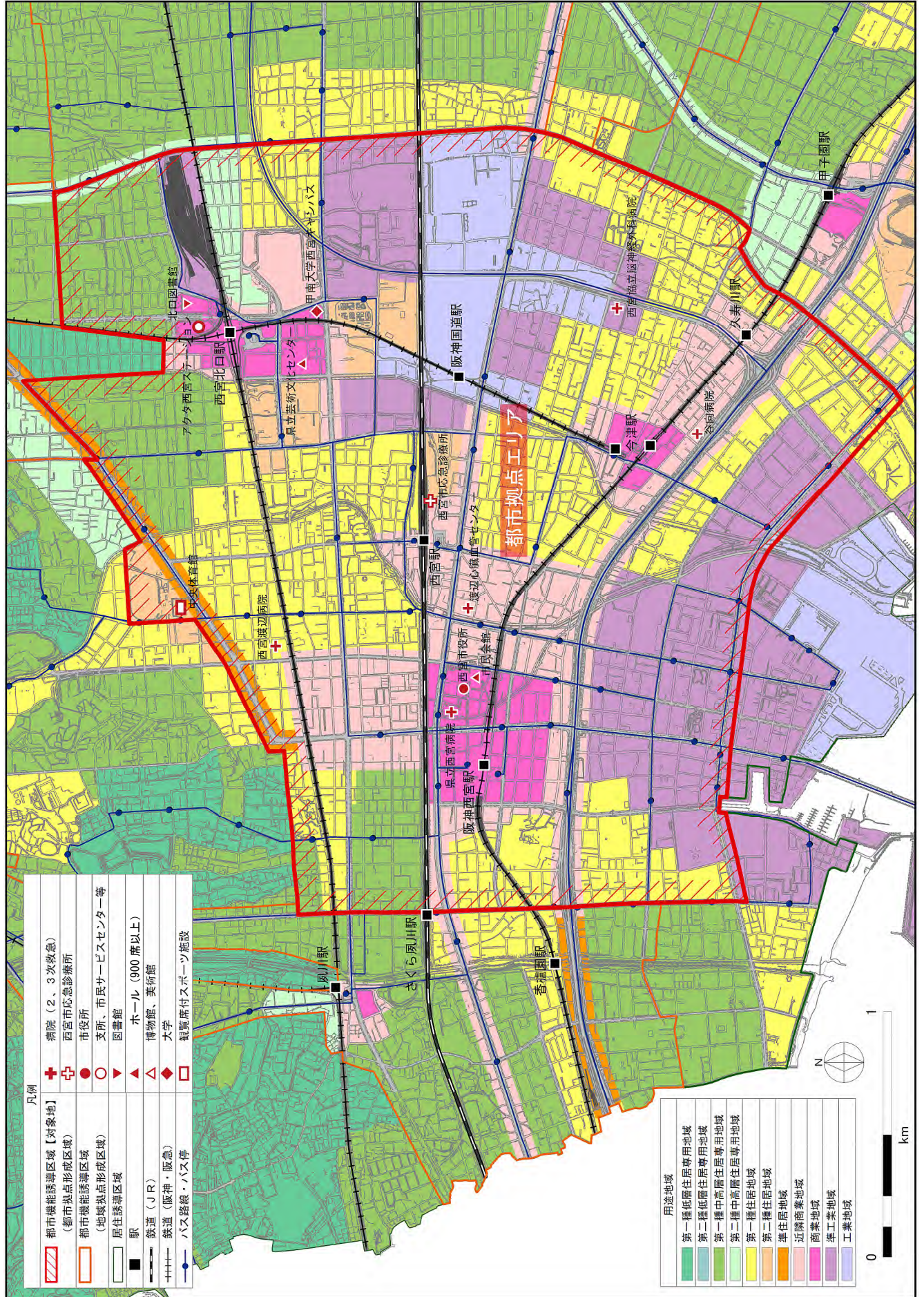
■誘導施設（拠点集約型施設）

誘導施設		定義
医療施設	病院 (2次・3次救急)	医療法第1条の5第1項に規定する病院で、医療法第30条の4の兵庫県が定める医療計画に、入院救急医療(第二次救急)または救命医療(第三次救急)と位置づけられるもの
	西宮市応急診療所	休日・夜間の診療に対応する診療所 ※左記に掲げる施設
行政サービス施設	市役所 (本庁舎周辺庁舎含む)	地方自治法第4条に規定する地方公共団体の事務所及び本庁舎周辺の庁舎施設 対象施設: 本庁舎、東館、南館、西館、教育委員会庁舎(教員研修センター機能を含む)、江上庁舎、上下水道局庁舎、消防局庁舎、保健所
	支所、市民サービスセンター等	・地方自治法第155条に規定する支所 ・市民サービスセンター等の行政サービス施設(分室除く) 対象施設: 夙川市民サービスセンター、上甲子園市民サービスセンター、アクタ西宮ステーション
文化施設	図書館	図書館法第2条に規定する地方公共団体、日本赤十字社又は一般社団法人若しくは一般財団法人が設置する図書館
	ホール(900席以上)	劇場、音楽堂等の活性化に関する法律第2条に規定する劇場、音楽堂等で900席以上の施設
	博物館、美術館	博物館法第2条に規定する博物館(美術館含む)のうち西宮市が運営する施設(西宮市文化振興基金条例第4条に規定される法人が運営する施設も含む)
教育施設	大学	学校教育法第1条に規定する大学
スポーツ施設	観覧席付スポーツ施設	スポーツ基本法第12条に規定するスポーツ施設で、建築基準法別表第1(1)項の観覧場(屋外観覧場を含む)が附属し、プロスポーツなどの興行に対応する施設

5. エリア別誘導方針・誘導区域図

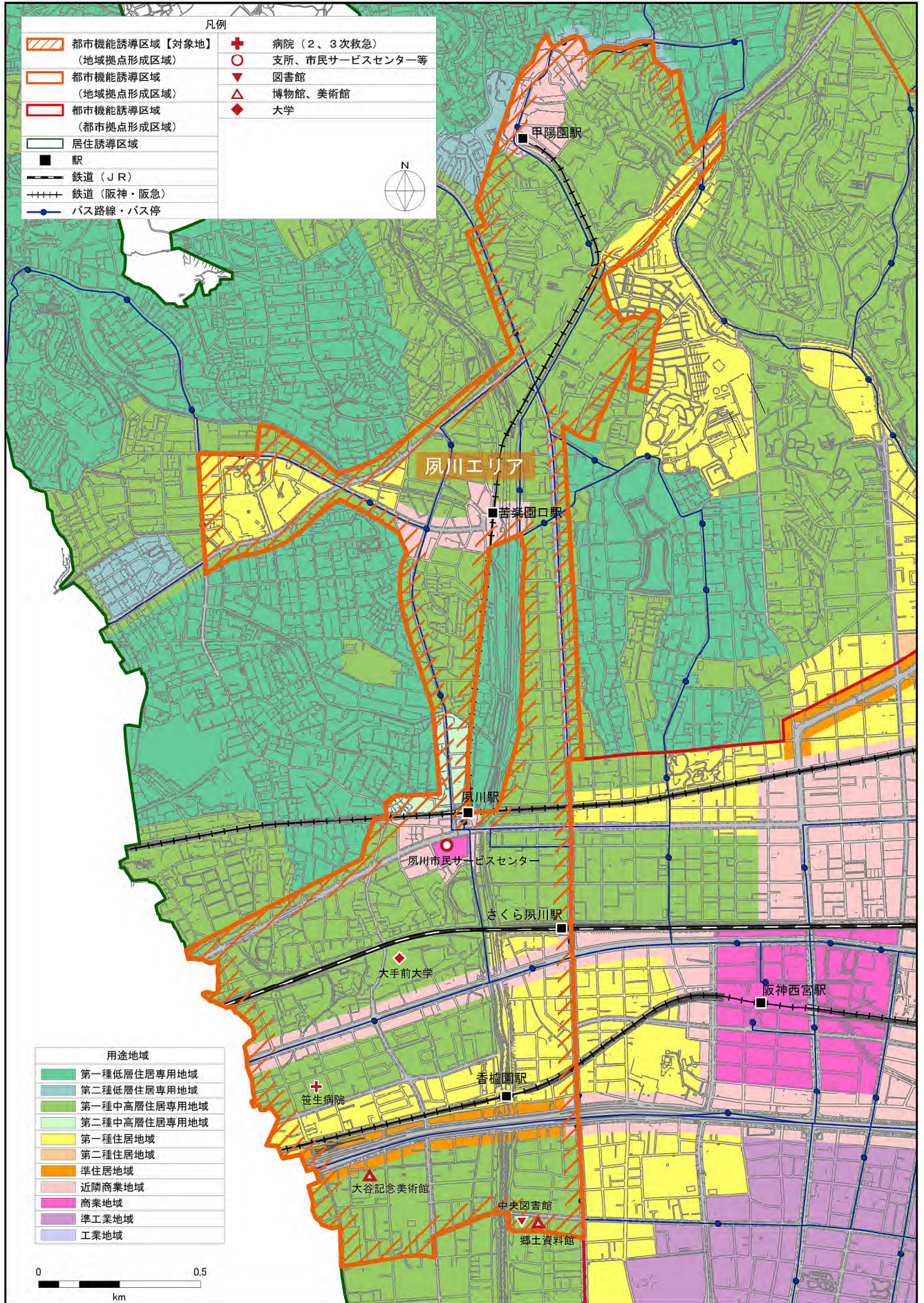
(1) 都市拠点エリア（都市拠点形成区域）

主な拠点及びネットワーク	
<p><主な拠点></p> <ul style="list-style-type: none"> ■都市核 西宮北口駅、JR 西宮駅、阪神西宮駅 ■地域核・地区核・その他鉄道駅等 今津駅、阪神国道駅、久寿川駅 ■文教・スポーツ拠点 中央運動公園 	<p><主なネットワーク></p> <ul style="list-style-type: none"> ○鉄道路線 阪急神戸本線、JR 東海道本線、阪神本線 ○主な道路 国道2号、43号等 市道札幌筋線、今津西線等
誘導施設	
<p><誘導する施設></p> <ul style="list-style-type: none"> ・病院（2次、3次救急） ・西宮市応急診療所 ・市役所（周辺庁舎含む） ・支所・市民サービスセンター等 ・図書館 ・ホール（900席以上） ・博物館・美術館 ・大学 ・観覧席付スポーツ施設 	<p>（既存施設）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県立西宮病院等 5施設 ・西宮市応急診療所 ・本庁舎周辺庁舎（市役所本庁舎、上下水道局庁舎、保健所、江上庁舎等） ・アクタ西宮ステーション ・北口図書館 ・芸術文化センター、市民会館 ・甲南大学西宮キャンパス ・中央体育館（建替え予定）
都市機能の維持・誘導により目指す方向	
<p>◎市の都市核及び地域核の形成</p> <p>本市の中心拠点として、利便性や快適性などをさらに高めていくため、広域的な利用も見込んだ都市機能の集積を図ります。</p> <p>◎文教・スポーツ施設を拠点としたまちづくり</p> <p>西宮らしさを創出している文教施設、スポーツ施設の維持を図ります。</p> <p>◎持続可能な都市経営に向けた転換</p> <p>持続可能な都市経営を目指し、公共施設の集約化や再編を進めます。</p> <p>◎交通機能の強化</p> <p>都市核として交通環境の改善や交通ターミナル機能の向上を図ります。</p>	



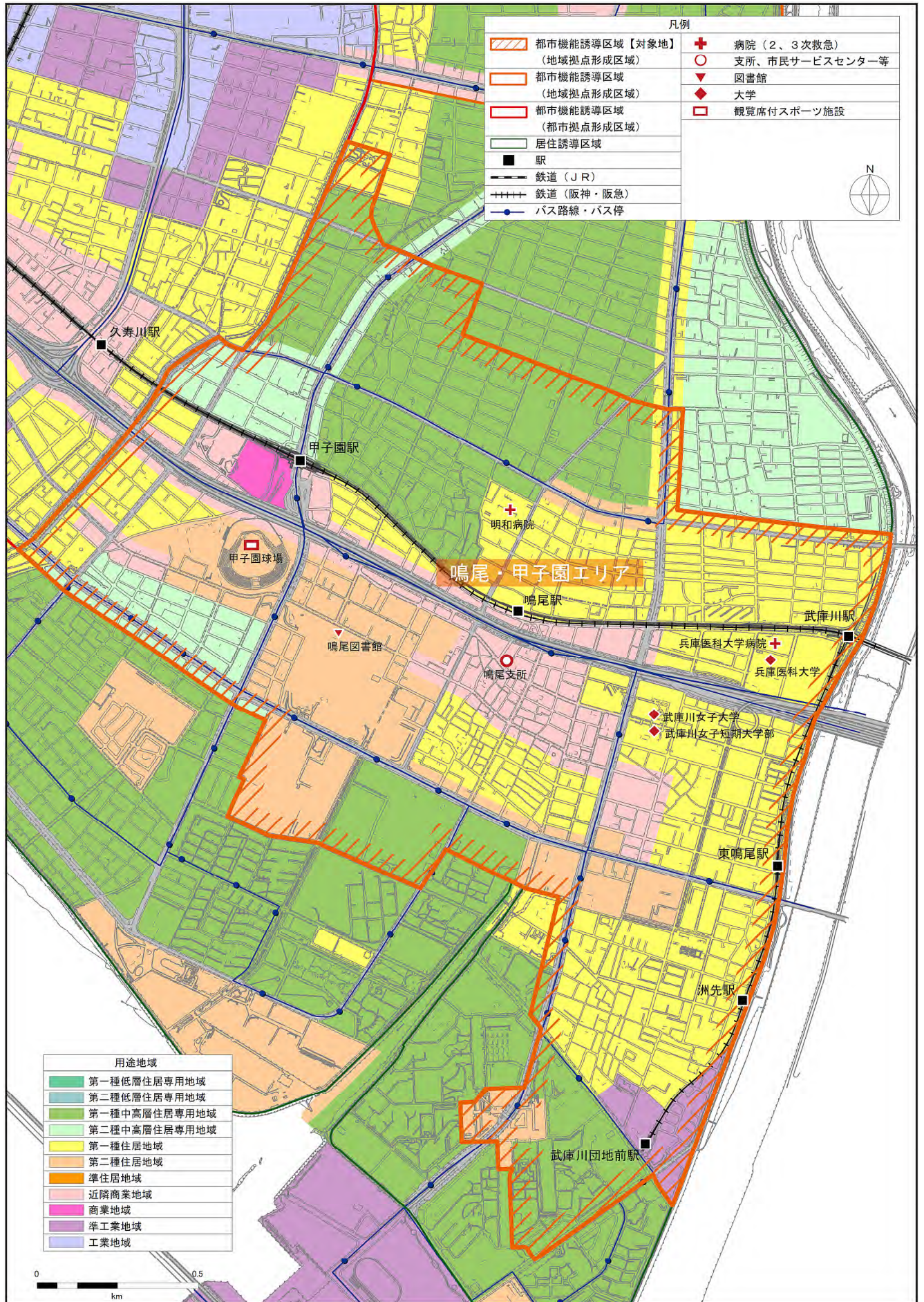
(2) 夙川エリア（地域拠点形成区域）

主な拠点及びネットワーク	
<p><主な拠点></p> <p>■地域核・地区核・その他鉄道駅等</p> <p>夙川駅、苦楽園口駅、甲陽園駅、香櫨園駅、さくら夙川駅</p>	<p><主なネットワーク></p> <p>○鉄道路線</p> <p>阪急神戸本線、JR 東海道本線、阪神本線、阪急甲陽線</p> <p>○主な道路</p> <p>国道2号、43号</p> <p>県道82号（建石線）</p>
誘導施設	
<p><誘導する施設></p> <ul style="list-style-type: none"> ・病院（2次、3次救急） ・支所・市民サービスセンター等 ・図書館 ・博物館・美術館 ・大学 	<p>（既存施設）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1施設 ・夙川市民サービスセンター ・中央図書館 ・大谷記念美術館、郷土資料館 ・大手前大学
都市機能の維持・誘導により目指す方向	
<p>◎地域核の形成</p> <p>主に本庁北西地区、本庁南西地区の中心拠点として、日常生活の拠点となる地域核の形成を目指し、必要な都市機能の維持・集積を図ります。</p> <p>◎文教施設を拠点としたまちづくり</p> <p>西宮らしさを創出している大学や美術館などの文教施設の維持を図ります。</p> <p>◎交通機能の維持・強化</p> <p>鉄道等の交通機能が比較的充実していることから、今後も既存の交通機能の維持・充実を図ります。</p>	



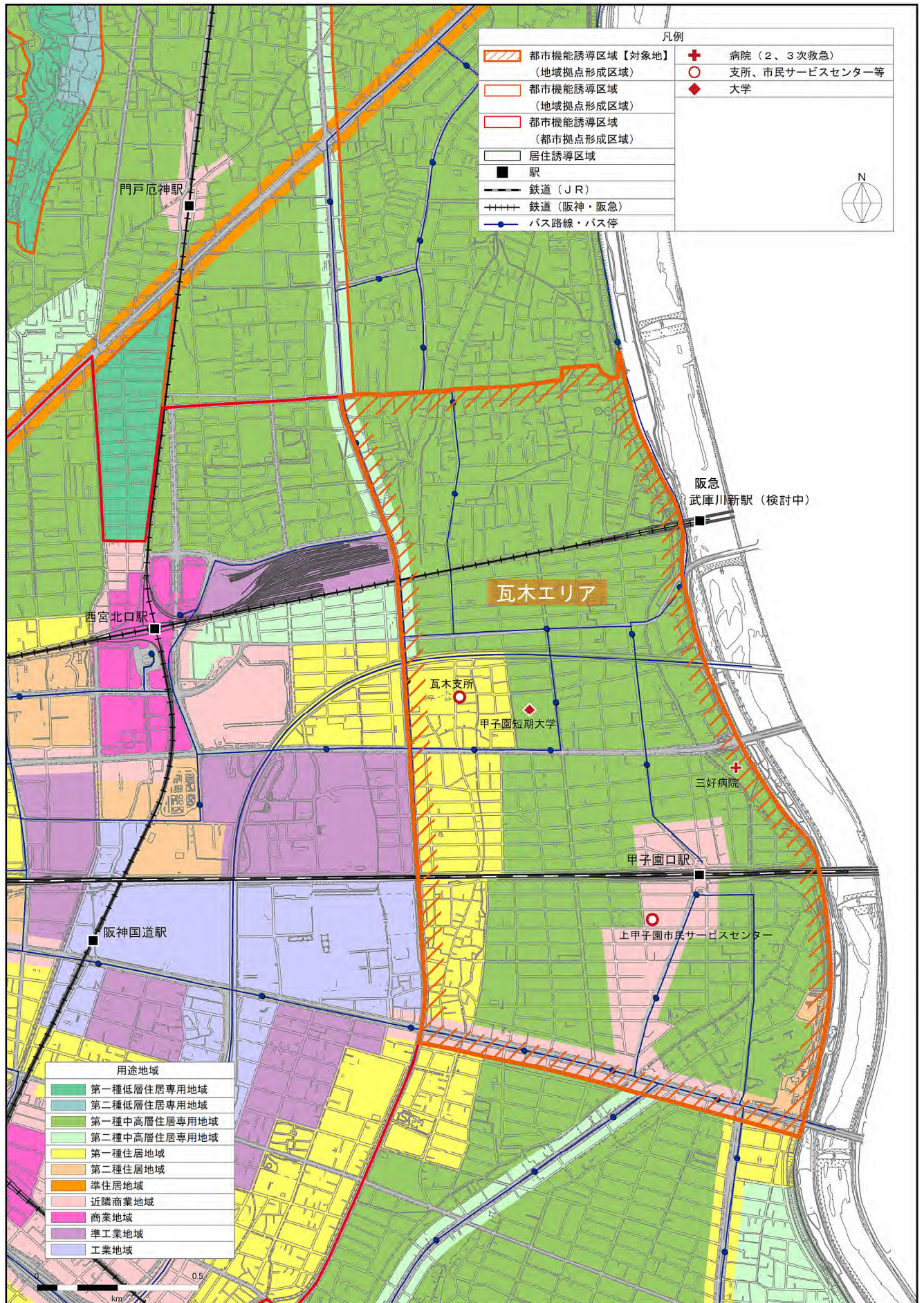
(3) 鳴尾・甲子園エリア（地域拠点形成区域）

主な拠点及びネットワーク	
<p><主な拠点></p> <p>■地域核・地区核・その他鉄道駅等 甲子園駅、鳴尾駅、武庫川駅、東鳴尾駅、洲先駅、武庫川団地駅</p> <p>■文教・スポーツ拠点 甲子園球場周辺</p>	<p><主なネットワーク></p> <p>○鉄道路線 JR 東海道本線、阪神本線、阪神武庫川線</p> <p>○主な道路 国道 43 号、県道 340 号（甲子園筋） 市道小曾根線</p>
誘導施設	
<p><誘導する施設></p> <ul style="list-style-type: none"> ・病院（2次、3次救急） ・支所・市民サービスセンター等 ・図書館 ・大学 ・観覧席付スポーツ施設 	<p>（既存施設）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2施設 ・鳴尾支所 ・鳴尾図書館 ・武庫川女子大学、兵庫医科大学 ・甲子園球場
都市機能の維持・誘導により目指す方向	
<p>◎地域核の形成</p> <p>主に鳴尾地区の中心拠点として、日常生活の拠点となる地域核の形成を目指し、必要な都市機能の維持・集積を図ります。</p> <p>◎文教・スポーツ施設を拠点としたまちづくり</p> <p>西宮らしさを創出している大学や甲子園球場などの文教・スポーツ施設の維持を図ります。</p> <p>◎交通機能の維持・強化</p> <p>鉄道等の交通機能が比較的充実していることから、今後も既存の交通機能の維持・充実を図ります。また、バス路線の強化・再編軸として、小曾根線沿道を設定します。</p>	



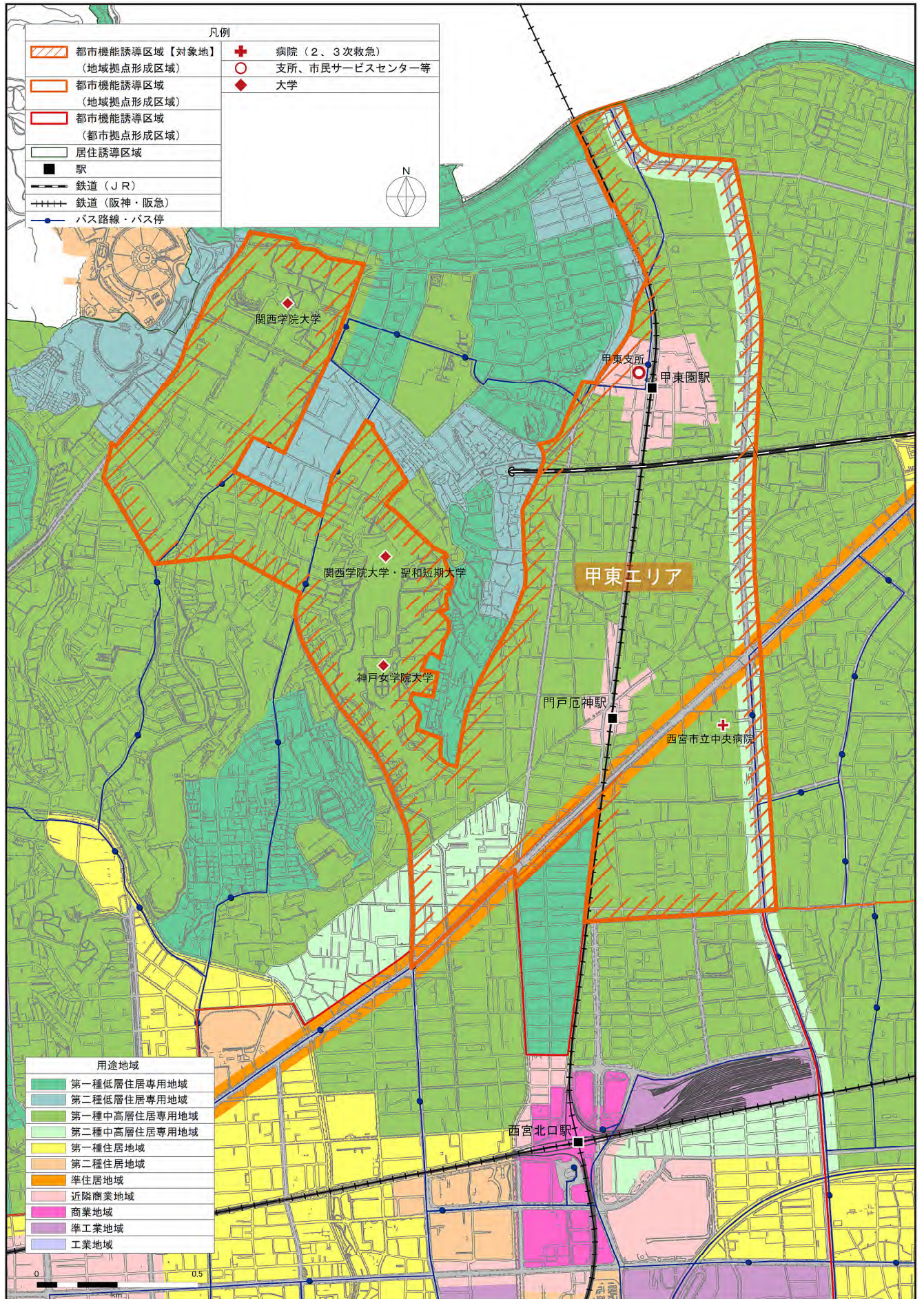
(4) 瓦木エリア（地域拠点形成区域）

主な拠点及びネットワーク	
<p><主な拠点></p> <p>■地域核・地区核・その他鉄道駅等</p> <p>甲子園口駅、阪急武庫川新駅（検討中）</p>	<p><主なネットワーク></p> <p>○鉄道路線</p> <p>阪急神戸本線、JR 東海道本線</p> <p>○主な道路</p> <p>国道2号</p> <p>市道甲子園段上線</p>
誘導施設	
<p><誘導する施設></p> <ul style="list-style-type: none"> ・病院（2次、3次救急） ・支所・市民サービスセンター等 ・大学 	<p>（既存施設）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1施設 ・瓦木支所、上甲子園市民サービスセンター ・甲子園短期大学
都市機能の維持・誘導により目指す方向	
<p>◎地域核の形成</p> <p>主に瓦木地区の中心拠点として、日常生活の拠点となる地域核の形成を目指し、必要な都市機能の維持・集積を図ります。</p> <p>◎交通機能の維持・強化</p> <p>鉄道等の交通機能が比較的充実していることから、今後も既存の交通機能の維持・充実を図ります。また、バス路線の強化・再編軸として、甲子園段上線沿道を設定します。</p> <p>◎新たな拠点形成</p> <p>公共交通の利便性の向上、新たな拠点形成を目指して、阪急神戸本線の武庫川橋梁部での新駅の設置について検討します。</p>	



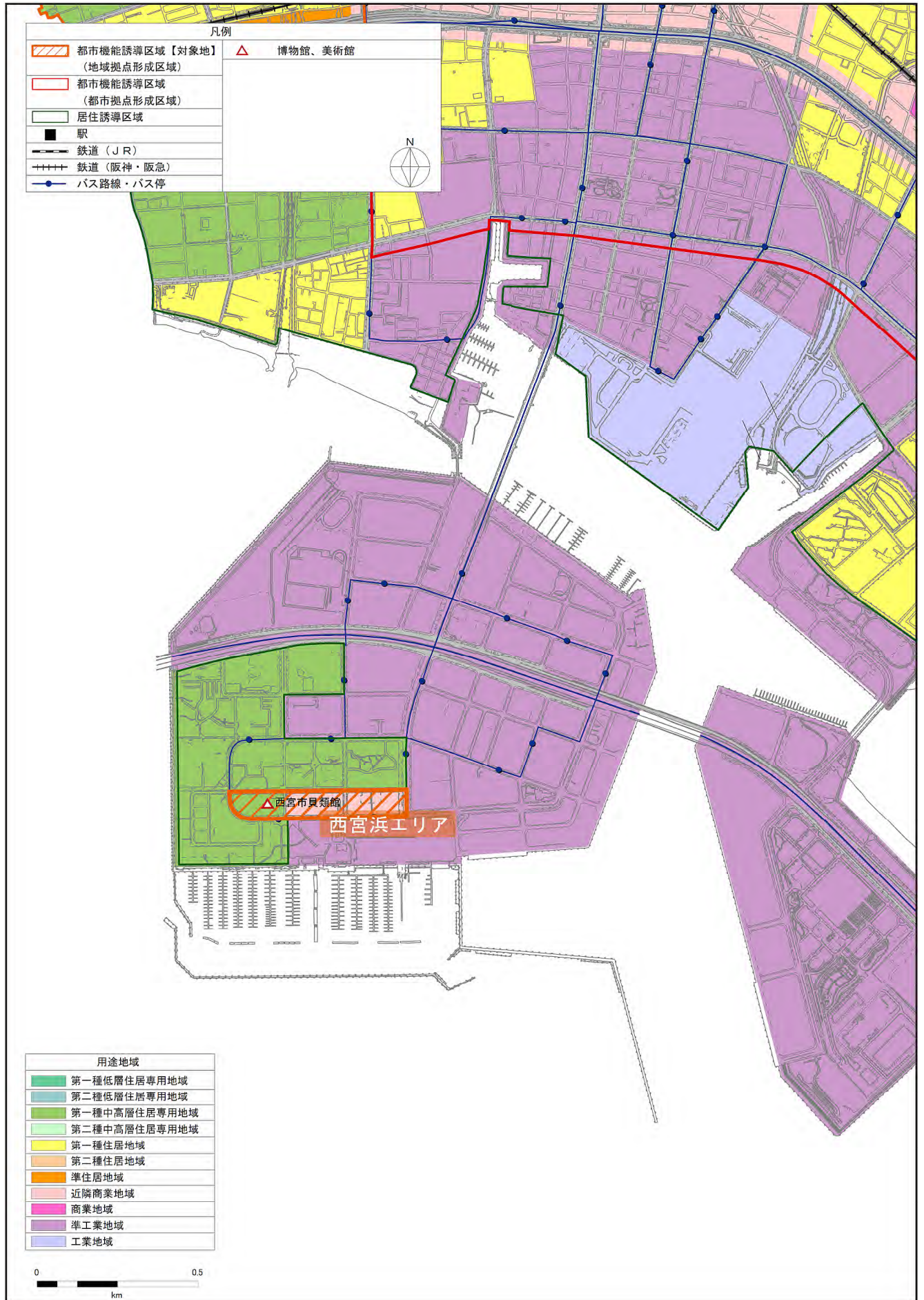
(5) 甲東エリア（地域拠点形成区域）

主な拠点及びネットワーク	
<p><主な拠点></p> <ul style="list-style-type: none"> ■地域核・地区核・その他鉄道駅等 甲東園駅、門戸厄神駅、仁川駅(宝塚市) ■文教・スポーツ拠点 文教地区周辺 	<p><主なネットワーク></p> <ul style="list-style-type: none"> ○鉄道路線 阪急今津線 ○主な道路 国道 171 号 市道今津西線、中津浜線
誘導施設	
<p><誘導する施設></p> <ul style="list-style-type: none"> ・病院（2次、3次救急） ・支所・市民サービスセンター等 ・大学 	<p>（既存施設）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西宮市立中央病院 （県立西宮病院との統合） ・甲東支所 ・関西学院大学、神戸女学院大学
都市機能の維持・誘導により目指す方向	
<p>◎地域核の形成</p> <p>主に甲東地区の中心拠点として、日常生活の拠点となる地域核の形成を目指し、必要な都市機能の維持・集積を図ります。</p> <p>◎文教地区周辺を拠点としたまちづくり</p> <p>「文教住宅都市 西宮」を象徴する「文教地区」周辺において、文教施設の維持を図り、連携したまちづくりを検討します。</p> <p>◎交通機能の維持・強化</p> <p>鉄道等の交通機能が比較的充実していることから、今後も既存の交通機能の維持・充実を図ります。また、バス路線の強化・再編軸として、今津西線沿道を設定します。</p>	



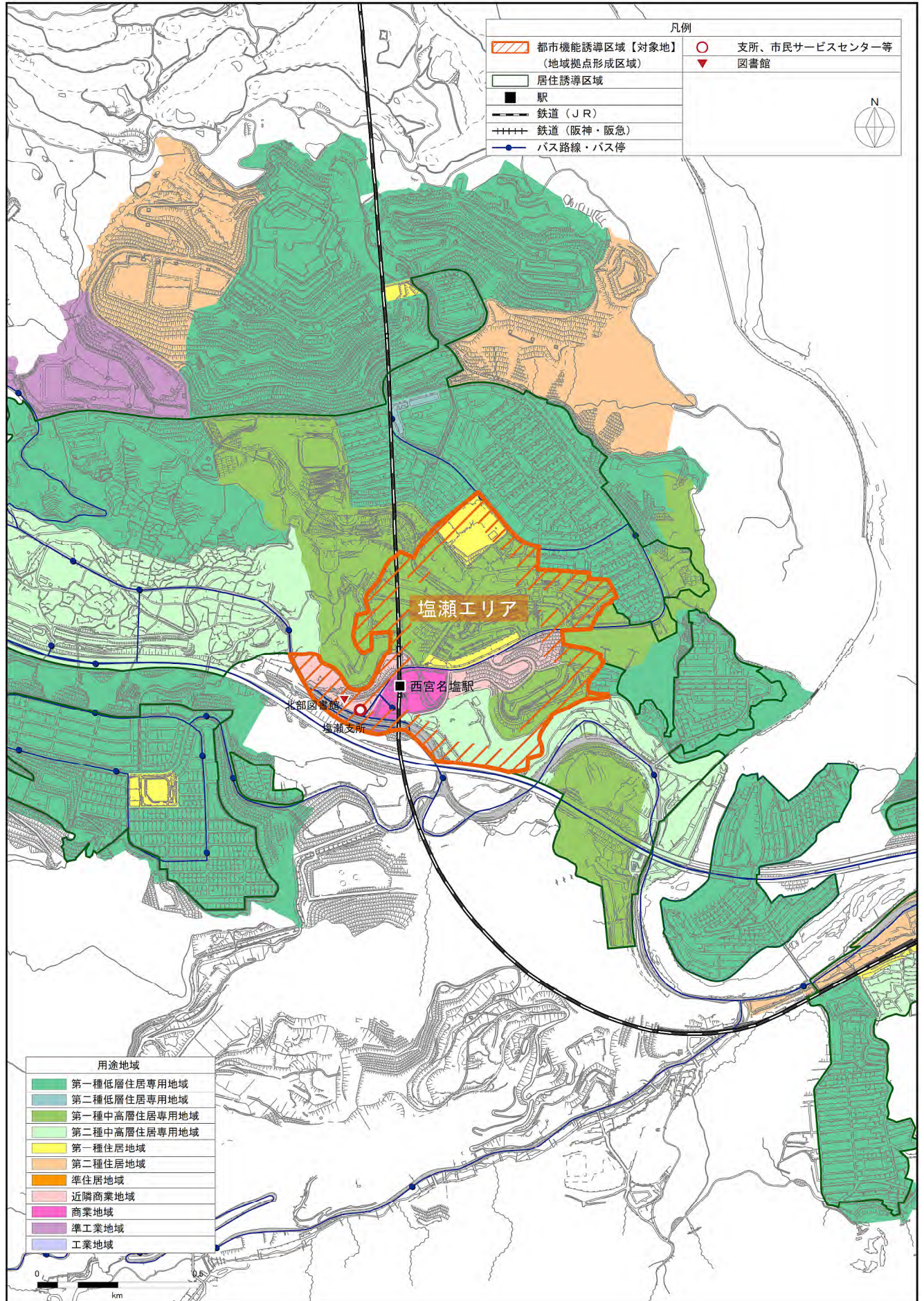
(6) 西宮浜エリア（地域拠点形成区域）

主な拠点及びネットワーク	
<p><主な拠点></p> <p>■その他拠点 西宮浜内近隣商業地域周辺</p> <p>■文教・スポーツ拠点 新西宮ヨットハーバー</p>	<p><主なネットワーク></p> <p>○バス路線 阪神バス</p> <p>○主な道路 市道札場筋線</p>
誘導施設	
<p><誘導する施設></p> <ul style="list-style-type: none"> ・病院（2次、3次救急） ・博物館・美術館 	<p>（既存施設）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西宮市貝類館
都市機能の維持・誘導により目指す方向	
<p>◎西宮浜エリアの中心拠点の形成</p> <p>本庁南西地区の一部である西宮浜の中心拠点として、必要な都市機能の維持・集積を図ります。また、スーパー、診療所等の「日常生活サービス施設」の維持に努めます。</p> <p>◎文教・スポーツ施設を拠点としたまちづくり</p> <p>西宮らしさを創出している文教・スポーツ施設の維持を図ります。</p> <p>◎交通機能の維持</p> <p>本エリアと都市核を結ぶ交通ネットワークを維持していきます。</p>	



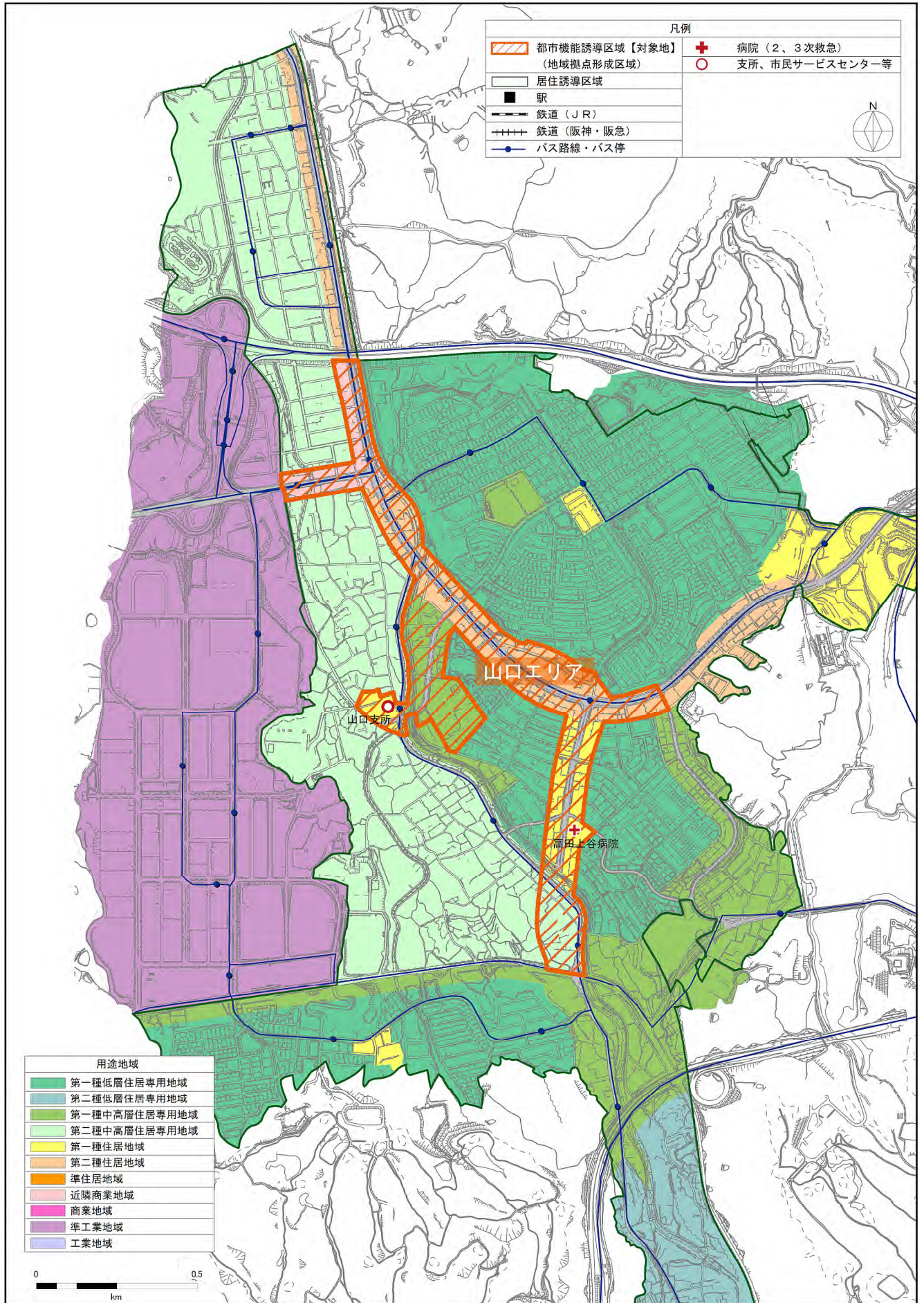
(7) 塩瀬エリア（地域拠点形成区域）

主な拠点及びネットワーク	
<p><主な拠点></p> <p>■地域核・地区核・その他鉄道駅等 西宮名塩駅</p> <p>■連携拠点 宝塚駅（宝塚市）</p>	<p><主なネットワーク></p> <p>○鉄道路線 JR 福知山線</p> <p>○主な道路 国道 176 号</p>
誘導施設	
<p><誘導する施設></p> <ul style="list-style-type: none"> ・病院（2次、3次救急） ・支所・市民サービスセンター等 ・図書館 	<p>（既存施設）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・塩瀬支所 ・北部図書館
都市機能の維持・誘導により目指す方向	
<p>◎地域核の形成</p> <p>主に塩瀬地区の中心拠点として、日常生活の拠点となる地域核の形成を目指し、必要な都市機能の維持・集積を図ります。また、都市機能誘導区域外においても、スーパー、診療所等の「日常生活サービス施設」の維持に努めます。</p> <p>◎交通ネットワークの強化</p> <p>国道 176 号（名塩道路）の整備促進等により、交通ネットワークを強化し、地域核である西宮名塩駅や連携拠点である宝塚駅へのアクセス性の向上を図ります。</p>	



(8) 山口エリア（地域拠点形成区域）

主な拠点及びネットワーク	
<p><主な拠点></p> <p>■地域核・地区核・その他鉄道駅等 山口センター周辺</p> <p>■連携拠点 岡場駅（神戸市）</p>	<p><主なネットワーク></p> <p>○バス路線 阪急バス、さくらやまなみバス</p> <p>○主な道路 国道176号、県道82号 市道丸山線、山口南幹線</p>
誘導施設	
<p><誘導する施設></p> <ul style="list-style-type: none"> ・病院（2次、3次救急） ・支所・市民サービスセンター等 	<p>（既存施設）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1施設 ・山口支所
都市機能の維持・誘導により目指す方向	
<p>◎地域核の形成</p> <p>主に山口地区の中心拠点として、日常生活の拠点となる地域核の形成を目指し、必要な都市機能の維持・集積を図ります。また、都市機能誘導区域外においても、スーパー、診療所等の「日常生活サービス施設」の維持に努めます。</p> <p>◎交通ネットワークの強化</p> <p>国道176号（名塩道路）の整備促進、都市計画道路丸山線等の整備等により交通ネットワークを強化し、西宮名塩駅、また地域核である山口センター周辺や連携拠点である岡場駅へのアクセス性の向上を図ります。</p>	



(9) 各エリアの誘導施設一覧

都市機能誘導区域 誘導施設		①都市拠点エリア	②夙川エリア	③鳴尾・甲子園エリア	④瓦木エリア	⑤甲東エリア	⑥西宮浜エリア	⑦塩瀬エリア	⑧山口エリア
		医療	病院 (2次、3次救急)	○	○	○	○	○	○
	西宮市応急診療所	○							
行政	市役所 (本庁舎周辺庁舎含む)	○							
	支所、市民サービスセンター等	○	○	○	○	○		○	○
文化	図書館	○	○	○				○	
	ホール (900席以上)	○							
	博物館、美術館 (西宮市等運営)	○	○				○		
教育	大学	○	○	○	○	○			
スポーツ	観覧席付スポーツ施設 (プロスポーツの興行等を開催する施設)	○		○					

: 都市拠点形成区域 /
 : 地域拠点形成区域

第6章 居住・都市機能を 維持・誘導するための施策

第6章 居住・都市機能を維持・誘導するための施策

基本的な方針 1) 地域の特性を活かした居住の誘導、2) 地域に応じた生活サービス施設の維持・誘導、3) 「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」に基づく交通機能の強化を実現するための施策を示します。

1. 地域の特性を活かした居住の誘導

■誘導施策1-① 地域の特性を活かしたまちづくり

人口減少が予測される中で、地域の特性を活かした個性のある市街地環境を保全するために、地区計画等の制度を活用したまちづくりの支援を進めます。

施策名	施策概要	維持・誘導の方向性	
		居住	都市機能
まちづくり助成	地区計画、景観重点地区等によるまちのルールづくりや建物の共同化などを行おうとする地域の団体に対し、まちづくりの知識、経験を有した専門家の派遣やまちづくり活動の経費の一部を助成します。	○	○

■誘導施策1-② 既存ストックの活用

一定の人口密度を維持して生活サービス施設の需要を生み、暮らしやすい機能が整う市街地環境を保全していくため、市等が保有する住宅ストックを効果的に活用するとともに、今後懸念される空き家、空き地の増加（都市のスポンジ化）に備え、低未利用地の有効活用を推進・支援していく施策を検討します。

施策名	施策概要	維持・誘導の方向性	
		居住	都市機能
西宮市営住宅整備・管理計画	長期的な視点に立って、効果的かつ効率的な市営住宅の整備・管理を計画します。	○	
空き家バンク	地域の空き家等を福祉や地域活動等の公益的活動に利用するために、所有者と利用希望者によるマッチングの支援を行います。 また、北部地域においては、居住を目的とした空き家バンクを実施し、所有者と入居希望者によるマッチングの支援も行います。	○	○
空き家等の利活用支援	空き家や住まいの空きスペースを地域コミュニティ活動などの公益的な目的で活用する際に、必要な改修工事費や清掃費の一部を補助します。また、老朽化が激しい空き家を解体し跡地を利用する場合の解体費及び跡地整備費の一部を補助します。	○	○

施策名	施策概要	維持・誘導の方向性	
		居住	都市機能
低未利用地の利用と管理のための指針	今後、低未利用地の増加が見込まれる場合には、居住誘導区域内における緑地等の空間としての活用や、都市機能誘導区域内における誘導施設用地や賑わい空間としての活用を検討します。	○	○
都市農地の活用	良好な都市環境に資する生産緑地等の都市農地については、引き続き都市緑地として保全していくため、生産緑地の面積要件の緩和等により農地として保全に努めるとともに、市民農園や公園・緑地としての活用を検討します。	○	

2. 地域に応じた生活サービス施設の維持・誘導

■誘導施策2-① 拠点形成

<都市拠点形成区域>

本市の拠点となる「都市核」周辺は、都市機能誘導区域「都市拠点形成区域」として、利便性や快適性をさらに高めていくため、病院や市役所本庁舎などの官公署、商業施設等の広域的な利用が見込まれる「拠点集約型施設」の維持・誘導を図ります。

施策名	施策概要	維持・誘導の方向性	
		居住	都市機能
統合新病院整備事業	西宮市立中央病院においては、3次救急や小児・周産期医療、災害対策など、地域医療の一層の充実を図るため、アサヒビル西宮工場跡地において、兵庫県立西宮病院との統合・再編を行います。		○
本庁舎周辺整備事業	耐用年数に応じた本庁舎周辺の公共施設の再編整備を進めるとともに、周辺の公園や広場と一体となったシビックセンターの形成を目指し、長期的な再編整備事業に取り組みます。		○
阪神西宮駅北地区開発事業	阪神西宮駅北側においては、交通の拠点としての特性を活かすとともに、市役所本庁舎周辺地区の整備との連携も図りながら、都市核にふさわしい施設を誘導し、魅力ある都市空間の形成に向けた検討を行います。		○
JR西宮駅南西地区第一種市街地再開発事業	本市の都市核であるJR西宮駅の南西地区では、卸売市場の再生整備とともに、都市核にふさわしい賑わいと魅力ある都市空間の形成を目指し、組合施行の市街地再開発事業に取り組みます。		○

<地域拠点形成区域>

「地域拠点形成区域」では、各地域の人口構成、生活サービス施設の充足状況等を考慮し、鉄道駅周辺等の「地域拠点に必要な拠点集約型施設」を誘導施設として位置づけ、施設の維持・誘導を図ります。

施策名	施策概要	維持・誘導の方向性	
		居住	都市機能
地域行政の拠点整備	地域課題の効率的な課題解決のために必要な行政組織・区域等の見直しについて検討を進めるとともに、地域行政の拠点としての施設整備、支所機能の強化等について検討を進めます。		○

■誘導施策2-② 文教・スポーツ拠点の維持・強化

西宮らしさを創出してきた文教・スポーツ施設について、都市機能誘導区域における誘導施設として位置づけ、機能の維持、強化を図ります。

施策名	施策概要	維持・誘導の方向性	
		居住	都市機能
新体育館・新陸上競技場等整備事業	運動施設と公園が隣接する特徴を活かし、スポーツ・レクリエーション施設のみならず、災害対策活動の拠点としての機能も充実させる整備を行います。施設の整備・管理・運営については民間活力の導入により、コストの削減とサービスの向上を図ります。		○
大学と連携したまちづくり	個性豊かな大学等の集積を発展させ、大学のまちとしての西宮の魅力を高めるため、大学等の施設更新にあわせた機動的な都市計画制度等の運用を検討します。		○

■誘導施策2-③ 公共施設の集約・再編

本市の財政は、今後の少子高齢化の進行等により、厳しい状況が続く見通しとなっていることから、持続可能な都市経営を目指し、公共施設の集約化や再編を進めます。

施策名	施策概要	維持・誘導の方向性	
		居住	都市機能
第2次建替計画による公営住宅の建替等	既存市営住宅の敷地の高度利用を図り、周辺の市営住宅を廃止統合することで効率的かつ合理的なストックマネジメントを行います。	○	
再掲：施策2-① 統合新病院整備事業	西宮市立中央病院においては、3次救急や小児・周産期医療、災害対策など、地域医療の一層の充実を図るため、アサヒビール西宮工場跡地において、兵庫県立西宮病院との統合・再編を行います。		○

施策名	施策概要	維持・誘導の方向性	
		居住	都市機能
再掲：施策2-① 本庁舎周辺整備事業	耐用年数に応じた本庁舎周辺の公共施設の再編整備を進めるとともに、周辺の公園や広場と一体となったシビックセンターの形成を目指し、長期的な再編整備事業に取り組みます。		○

3. 「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」に基づく交通機能の強化

■誘導施策3-① 交通ネットワークの強化

拠点となる核へのアクセス性や速達性・効率性の向上のために、バス路線の強化・再編、都市計画道路網の整備を推進します。

施策名	施策概要	維持・誘導の方向性	
		居住	都市機能
都市計画道路網の整備・改良	広域幹線道路、地域内幹線道路のネットワークを形成するため、都市計画道路網の整備・改良を推進します。	○	○
国道176号（名塩道路）の整備促進	交通渋滞の解消、歩道の確保に向け国道176号（名塩道路）の整備を促進します。	○	○
バス路線の再編・強化	幹線的なバス路線について中心拠点等へのアクセス性や速達性・効率性の向上を図るため、バス事業者と協力して、運行ダイヤ・経路の見直しをはじめとするバス路線の強化・再編に取り組みます。	○	○

■誘導施策3-② 交通拠点の整備

公共交通の充実や持続可能な交通ネットワークの形成に向け、地域の利便性を向上する鉄道駅、バスターミナル等の新たな交通拠点の整備を検討します。

施策名	施策概要	維持・誘導の方向性	
		居住	都市機能
阪急武庫川新駅の整備検討	阪急神戸本線の武庫川橋梁部での新駅設置を検討します。	○	○
交通結節点の整備・機能強化の検討	北部地域において、乗り換えや乗り継ぎがしやすい新たな交通結節点の整備検討や鉄道駅等の既存の交通結節機能の強化を検討します。	○	○

■誘導施策3-③ 地域交通の充実

公共交通不便地域や路線バスが運行されていない地域では、「都市核」、「地域核」までの公共交通の確保や、地域内交通の充実、隣接市の拠点を結ぶ交通の充実など持続可能な地域交通の確保・維持に向けて支援します。

施策名	施策概要	維持・誘導の方向性	
		居住	都市機能
さくらやまなみバスの運行	北部地域の山口地区と南部地域の市街地を直接連絡する「さくらやまなみバス」の持続可能な運行を目指し、運行計画の見直しや利用促進策を実施します。	○	
コミュニティ交通の導入支援	路線バスが運行されていない地域などにおいて、地域住民が主体的に取り組む乗合交通（コミュニティ交通）の導入を支援することで、持続可能な地域公共交通の確保を図ります。	○	
手軽な交通手段の利便性向上	拠点への移動に手軽な交通手段である自転車について、自転車駐車場の改良・新設等により利便性の向上を図ります。	○	

第7章 届出制度について

第7章 届出制度について

1. 事前届出

居住誘導区域外または都市機能誘導区域外で以下の行為を行う場合、これらの行為に着手する日の30日前までに、行為の種類や場所などについて、市長への届出が必要となります。

(1) 居住誘導区域外における届出の対象となる行為

居住誘導区域外における住宅開発等の動向を把握するため、居住誘導区域外で行われる一定規模以上の開発行為又は建築行為等には、市長への届出が義務付けられます。

■届出の対象となる行為・届出の必要となる区域

届出対象行為		届出が必要な区域 (敷地の全部または、 一部が含まれる場合)	届出が不要な区域
開発行為	<ul style="list-style-type: none"> ・ 3戸以上の住宅の建築を目的とする開発行為 ・ 1戸または2戸の住宅の建築を目的とする開発行為で、その規模が1,000㎡以上のもの 	居住誘導区域外	居住誘導区域内
建築行為	<ul style="list-style-type: none"> ・ 3戸以上の住宅を新築しようとする場合 ・ 建築物を改築し、または建築物の用途を変更して3戸以上の住宅とする場合 		

■そのほか留意事項

- ・ 届出をしないで、または虚偽の届出をして、開発・建築行為等を行った場合、都市再生特別措置法第130条の規定に基づき30万円以下の罰金に処せられることがあります。
- ・ 届出義務に関する規定は、宅地建物取引業法第35条「重要事項の説明等」の対象になりません。
- ・ 開発・建築行為等を行おうとする区域・敷地が一部でも「届出が必要な区域」にある場合は、届出対象になります。

(2) 都市機能誘導区域外における届出の対象となる行為

誘導施設の立地動向を把握するため、都市機能誘導区域外で誘導施設を有する建築物の開発行為または建築行為等を行おうとする場合には、届出の対象となります。

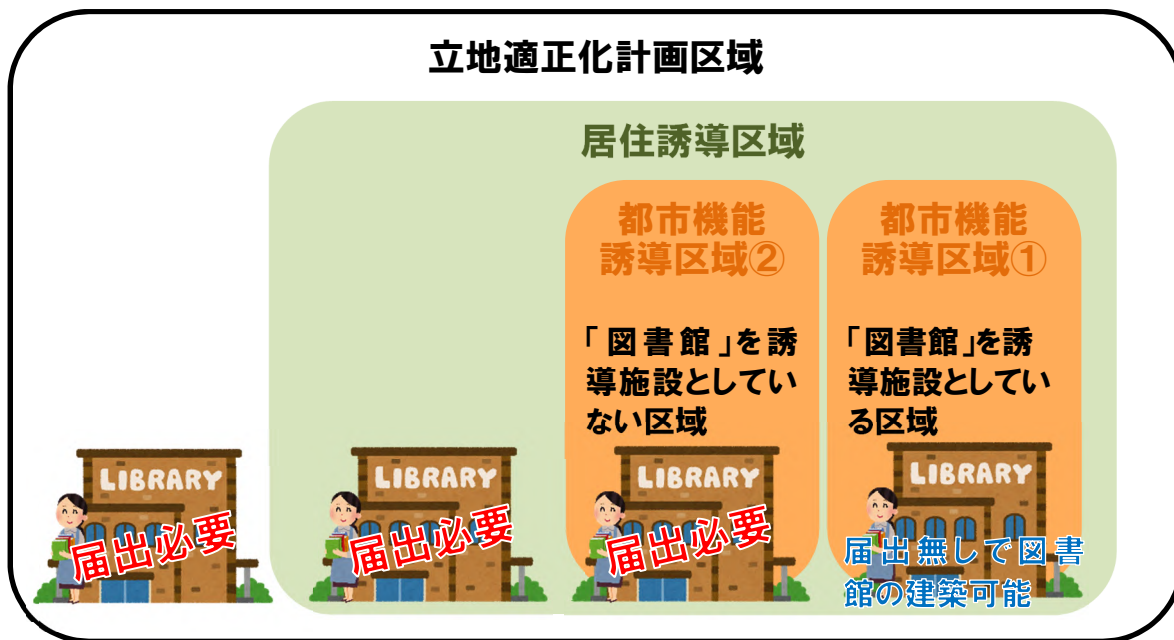
■届出の対象となる施設・届出の必要となる区域

届出対象施設		届出が必要な区域 (敷地の全部または、一部が含まれる場合)		届出が不要な区域 (誘導する区域)
医療施設	病院(2次・3次救急)	-		①都市拠点エリア、②夙川エリア、③鳴尾・甲子園エリア、④瓦木エリア、⑤甲東エリア、⑥西宮浜エリア、⑦塩瀬エリア、⑧山口エリア
	西宮市応急診療所	②夙川エリア、③鳴尾・甲子園エリア、④瓦木エリア、⑤甲東エリア、⑥西宮浜エリア、⑦塩瀬エリア、⑧山口エリア		①都市拠点エリア
行政サービス施設	市役所(本庁舎周辺庁舎含む)	②夙川エリア、③鳴尾・甲子園エリア、④瓦木エリア、⑤甲東エリア、⑥西宮浜エリア、⑦塩瀬エリア、⑧山口エリア		①都市拠点エリア
	支所・市民サービスセンター (出張所等は対象外)	⑥西宮浜エリア		①都市拠点エリア、②夙川エリア、③鳴尾・甲子園エリア、④瓦木エリア、⑤甲東エリア、⑦塩瀬エリア、⑧山口エリア
文化施設	図書館	④瓦木エリア、⑤甲東エリア、⑥西宮浜エリア、⑧山口エリア		①都市拠点エリア、②夙川エリア、③鳴尾・甲子園エリア、⑦塩瀬エリア
	ホール(900席以上)	②夙川エリア、③鳴尾・甲子園エリア、④瓦木エリア、⑤甲東エリア、⑥西宮浜エリア、⑦塩瀬エリア、⑧山口エリア		①都市拠点エリア
	博物館・美術館	③鳴尾・甲子園エリア、④瓦木エリア、⑤甲東エリア、⑦塩瀬エリア、⑧山口エリア		①都市拠点エリア、②夙川エリア、⑥西宮浜エリア
学校施設	大学	⑥西宮浜エリア、⑦塩瀬エリア、⑧山口エリア		①都市拠点エリア、②夙川エリア、③鳴尾・甲子園エリア、④瓦木エリア、⑤甲東エリア
スポーツ施設	観覧席付スポーツ施設	②夙川エリア、④瓦木エリア、⑤甲東エリア、⑥西宮浜エリア、⑦塩瀬エリア、⑧山口エリア		①都市拠点エリア、③鳴尾・甲子園エリア

都市機能誘導区域外

■届出が必要となる例

例えば、文化施設の図書館を建築する場合、誘導施設として「図書館」を設定している都市機能誘導区域①の外では、届出が必要となります。誘導施設として「図書館」を設定していない都市機能誘導区域②でも、届出が必要となります。



■対象となる行為

開発行為

- ・誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為

建築行為等

- ・誘導施設を有する建築物を新築する場合
- ・建築物を改築し、誘導施設を有する建築物とする場合
- ・建築物の用途を変更し、誘導施設を有する建築物とする場合

■その他留意事項

- ・届出をしないで、または虚偽の届出をして、開発・建築行為等を行った場合、都市再生特別措置法第 130 条の規定に基づき 30 万円以下の罰金に処せられることがあります。
- ・届出義務に関する規定は、宅地建物取引業法第 35 条「重要事項の説明等」の対象になります。
- ・開発・建築行為等を行おうとする区域・敷地が一部でも「届出が必要な区域」にある場合は、届出対象になります。

2. 誘導施設の休廃止の届出

都市機能誘導区域の各エリアにおいて設定されている誘導施設について、休止または廃止しようとする場合には、休止または廃止しようとする日の 30 日前までに、市長への届出が必要となります。

第8章 計画の評価

第8章 計画の評価

1. 目標値の設定

立地適正化計画における誘導区域の設定や誘導施策の実施等による効果を評価するため、目標値を設定します。

(1) 人口に関する指標

居住誘導区域に設定する区域は、現在、大半が既成の市街地となっており、公共交通に沿って連なる市街地を中心に、一定の人口密度を保っています。しかし、今後、人口減少が進むことが予想されており、これらを考慮したうえで、現在の人口密度を維持していくことを目指す目標値を設定します。

また、市街化区域内の外縁部で居住誘導区域外となるエリアでは、今後の人口減少や高齢化を踏まえ、社会基盤維持費の抑制や既成市街地内のストックの有効活用を進める観点から、新たな開発行為を誘導しない方針とします。これによって、全市人口に対する居住誘導区域内の人口の比率は、現在並に維持する目標値を設定します。

指標値	現状※1 (H27 (2015) 年)	目標値※2 (R22 (2040) 年)
居住誘導区域内人口密度	109 人/ha	102 人/ha
全市人口に対する 居住誘導区域内人口比率	99.6%	99.6%

※1 人口は H27 年国勢調査より算出、居住誘導区域内の人口比率は市街化区域内全人口が居住誘導区域内に含まれるものと仮定して算出

※2 居住誘導区域内人口比率を H27 年から維持するものとし、社人研の R22 年の人口推計(H30.3 推計)453,695 人から目標となる居住誘導区域内の人口密度を算出

<参考>

地区	居住誘導区域内人口密度		主な居住誘導方針	誘導目標 人口密度
	現状 (H27 (2015) 年)	推計値 (R22 (2040) 年)		
本庁北西	87 人/ha	74 人/ha	低層居住区域 中低層居住区域	60~100 人/ha 以上
本庁北東	115 人/ha	130 人/ha	都市型居住区域 中低層居住区域	100 人/ha 以上
本庁南西	137 人/ha	147 人/ha	都市型居住区域 中低層居住区域	100 人/ha 以上
本庁南東	123 人/ha	115 人/ha	都市型居住区域 中低層居住区域	100 人/ha 以上
鳴尾	152 人/ha	109 人/ha	都市型居住区域 中低層居住区域	100 人/ha 以上
瓦木	148 人/ha	154 人/ha	都市型居住区域 中低層居住区域	100 人/ha 以上
甲東	112 人/ha	106 人/ha	低層居住区域 中低層居住区域	60~100 人/ha 以上
塩瀬※	53 人/ha	39 人/ha	環境調和型居住区域	40 人/ha 以上
山口※	41 人/ha	30 人/ha	環境調和型居住区域	40 人/ha 以上

※塩瀬、山口地区においては、南部地域と比較して、人口密度が低くなっていることから、今後の人口推計を注視しながら、必要に応じて居住誘導区域の見直しを行っていきます。

(2) 公共交通利用に関する指標

公共交通利用に関する指標については、「西宮市総合交通戦略（平成28年9月）」において設定していることから、同じ指標を用いて評価を行うこととします。指標は、交通に関する誘導施策実施により鉄道・バスなどの公共交通の利用頻度を増やし、人口減少や高齢化が進む中でも、居住誘導区域内の人口密度、人口比率を維持し、公共交通の利用者数を維持することを踏まえ、設定します。

目標年次は、総合交通戦略に合わせ令和17年（2035年）とします。なお、参考に、立地適正化計画の目標年次である令和22年（2040年）の目標値も設定します。

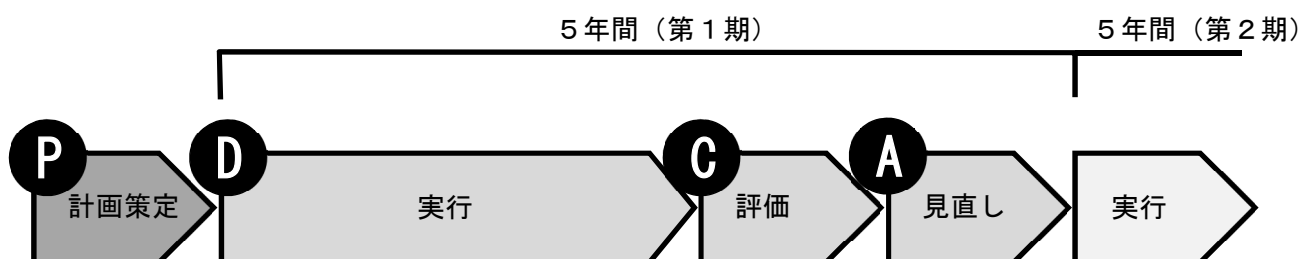
指標値	現状 (H26 (2014) 年)	目標値 (R17 (2035) 年)	目標値 (参考) (R22 (2040) 年)
一日あたりの公共交通 利用回数	0.84 回/人	0.83 回/人	0.83 回/人

2. 評価体制

立地適正化計画は、目標年次である令和22年（2040年）の都市の姿を展望しつつ、概ね5年ごとに評価を行い、必要に応じ見直しを行いながら、動的な計画として運用していきます。

西宮市総合計画や西宮市都市計画マスタープランの見直しと連携し、地区ごとの現状と将来展望を踏まえて、Plan（計画の策定）、Do（実行）、Check（評価）、Action（見直し）のPDCAサイクルの考え方に基づいて評価を行っていきます。

特に、人口減少や生活サービス施設の確保について懸念される北部地域（山口地区、塩瀬地区）については、今後の動向を注視しながら、適切な誘導区域、誘導施設の設定に努めます。



※概ね5年ごとに必要に応じて計画の見直しを行います。

資料編

資料編

1. 西宮市立地適正化計画 策定経緯**平成 29 年度 (2017 年度)**

日付	内容
8月23日	平成29年度第1回都市計画審議会 報告第2号 西宮市立地適正化計画の基本的な方針(案)について
9月10日	西宮市立地適正化計画の基本的な方針(案)について都市計画ニュースの配布(市内全戸)
9月25日～ 10月13日	西宮市立地適正化計画の基本的な方針(案)について住民意見募集
11月13日	平成29年度第2回都市計画審議会 報告第1号 西宮市立地適正化計画の基本的な方針に関する意見募集の実施結果について
12月11日	「立地適正化計画の基本的な方針」の公表

平成 30 年度 (2018 年度)

日付	内容
11月12日	平成30年度第3回都市計画審議会 報告第1号 西宮市立地適正化計画素案について
12月10日	西宮市立地適正化計画素案について都市計画ニュースの配布(市内全戸)
12月10日～ 1月18日	西宮市立地適正化計画素案について住民意見募集
12月14日	個別相談会(山口センター)
12月17日	個別相談会(山口センター)
12月18日	個別相談会(塩瀬支所)
12月20日	個別相談会(塩瀬支所)
12月26日	説明会(市民会館)
1月6日	説明会(市民会館)
3月27日	平成30年度第4回都市計画審議会 西宮市立地適正化計画(案)について 諮問・答申

平成 31 年度 (2019 年度)

日付	内容
4月1日	西宮市立地適正化計画 事前周知
7月1日	西宮市立地適正化計画 公表

西宮市都市計画審議会 委員

任期 平成 29 年 8 月 1 日～平成 30 年 6 月 30 日

構成区分	氏 名	備 考
学識経験者 (9人)	岩崎 義一 大西 善人 奥村 幸弘 ◎ 角野 幸博 角松 生史 藤本 英子 古野 幸男 水野 優子 和田 真理子	大阪工業大学教授 兵庫県宅地建物取引業協会 芦屋・西宮支部選出 西宮市農業委員会 関西学院大学 教授 神戸大学大学院 教授 京都市立芸術大学教授 西宮商工会議所副会頭 武庫川女子大学 講師 兵庫県立大学 准教授
市 民 (3人)	川口 勝行 岸川 由紀子 藤田 邦子	公募 公募 西宮コミュニティ協会
市議会議員 (6人)	篠原 正寛 杉山 たかのり ○ 中尾 孝夫 西田 いさお 町田 博喜 八木 米 太 朗	
関係行政機関 の職員 (1人)	松本 元生	兵庫県阪神南県民センター西宮土木事務所長

◎会長 ○副会長

任期 平成 30 年 8 月 1 日～令和 2 年 6 月 30 日

(平成 31 年 3 月 27 日時点)

構成区分	氏 名	備 考
学識経験者 (9人)	岩崎 義一 大西 善人 奥村 幸弘 ◎ 角野 幸博 角松 生史 藤本 英子 古野 幸男 水野 優子 和田 真理子	大阪工業大学教授 兵庫県宅地建物取引業協会 芦屋・西宮支部選出 西宮市農業委員会 関西学院大学 教授 神戸大学大学院 教授 京都市立芸術大学教授 西宮商工会議所副会頭 武庫川女子大学 講師 兵庫県立大学 准教授
市 民 (3人)	岸川 由紀子 藤田 邦子 森下 真	公募 西宮コミュニティ協会 公募
市議会議員 (6人)	大川原 成彦 杉山 たかのり ○ 中尾 孝夫 八木 米太郎 山口 英治 吉井 竜二	
関係行政機関 の職員 (1人)	松本 元生	兵庫県阪神南県民センター西宮土木事務所長

◎会長 ○副会長

2. 市政モニター調査結果

ご協力ありがとうございました。

平成 29 年度（2017 年度） 市政モニター調査結果の要約

人口減少や高齢化に対応した将来のまちづくりに関する調査結果

市政モニターの皆さまを対象に 2017 年 1 1 月に「人口減少や高齢化に対応した将来のまちづくり」についてご意見をお聞きしました。

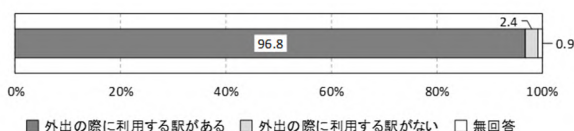
ご回答して頂いたモニターの皆さまには、厚くお礼申し上げます。

- 有効回答率：81.7%（有効回答者数：340 人）
- 有効回答者の構成割合について
 - 男性：40.3%、女性：59.7%
 - 20 歳代：5.0%、30 歳代：17.6%、40 歳代：20.6%、50 歳代：17.9%、60 歳代：20.6%

【普段利用する駅について】

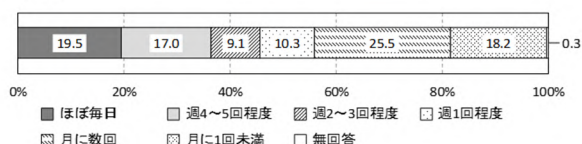
問 普段、ご自宅から外出の際に利用する駅はありますか。

外出の際に利用する駅の有無について、約 97%の人が「外出の際に利用する駅がある」と回答しています。



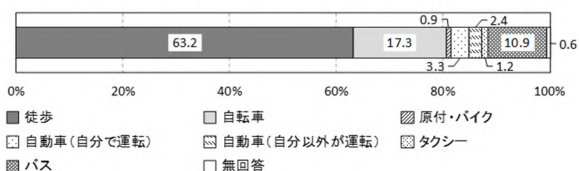
問 外出の際に利用する駅の利用頻度についてあてはまるものを選んでください。

駅の利用頻度について、最も多い回答は「月に数回」で約 26%となっています。次いで「ほぼ毎日」が約 20%となっています。



問 外出の際に利用する駅までの交通手段についてあてはまるものを選んでください。

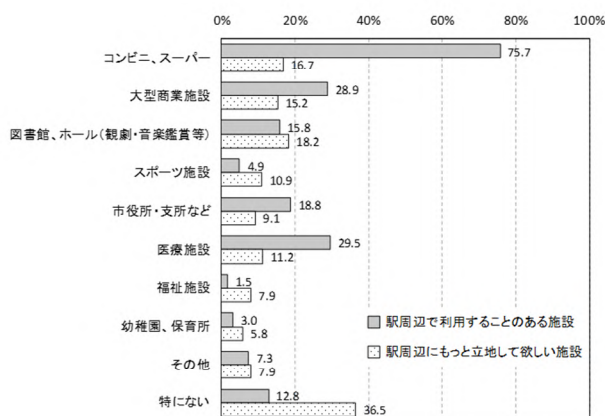
駅までの交通手段について、最も多い回答は「徒歩」で約 63%となっており、次いで「自転車」が約17%となっています。



問 外出の際に利用する駅周辺で利用することのある施設、もっと立地して欲しい施設についてあてはまるものを選んでください。（※複数回答可）

駅周辺で利用することのある施設について、最も多い回答は「コンビニ、スーパー」で約 76%となっています。

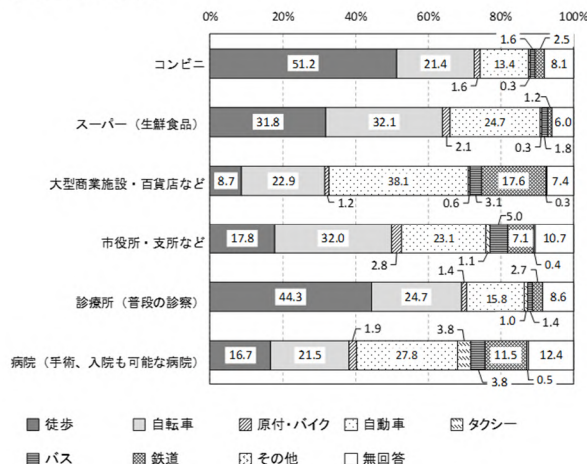
駅周辺でもっと立地して欲しい施設について、最も多い回答は「図書館、ホール（観劇・音楽鑑賞等）」で約 18%となっています。



【生活利便施設の利用状況及び立地について】

問 次の生活利便施設について、施設ごとに、「現在、その施設に行く際に利用する主な交通手段」を、選択肢の中から選択してください。

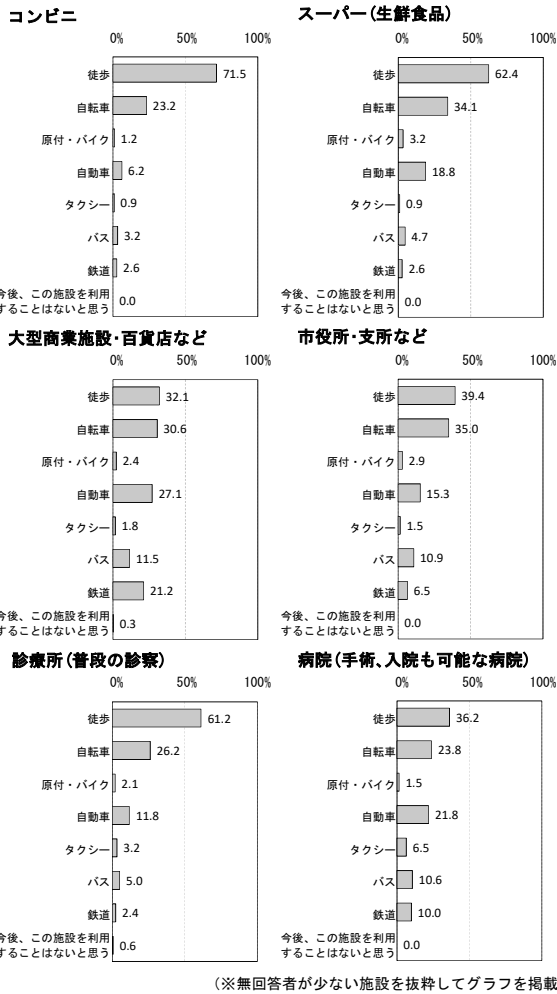
生活利便施設に行く際の交通手段について、「徒歩」の回答が最も多いのは、「コンビニ」で約 51%、「自動車」の回答が最も多いのは、「大型商業施設・百貨店など」で約 38%となっています。



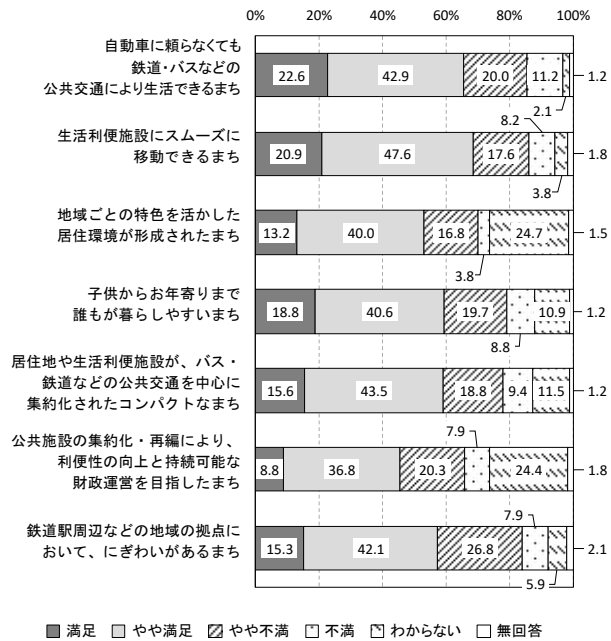
(※回答者の中で利用者が多い施設を抜粋してグラフを掲載)

問 次の生活利便施設について、施設ごとに、「今後も現在の居住地で暮らしていくとした場合、どのような交通手段で行ける場所に、その施設があれば良いと思うか」について、選択肢の中から選択してください。(※複数回答可)

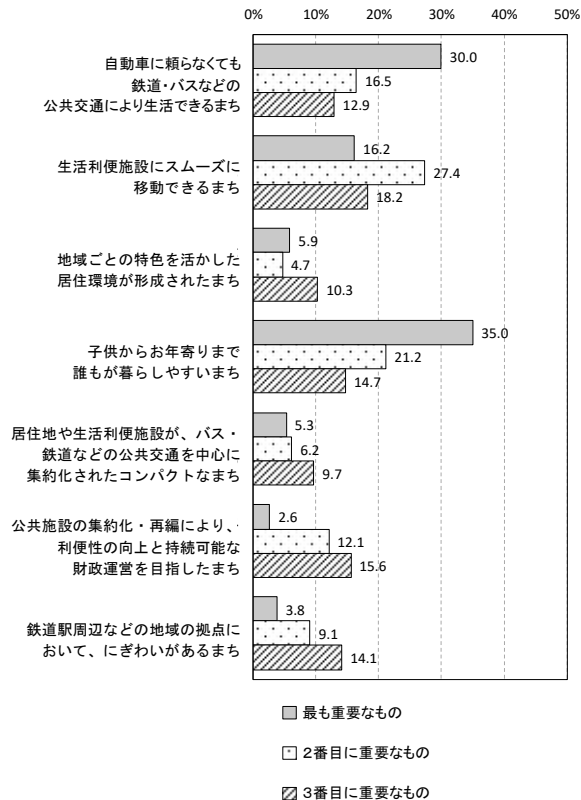
今後も現在の居住地で暮らすとした場合に、「徒歩」で行ける場所にあれば良いと思うとの回答が多い生活利便施設は「コンビニ」「スーパー(生鮮食品)」「診療所(普段の診察)」でいずれも60%以上となっています。



現在のまちづくりについての満足度



特に重要だと考えるまちづくりの理念



【将来のまちづくりについて】

問 西宮市立地適正化計画では、下記のような理念をもとに、西宮市の将来のまちづくりについて検討しておりますが、現在のまちづくりについてどの程度、満足していますか。また、7つのまちづくりの理念のうち、将来のまちづくりにおいて、特に重要だと考える項目について、上位3つまでお答えください。

現在のまちづくりについて、「満足」と回答した割合が最も高いのは「自動車に頼らなくても鉄道・バスなどの公共交通により生活できるまち」で約23%となっています。

また、将来のまちづくりにおいて、特に重要だと考えるまちづくりの理念について、「最も重要なもの」との回答が最も多い理念は、「子供からお年寄りまで誰もが暮らしやすいまち」で約35%となっています。

各選択肢の構成比(%)は小数点第2位以下を四捨五入しているため、構成比の合計が100%にならない場合があります。また、「※複数回答可」と表記された設問は選択肢の構成比(%)の合計が100%を超える場合があります。