

西宮市都市計画マスタープラン骨子案

(意見募集予定)

令和4年(2022年)7月

西宮市

目次

序章 西宮市のまちづくりと都市計画

1. 西宮市のまちづくりと都市計画の変遷.....	1
2. 都市計画について	6
(1) 都市計画とは	6
(2) 都市計画に定める内容	7
3. 西宮市の都市計画	9
(1) 北部地域	10
(2) 南部地域 (JR 以北)	11
(3) 南部地域 (JR 以南)	12

第1章 西宮市都市計画マスタープランについて

1. 西宮市都市計画マスタープランの位置付け	13
2. 新たな都市づくりの視点	14
3. 計画策定方針.....	15
(1) 計画の位置付け	15
(2) 計画期間	15
(3) 策定方針	15

第2章 都市の現状と課題

1. 都市の概況	16
2. 都市の現状	17
3. 市民意識.....	30
4. 都市づくりの主要課題.....	33
5. 都市づくりの主要課題.....	34

第3章 都市の将来像

1. 第5次西宮市総合計画の都市目標と将来像.....	37
2. 都市空間形成の方向性	38
3. 都市づくりの目指すべき方向性	41

序章 西宮市のまちづくりと都市計画

1. 西宮市のまちづくりと都市計画の変遷

これまでの西宮市のまちづくりにおいて、都市計画制度は、大きな役割を果たしてきました。

(1) まちづくりの変遷（市制施行～戦前）

西宮市は都市近郊の住宅地として発展してきました。このころから、「風致地区」や「夙川公園」など、今後の文教住宅都市としての発展につながる都市計画が定められております。

<年表>

1925年4月 (大正14年)	市制施行により西宮町が西宮市となる
4月	前年8月阪神電車甲子園大運動場（現・阪神甲子園球場）が完成
1926年12月 (大正15年)	西宮北口-今津間開通により阪急今津線が全通
1927年7月 (昭和2年)	阪神国道電車開通
1928年9月 (昭和3年)	旧市立図書館開館
10月	旧市庁舎開庁
1929年3月 (昭和4年)	関西学院が神戸から甲東村に移転（昭和9年に大学開学）
1929年?月 (昭和4年)	浜甲子園に甲子園娯楽場開設（後に、浜甲子園阪神パークへ改称）
1930年 (昭和5年)	旧甲子園ホテルが開業
1933年4月 (昭和8年)	武庫郡今津町・芝村・大社村を合併
4月	神戸女学院が神戸から甲東村に移転（昭和23年に大学開学）
1934年7月 (昭和9年)	吹田～須磨間に省線電車（現・JR）開通、甲子園口駅開業
1937年3月 (昭和12年)	都市計画公園夙川公園が竣工
5月	阪急西宮球場が開場（瓦木村）
1938年7月 (昭和13年)	阪神大水害
1941年2月 (昭和16年)	武庫郡甲東村を合併
1942年5月 (昭和17年)	武庫郡瓦木村を合併
11月	阪神武庫川線武庫川～洲先間営業開始
8月	阪神大空襲

<主なまちづくりや都市計画>

阪神間モダニズムと西宮七園

明治末期から昭和初期にかけての時代、関西では鉄道会社による沿線での住宅地開発が盛んに行われました。なかでも西宮は、大都市・大阪から、「健康」をキーワードに「郊外生活」を楽しめる地域として数多くの開発地が提供され、豊かな自然環境と調和した高級住宅地のほか、温泉などの保養地や遊園地などの行楽地がつくられました。特に、香櫨園、苦楽園、甲陽園、甲子園、甲東園、甲風園、昭和園は「西宮七園」として西宮の良好な住宅地として注目されました。また、西宮には阪神・阪急・現在のJRの鉄道3路線、バス路線が敷設され、交通利便性の良いまちとして発展してきました。

この時代には、著名人の邸宅や別荘が建てられ、「阪神間モダニズム」と呼ばれる近代的な芸術・文化・生活様式が形成されました。

都市計画区域の決定

1933年（昭和8年）に西宮都市計画区域が決定されました。

風致地区

1937年（昭和12年）に風致地区を指定し、都市近郊や市街地内部に残る自然風致の維持、増進を図り、快適な都市生活が営めるなまちづくりを目指しました。

夙川公園（都市計画道路）

夙川公園は、都市計画事業（街路事業）としての認可を受け、整備が進められ1937年（昭和12年）に、竣工しました。当時一般的であった河川敷を払い下げて改修費を捻出する方式を採用せず、宮水と堤防の松林を守る河川敷公園として整備しました。

(2) まちづくりの変遷（戦後～旧都市計画法（1970.9））

戦災復興により都市基盤整備や市街地の発展が進みましたが、石油コンビナートの誘致計画を発端に都市環境の保全に対する議論が高まりました。1962年（昭和38年）の文教住宅都市宣言により、まちづくりと発展の方向性が明確に示されました。

<年表>

1949年4月 (昭和24年)	武庫川学院女子大学開学（鳴尾村）
1950年4月 (昭和25年)	聖和女子短期大学開学
1951年4月 (昭和26年)	武庫郡鳴尾村、有馬郡塩瀬村・山口村を合併
1958年9月 (昭和33年)	上ヶ原の学園地区が全国で2番目の文教地区に指定（建設省）
1960年8月 (昭和35年)	西宮沖埋立計画と日石誘致を発表
1961年11月 (昭和36年)	米軍甲子園キャンプ地跡に浜甲子園団地の建設始まる（昭和37年10月入居開始）
1962年1月 (昭和37年)	安全都市を宣言
9月	日石誘致白紙撤回表明
1963年1月 (昭和38年)	国道43号（第二阪神国道）開通
11月	文教住宅都市を宣言
1964年4月 (昭和39年)	甲子園短期大学・聖和女子大学開学
9月	名神高速道路西宮～尼崎間が開通
1965年4月 (昭和40年)	夙川学院短期大学開学
5月	平和都市を宣言
11月	市民体育館開館（現・中央体育館）
1966年4月 (昭和41年)	大手前女子大学開学
1967年3月 (昭和42年)	阪急神戸線夙川～御手洗川間を高架化
4月	市民会館開館、勤労会館開館
1968年5月 (昭和43年)	北山貯水池完成
8月	枝川浄化センター供用開始（し尿処理）
1969年4月 (昭和44年)	西宮市平左衛門町と尼崎市西昆陽字田近野を交換
1970年2月 (昭和45年)	枝川浄化センター供用開始（下水処理）
2月	阪神高速道路神戸・西宮線開通
3月	西国街道（国道171号）の拡幅工事完成

<主なまちづくりや都市計画>

戦災復興都市計画

太平洋戦争の空襲により、市街地の大半を焼失しましたが、戦後の戦災復興事業によって、都市計画道路の整備や土地区画整理事業を行い、住宅都市の基盤整備を進めました。

文教地区（特別用途地区）

西宮市には、昔から一部の資産家や企業が文化や芸術を育てるといった風気があり、「教育」の分野にも力が注がれてきました。昭和初期には関西学院や神戸女学院が上ヶ原地区に移転しました。1958年（昭和33年）には、上ヶ原地区が、全国で2番目に文教地区の指定を受けました。

石油コンビナート誘致

1960（昭和35年）、市は御前浜沖に石油コンビナートの誘致を発表しました。しかし、世論は「住宅都市としての性格を継続するべき」という意見と「工業化のまちへと転換するべき」という意見に大きく二分されました。結果、1962年（昭和37年）、市民や学識者、酒造業者をはじめとした環境保護を訴える多くの声により、石油コンビナートの誘致計画は白紙撤回されるに至りました。このことが、翌38年の文教住宅都市宣言への一つの大きな系譜となりました。

文教住宅都市宣言

1963年（昭和38年）の文教住宅都市宣言により、まちづくりと発展の方向性が明確に示されました。先人が培ってきた市民生活本位のまちづくりを改めて再認識するものとなりました。

高度経済成長期のまちづくり

高度経済成長期には、ごみ処理や上下水道など生活環境の整備をはじめ、福祉、教育への対応など、増大する行政需要に対応するまちづくりが進められました。

都市計画法の改正

人口及び産業の都市集中に伴い、市街地が無秩序に拡散し、公害の発生や都市環境の悪化、公共投資の非効率の弊害が課題となっていました。そこで、1919年（大正8年）に制定された旧都市計画法を全面的に見直し、総合的な土地利用計画の確立、都市計画における広域性及び総合性の確保、国と地方間の事務配分の合理化等を図る必要性があるため、1968年（昭和43年）新都市計画法が制定されました。

(3) まちづくりの変遷（新都市計画法施行（1970.10）～昭和末（1989.1））

新都市計画法の施行により、西宮市においても市街化区域と市街化調整区域の区域区分が決定され、保全するエリアと市街化するエリアを明確化するとともに、市街化区域内においては、都市計画法に基づく市街地の整備が進みました。

<年表>

1970年10月 (昭和45年)	新都市計画法施行による区域区分制度開始 (市街化調整区域、市街化区域の設定)
11月	兵庫県立甲山森林公園開園
1971年2月 (昭和46年)	新市庁舎開庁
4月	西宮市総合計画を策定
1972年3月 (昭和47年)	山陽新幹線開業(市内通過)
4月	兵庫医科大学開学
1974年3月 (昭和49年)	阪神電鉄国道線上甲子園～西灘間廃止
1975年3月 (昭和50年)	中央病院が林田町に新築移転
5月	阪神電鉄国道線の残部と甲子園線廃止
10月	中国縦貫自動車道の吹田～落合間開通
1976年5月 (昭和51年)	武庫川団地の建設始まる(昭和54年3月入居開始)
1978年6月 (昭和53年)	山口町に阪神流通センター完成
11月	甲子園浜の干潟を鳥獣保護区に指定
1979年4月 (昭和54年)	東部総合処理センター供用開始(ごみ処理)
1982年7月 (昭和57年)	北山緑化植物園開園
1983年12月 (昭和58年)	平和非核都市を宣言
1984年3月 (昭和59年)	阪神本線甲子園駅～久寿川駅間を高架化
1985年5月 (昭和60年)	総合福祉センター開設
7月	教育文化センター開設(中央図書館・郷土資料館・市民ギャラリー)
1986年3月 (昭和61年)	市民会館ホールを全面改修し「アミティホール」と改名
3月	勤労者体育館完成
4月	西宮市新総合計画を策定
11月	国鉄西宮名塩駅開業
1988年4月 (昭和63年)	水道局新庁舎開庁
5月	万葉植物苑(西田公園内)開苑
7月	なるお文化ホール(西宮東高校ホール)開館

<主なまちづくりや都市計画>

新都市計画法(現行)の施行

○区域区分

区域区分制度は、新都市計画法により新たに創設された制度です。無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図る為、市街化区域と市街化調整区域の区域区分を定めています。

○用途地域

用途地域制度は、市街化区域を区分し、建築物の用途、形態などを適正に誘導することにより、住環境を守り、商工業の都市機能を維持増進させるために定める制度です。これまで建築基準法で指定されていた用途地域が、1973年(昭和48年)から都市計画法で指定することになりました。本市では、当初、7種類の用途地域が指定されました。また、本市において初めて容積率も指定しました。その後法改正により用途地域が細分化され、現在本市では11種類の用途地域を指定しています。

○高度地区

高度地区は、建築物の高さの最高限度や最低限度を定めることにより、市街地の環境維持や土地利用の合理的な増進を図るため定めるものです。本市では、1970年(昭和45年)から高度地区の指定を行いました。

北部地域の開発

北部地域では、名塩ニュータウンや北六甲台、すみれ台などに代表される住宅開発が進みました。これらの団地は、この時代において新しい暮らしの在り方を市民に提供するとともに、市の人口増加にも大いに寄与していきました。

地区計画制度の創設

地区計画は1980年(昭和55年)の都市計画法改正により創設された制度で、地区特性に応じた良好な環境を整備、保全するため、住民等が主体となり、地区レベルの土地利用計画を定めるものです。

本市においては、1986年(昭和61年)に北六甲台地区においてはじめての都市計画が決定され、現在では、市内の35地区において地区計画が定められています。

(4) まちづくりの変遷（平成（1989.1）～中核市移行前（2008.3））

昭和時代に引き続き、都市開発や都市基盤整備が行われておりましたが、1995年に発生した阪神・淡路大震災により、震災復興がまちづくりの課題となり、復興事業の完了までに10年以上の歳月を費やすこととなりました。

<年表>

1990年11月 (平成2年)	塩瀬センター開設（塩瀬支所・北部図書館・塩瀬公民館・水道局北部出張所・老人いこいの家・児童センター）
3月	西宮北有料道路、盤滝トンネル開通
10月	西宮名塩ニュータウン街びらき
1992年4月 (平成4年)	西宮浜産業交流会館（NICC）開館
1994年4月 (平成6年)	阪神高速道路5号湾岸線開通
4月	フレンテ西宮開業（フレンテホール・ギャラリーフレンテ・国際交流協会）
1995年1月 (平成7年)	兵庫県南部地震（阪神・淡路大震災）
12月	阪急今津駅が高架化
1996年10月 (平成8年)	アプリ甲東開業（甲東支所・甲東ホール・図書館分室・共同利用施設）
1997年7月 (平成9年)	西部総合処理センター供用開始（ごみ処理）
1998年1月 (平成10年)	西宮震災記念碑公園開園（西宮市犠牲者追悼之碑整備）
3月	西宮マリナパークシティ（西宮浜）街びらき
1999年4月 (平成11年)	第3次西宮市総合計画を策定
2000年4月 (平成12年)	保健所設置市に移行し西宮市保健所開設
10月	プレラにしのみや開業（プレラホール・中央公民館・男女共同参画センターウェーブ）
2001年3月 (平成13年)	阪神本線久寿川駅～芦屋市境間を高架化
4月	アクタ西宮開業（東館：北口図書館・北口ギャラリー・大学交流センター、西館：北口市民サービスセンター・北口保健福祉センター・消費生活センター）
2002年3月 (平成14年)	西宮競輪、甲子園競輪が終了
5月	山手大橋開通（甲子園口北町～尼崎市）
8月	第1次都市計画マスタープラン策定
2004年5月 (平成16年)	アクタ西宮ステーション開設（平日時間外・土日祝日開所）
2005年10月 (平成17年)	兵庫県立芸術文化センター開設
2007年3月 (平成19年)	JRさくら夙川駅開業、JR西ノ宮駅をJR西宮駅に改称
12月	阪神西宮駅南駅前広場開設
2008年3月 (平成20年)	山手幹線が市内全通

<主なまちづくりや都市計画>

生産緑地法の改正

1991年（平成3年）に改正生産緑地法が施行され、市街化区域内の農地は「宅地化農地」と「保全農地（生産緑地）」の区分が明確化されることとなりました。これを受けて、本市においては、1992年（平成4年）10月に、「生産緑地地区」の都市計画決定を行いました。

市内において宅地化が進む中、保全する農地として位置付けられた「生産緑地地区」は現在も約71ha残っており、貴重な都市環境空間として維持されています。

阪神・淡路大震災

1995年（平成7年）1月17日、阪神・淡路大震災に見舞われました。震度7の大きな破壊力によって、1100人を超える尊い命が失われ、6万1000世帯以上が全・半壊するという大惨事となりました。

震災復興と都市計画

市は逸早く復興をはかるために、1995年（平成7年）1月31日に災害市街地復興基本方針を策定し、森貝地区、阪神西宮駅南地区、JR西ノ宮北地区及び西宮北口駅北東地区の4地区を、被害が集中し安全性の確保が必要な地区として土地区画整理事業、市街地再開発事業等による重点面整備事業地区に指定しました。

6月には「西宮市震災復興計画」を策定し、市民生活の再建とまちの復興に向け、本格的に取り組むこととなりました。

「西宮市震災復興計画」は、「第3次西宮市総合計画」に引き継がれることとなり、震災関連事業として、「西宮北口駅北東地区」、「森貝地区」などの震災復興土地区画整理事業や「阪神西宮駅南第一地区第一種市街地再開発事業」などのさまざまな都市計画事業が、災害に強く、安全な市街地の復興のために施行されました。2008年（平成20年）10月31日に「西宮北口駅北東震災復興土地区画整理事業」が完了したことにより、本市における復興事業がすべて完了しました。

山手幹線（都市計画道路）の市内全通

震災後、未整備となっていた区間において、順次事業に着手し、2008年（平成20年）3月に、市内全線の開通を迎えました。

(5) まちづくりの変遷（中核市移行（2008.4）～現在まで）

震災復興事業が完了し、中核市移行した2008年以降は、急増していた人口の増加も鈍化し、今後の人口減少や高齢化の進展、市街地の更新等を見据えた都市づくりについての検討がはじまりました。

<年表>

2008年4月 (平成20年)	中核市に移行
8月	「西宮浜総合グラウンド」開設
2009年4月 (平成21年)	第4次西宮市総合計画を策定
4月	山口センター開設
4月	さくらやまなみバス開業
2010年12月 (平成22年)	阪急今津線南線が高架化
2011年3月 (平成23年)	東日本大震災
4月	第2次西宮市都市計画マスタープラン策定
2012年6月 (平成24年)	甲陽園目神山地区が都市景観大賞を受賞
12月	「東部総合処理センター焼却施設」竣工
2015年2月 (平成27年)	アサヒビール西宮工場跡地の一部を西宮土地開発公社が購入 (市・県統合病院候補地に)
7月	国道176号名塩道路名塩工区(バイパス1.4Km)完成
9月	「市立こども未来センター」を開所(「西宮市立わかば園」と「西宮市スクーリングサポートセンター」を移転・再編)
2016年4月 (平成28年)	高木北小学校が開校(留守家庭児童育成センター及び地域子育て支援施設を併設)
2017年3月 (平成29年)	阪神本線甲子園～武庫川駅間が高架化
2018年4月 (平成30年)	市立芦原むつみ保育所・むつみ児童館が開所 (保育所・児童館の統合施設)
2019年3月 (平成31年)	第5次西宮市総合計画策定
2019年7月 (令和元年)	西宮市立地適正化計画策定
	第3次西宮市都市計画マスタープラン策定 検討

<主なまちづくりや都市計画>

近年のまちづくりの取組み

○景観まちづくり

西宮市では1988年(昭和63年)に「西宮市都市景観条例」を制定し、景観行政を進めてきました。2004年(平成16年)には「景観法」が制定され、全国的にも景観まちづくりが進められることになりました。

2012年度(平成24年度)には、甲陽園目神山地区が「都市景観大賞国土交通大臣賞」を受賞、2020年(令和2年)には、関西学院大学周辺景観地区が指定されるなど、西宮らしさを形成してきた景観まちづくりが積極的に進められています。

○新たな地域交通

・さくらやまなみバス

西宮の南部地域と山口町・有馬温泉を結ぶバスで、2009年(平成21年)4月1日から運行を開始しました。これにより、山口地域から乗り換えなしで南部地域まで行くことが出来るようになり、山口地域の活性化や各地域間のさまざまな交流が促進されるなど、西宮のまちづくりに大きく貢献しています。

・ぐるっと生瀬

生瀬地区における公共交通不便地域解消のため、地域が主体となってコミュニティバスが導入されました。高齢者等の外出機会を創出するとともに、住民目線に立った利便性の高い持続可能な運行を目指した取り組みは、生瀬地区の再生と活性化に貢献しています。

あらたな時代の都市計画

(立地適正化計画制度の創設)

人口減少・超高齢化の時代を見据え、公共交通を中心に持続可能な都市を目指したコンパクトシティプラスネットワークの取り組みが進められています。2014年(平成26年)には、「立地適正化計画」の制度が創設されました。

本市においては、2019年(令和元年)7月に「西宮市立地適正化計画」を公表しています。

2. 都市計画について

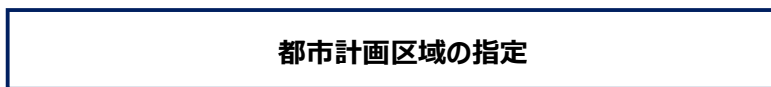
(1) 都市計画とは

都市計画とは、国土の均衡ある発展と公共の福祉の増進を目的として、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るため定めるもので、都市計画には、市街化区域と市街化調整区域を区分する「区域区分」、用途地域等の土地利用のルールを定める「地域地区」、都市の骨格を形成する都市基盤施設（道路、公園、下水道など）を定める「都市施設」、市街地を面的・計画的に開発整備する計画を定める「市街地開発事業」などがあります。

また、都市計画を定める区域として「都市計画区域」が指定されており、西宮市は、市域全体が「阪神間都市計画区域」に指定されています。

都市計画の適用までの流れ

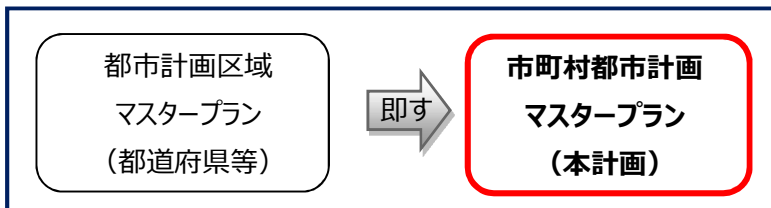
① 都市計画を定める範囲を決める



阪神間都市計画区域

阪神間の7市1町が阪神間都市計画区域に指定されています。

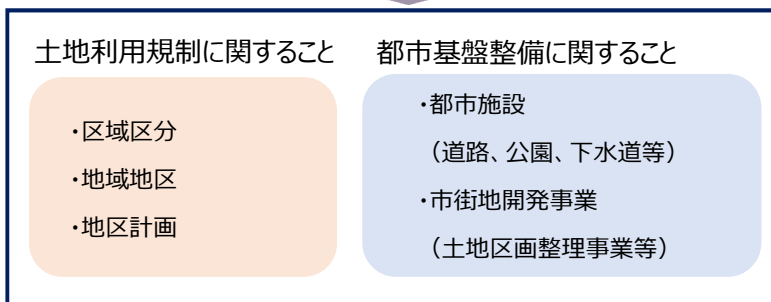
② 都市計画の方針を決める



都市計画マスタープランとは

都市の将来像（目的・目標）や都市計画を定める方針を決める計画

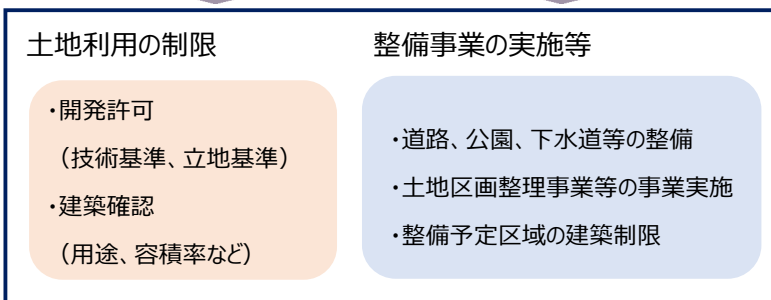
③ 都市計画を決定する



都市計画の決定手続き

都市計画法に基づき、住民意見反映手続きや、都市計画審議会への付議を経て、都市計画に定められることとなります。

④ 都市計画を適用する



都市計画の適用

定められた都市計画は、都市計画法や関連法令により、実効性が担保され、土地利用規制や整備事業が施行されます。

(2) 都市計画に定める内容

① 土地利用

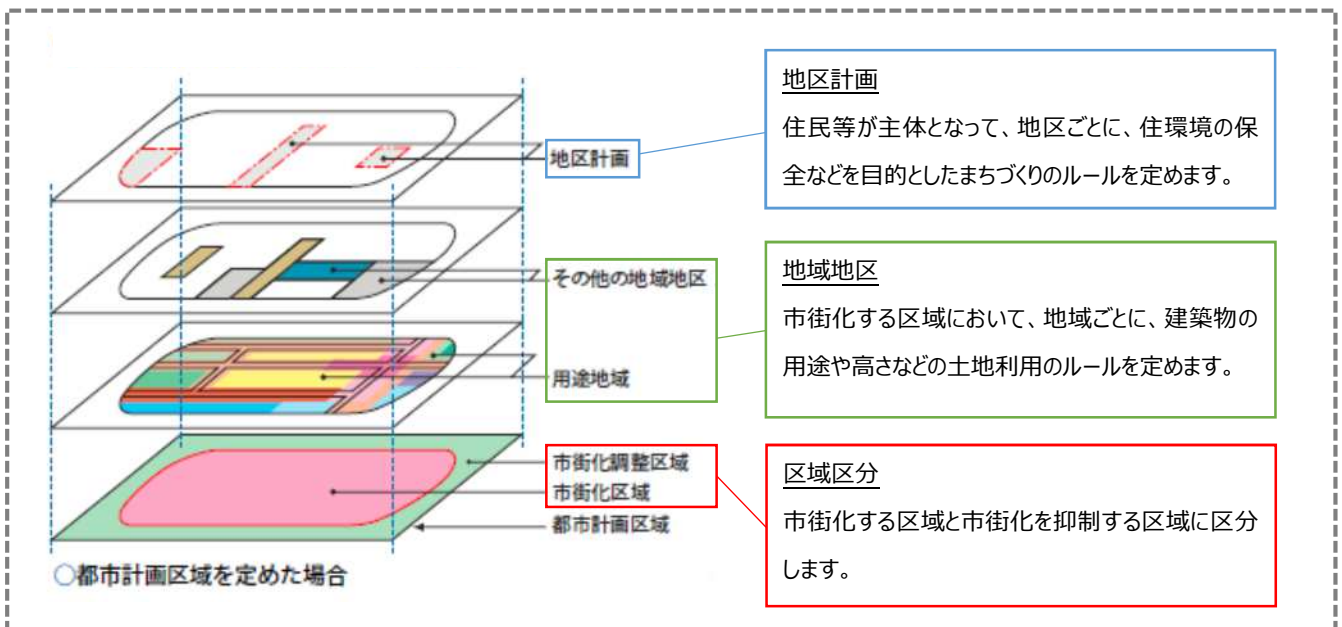
土地を開発する場合や建築する場合には、都市計画で定める土地利用のルールに従って行為を行う必要があります。

本市では、区域区分制度により、市街化できる区域と市街化を抑制する区域に分けられています。



さらに、市街化区域内では、地域地区の1つである用途地域が基本として指定され、住宅、商業、工業などの土地利用のルールが決められるほか、場所によっては、用途地域以外の地域地区の制限（風致地区、高度地区など）や地区計画の制限が上乗せされています。

これらの都市計画が指定されている土地において、開発行為や建築行為などの土地利用にあたっては、都市計画で定められたルールに従う必要があります。

土地利用計画のイメージ



たとえば・・・

<p>甲陽園目神山町</p> 	<p>都市計画で定められた制限</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街化区域（区域区分） ・第1種低層住居専用地域（用途地域） ・第1種高度地区（その他地域地区） ・風致地区（第2種）（その他地域地区） ・地区計画（甲陽園目神山地区） など
<p>西宮市役所周辺</p> 	<p>都市計画で定められた制限</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街化区域（区域区分） ・商業地域（用途地域） ・第8種高度地区（その他地域地区） ・防火地域、準防火地域（その他地域地区） など

② 都市施設

都市施設とは、道路、公園、下水道など、円滑な都市活動を支え、都市生活者の利便性の向上、良好な都市環境を確保するうえで必要な施設を言い、都市の骨格を形成するものです。

都市計画では、これら都市施設のうち必要なものを都市計画に定めるものとし、都市計画に定めた施設を都市計画施設と言います。

都市計画に定められた都市計画施設の区域内では、将来の事業が円滑に実施できるよう建築物の建築などに対して一定の制限が定められています。



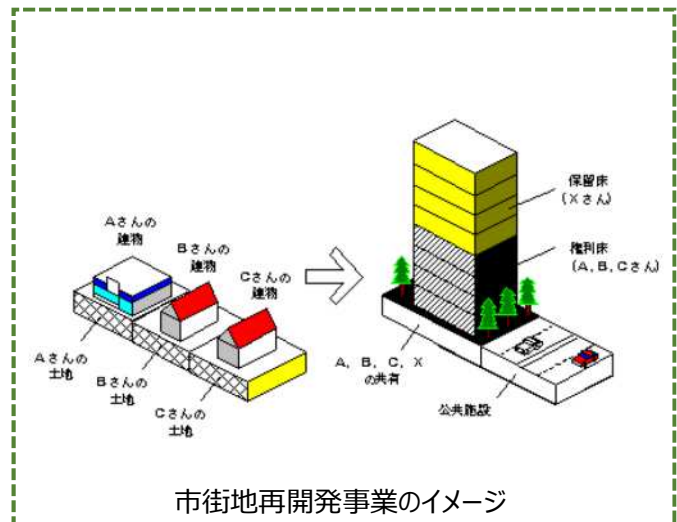
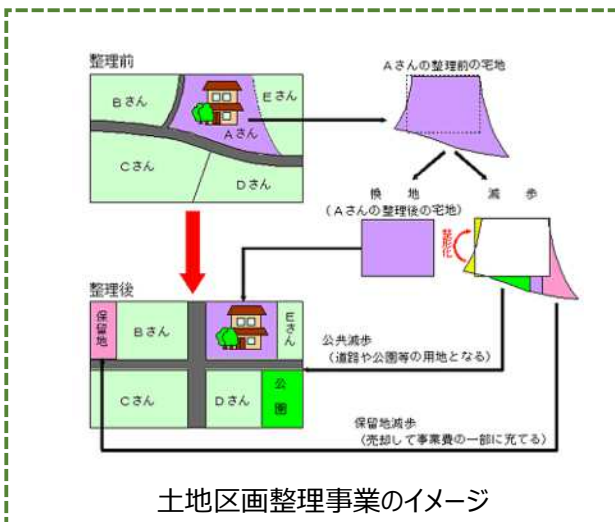
都市計画施設の例（阪神西宮駅周辺）

③ 市街地開発事業

総合的な計画に基づいて公共施設の整備とあわせ、宅地や建築物の整備を行い、面的な市街地の開発を積極的に図ろうとするものです。

都市計画に位置づけられる市街地開発事業には、土地区画整理事業、新住宅市街地開発事業、工業団地造成事業、市街地再開発事業、新都市基盤整備事業、住宅街区整備事業、防災街区整備事業があり、その種類、名称、施行区域等を都市計画に定めることとなっています。

この都市計画で定められた施行区域において、行われる市街地開発事業は、都市計画事業として行われ、公共性の高い事業として、強力に推進する必要があることなどから、事業地においては、建築行為や土地建物の権利移動などに対し、都市計画制限と同類の制限や、さらに強化された制限が課せられることとなります。



3. 西宮市の都市計画

西宮市においては、現在、下記の都市計画を定めています。

都市計画

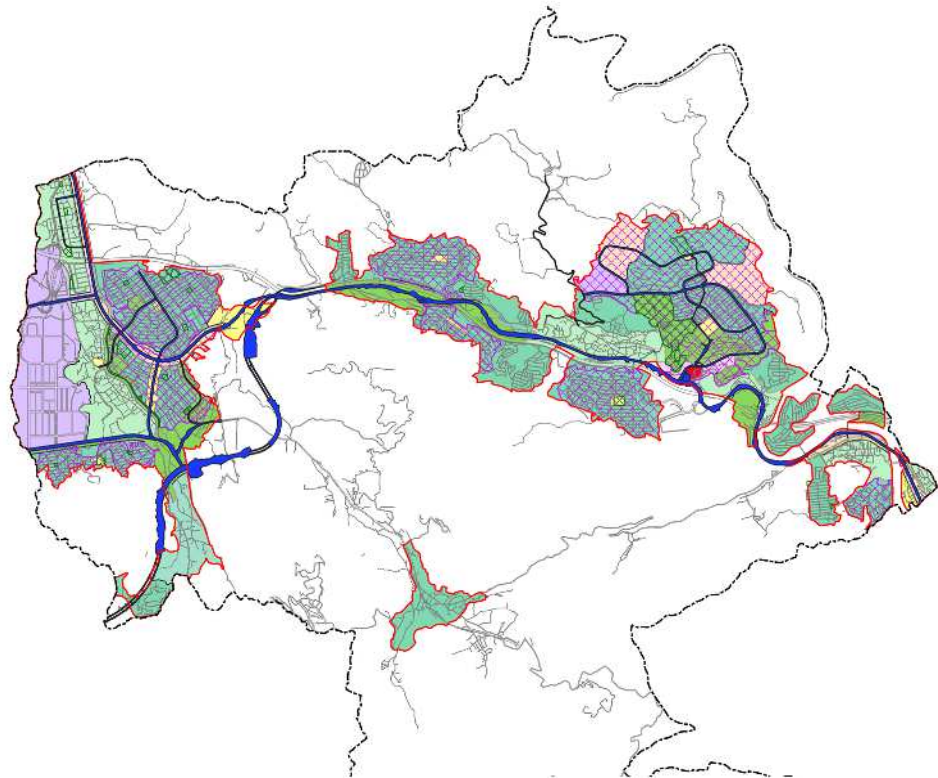
注) は、西宮市に指定(決定)されているものです。



(1) 北部地域

凡例

- 市界
- 市街化区域
- 都市計画道路
- ▨ 都市計画公園
- ▨ 地区計画等
- 用途地域
- 第一種低層住居専用地域
- 第二種低層住居専用地域
- 第一種中高層住居専用地域
- 第二種中高層住居専用地域
- 第一種住居地域
- 第二種住居地域
- 近隣商業地域
- 商業地域
- 準工業地域



都市計画概況

北部地域は、区域区分により、六甲山系や北摂山系などの自然環境が保全されている市街化調整区域と古くからの集落や計画的に造成された住宅団地などで構成される市街化区域に区分されています。

市街化区域内においては、「生産緑地」や「都市計公園・緑地」などが多く存在し、ゆとりある住環境となっています。また、新たに開発された住宅団地においては、事業にあわせて「地区計画」が指定され、良好な住環境が維持されています。

また、北部地域の発展にあわせて、JR 西宮名塩駅が開業し、国道 176 号線の拡幅整備が進められています。

都市計画の紹介



①阪神流通センター（流通業務団地）



②北六甲台（地区計画）

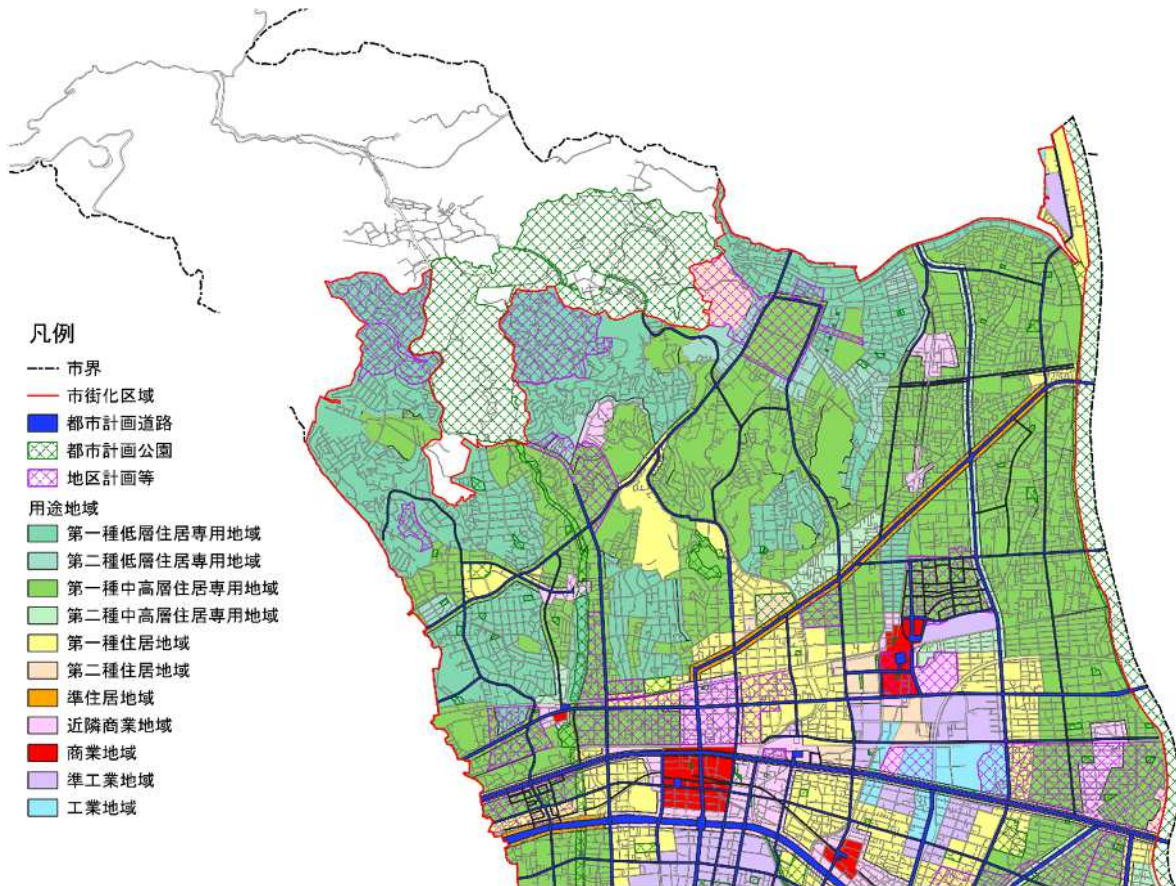


③名塩ニュータウン（新住宅市街地開発事業、地区計画）



④国道 176 号線（都市計画道路）

(2) 南部地域 (JR 以北)



都市計画概況

南部地域 (JR 以北) は、六甲山系の南端付近で区域区分が設定され、甲山などの山林や鷲林寺などの地区が市街化調整区域となっています。市街化区域内の山麓部、丘陵部においては、第一種低層住居専用地域や風致地区などの土地利用規制や夙川河川敷緑地の整備などにより、緑豊かな市街地環境が保全されています。平坦部においては、都市的な土地利用が進展しており、特に、本市の都市核となる西宮北口駅周辺は、震災復興にあわせて、土地の利用が大きく発展しています。また、震災復興に伴い、市街地再開発事業や都市計画道路山手幹線の整備などが行われ、都市基盤の整備が進みました。

都市計画の紹介



① 関西学院周辺 (景観地区、風致地区)



② 段上特定土地区画整理事業



③ アクタ西宮 (市街地再開発事業・高度利用地区)

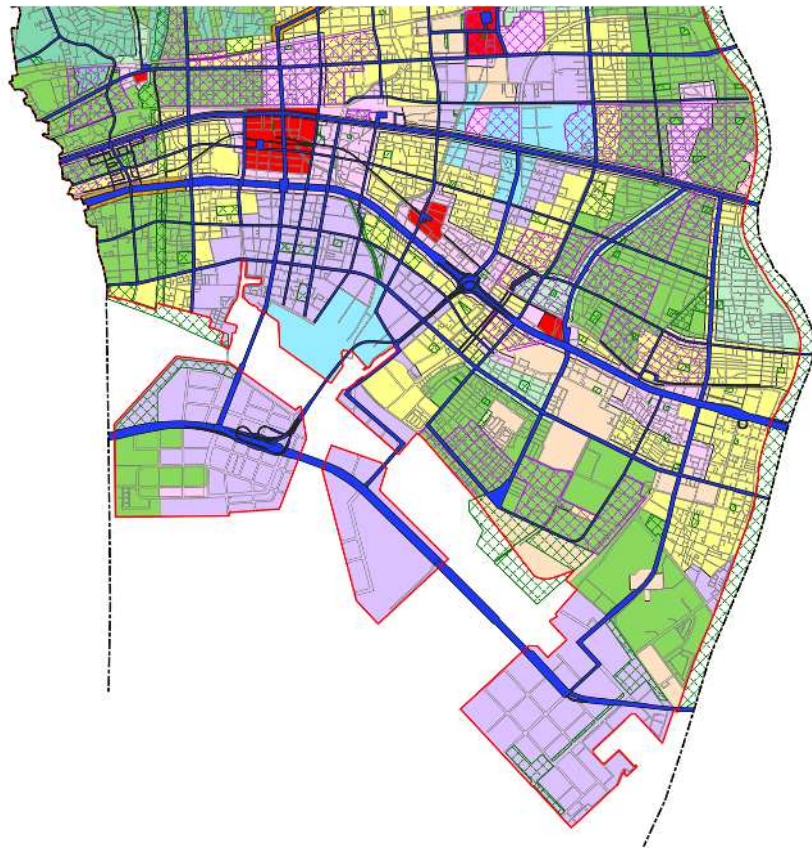


④ 山手幹線 (都市計画道路)

(3) 南部地域 (JR以南)

凡例

- 市界
- 市街化区域
- 都市計画道路
- ▨ 都市計画公園
- ▩ 地区計画等
- 用途地域
- 第一種低層住居専用地域
- 第二種低層住居専用地域
- 第一種中高層住居専用地域
- 第二種中高層住居専用地域
- 第一種住居地域
- 第二種住居地域
- 準住居地域
- 近隣商業地域
- 商業地域
- 準工業地域
- 工業地域



都市計画概況

南部地域 (JR以南) は、自然海浜や武庫川を除き、ほとんどが市街化区域となっています。

このエリアは、門前町や伝統的産業地 (酒蔵地区)、主要な街道が整備されるなど古くから市街地として発展してきました。その後、都市の近代化が進む中、道路、鉄道などの都市交通網の発達により、西宮市の中心的な市街地として、発展を遂げています。

戦後、浜甲団地や武庫川団地などの新たな住宅団地の整備が進みました。また、臨海部の埋め立てにより、臨海産業地区 (特別用途地区) に指定されている産業地と住宅地 (第1種中高層住居専用地域) に区分された新たな市街地が形成されています。

都市計画の紹介



① 国道 2 号 (都市計画道路・防火地域)



② 阪神本線連続立体交差事業 (都市高速鉄道)



③ 武庫川団地 (一団地の住宅施設)

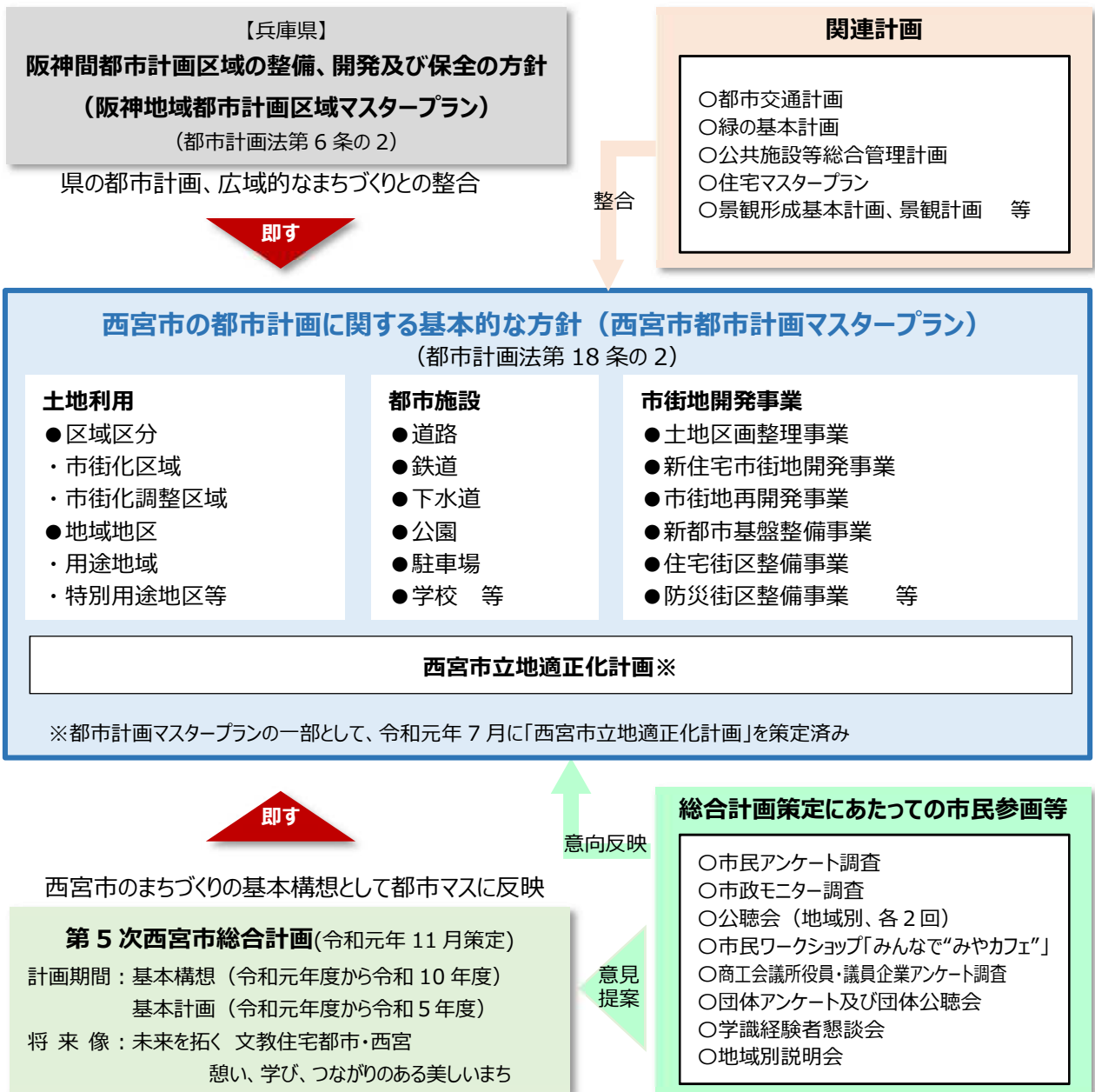


④ 臨海産業地区 (特別用途地区)

第1章 西宮市都市計画マスタープランについて

1. 西宮市都市計画マスタープランの位置付け

都市計画マスタープランは、都市計画法第18条の2に規定されている「市町村の都市計画に関する基本的な方針」の通称で、市町村の都市計画の最上位計画として、長期的な視点から都市づくりの将来像を確立し、個別の都市計画を定める際の指針となるものです。西宮市の上位計画である「第5次西宮市総合計画」と県が定める都市計画分野の上位計画である「阪神間都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）」に即して定める必要があります。



□都市計画マスタープランの役割

- ・第5次西宮市総合計画が示す将来像や都市構造の実現に向けた、都市計画の体系的な指針となります。
- ・様々な主体が今後の都市計画を考えるためのきっかけとなるような情報提供、情報共有を図ります。
- ・都市づくりの方針を共有することにより、地域主体、協働のまちづくりを推進します。

2. 新たな都市づくりの視点

前回の計画策定時から社会情勢は変化し、新たな視点での都市づくりの重要性が高まっています。今回の計画においては、これらの視点を踏まえ、都市づくりの方向性について検討します。

(1) 持続可能な都市の実現に向けた都市づくり

少子高齢化や人口減少の進展により、持続可能な都市経営が大きな課題となり、このような背景から、都市づくりの分野においては、2014年（平成26年）の都市再生特別措置法の改正により、新たに「立地適正化計画制度」が創設されました。

これにより、公共交通を中心に、都市機能や居住地を維持・誘導することにより、持続可能でコンパクトな都市を目指す計画として、市町村において立地適正化計画を策定することとなりました。本市においては、2019年（令和元年）7月に、コンパクトな都市構造を引き続き維持・誘導することを目標とした「西宮市立地適正化計画」を策定しました。

また、SDGs（持続可能な開発目標）や脱炭素型・低炭素型まちづくりの観点から、人や公共交通を中心とした持続可能でコンパクトな都市づくりの重要性が高まっています。

(2) 更なる危機に対応した都市づくり

2011年（平成23年）3月に東日本大震災が発生して以降、各地において地震や集中豪雨などの自然災害が頻発しています。

このような中、国は「国土強靱化」を掲げて、都市インフラの整備・保全や避難警戒態勢の充実など、ソフト・ハード両面において防災・減災の取組みを進めています。都市づくりの分野においては、2020年（令和2年）に、災害ハザードエリアにおける新規立地の抑制、移転の促進、防災まちづくりの推進等を目的とした都市再生特別措置法等の改正が行われ、防災と都市づくりの更なる連携が求められています。

2020年（令和2年）には、新型コロナウイルスの感染拡大が社会経済活動に大きな影響を及ぼし、「新たな日常」に対応したまちづくりの検討が進められています。

(3) 新たな時代に対応した都市づくり

国の科学技術基本計画において経済発展と社会的課題の解決を両立していく新たな社会「Society5.0」が提唱され、都市づくりにおいても、先進的技術の活用により、都市や地域の機能やサービスを効率化・高度化し、各種の課題の解決を図るとともに、快適性や利便性を含めた新たな価値を創出する「スマートシティ」の取組みが推進されています。

また、2020年（令和2年）8月には、国土交通省から「新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性」が発表され、オープンスペースの今後のあり方、データ・新技術等を活用したまちづくりの今後のあり方などの方向性が示されており、「新たな日常」に対応した都市空間の有効活用が求められています。

都市計画マスタープランとSDGsの関係

都市計画マスタープランにおける都市づくりの取組みと、SDGsの目指す17つの開発目標のうち、特に関連性の高い以下の6つの目標を関連付けることにより、都市づくりの分野における持続可能な開発目標の達成を目指します。



3. 計画策定方針

(1) 計画の位置付け

第5次西宮市総合計画の策定にあたっては、多くの方々からご意見、ご提言をいただきました。

都市計画マスタープランにおいては、総合計画において策定された基本構想における都市の目標や将来像に即するとともに、関連計画との整合を図りながら、都市づくりの方向性について検討します。

(2) 計画期間

本計画は、長期的な展望として概ね20年後の将来を見据え、第5次西宮市総合計画における基本構想や基本計画との整合を図りながら、今後10年間において行うべき都市計画についての方針を策定することとします。また、総合計画などの上位計画等の見直しや社会情勢の変化など、必要に応じて、都市計画マスタープランの改定を行います。

(3) 策定方針

これまでの都市計画の経緯や新たな都市づくりの視点等を踏まえ、新たな都市計画マスタープランの策定方針を次のとおり設定します。

「まちを知り、まちをつくり、まちをマネジメントする都市計画マスタープランへ」

■ まちを知る

- これまでの西宮市の都市づくり[※]についてよく知り・考える。
- 都市と地域の様々な課題や将来像を共有し、これからの都市づくりをともに考える。
- 地域に関する情報等の提供や支援のあり方を検討し、地域主体のまちづくり[※]の発意に繋げる。

■ まちをつくる

- まちの資源を活かしつつ、文教住宅都市・西宮の都市づくりの理念を継承する。
- 今後の人口減少・少子高齢化や頻発化・激甚化する災害等に対応し、安全・安心で快適な都市の実現のために、都市づくりに必要な整備・保全を図る。
- 様々な主体がまちづくりに関わり、都市計画制度等を活用することにより、地域の将来像の実現を目指す。

■ まちをマネジメントする

- 持続可能で魅力ある都市を目指して、既存ストックの適切な維持管理や有効活用等により都市の更新・再生を図る。
- 良好な地域環境を維持・向上するため、地域力の向上を図りつつ、課題解決に向けた取り組みを促進する。

※都市計画マスタープランにおける「まちづくり」と「都市づくり」の使い分けについては、総合計画で取り扱う市の取り組みや地域づくりも含めた広範な領域を対象とする広義の意味でのまちづくり施策を「まちづくり」とし、土地利用規制や都市施設整備など都市計画制度に関連する都市空間の形成に係る施策を「都市づくり」とします。

第2章 都市の現状と課題

1. 都市の概況

本市は、六甲山系・北摂山系・大阪湾に囲まれるとともに、関西経済の中心である大阪・神戸の中間に位置しています。

その立地特性により、豊かな自然環境を有しながらも道路・鉄道等の交通が至便であり、良好な環境と利便性を兼ね備えた住宅地が広がっています。また、多数の大学等も立地することから、文教住宅都市と称するにふさわしい都市となっています。

第2次計画に当たる新総合計画の策定以降、阪神西宮駅・JR西宮駅周辺と阪急西宮北口駅周辺を都市核に位置付けており、阪急西宮北口駅周辺では都市核にふさわしい都市機能が整ってきています。

交通ネットワークについては、江戸時代に京都・大阪と山陽地方を結ぶ主要街道が、六甲山系や北摂山系を避けて整備されたことから、複数の主要街道が西宮を通り、市内で合流・分岐していました。このことにより、今でも多くの国道、主要地方道及び高速道路が西宮を通っています。

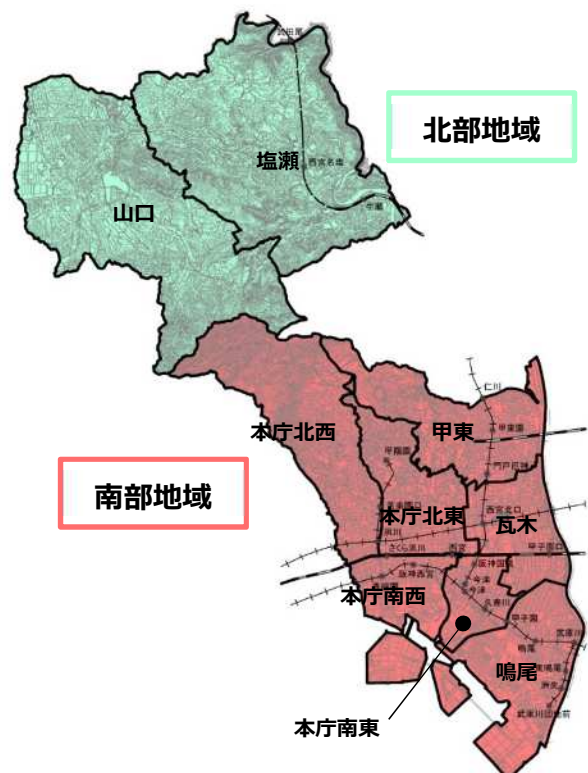
同様に鉄道も山系を避けて整備されており、明治から大正にかけて現在のJR東海道本線・福知山線、阪神本線、阪急神戸本線が順次開通し、それ以降、南北方向の路線も順次開通しました。

これらの交通ネットワークの整備により、本市は交通の要衝となり、大阪、神戸等の周辺都市との連絡が充実するとともに、市内地域間を結ぶ主要なネットワークの形成にも寄与しています。



※市内の区分

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、必要に応じて、地域や地区ごとの集計・分析等を行います。



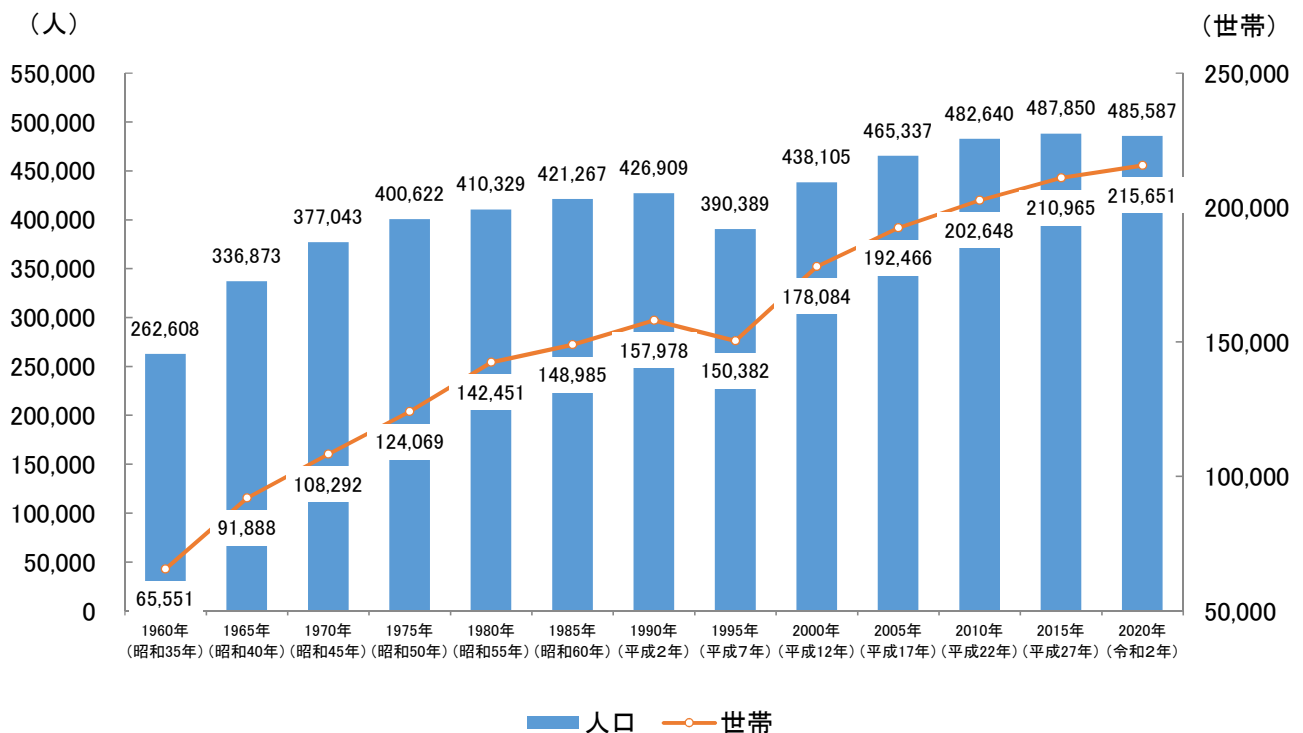
2. 都市の現状

(1) 人口・世帯数・高齢化率

■これまでの人口及び世帯数の推移（国勢調査）

1995年（平成7年）を除き、人口は増加していましたが、2015年（平成27年）において人口増加は鈍化し、2020年（令和2年）には485,587人と人口は減少に転じています。人口は今後も減少する見込みです。

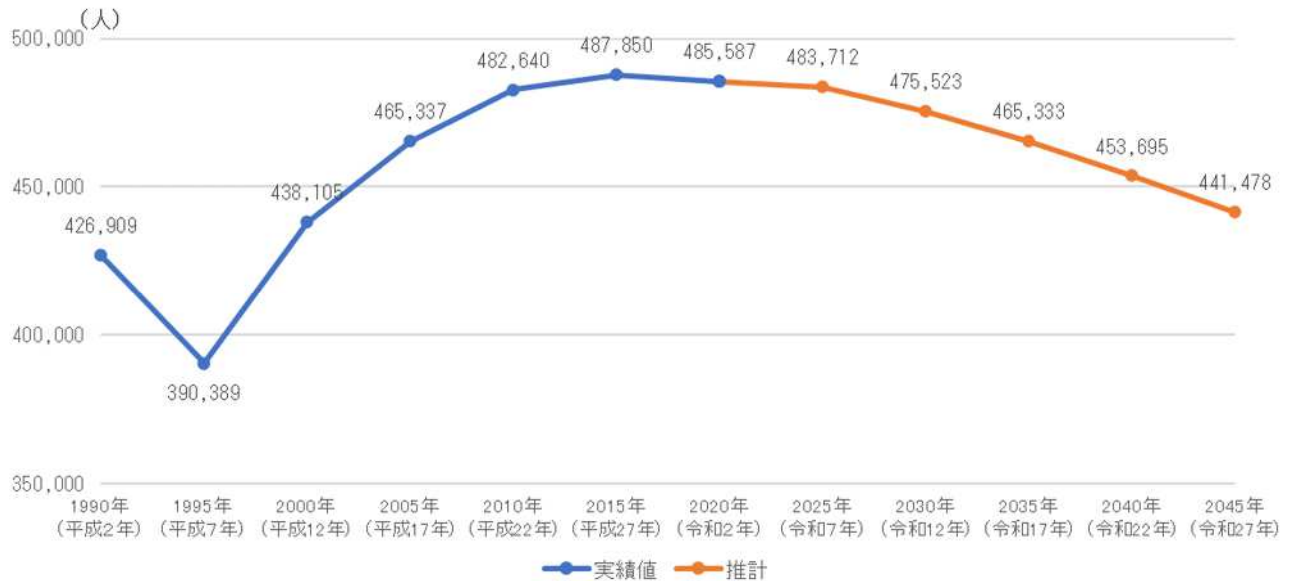
世帯数については、2015年（平成27年）210,965世帯、2020年（令和2年）215,651世帯と、引き続き増加しています。



出典：総務省「国勢調査」

■将来推計人口

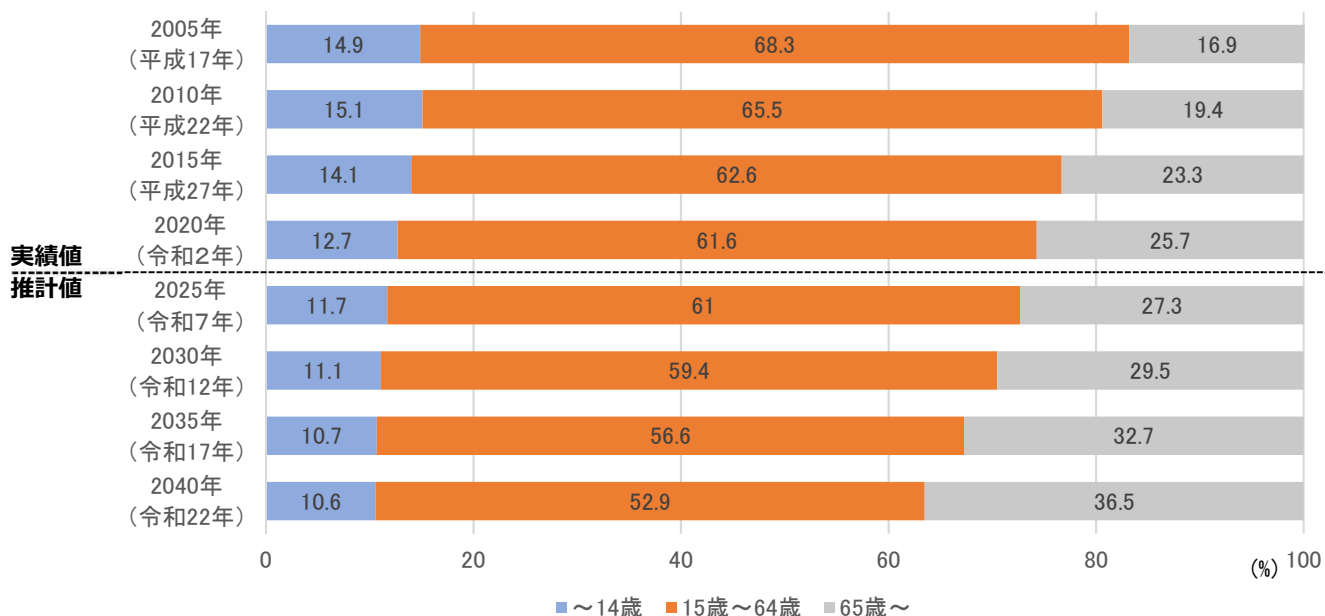
- ・国立社会保障・人口問題所（社人研）の推計値では2020年（令和2年）まで人口増加する予測でしたが、令和2年の国勢調査結果では社人研の推計人口を約3,000人下回り、人口減少に突入しています。



出典：実績値は総務省「国勢調査」、推計値は社人研

■年齢3区分の将来推計

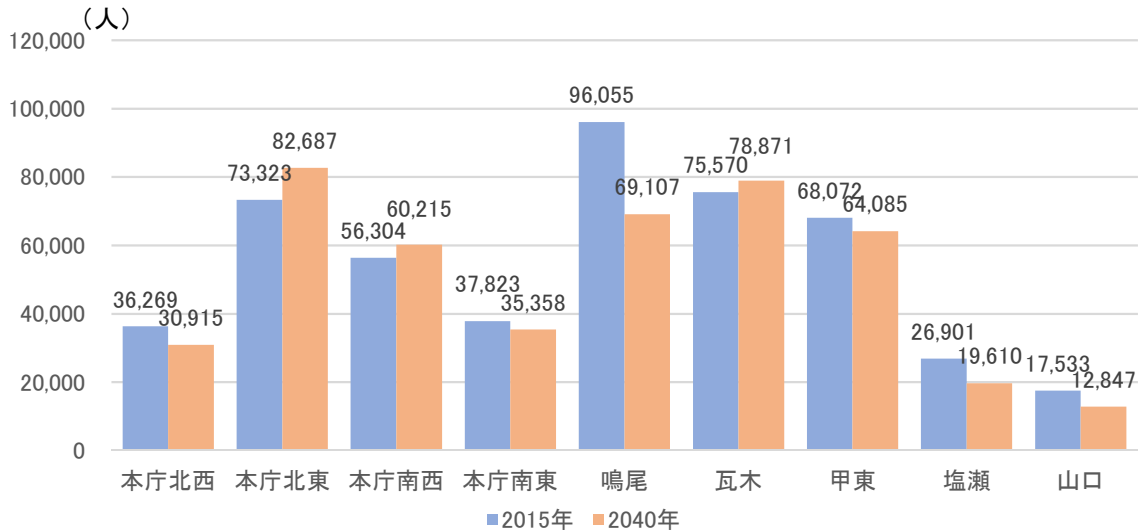
- ・14歳未満の年少人口数は2015年（平成27年）で減少に転じ今後も減少する見込みです。構成比は微減傾向と予測されます。
- ・15歳～64歳の生産年齢人口数は、2010年（平成22年）で減少に転じ、今後は大きく減少する見込みで、市税や公共交通利用等に影響を及ぼすおそれがあります。構成比は2～3%ずつ減少する見込みです。
- ・65歳以上の老年人口数は増加傾向が続いており、2035年（令和17年）には3割を超える見込みです。このため、今後の超高齢社会に備えたまちづくりに取り組む必要があります。



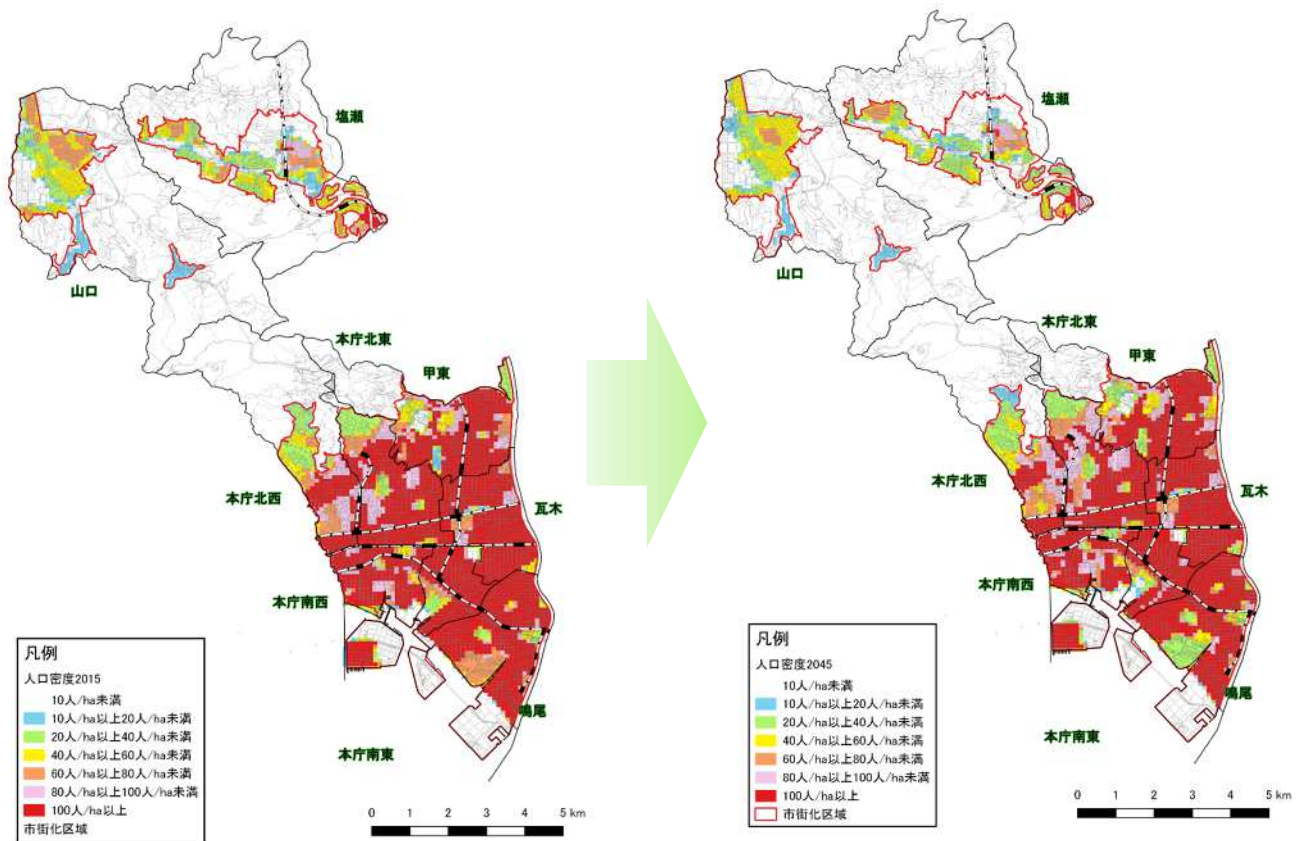
出典：実績値は総務省「国勢調査」、推計値は社人研

■地域別将来推計人口

- ・2015年（平成27年）では、鳴尾地区の人口数が最も多く、次いで瓦木地区、本庁北東地区となっています。また、塩瀬地区、山口地区が位置する北部地域の人口は、市全体の約10%程度となっています。
- ・2040年（令和22年）では、本庁北東地区、本庁南西地区、瓦木地区の増加が見込まれ、その他の地区は減少が見込まれています。特に、古くに開発された住宅団地を含む鳴尾地区では約27千人、北部地域は約12千人の減少が見込まれています。



■人口密度の現状と将来推計

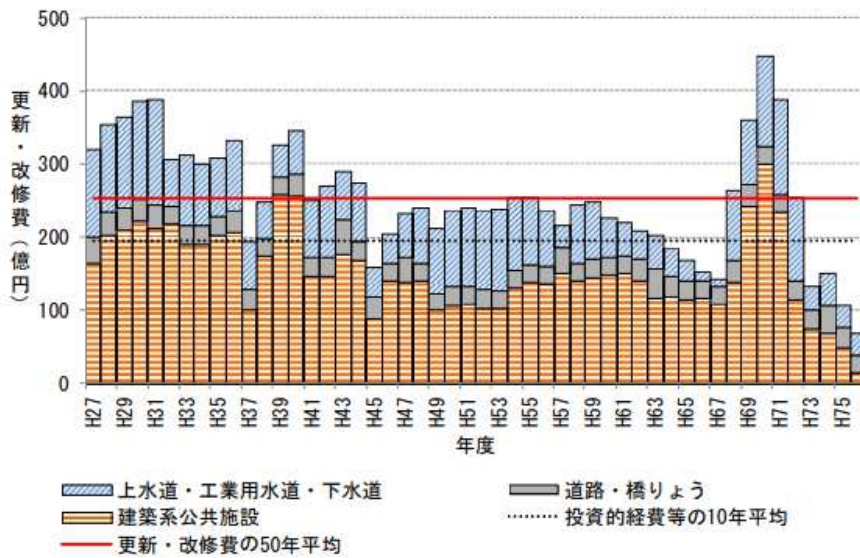


出典：西宮市立地適正化計画

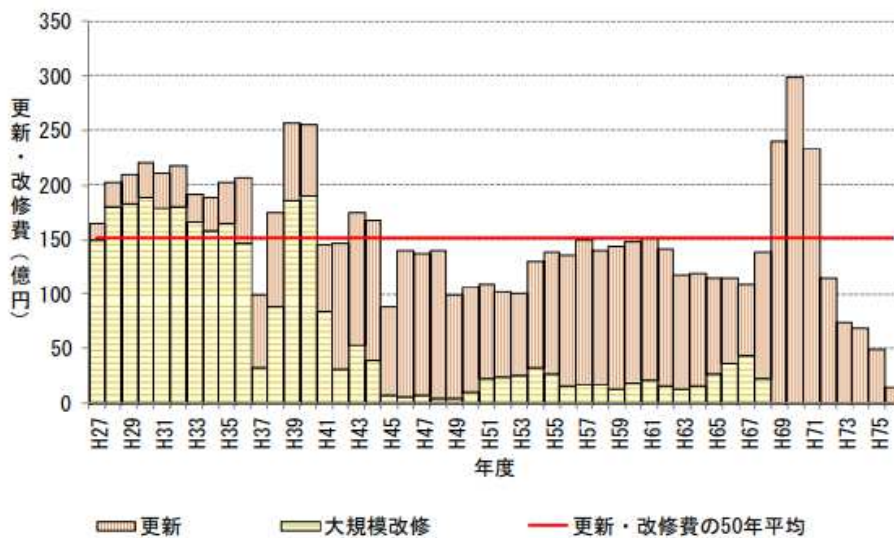
(2) 公共施設更新費

- ・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。これは、投資的経費等の過去 10 年間（平成 18～27 年）の平均額約 194 億円と比較すると、約 1.3 倍の金額となります。
- ・さらに、上記に見込んでいないプラント等の更新・改修費用を考慮すると、現在市が保有している公共施設等を現状と同じ規模で更新した場合、非常に大きな財政負担が生じることになります。
- ・全体としては老朽化した施設の更新時期の到来により、今後 20 年間の更新等費用が大きくなる傾向が見られ、また、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。

■更新・改修費用の推計（公共施設全体）



■更新・改修費用の推計（建築系公共施設）



出典：西宮市公共施設等総合管理計画

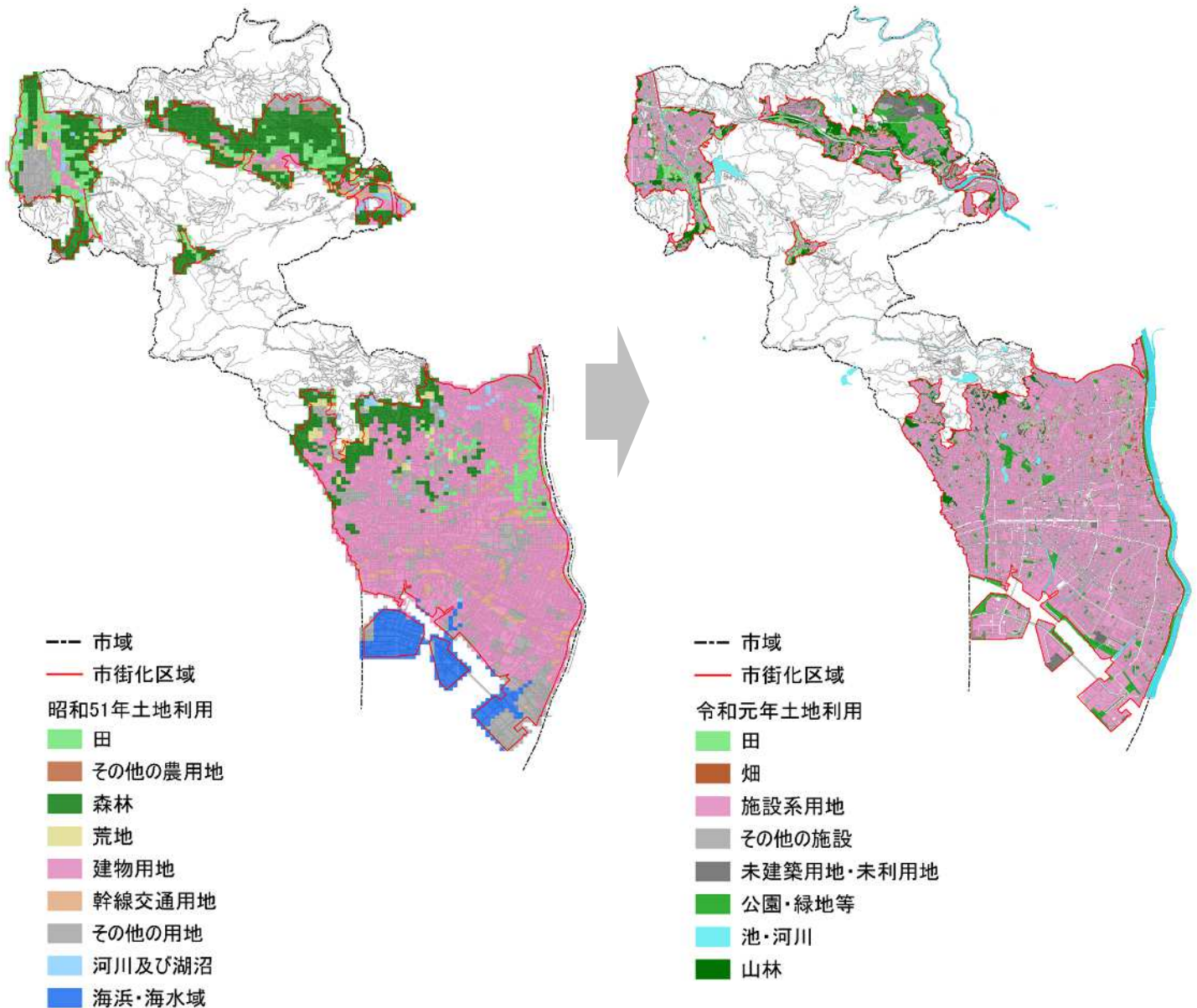
(3) 土地利用

■土地利用の変遷

- ・1976年（昭和51年）では、北部地域において、住宅団地の開発はほとんど行われおらず、集落が点在しています。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。
- ・2019年（令和元年）では、北部地域において、計画的な住宅団地の開発により市街化されています。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で市街地が拡大しています。

1976年（昭和51年）

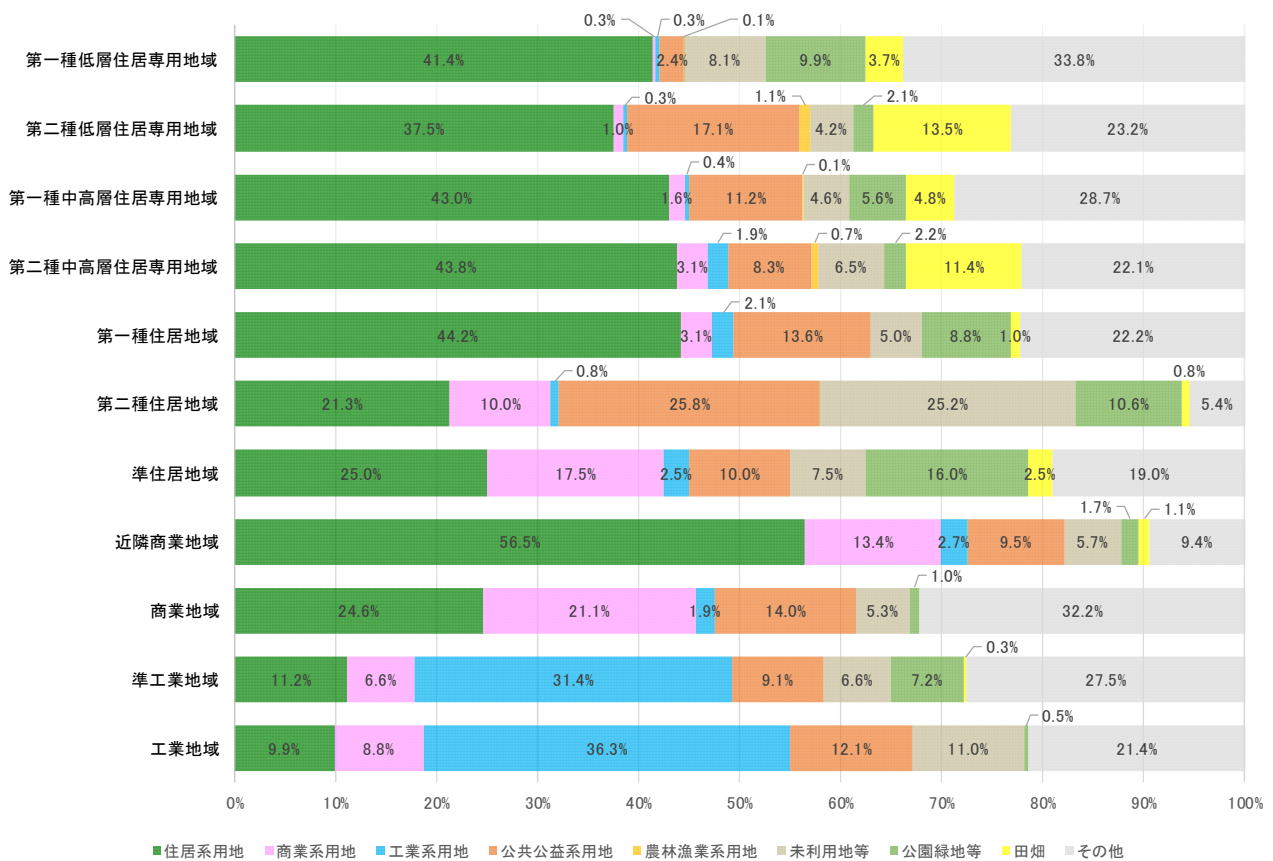
2019年（令和元年）



出典：国土数値情報
都市計画基礎調査

■用途地域と土地利用現況の比較

- ・住居系用途地域では、第二種住居地域と準住居地域を除き 40%程度が住居として利用されています。既存マンション等の更新にあたっては、周辺環境に配慮した適切な建替え措置を検討する必要があります。
- ・近隣商業地域の商業利用が約 13%にとどまっておリ、住居利用が近隣商業地域で約 56%、商業地域は約 25%となっています。拠点となる鉄道駅周辺においては、都市機能の向上や賑わい空間の創出に努める必要があります。
- ・準工業地域、工業地域において住居利用が、それぞれ約 11%、10%となっています。住宅地が混在する地域においては、操業環境と住環境の調和に努める必要があります。

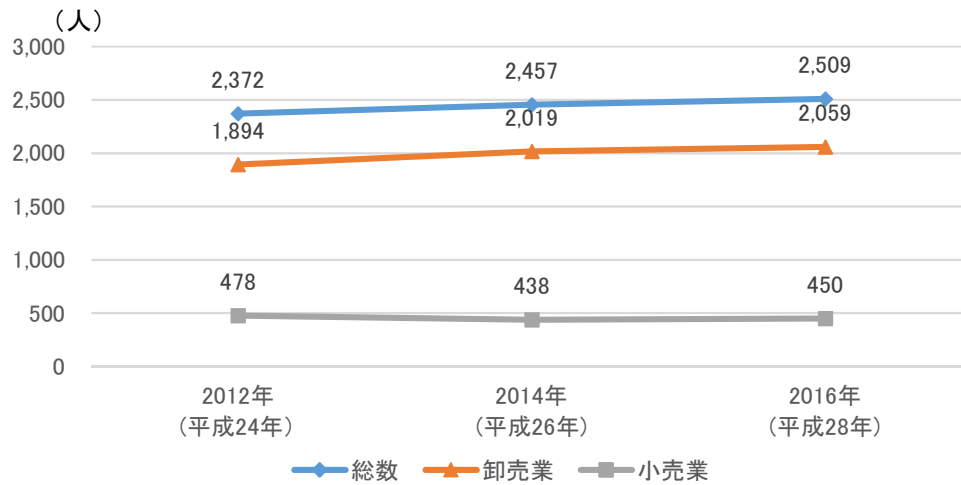


出典：都市計画基礎調査

(4) 産業（商業・工業・都市農地）

■商業（事業所数）の推移

・事業所総数は増加傾向にあり、小売業は増加傾向、卸売業は概ね横ばいの傾向にあります。

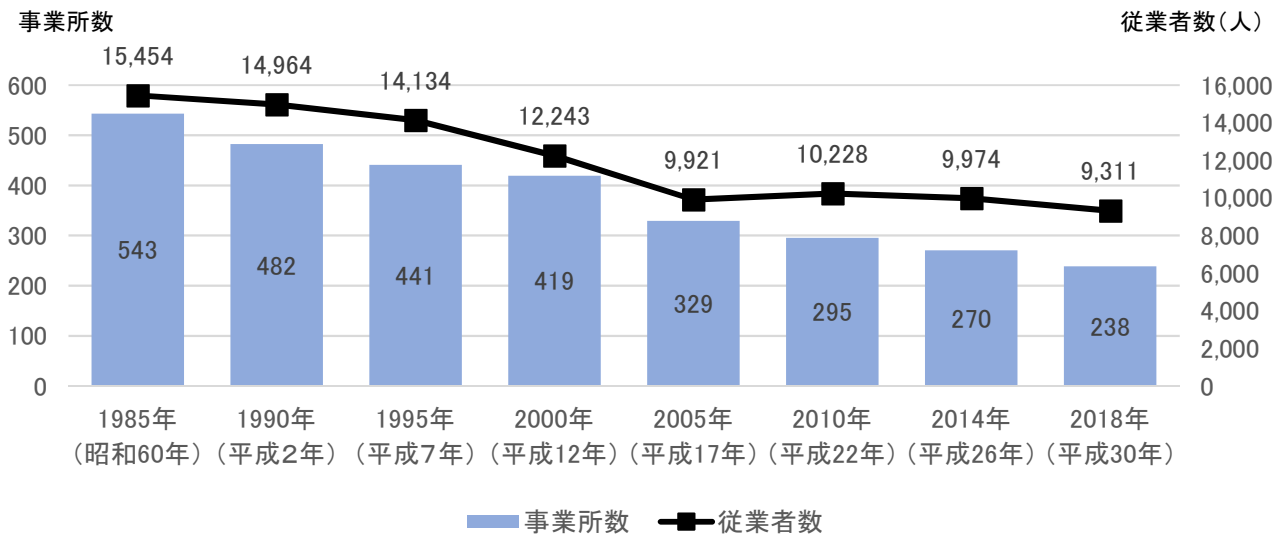


出典：経済センサス調査

注：2012年以前は調査内容が異なるため、経済センサス調査としている。

■工業（事業者数、事業所数）の推移

・1985年（昭和60年）以降の事業者数、従業員数は、減少傾向にあります。



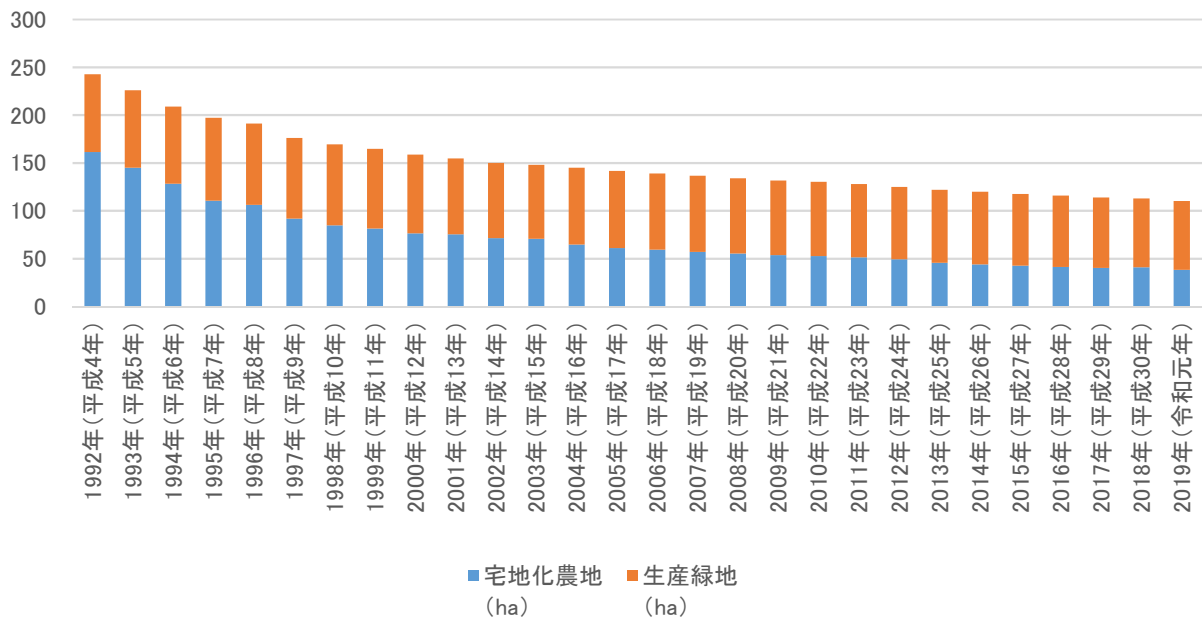
出典：工業統計調査

■都市農地の変遷

2015年（平成27年）に都市農業振興基本法が制定され、都市農地を「宅地化すべきもの」から、都市に「あるべきもの」へと、その位置づけが大きく転換されています。

本市では、1992年（平成4年）に生産緑地地区の指定が開始され、市街化区域内の農地は、農地として保全する生産緑地と宅地化農地に区分されました。

1992年（平成4年）以降、宅地化農地は大きく減少していますが、生産緑地の減少幅は緩やかになっています。

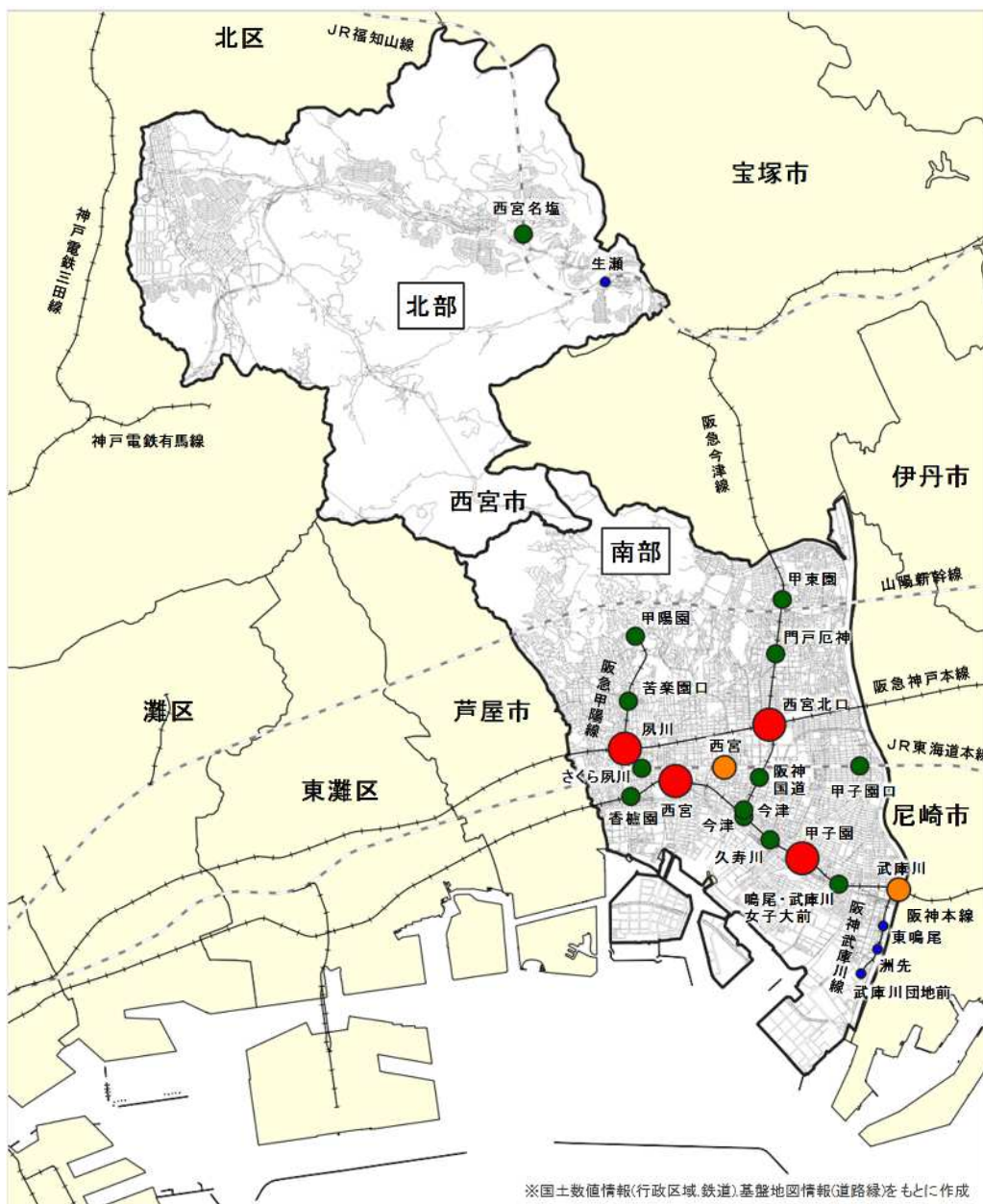


出典：市資料

(5) 交通

■鉄道路線と鉄道駅の平日1日当たり運行本数及び乗降客数

- ・南部地域では、本線として東西方向に JR 東海道本線、阪急神戸本線、阪神本線、支線として南北方向に阪急甲陽線・今津線、阪神武庫川線が整備されています。北部地域では、東側の塩瀬地区に JR 福知山線が整備されていますが、西側の山口地区には鉄道がなく、最寄りの鉄道は神戸市内を運行する神戸電鉄三田線・有馬線となっています。
- ・鉄道駅は市内に 23 駅あり、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が 500 本以上あり、次いで JR 西宮駅、阪神武庫川駅では平日1日当たりの運行本数が 400 本以上となっています。特に特急、快速などが停車する駅で運行本数が多くなっています。
- ・1日当たりの乗降客数は、阪急西宮北口駅が最も多く、次いで阪神甲子園駅、阪神西宮駅となっています。

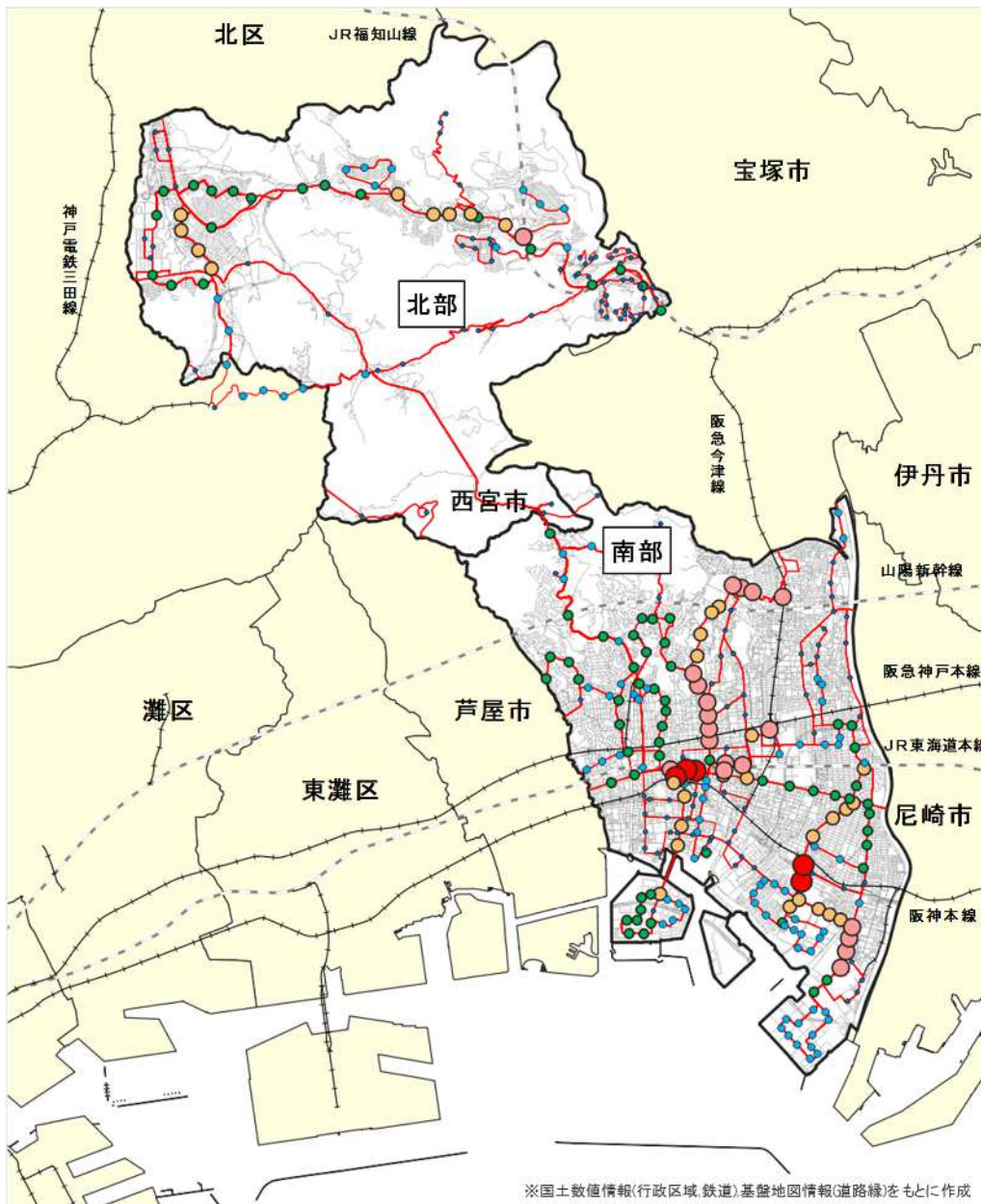


西宮市の鉄道路線と鉄道駅の平日1日当たり運行本数（令和元年）

出典：市都市交通計画

■バス路線とバス停の平日 1 日当たり運行本数

- ・2019年（令和元年）におけるバス路線は、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。
- ・2009年度（平成21年度）から北部の山口地域と南部市街地を直接連絡する基幹交通として、市が事業主体の役割を担いさくらやまなみバスを運行しています。
- ・バスの運行本数は、阪神西宮駅、JR西宮駅、阪神甲子園駅付近のバス停やそれらの鉄道駅に接続する主要路線のバス停で多くなっている一方、平日1日当たりの運行本数が50本（7時～22時の15時間で平均すると1時間3本程度）未満のバス停も存在しています。
- ・バス停までの距離がある地域や地形的に高低差が大きい地域などのバスの利用が不便な地域が存在しています。



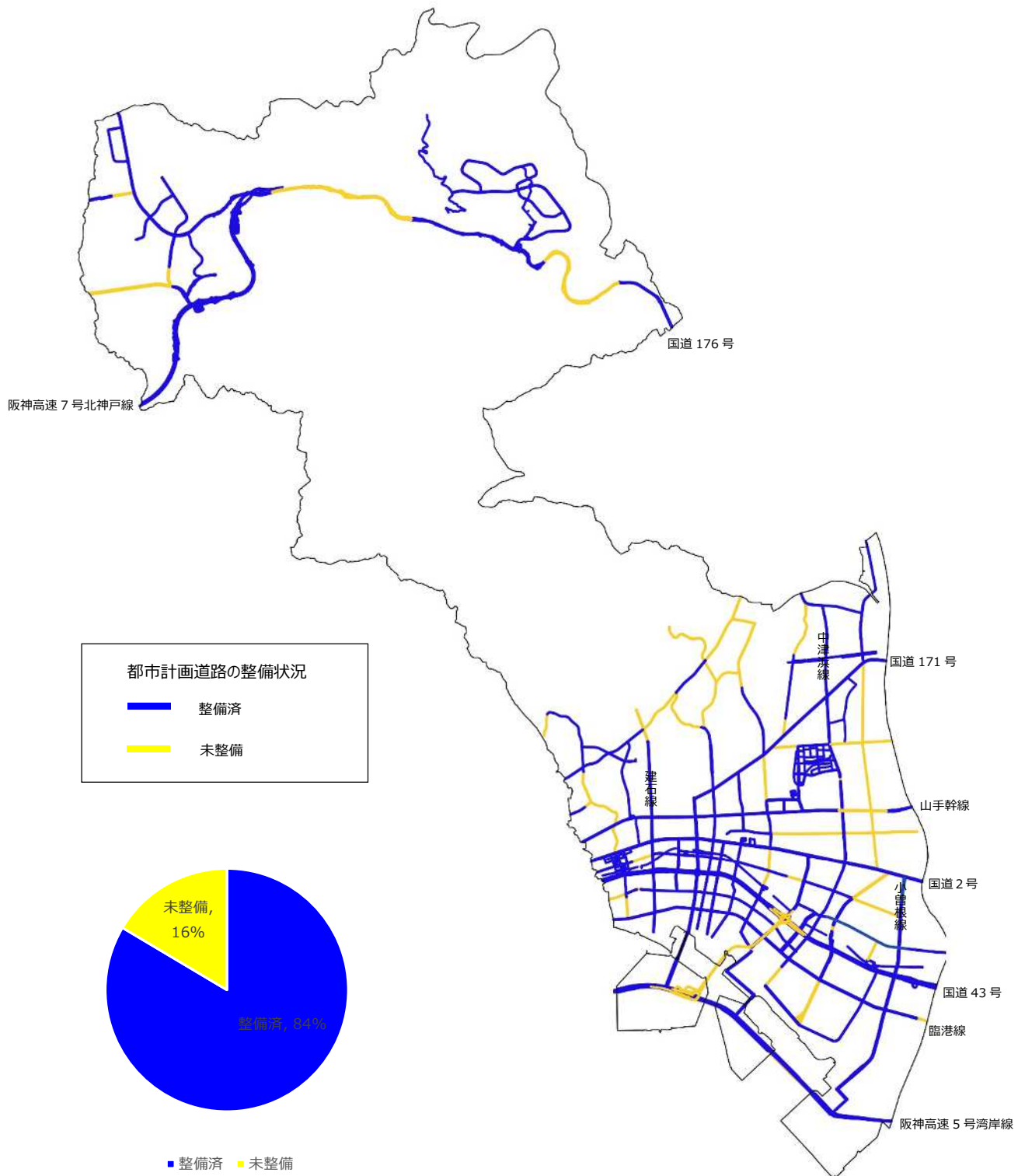
バス路線及び平日 1 日当たり運行本数

出典：市都市交通計画

(6) 都市計画施設 (道路・公園)

■ 都市計画道路の整備状況

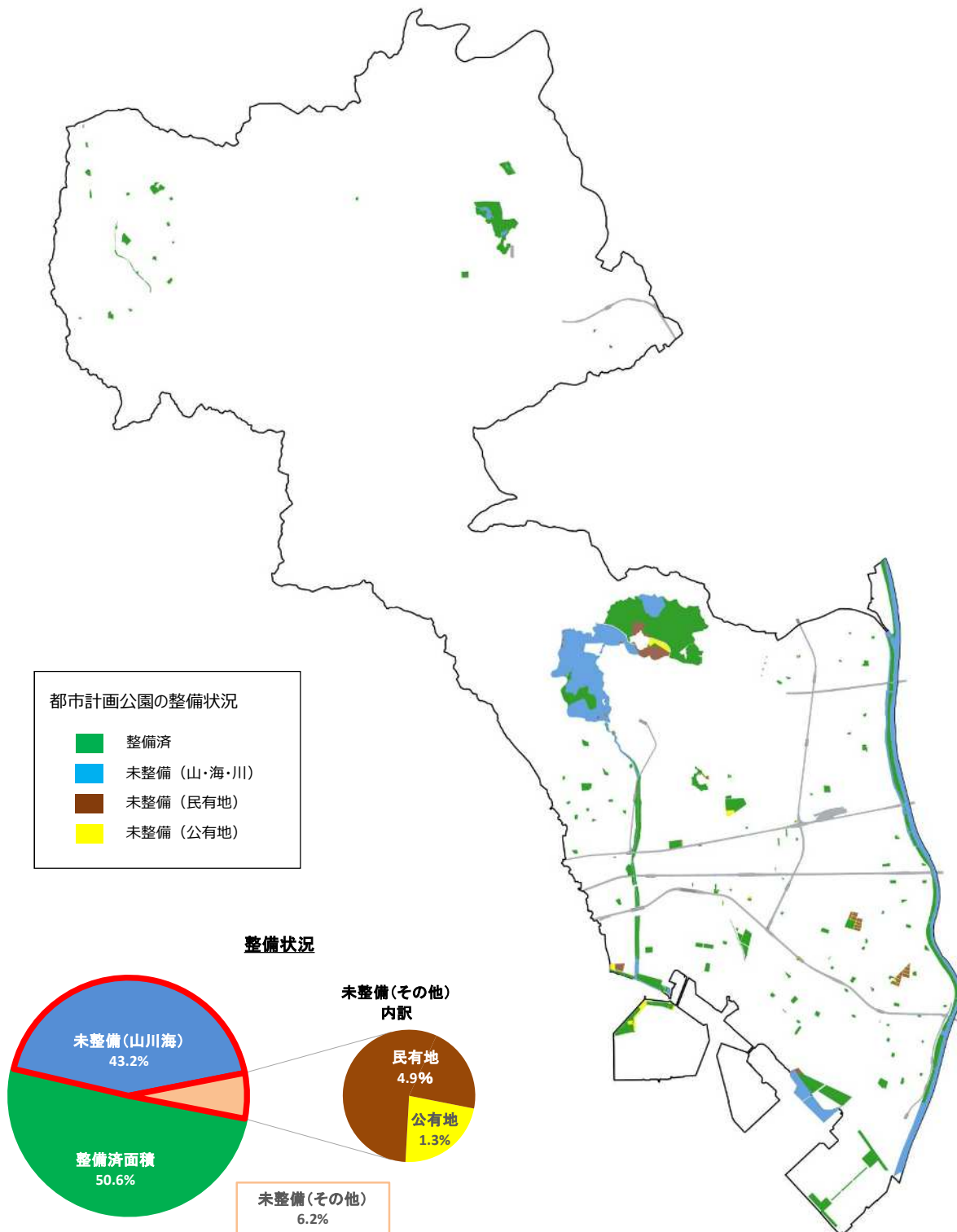
都市計画道路は、2009年(昭和21年)に戦災復興都市計画において計画決定された後、順次計画が追加・変更され、2021年(令和3年)3月31日現在、計画延長約183.2kmのうち約84%の153.09kmが整備済みとなっています。



■都市計画公園の整備状況

都市計画公園・緑地は総面積約 512ha のうち約 50% (約 253ha) が未整備となっています。都市公園はレクリエーション機能のほか、環境保全や防災など多面的機能を有することから、整備の推進や適切な維持管理に取り組む必要があります。

未整備の区域は、川や山間部など、すでに公園として一定の機能を持つ公園・緑地が大半を占めていますが、民有地を多く含む公園もあります。長期未整備公園については、必要に応じて区域の変更や廃止を含めた計画の見直し検討が必要です。

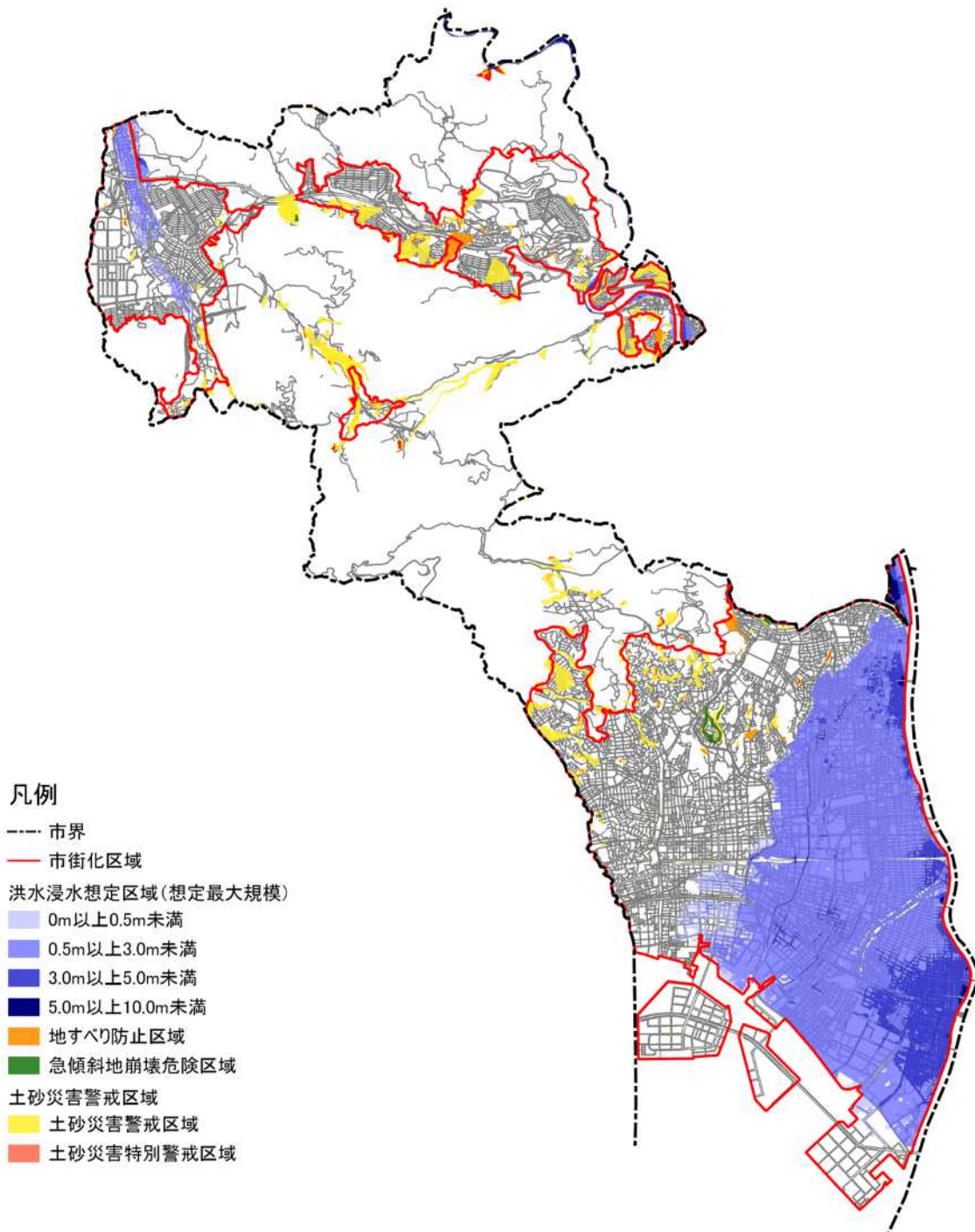


(7) 災害リスク

市街化区域の山あいの傾斜地などにおいては、土砂災害特別警戒区域等の指定箇所がみられます。また、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ます。

こうした災害リスクの高い地域においては、ソフト・ハード両面の防災対策や防災意識の更なる向上等に取り組む必要があります。

災害リスク状況



出典：国土数値情報

※以下の浸水想定区域図を示したもの
武庫川・有馬川洪水浸水想定区域図(想定最大規模)

3. まちづくりに対する意識

(1) 市民アンケート調査

2017年度（平成29年度）に5,000名の市民を対象とした、「第5次総合計画に関する市民アンケート調査」結果の概要は次のとおりです。（回収数1,769名、回収率35.4%）

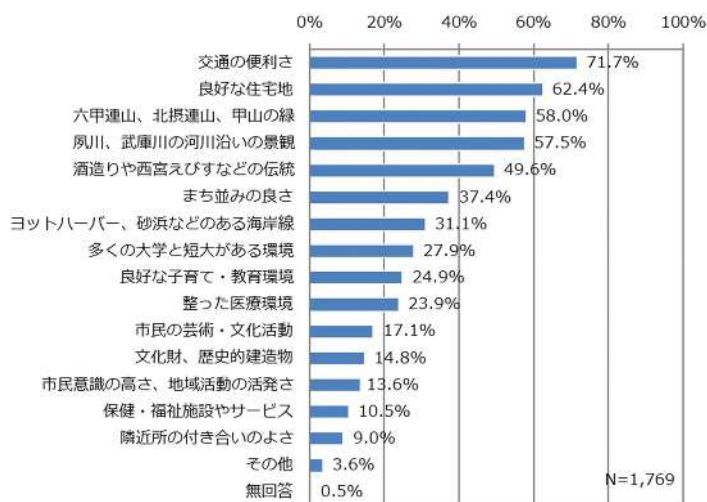
（まちの良さについて）

- 「交通の便利さ（71.4%）」が最も多く、次いで「良好な住宅地（62.4%）」となっています。また、「六甲連山、北摂連山、甲山の緑（58.0%）」、「夙川、武庫川の河川沿いの景観（57.5%）」が3位、4位で約6割を占めており、交通便利性や水と緑豊かな住環境がまちの魅力となっていることがうかがえます。

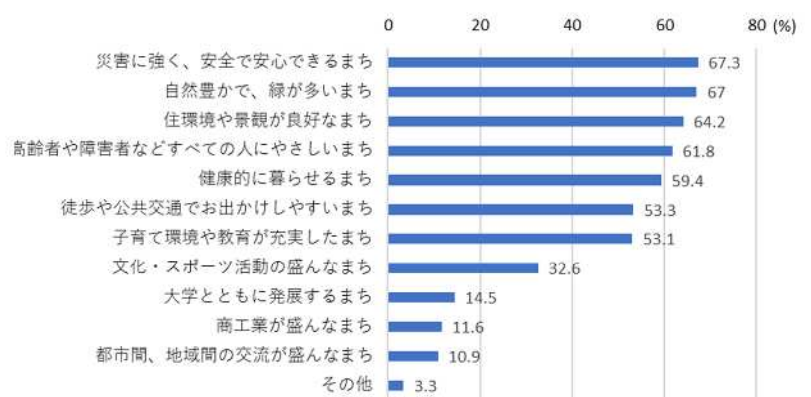
（都市の将来像について）

- 「災害に強く、安全で安心できるまち（67.3%）」と「自然豊かで、緑が多いまち（67.0%）」がほぼ同数で1位と2位を占めており、災害への対応や緑の保全が求められています。
- 「住環境や景観が良好なまち（64.2%）」が多く、良好な住宅地環境や景観の維持・向上が求められています。
- 「高齢者や障害者などすべての人にやさしいまち（61.8%）」、「健康的に暮らせるまち（59.4%）」、「子育て環境や教育が充実したまち（53.1%）」が多く、少子・高齢社会への対応や文教住宅都市として教育環境の更なる向上が求められています。
- 「徒歩や公共交通でお出かけしやすいまち（53.3%）」も多く、公共交通ネットワークの充実が求められています。

まちの良さについて



都市の将来像



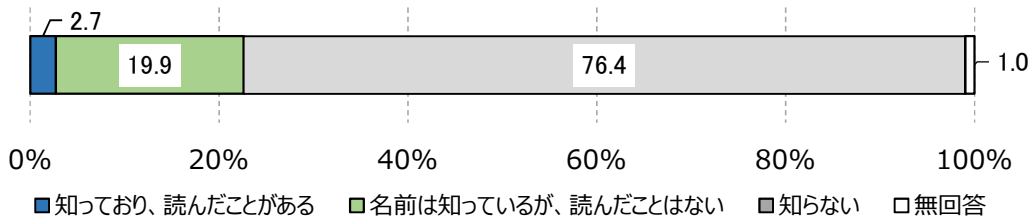
(2) 令和2年度市政モニター調査

実施時期：2020年（令和2年）10月 回答者数：407人

■ 都市計画に対する認知度

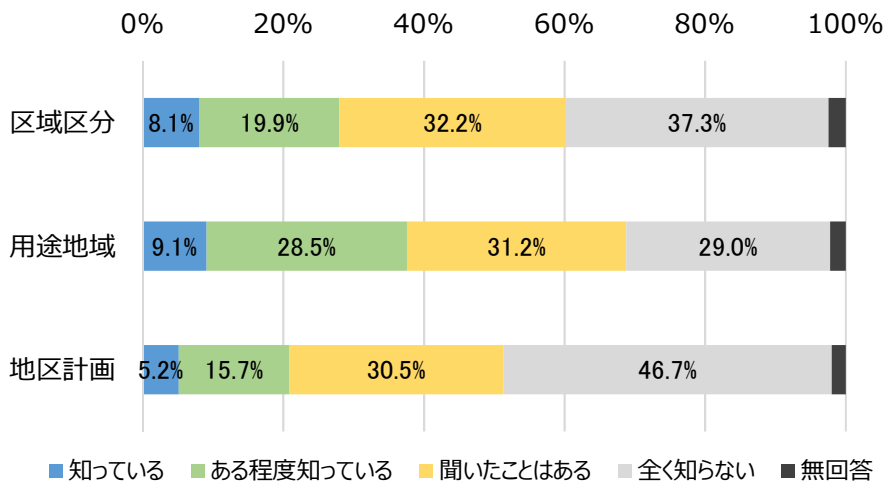
① 都市計画マスタープラン

・都市計画マスタープランの内容までの認知度は約3%となっています。



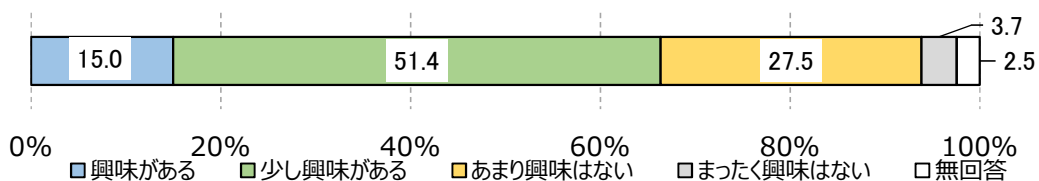
② 都市計画制度

・「知っている」と「ある程度知っている」と回答した方の割合は、用途地域が約38%で最も高く、次いで区域区分が約28%となっています。



■ 都市計画への関心

都市計画に対して「興味がある」、「少し興味がある」と回答した方の割合は、約66%となっており、用途地域等の都市計画制度の認知度と比較して高くなっています。



回答の理由について（自由意見を分類して集計）

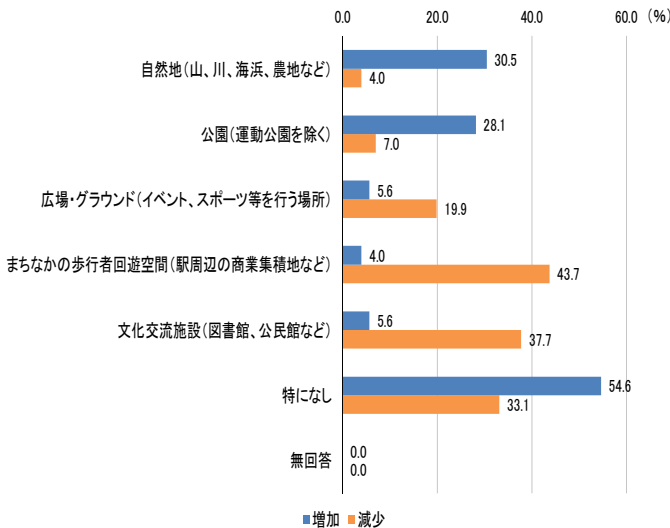
興味がある理由（回答が多い順）	興味がない理由（回答が多い順）
「住み続けたい・住んでいる場所であるから」	「自分には関係ない、周りのことは気にならない」
「住みやすいまち・環境になって欲しい」	「現状に不満がない」
「都市計画について知りたい」 など	「内容が分からない」 など

(3) 令和3年度市政モニター調査

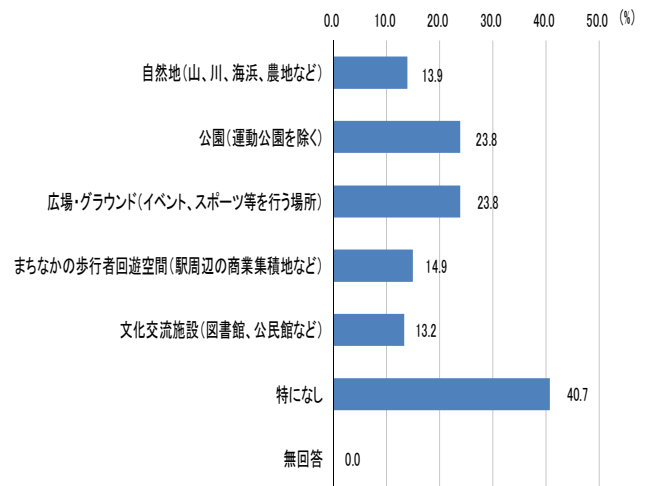
実施時期：2021年（令和3年）11月 回答者数：302人

■ コロナ禍において利用する頻度が増加又は減少した公共空間、不足していると感じる公共空間

コロナ禍において利用頻度が増加した公共空間は、特になしと回答された方の割合が最も多く、次いで自然地、公園となっています。一方、コロナ禍において利用頻度が減少した空間は、広場・グラウンド、まちなかの歩行者回遊空間、文化交流施設となっています。



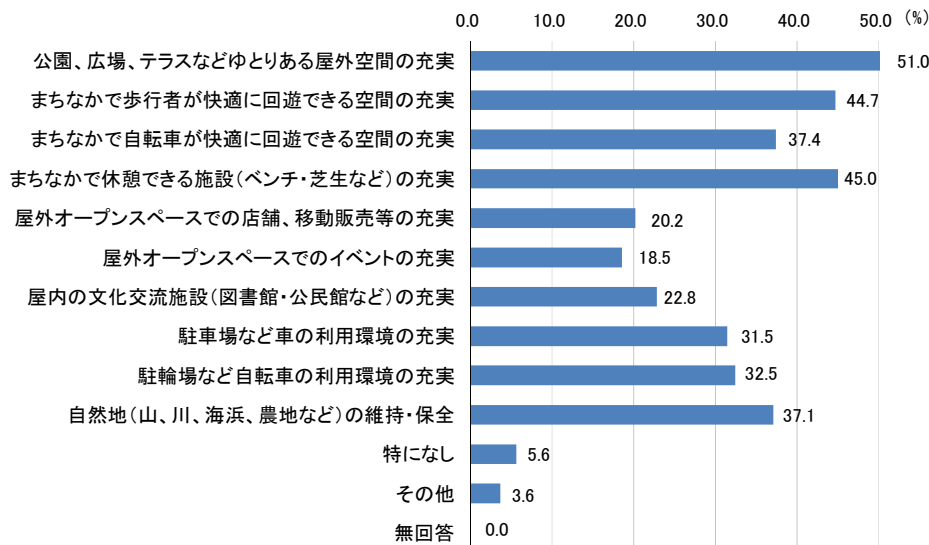
コロナ禍における公共空間の利用状況



不足していると感じる公共空間

■ 今後の公共空間の整備・活用において重要なもの

- ・「公園、広場、テラスなどゆとりある屋外空間の充実」の割合が最も高く、次いで「まちなかで休憩できる施設」、「まちなかで歩行者が快適に回遊できる空間の充実」等となっており、快適な空間づくりが求められています。
- ・そのほか、「まちなかで自転車が快適に回遊できる空間の充実」、「駐輪場など自転車の利用環境の充実」、「駐車場など車の利用環境の充実」も多く、移動しやすい環境づくりも求められています。



4. まちづくりの主要課題（第5次西宮市総合計画）

第5次西宮市総合計画では、時代認識、これまでのまちづくり、人口推計、市民アンケート等により把握した都市の印象や都市の将来像を踏まえ、まちづくりの主要課題として次の6項目を定めています。

1. 住宅都市としての価値を未来に引き継ぐ

- 良好な住環境や風光明媚で生物多様性の豊かな自然環境を有し、個性的で美しい景観を備えた都市・西宮を、大切に守り、更にこの価値を高めながら、未来の世代へと引き継いでいく必要があります。
- 近年、市街地中心部で人口が増加し、市街地周辺部や郊外で人口が減少する傾向が続いており、各地域において、人口と公共施設等のバランスや空き家の増減傾向なども考慮しながら、安心して住み続けられる環境を維持していく必要があります。

2. 子供の育ちを応援し、子育てしやすい環境をつくる

- 全ての子供が心身ともに健やかに、たくましく育つような、また、家庭だけでなく、地域全体で子供の育ちを応援できるような世の中であることが求められています。
- 保育所待機児童の解消に取り組むとともに、多様化・高度化する発達支援ニーズへの対応など喫緊の課題に向けて、福祉・教育・保健・医療等の連携を強めていく必要があります。

3. 自助と共助（互助）の考えで地域のきずなを強め、地域共生の社会に向かう

- 少子高齢化の進行により税収の伸びが見込めない一方で、福祉や子育て支援などの行政需要の増大が予測される状況では、行政による公助のみで全ての需要に対応することは非常に困難となります。
- 増大する地域の課題を市民一人ひとりが「我が事」として捉え、「支え手側」と「受け手側」に分かれるのではなく、お互いに支え合いながら暮らすことのできる「共助（互助）」の考えに根ざした、顔の見える地域共生社会づくりを進めていくことが求められます。

4. まちの魅力ある資源を生かし、市民文化を発信する

- より多くの人々が西宮を愛し、訪れたいくなるよう、恵まれた自然環境、歴史と文化財、「大学のまち」や「スイーツのまち」等の都市ブランド、市内企業、地場産品など、様々なまちの魅力ある資源が発掘され、生かされることが望まれます。
- 文化・芸術やスポーツ、生涯学習などに親しむ市民の姿は、文教住宅都市の心豊かな暮らしを象徴するものであり、これを更に醸成するとともに、市内外へ広く発信することが求められます。

5. 安全・安心で快適に過ごせるまちの基盤や仕組みをつくる

- 清潔で快適な生活環境の確保と持続可能なまちづくりのためには、市民、事業者、行政等が一体となって、ごみの減量・再資源化や空き地・空き家の対策などを進める必要があります。
- 市民生活の安全性や快適性を維持・向上させるには、水道水の安定供給や下水の適正処理、交通の円滑化や地域活性化に資する道路整備などが必要となります。また、近年多発する集中豪雨による浸水被害への対策等も求められています。
- 防災・消防・救急の体制強化が求められているほか、「自助」と「共助（互助）」による地域防災力の強化や、地域防犯、交通安全、消費者被害の未然防止など、安全・安心なまちづくりを進めていく必要があります。

6. 地域力の向上を図りつつ、長期的な展望に立った持続可能な行政運営を行う

- 地域力の向上に向けて、地域活動の担い手を安定的に確保するための幅広い人材の育成・発掘、地域行政のあり方、コミュニティ拠点施設の有効活用などを検討する必要があります。
- 長期計画の策定、行政評価の活用、財政基盤の強化、公共施設マネジメントや広域連携の推進などにより、長期展望に立った計画的で効率的な行政運営を行うとともに、効果的な情報発信・広報・広聴により西宮への関心や愛着を高める必要があります。
- 市税の適正な賦課・徴収により市の財源確保に努めるとともに、取り巻く行政課題に柔軟に対応すべく、組織体制や事務の見直し・適正化、人事管理・人材育成等を的確に行う必要があります。また、行政の様々な分野でA IやI o Tを積極的に活用することで、持続可能な行政運営を実現する必要があります。

5. 都市づくりの主要課題

第1章における都市計画マスタープランの策定方針や都市づくりの新たな視点、第2章における都市の現状等を踏まえ、第5次西宮市総合計画における主要課題と整合を図りながら、今回の都市計画マスタープランにおいて取り組むべき都市づくりの主要課題を下記のとおり設定します。また、主要課題に対応する都市づくりの取り組み分野（第3章に掲載）を整理し、参考に表示します。

主要課題1：持続可能な都市の構築

- 現状の公共交通を中心とした持続可能でコンパクトな都市づくりを維持することによる、脱炭素・低炭素型のまちづくりが求められる。
- 現状のコンパクトな都市構造を維持するために、交通ネットワークの維持・強化や交通結節機能の強化、居住・都市機能の維持・誘導を図る必要がある。
- 良好な市街地環境を維持するため、都市施設の最適な維持管理や長寿命化等のマネジメントの推進及び事業実施コストの確保が求められる。

関連する分野 **土地利用**、**都市施設**

関連するデータ：第2章2. 都市の現況（1）人口・世帯数・高齢化率、（2）公共施設更新費、（5）交通

主要課題2：人口の減少・高齢化等の人口構造の変化への対応

- 今後の人口減少を見据え、都市の規模に応じた規制・誘導のあり方について検討する必要がある。
- とくに、北部地域などの人口減少が予測される地域においては、住環境の維持・保全について検討する必要がある。
- 高齢化の更なる進展に備え、超高齢社会に対応した都市づくりを検討する必要がある。
- 以上の情勢を踏まえ、土地利用規制や都市機能・居住誘導の方向性など、都市計画のあり方について検討する必要がある。

関連する分野 **土地利用**

関連するデータ：第2章2. 都市の現況（1）人口・世帯数・高齢化率

主要課題3：地域の実態や社会構造の変化への対応

- 現況の土地利用の実態を踏まえ、商業地や工業地においては、住宅地と商業活動や操業環境との調和を図りながら、土地利用規制の見直しを検討する必要がある。
- 住宅地においては、将来の人口や世帯数の推移を踏まえた土地利用規制のあり方や市街地環境の維持・向上のためのまちづくりについて検討する必要がある。
- 既成建築物の更新を踏まえた土地利用規制のあり方について検討する必要がある。
- 都市核等の都市の拠点となるエリアにおいては、社会情勢の変化を踏まえた都市機能の向上が求められる。

関連する分野 **土地利用**、**市街地整備**

関連するデータ：第2章2. 都市の現況（3）土地利用、（4）産業

主要課題4：激甚化する災害への対応

- 今後起こりうる災害リスクを適切に評価し、防災まちづくりの推進とあわせて災害リスク情報の更なる周知と防災意識の高揚が求められる。
- 災害に強い市街地形成のため、都市計画制度等を活用した規制・誘導のあり方について検討する必要がある。
- 災害に備え、災害時の避難場所や避難経路、緊急輸送道路となる都市施設の整備や維持保全、耐震化等に取り組むことが求められる。

関連する分野 都市施設、安全・安心な都市づくり

関連するデータ：第2章2. 都市の現況（7）災害リスク

主要課題5：都市の魅力の更なる向上

- 文教住宅都市としての基本理念を継承した都市づくりを進めることが求められる。
- 緑やオープンスペースの整備・保全による魅力ある都市づくりが求められる。
- 社会情勢や市民ニーズを踏まえた駅前空間や街路空間などの公共空間の新たな整備・活用のあり方を検討するとともに、拠点となる都市空間の再生整備を進めることが求められる。
- 安全・安心で快適な都市環境の整備のため、必要な都市基盤の整備や維持保全が求められる。

関連する分野 都市施設、市街地整備、西宮らしい豊かな都市づくり

関連するデータ：第2章2. 都市の現況（6）都市計画施設（道路・公園）、3. まちづくりに対する意識

主要課題6：地域主体・協働の都市づくりの推進

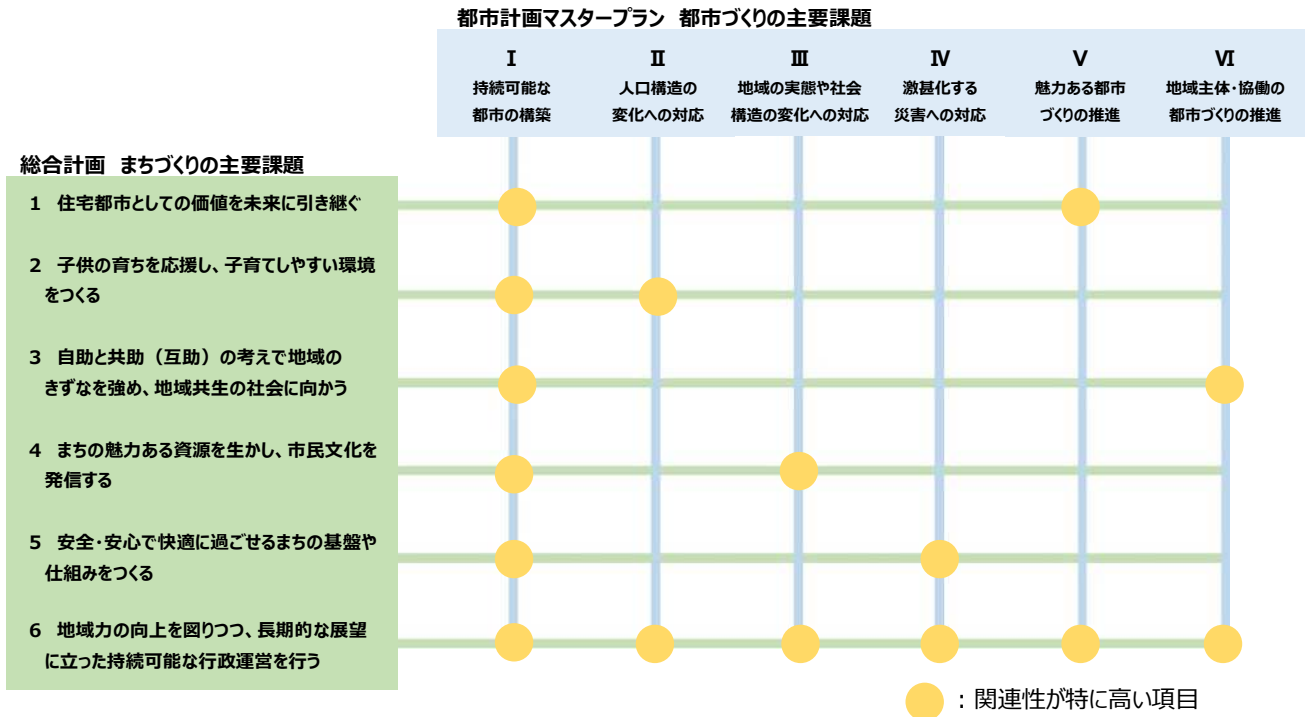
- 都市計画に対する市民参画を進めるために、都市計画制度の役割や市民生活との関わりについて効果的に広報・周知する方法を検討する必要がある。
- 地域特性に応じた市街地環境の維持・向上のため、市民のまちづくりに対する取組みに対し積極的な支援を行い、都市計画制度などを活用した地域主体の都市づくりを推進することが求められる。
- 都市空間の有効活用や地域資源を活かしたまちづくりの推進のため、都市計画制度を活用した官民協働の都市づくりを推進することが求められる。

関連する分野 地域力ではぐくむ都市づくり

関連するデータ：第2章3. まちづくりに対する意識

■総合計画主要課題との対応について

第5次西宮市総合計画におけるまちづくりの主要課題と都市計画マスタープランの都市づくりの主要課題の対応関係について、特に関連性が高い項目を表示しています。



■都市づくりの取組み分野について

都市づくりの取組分野として、都市計画制度の根幹となる「土地利用」、「都市施設」、「市街地開発事業」に、「安全・安心な都市づくり」、「西宮らしい豊かな都市づくり」、「地域力ではぐくむ都市づくり」を加えた6つの分野に分類し、各分野の都市計画の方針や実施する施策を整理していきます。

都市づくりの取組分野	取組内容
①土地利用	区域区分・用途地域等の土地利用に係る都市計画制度を活用した取組みや、その他土地利用計画に関する取組み。
②都市施設	道路、公園、下水道等の都市施設に係る都市計画制度を活用した取組みや、その他都市施設整備に関する取組み。
③市街地整備	市街地再開発事業、土地区画整理事業等の市街地開発事業に係る都市計画制度を活用した取組みや、その他都市の再生・整備に関する取組み。
④安全・安心な都市づくり	防災・減災の観点から、安全・安心な都市づくりを実現するための都市計画制度を活用した取組みや、その他防災まちづくりに関する取組み。
⑤西宮らしい豊かな都市づくり	文教住宅都市・西宮の基本理念を継承し、魅力ある良好な市街地環境を維持・保全するための都市計画制度を活用した取組みや、その他良好な都市環境の形成に関する取組み。
⑥地域力がはぐくむ都市づくり	地域が主体となった市街地環境の維持・保全や、事業者と連携した魅力ある空間形成を目指した都市づくりを推進するための取組み。

第3章 都市の将来像と都市づくりの方向性

本章では、総合計画における都市目標と将来像の実現のため、都市計画マスタープランにおける都市づくりの方向性について定めます。

1. 第5次西宮市総合計画の都市目標と将来像

都市目標



10年後の将来像

- 1 私たちは、六甲から北摂に連なる山並みと大阪湾、これをつなぐ武庫川や夙川などに抱かれながら憩い、安らかに暮らしており、この地で育まれてきたまちの風情や、自然と都市の景観に誇りを持っています。誰もが安心して行き交い、暮らすことのできる西宮は、活気と魅力にあふれるまちになっています。
- 2 まちのあちこちから、子供たちの元気な声が聞こえてきます。子育てをする人も、それを応援する人も、誰もが温かい気持ちで西宮の子供たちを育みます。心豊かで健やかに育った子供たちは、将来も西宮に住みたいと感じています。
- 3 身近な地域での暮らしを一緒に楽しむ中で、たくさんの縁が生まれています。地域でお互いに見守り、支え合うことのできる西宮のまちで、一人ひとりが生き生きと、自分らしい生活を楽しんでいます。
- 4 文教住宅都市の個性と魅力にひかれ、移り住む人や訪れる人が増えています。たくさんの人々が学び、働き、遊ぶ中で、様々な交流の輪が広がっており、大学や産業とも連携した、まちの元気が生まれています。
- 5 きれいな水や緑がある、清潔で快適な暮らしが、みんなの生活を豊かにしています。私たちの暮らしを支える都市基盤は、一段と安全で利用しやすいものとなっています。地域では、あらゆる年齢の人々が防災・減災の活動に参加し、何かあっても助け合えるつながりと、より強固になった行政の防災体制に、みんなが安心を感じています。
- 6 たくさんの人が地域の活動やまちづくりに積極的に参加し、西宮のまちに対する人々の愛着と誇りが住民自治の成熟につながっています。ICT分野における技術革新等を最大限活用した、効率的で公正な行政運営がみんなから信頼されています。

2. 都市空間形成の方向性

■ 第5次西宮市総合計画

第5次西宮市総合計画においては、都市空間形成の方針が示されるとともに、都市計画マスタープランにおいて具体化していくこととしています。



拠点及び都市軸の位置付け

位置付け	該当箇所
都市核	阪神西宮駅・JR 西宮駅周辺、阪急西宮北口駅周辺
地域核	(北部) 山口センター周辺、JR 西宮名塩駅周辺 (南部) 阪急苦楽園口駅周辺、阪急夙川駅周辺、阪急甲東園駅周辺 JR 甲子園口駅周辺、阪神・阪急今津駅周辺、阪神甲子園駅周辺
市外の拠点	岡場駅周辺（神戸市）、宝塚駅周辺（宝塚市）
都市軸（広域）	国道2号、国道43号、国道171号、国道176号、県道大沢西宮線

■ 西宮市立地適正化計画

西宮市立地適正化計画は、都市計画マスタープランの一部として位置付けられるもので、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利便施設や交通ネットワークを維持による拠点等へのアクセシビリティの確保など、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策定されています。

本市は、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おり、高い人口密度に支えられ、適度に生活利便施設が立地しています。また、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。

このような都市の現状を踏まえ、「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」を目指して、居住誘導区域や都市機能誘導区域を設定しています。

<居住誘導区域の設定方針>

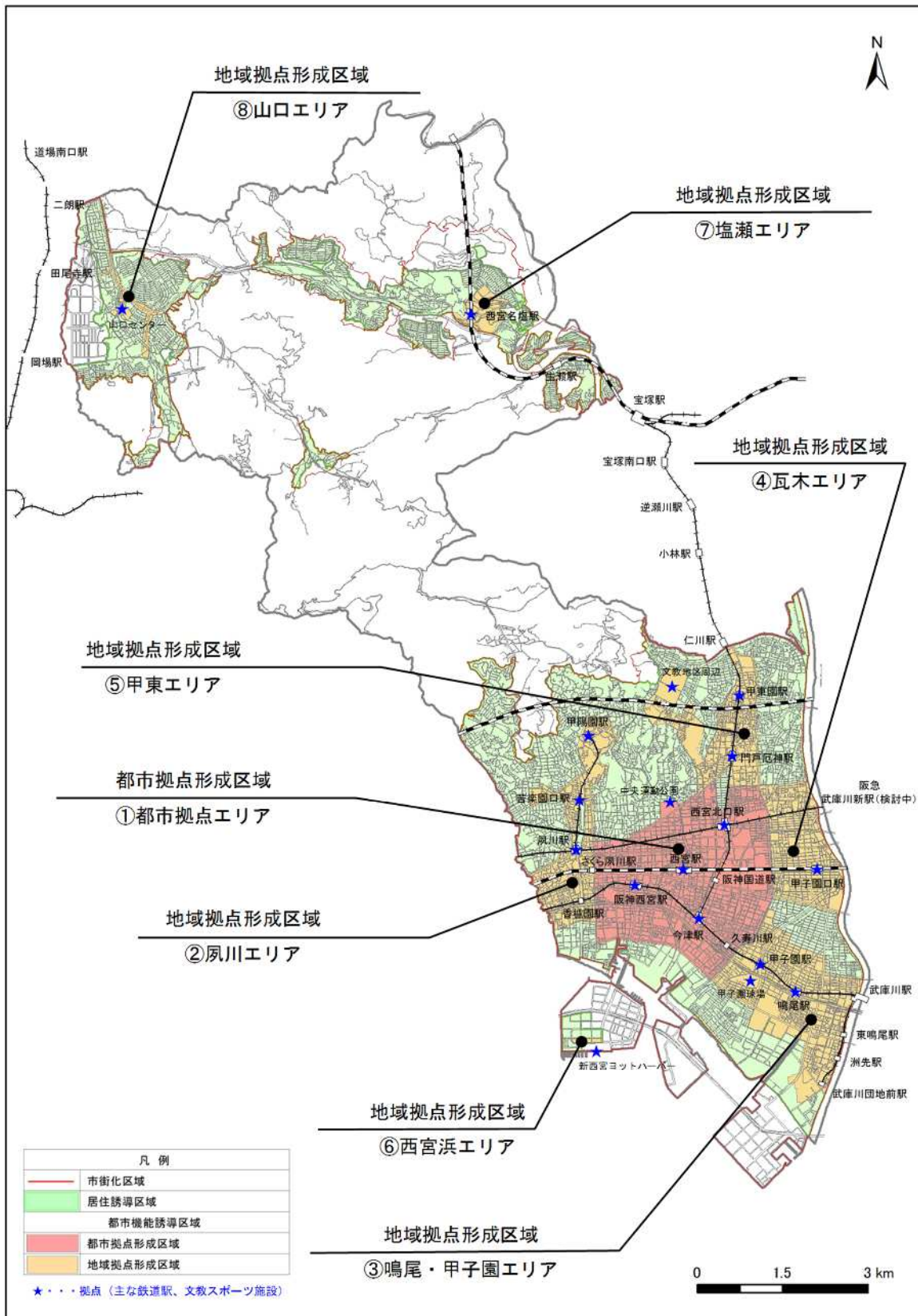
市街化区域内において、流通業務団地や臨海部の産業団地など居住にふさわしくないエリアや土砂災害特別警戒区域などの災害の危険性がある区域等を除き、地域の人口密度、居住環境等の特性に応じて、「環境調和型居住区域」、「低層居住区域」、「中低層居住区域」、「都市型居住区域」の4つに分類し、居住誘導区域に設定しています。

居住誘導区域の区分	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)	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
低層居住区域 (南部地域山ろく部・丘陵部)	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)	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

<都市機能誘導区域の設定方針>

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都市活動の拠点となる都市核周辺を「都市拠点形成区域」、駅や行政施設などの地域核周辺等を「地域拠点形成区域」として、各拠点からの徒歩圏等を考慮したうえで、区域を設定しています。

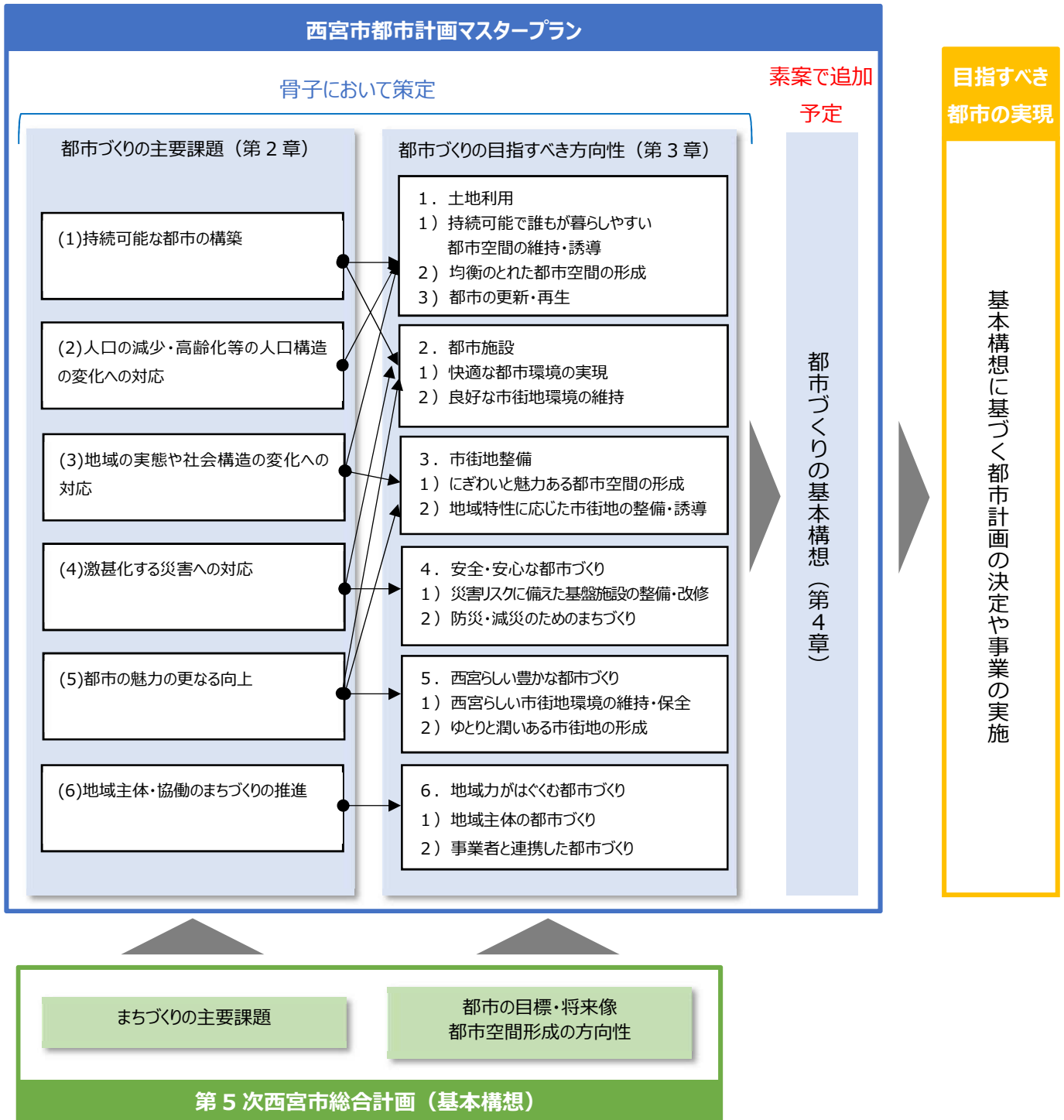
区分	区域設定の考え方	拠点（地域核、地区核等）
都市拠点形成区域 (南部地域)	都市核の中心から概ね半径 1 km の範囲内の区域を基本	西宮北口駅周辺 阪神西宮駅・JR 西宮駅周辺
地域拠点形成区域 (南部地域)	地域核、地区核等の中心から概ね半径 800m の範囲内の区域を基本	夙川駅周辺 苦楽園口駅周辺 甲陽園駅周辺 阪急・阪神今津駅周辺 甲子園駅周辺
地域拠点形成区域 (北部地域)		鳴尾駅周辺 甲子園口駅周辺 甲東園駅周辺 門戸厄神駅周辺 その他拠点周辺
		山口センター周辺 ※連携拠点 岡場駅周辺
		西宮名塩駅周辺 ※連携拠点 JR・阪急宝塚駅周辺



3. 都市づくりの目指すべき方向性

前章の都市づくりの主要課題を踏まえ、総合計画における都市の目標や将来像に即して、都市づくりの方向性について定めます。

今後は、この方向性に基づき、素案において、より具体化した構想や取り組むべき施策をとりまとめていきます。



まちづくりの主要課題

都市の目標・将来像
都市空間形成の方向性

第5次西宮市総合計画（基本構想）

取組分野 1：土地利用

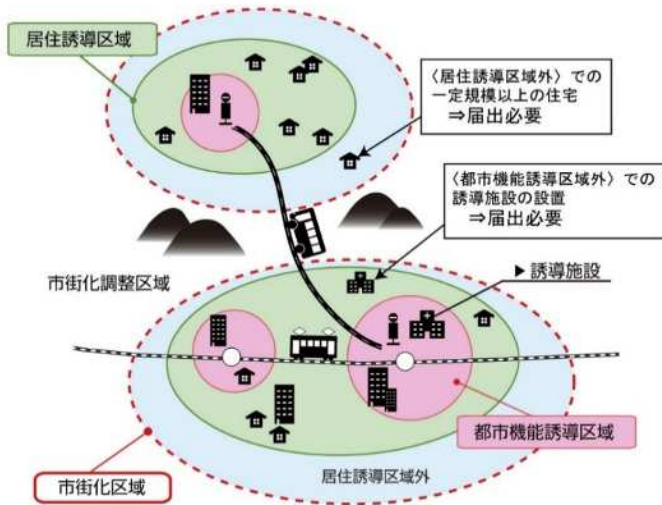
方向性 1 持続可能で誰もが暮らしやすい都市空間を維持・誘導する。

本市の人口は減少に転じており、少子高齢化もさらに進行していくことが予測されています。

西宮市立地適正化計画における誘導方針のもと、持続可能で誰もが暮らしやすい都市空間を維持・誘導するため、土地利用規制や生活利便施設の立地誘導のあり方等を検討します。

主な都市計画の方針や取組み(案) ※今後、素案において基本構想として詳細を取りまとめる予定です。

- 人口減少等の今後の社会情勢を踏まえ、市街化調整区域などの保全すべきエリアについては、引き続き保全する方針とし、原則、市街化区域への編入は行いません。
- 市街化区域の縁辺部（市街化調整区域との境界部）において、災害リスクのある区域や市街化の見込みがない区域については、市街化調整区域への編入を検討します。
- 将来の人口減少を見据えた適切な市街地密度や居住地の立地誘導のあり方を検討します。
- 住宅地や地域核においては、立地適正化計画の誘導方針に基づき、地域の特性に応じた生活利便性の確保と住環境の維持に努めます。
- 人口減少が予想される地域などにおいては、市街地環境の維持のため、地域力の向上を図りつつ、福祉や空き家対策、交通等の分野とも連携した、総合的なまちづくり施策を検討します。



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。

出典：西宮市立地適正化計画

方向性2 地域特性を活かした均衡のとれた都市空間の形成を図る。

これまでの都市計画の経緯や市街地の形成状況を踏まえ、均衡のとれた魅力ある都市空間の形成を図るため、住宅、商業、工業、自然地等の地域特性に応じた土地利用を適切に規制・誘導します。

また、土地利用の変化や社会情勢等を踏まえ、適宜、用途地域等の土地利用計画の見直しの必要性について検討します。

主な都市計画の方針や取組み（案） ※今後、素案において基本構想として詳細を取りまとめる予定です。

- 都市計画制度（用途地域等）により、地域特性に応じた住宅地の形成に努めます。また、地区計画の指定等を推進することにより、地区の特性に応じた、良好な市街地環境の維持・向上を図ります。
- にぎわいと活力のある、地域と調和したまちづくりを推進するため、地域の特性に十分配慮した商業立地を図ります。また、身近な生活利便施設の立地を誘導するため、住居系用途地域における商業・業務施設の誘導のあり方について検討します。
- 都市核周辺は、商業・業務地とし、複合的な都市機能の集積を図ります。
- 流通業務地や臨海産業地においては、住宅との混在を避け、操業環境に配慮した都市計画制度（流通業務地区、特別用途地区など）の運用に努めます。
- 緑豊かでゆとりある都市環境を形成するため、生産緑地制度を活用した市街化区域内の農地の保全に努めます。
- 市街化調整区域においては、市街化を抑制し、緑地や農地等の保全に努めます。
- 用途地域の指定と実際の土地利用状況に著しい乖離がみられる場合などは、社会情勢の変化を踏まえた、用途地域の見直しを検討します。



方向性3 都市の更新・再生による市街地の維持・向上を図る。

今後、人口や世帯数の減少が予測されていることから、既成市街地の更新や再生を円滑に進めるための都市計画制度のあり方を検討し、市街地環境の維持や時代に即した機能向上を図ります。

主な都市計画の方針や取組み（案） ※今後、素案において基本構想として詳細を取りまとめる予定です。

- 都市核周辺などの拠点においては、合理的な土地利用の促進による都市機能の向上や魅力ある都市空間の形成のため、都市計画制度（高度利用地区、再開発等促進区など）の活用を検討します。
- 老朽化建築物の改築・更新を踏まえた都市計画制度（高度地区など）のあり方について検討します。
- 建築基準法に基づく総合設計制度など、関連する制度の活用や連携を図りながら、都市の更新・再生のあり方を検討します。

取組分野 2 : 都市施設

方向性 1 快適な都市環境を実現するため計画的な都市施設の整備を推進する。

円滑な都市活動の確保や良好な都市環境を実現するため、都市の骨格となる道路、公園、下水道などの都市基盤施設の整備を計画的に進めます。

主な都市計画の方針や取組み（案） ※今後、素案において基本構想として詳細を取りまとめる予定です。

- 今後の社会情勢を踏まえ、必要に応じて都市計画施設（道路、公園など）の見直しについて検討するとともに、快適な都市環境を実現するため、都市計画に基づく都市施設の整備を進めます。
- 交通ネットワークの維持・強化のため、新駅の整備や都市交通施設（道路、駅前広場、都市高速鉄道など）の整備・機能強化を進めます。
- 都市交通施設の整備と連携を図りながら、公共交通の維持・充実や利便性の向上に努めます。
- 身近な公園が不足する地域においては、新たに都市計画公園の整備を検討します。



都市計画道路の整備（山手幹線）



都市計画公園の整備（西宮浜総合公園）

方向性 2 良好な都市環境を維持するため都市施設の維持や機能向上を進める。

引き続き良好な市街地環境を維持するために、都市施設を適切に維持するとともに、時代に即した機能の向上を図ります。

持続可能な都市の経営のため、安定的な財源の確保やライフサイクルコストの削減に配慮した公共施設マネジメントに努めます。

主な都市計画の方針や取組み（案） ※今後、素案において基本構想として詳細を取りまとめる予定です。

- 持続可能な都市経営や市街地環境の維持・向上のため、都市計画税を活用した都市計画施設（道路、公園、学校など）の改修事業を進めます。
- 社会情勢や市民ニーズ等を踏まえた既存の公共空間（道路・公園など）の整備・活用のあり方や民間事業者と連携した空間づくりについて検討します。
- ライフサイクルコストの削減に配慮した公共施設のマネジメントを推進するとともに、事業の実施や既存施設の利活用にあたっては、民間活力の活用について検討します。

取組分野3：市街地整備

方向性1 にぎわいと魅力ある都市空間の形成のため都市の再生・整備を推進する。

都市核など、都市の拠点となる地区においては、都市機能の集積や交通結節機能の向上などにより、にぎわいと魅力ある都市空間の形成を目指した都市の再生・整備を進めます。

主な都市計画の方針や取組み（案） ※今後、素案において基本構想として詳細を取りまとめる予定です。

- 都市核などにおいては、にぎわいと魅力ある都市空間の形成を目指して、必要に応じて、市街地再開発等の事業の実施による公共空間の再整備と合理的な土地利用の促進を図ります。
- 公共空間の整備・利活用においては、都市計画制度を活用した官民連携のまちづくりを進めることにより、公共空間の有効活用に努めます。
- 新たな公共空間の整備にあたっては、人や公共交通を中心としたウォークラブルな空間を目指した空間整備に努めます。

方向性2 地域の特性に応じた市街地の整備・誘導を図る。

まちの文化や都市環境、都市基盤の整備状況など地域特性に応じた良好な市街地の整備・誘導を図るため、地域主体の取組みの機運に応じて、都市計画制度（地区計画、土地区画整理事業等）を活用した事業手法を検討します。

主な都市計画の方針や取組み（案） ※今後、素案において基本構想として詳細を取りまとめる予定です。

- 良好な市街地の形成のため、地域住民主体の取組みの機運に応じて、地区計画、土地区画整理事業等の事業手法の活用を検討します。
- 大規模土地利用転換や大規模住宅団地の建替えなどを行う地区では、地区計画や景観重点地区などの指定により、地域特性に応じた住環境の保全や市街地環境の向上に努めます。



JR 西宮駅南西地区市街地再開発事業（完成イメージ）



浜甲子園団地の建替え

取組分野 4 : 安全・安心な都市づくり

方向性 1 災害リスクに備えた都市基盤施設の整備・改修を推進する。

激甚化する災害に対応するため、災害リスクを想定した都市基盤施設の整備や改修を進めます。

また、復旧・復興活動を支える緊急輸送道路の機能を確保するため、都市計画道路の整備や防犯道土地利用の規制・誘導を進めます。

主な都市計画の方針や取組み(案) ※今後、素案において基本構想として詳細を取りまとめる予定です。

- 激甚化する災害に対応するため、避難経路や避難場所となる都市計画施設(道路、公園、学校など)の整備・保全や災害リスクを想定した改修を適切に行います。
- 復旧・復興活動を支える緊急輸送道路の機能確保のため、都市計画道路の整備・保全や沿道の土地利用規制(防火地域など)のあり方を検討します。
- 上下水道などのライフライン、公共施設の耐震化を推進します。



国道 176 号の整備

方向性 2 防災・減災のためのまちづくり・都市づくりを推進する。

西宮市地域防災計画と連携を図りながら、防災指針の策定など、防災まちづくりを推進するとともに、災害リスクを踏まえた土地利用の規制・誘導により、安全な市街地形成を図ります。

主な都市計画の方針や取組み(案) ※今後、素案において基本構想として詳細を取りまとめる予定です。

- 今後、立地適正化計画の改定にあわせて、地域防災計画と連携を図りながら、災害リスクを考慮したまちづくりの指針となる防災指針の作成を検討します。
- これまでの市街地形成の状況を踏まえつつ、災害リスクを踏まえた土地利用の規制・誘導(区域区分、居住誘導区域など)のあり方を検討します。
- 高容積地区などにおいては、市街地の安全性の確保のため、防火、準防火地域に指定します。

取組分野5：西宮らしい豊かな都市づくり

方向性1 文教住宅都市・西宮らしい良好な市街地環境を維持・保全する。

これまでの文教住宅都市・西宮の基本理念を継承した市街地環境の維持・保全に努めるとともに、地区特性を活かした都市づくりを推進します。

主な都市計画の方針や取組み（案） ※今後、素案において基本構想として詳細を取りまとめる予定です。

- 文教住宅都市としてのまちづくりの基本とした、都市計画制度の運用を行います。特に特徴的なまちなみが形成されている南部丘陵地においては、景観施策と連携しつつ、これまでの方向性を継承した都市計画制度（風致地区、景観地区など）の運用に努めます。
- 地区計画や景観重点地区の指定など、地区特性に応じた都市づくり活動を推進し、良好な街並みや景観の保全・向上に努めます。

方向性2 ゆとりと潤いある市街地の形成のため都市環境を整備・保全する。

自然環境の保全やゆとりと潤いのある市街地形成のため、区域区分などの土地利用規制や、都市計画公園・緑地、生産緑地地区の指定などにより、都市環境の整備・保全に努めます。

主な都市計画の方針や取組み（案） ※今後、素案において基本構想として詳細を取りまとめる予定です。

- 良好な都市環境の形成に資する都市農地については、生産緑地制度を活用した保全に努めます。
- 市街化調整区域等の保全エリアの緑地を引き続き維持・保全するとともに、都市内において緑地・公園が不足する地域においては、新たな公園の整備や保全に努めます。
- 河川敷緑地や甲子園浜・御前浜の自然海浜の保全など、水と緑のネットワークの充実に努めます。
- 自然保護地区や生物保護地区を始めとする、豊かな自然環境や生物多様性の保全に取り組みます。



都市計画緑地（夙川河川敷緑地）



景観地区（関西学院周辺）



生産緑地地区



市街化調整区域（御前浜公園）

取組分野 6 : 地域力がはぐくむ都市づくり

方向性 1 地域主体の都市づくりを推進する。

地域の特性に応じた良好な市街地環境を保全するため、引き続き、住民の合意形成の熟度に応じたきめ細かな支援を行いながら、地区計画などの都市計画制度や条例で定める都市づくり制度などを活用した地域主体の都市づくりを推進します。

あわせて、都市づくり活動の発意につなげるための取組みについて、関連部署における取組みと連携を図りながら検討します。

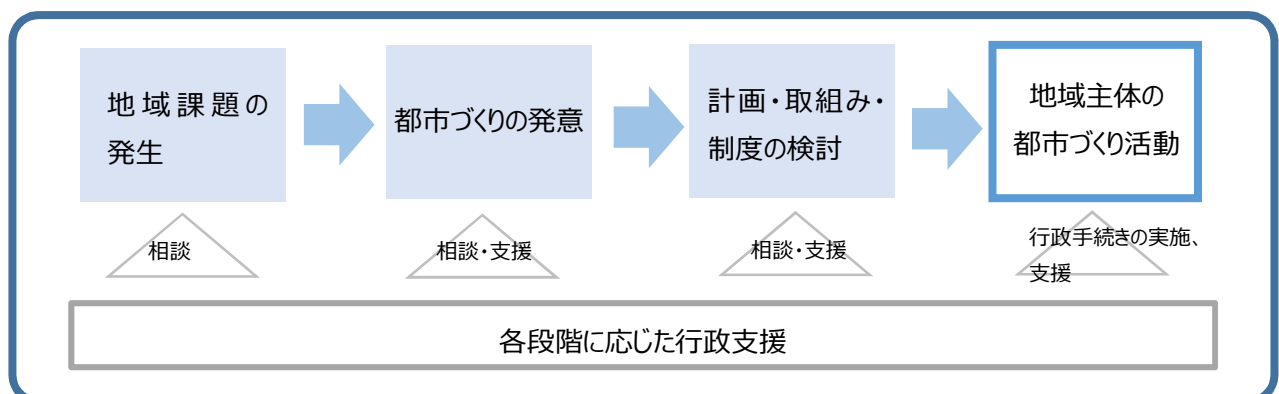
主な都市計画の方針や取組み（案） ※今後、素案において基本構想として詳細を取りまとめる予定です。

- 都市計画マスタープランやホームページ等を通じて、都市計画制度などの広報・周知を行い、住民の都市づくりに対する関心を高める取組みを推進します。
- 地区計画や景観重点地区などの住民主体の都市づくり活動を推進するための取組みを、引き続き進めていきます。
- 今後、公民館などの生涯学習施設において検討されている防災、福祉、環境などの身近な地域課題の話し合いの場づくり・人づくりの取組みと連携を図りながら、総合的なまちづくり施策を検討します。

■ 地域主体の都市づくり活動（制度）

- | | |
|--------------|----------|
| ○土地利用、都市景観 | ○地域交通 |
| 地区計画（都市計画法） | コミュニティ交通 |
| 建築協定（建築基準法） | |
| 景観重点地区（市条例） | |
| まちづくり協定（市条例） | |

■ 地域主体の都市づくり活動の支援体制

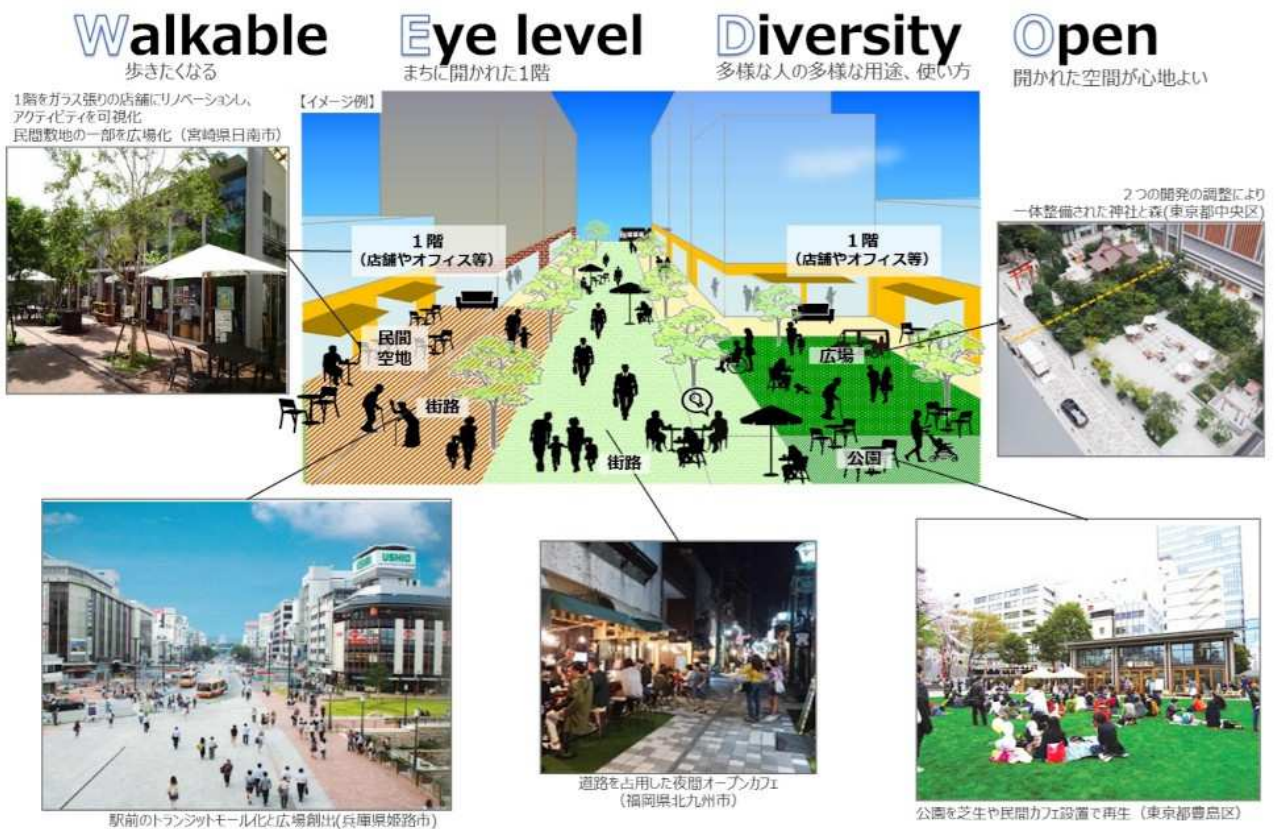


方向性2 事業者と連携した都市づくりを推進する。

都市の再生や公共空間の有効活用にあたっては、事業者とも連携し、都市計画制度等を活用しながら、魅力ある都市空間の形成に努めます。

主な都市計画の方針や取組み（案） ※今後、素案において基本構想として詳細を取りまとめる予定です。

- 事業者と連携し、民有地も含む公共空間（公園・広場・道路など）の有効活用や地域資源を活かしたまちづくりを推進するため、都市計画制度（再開発等促進区、地区計画など）の活用を検討します。
- 都市核の周辺など、人が集まる公共空間の有効活用にあたっては、ゆとりある空間の確保や歩行者の利便性の向上や官民一体の空間整備等による居心地が良く歩きたくなる空間の形成に努めます。
- 大学等の施設更新に併せて、まちづくりと連携した各種制度の機動的な運用を検討します。



居心地が良く歩きたくなる空間のイメージ図（国土交通省）