

# 西宮市立地適正化計画の基本的な方針 (案)

西宮市

平成 29 年 3 月



## 目 次

<b>第1章 立地適正化計画の目的と位置づけ</b> .....	<b>1</b>
（1）計画策定の背景と目的.....	1
（2）西宮市における立地適正化計画.....	1
（3）基本的な方針の位置づけ.....	1
（4）立地適正化計画の位置づけ.....	2
（5）計画の期間と範囲.....	2
<b>第2章 西宮市の概況</b> .....	<b>3</b>
（1）位置と地勢.....	3
（2）人口.....	4
（3）人口密度.....	9
（4）土地利用.....	11
（5）交通.....	13
（6）財政.....	16
<b>第3章 都市構造の分析</b> .....	<b>17</b>
（1）生活サービス施設の利便性分析.....	17
（2）公共交通の利便性分析.....	27
（3）災害に対する安全性分析.....	29
（4）都市構造の現状と課題.....	30
<b>第4章 立地の適正化に関する基本的な方針</b> .....	<b>33</b>
（1）西宮市都市計画マスタープランにおける基本方針.....	33
（2）西宮市総合交通戦略における関連施策.....	38
（3）立地適正化計画の基本理念.....	40
（4）立地適正化計画の基本的な方針.....	41
（5）立地適正化計画における地区ごとの拠点形成方針.....	43
<b>第5章 居住誘導区域、都市機能誘導区域の設定方針</b> .....	<b>44</b>
（1）立地適正化計画における誘導区域の考え方.....	44
（2）居住誘導区域の設定方針.....	45
（3）都市機能誘導区域及び誘導施設の設定方針.....	47
<b>第6章 誘導施策及び目標値の設定方針</b> .....	<b>50</b>
（1）誘導施策の設定方針.....	50
（2）目標値の設定方針.....	50

## 第1章 立地適正化計画の目的と位置づけ

### (1) 計画策定の背景と目的

我が国の人口は、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、安心できる健康で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。

このような背景の中、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施設・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ようになりました。

立地適正化計画は、『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』の考え方に基づくコンパクトなまちづくりを進めていくため、居住機能や医療・福祉、商業、公共交通等のさまざまな都市機能の誘導により、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なるものです。

### (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駅設置）が通るなど、公共交通の利便性が高く、地域の特性を生かした良好な住宅地が形成され、教育・文化施設や医療、商業等の生活サービス施設の立地に恵まれています。また、全国的に人口減少が進む中で、本市は緩やかに増加しており、コンパクトな都市構造となっています。

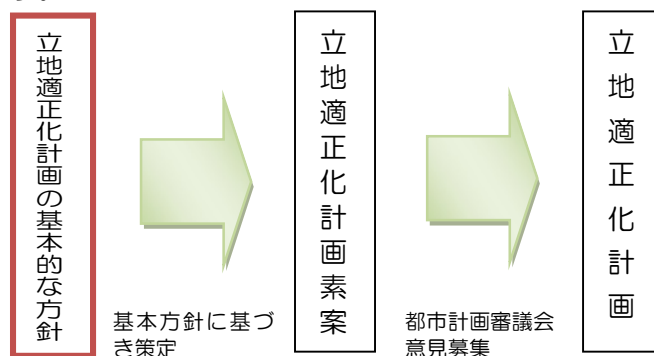
しかしながら、国立社会保障・人口問題研究所（以下社人研とする。）による国勢調査に基づく人口推計では、平成32年（2020年）まで増加傾向にありますが、その後は急激ではないものの、人口減少に転じることが予測されており、誰もが暮らしやすい持続可能な都市構造の評価も低下していくおそれがあります。

そこで、本市では、立地適正化計画を策定することにより、今後の人口減少下においても、人口減少を最小限にとどめ、市民生活に必要な生活サービス機能や交通ネットワークを維持しつつ、誰もが暮らしやすい都市の魅力を更に高めていくとともに、持続可能な都市経営に取り組んでいきます。

### (3) 基本的な方針の位置づけ

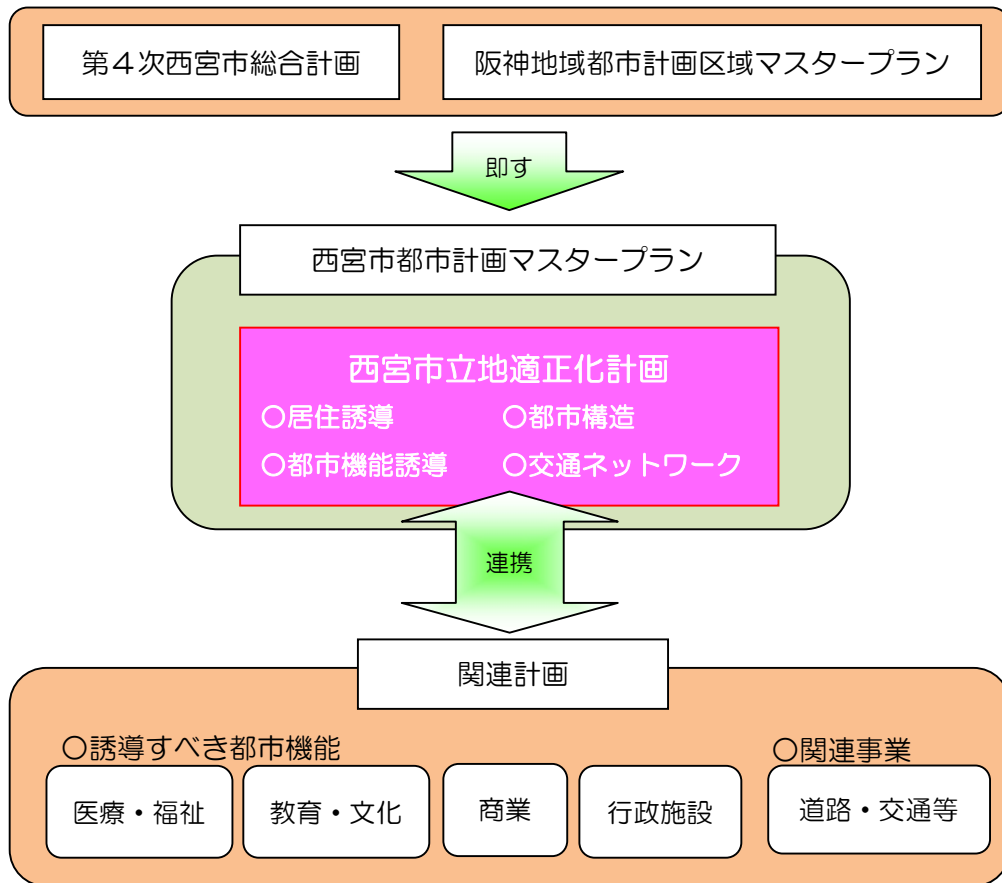
本方針は、西宮市における立地適正化計画を策定するにあたり、本市の人口動態や都市構造の分析を行い、都市計画マスタープランや関連する計画と連携を図りながら、立地適正化計画における基本理念や誘導方針を示すものです。

今後は、本方針に基づき、具体的な誘導区域、誘導施設、誘導施策の設定等を行い、立地適正化計画を策定します。



(4) 立地適正化計画の位置づけ

「西宮市立地適正化計画」は、「第4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、計画を策定します。



立地適正化計画の位置づけ

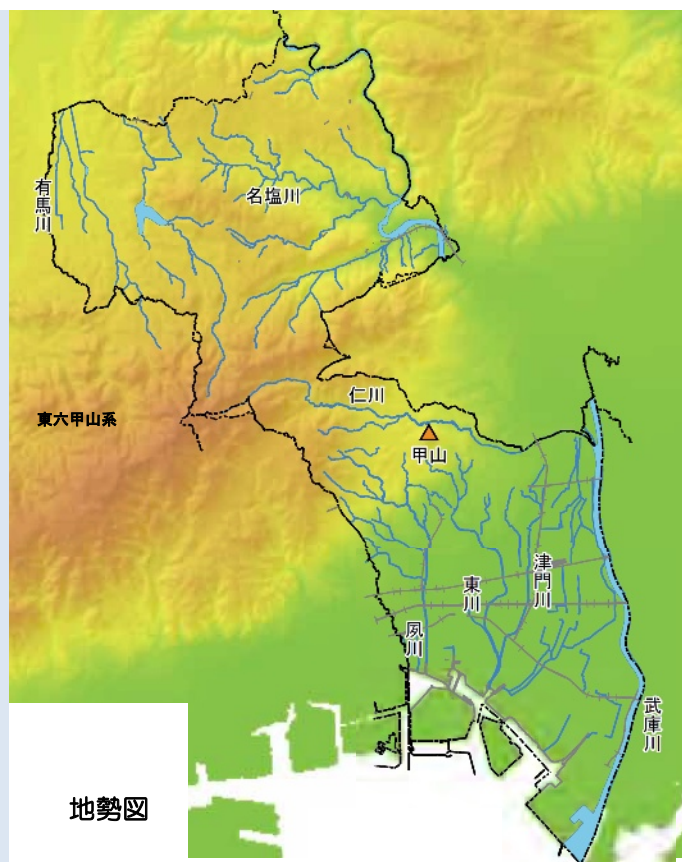
(5) 計画の期間と範囲

計画の期間は、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、平成52年（2040年）を目標年次とします。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。

## 第2章 西宮市の概況

### (1) 位置と地勢

- 本市は、兵庫県の東南部、大阪湾北部沿岸にあり、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、北は六甲山系北部で神戸市にそれぞれ接し、阪神地域の中央部に位置しています。
- 総面積 100.18km<sup>2</sup> の市域は、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、その中央部を西宮の象徴ともいえる甲山を含め、東六甲山系の山地が東西に横断しています。
- 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、干潟の残る御前浜（香櫨園浜）、甲子園浜など豊かな自然環境を有しており、海拔約 0m から 900m に及び起伏に富んだ地形を呈しています。



地勢図

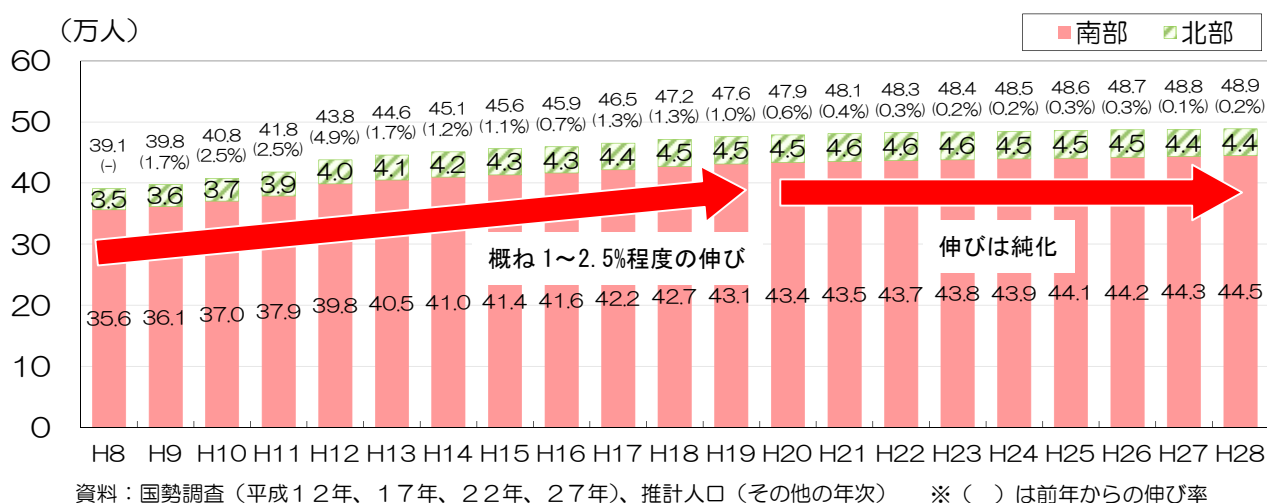
本方針においては、支所単位をベースとして市内を9地区に区分し、地区ごとに詳細な分析を行っています。



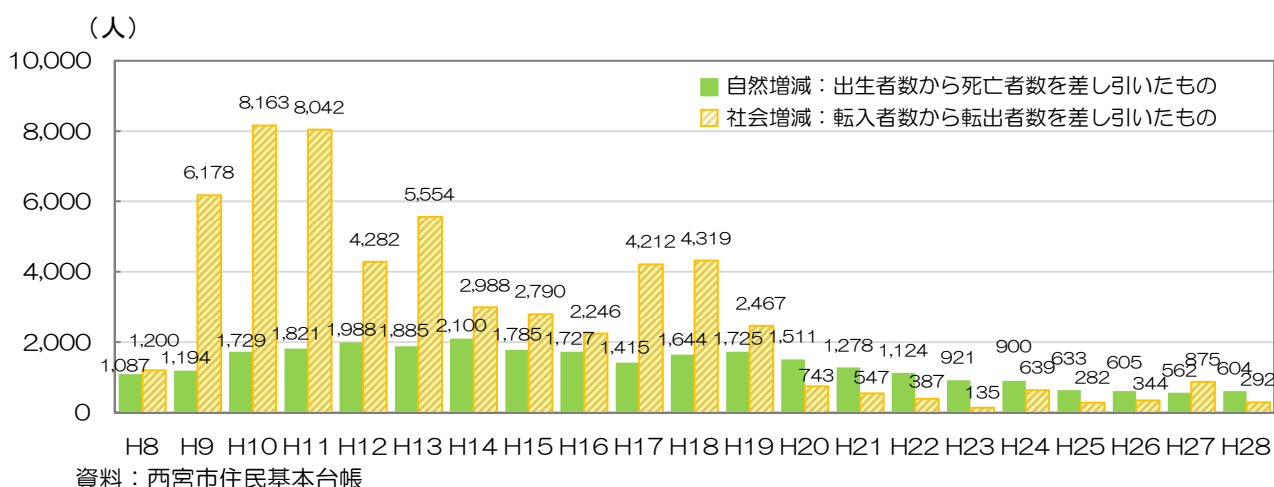
## (2) 人口

### ①人口の推移

- 平成28年（2016年）の本市人口は48.9万人で、平成9年（1997年）から平成19年（2007年）まではおおむね1～2.5%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・転出による社会増は鈍化の傾向にあり、人口の伸びの鈍化に影響しています。
- 地域別には、南部地域が44.5万人、北部地域が4.4万人と人口の約9割が南部地域に集中しています。



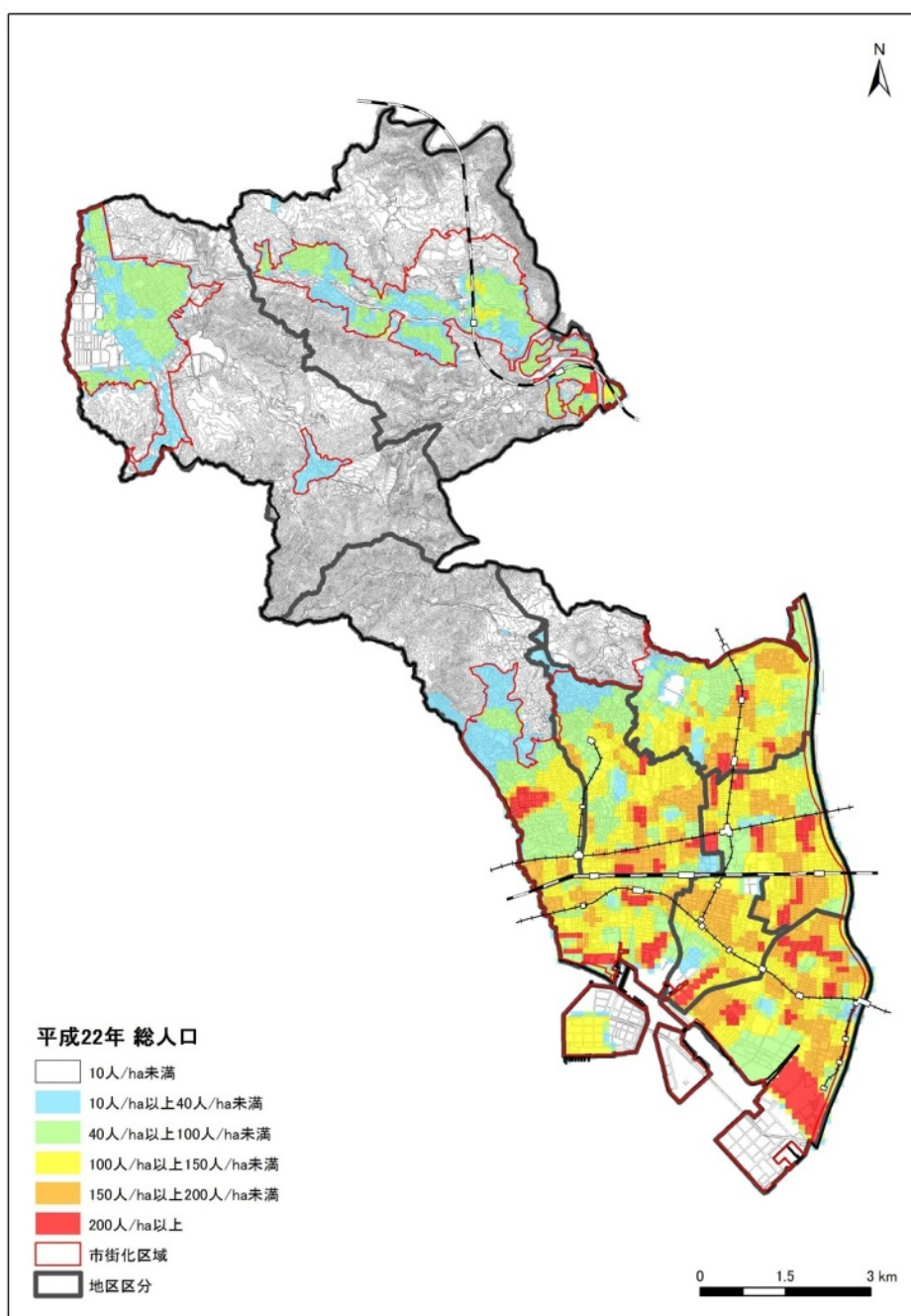
### 地域別の人口の推移



### 人口の自然増減・社会増減の推移

地区別人口増減

地区	H17	H22	H17-22	H17-22
	国調(人)	国調(人)	増加数(人)	増減率
市全体	465,337	482,640	17,303	3.7%
本庁北西	34,414	36,082	1,668	4.8%
本庁北東	68,441	69,722	1,281	1.9%
本庁南西	50,063	54,311	4,248	8.5%
本庁南東	35,530	37,306	1,776	5.0%
鳴尾	97,802	99,281	1,479	1.5%
瓦木	69,193	73,315	4,122	6.0%
甲東	66,160	66,972	812	1.2%
塩瀬	26,044	27,539	1,495	5.7%
山口	17,690	18,112	422	2.4%

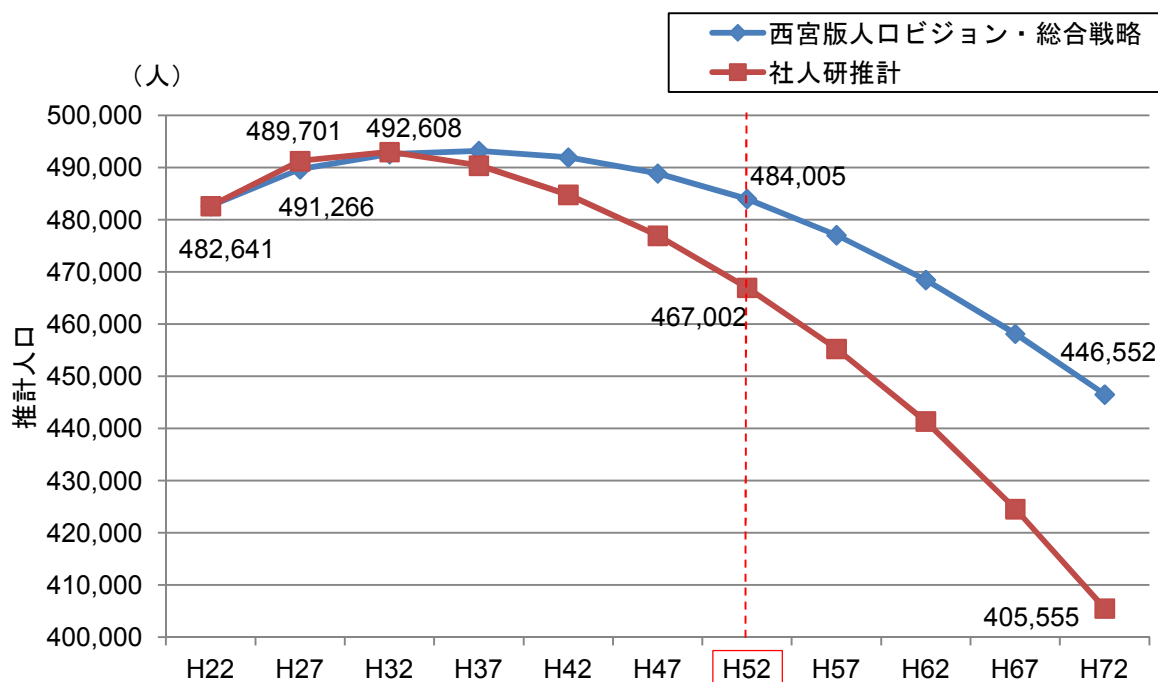


国勢調査総人口（平成22年）



②将来人口

- 「西宮版人口ビジョン・総合戦略」の人口展望では、若い世代の転入増を見込んだ推計方法により、平成52年(2040年)の人口を484,005人と推計しています。
- 一方、平成22年(2010年)国勢調査による人口を基礎人口とした社人研の人口推計では、全国的に人口が減少するため人の移動が半減すると仮定したもので、平成52年(2040年)の人口を467,002人と推計しています。



西宮市の人口展望

出典：西宮市版人口ビジョン

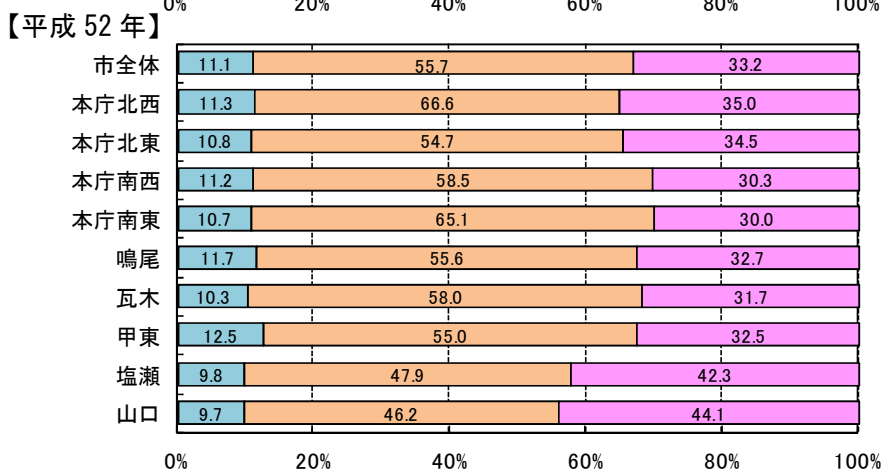
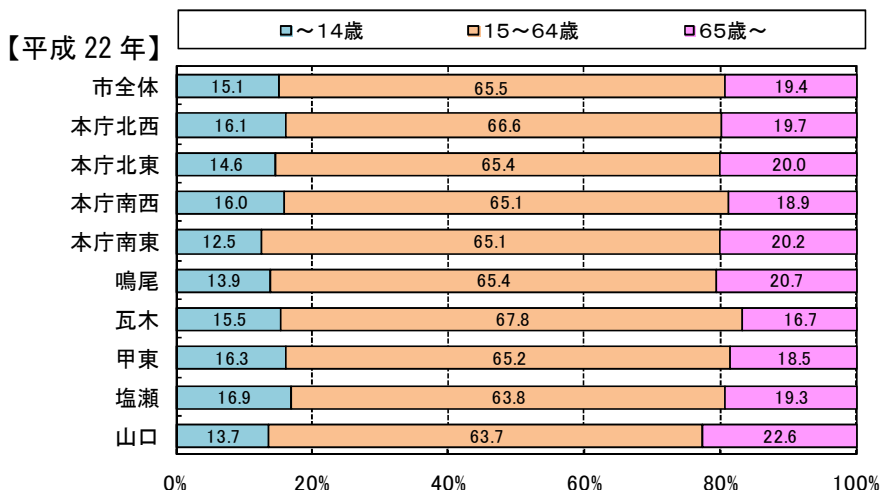
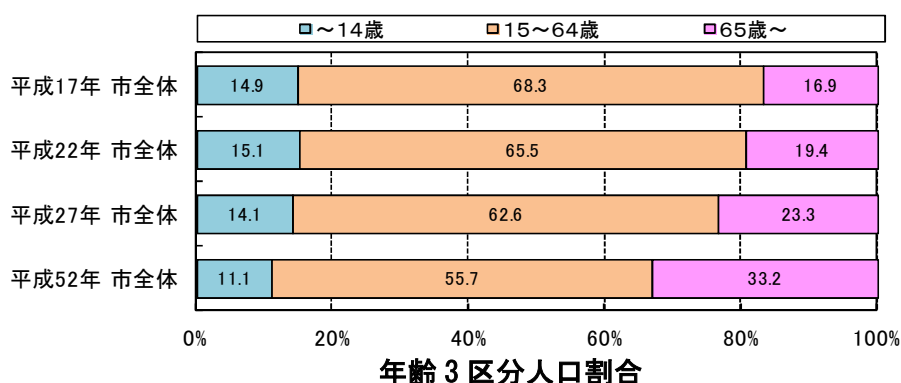
地区別人口・人口密度

地区	面積	人口		人口密度	
		H22	H52	H22	H52
	ha	人	人	人/ha	人/ha
	総務省	国勢調査	社人研推計	国勢調査	社人研推計
市全体	10,018	482,640	467,002	48.18	46.62
本庁北西	1,255	36,082	32,190	28.75	25.64
本庁北東	676	69,722	66,510	103.14	98.41
本庁南西	545	54,311	62,266	99.65	114.29
本庁南東	321	37,306	42,175	116.22	131.32
鳴尾	954	99,281	89,229	104.07	93.53
瓦木	544	73,315	78,657	134.77	144.59
甲東	880	66,972	58,302	76.10	66.25
塩瀬	2,464	27,539	23,970	11.18	9.73
山口	2,379	18,112	13,703	7.61	5.76

平成52年は社人研(平成25年3月推計)に基づき推計

③年齢3区分人口

- 本市では、年々高齢化が進んでいます。
- 平成22年（2010年）において、本庁北東、本庁南東、鳴尾、山口の高齢化率は20%を超えています。
- 平成52年（2040年）に、本市における高年齢率は33.2%と予測され、全地区において30%を超え、特に山口、塩瀬では40%を超えることが見込まれています。



資料：平成22年、27年は国勢調査（年齢不詳除く）  
平成52年は社人研（平成25年3月推計）に基づく

地区別年齢3区分人口割合（平成22年（上）平成52年（下））

- 平成22年(2010年)から平成52年(2040年)の14歳以下の年少人口の地区別の推移をみると、全地区において減少していますが、とくに、塩瀬、山口においては、40%以上の減少率となっています。また、南部地域においては、本庁北西、甲東において、30%以上の減少率となっています。
- 平成22年(2010年)から平成52年(2040年)の65歳以上の高齢者人口の地区別の推移をみると、全地区において増加していますが、とくに、瓦木においては、100%以上の増加率となっています。

平成22年、平成52年の年齢3区分人口実数

地区	H22				H52			
	国勢調査(人)				社人研推計(人)			
	14歳以下	15~64	65歳以上	計	14歳以下	15~64	65歳以上	計
市全体	71,847	313,110	92,399	477,356	51,826	260,236	154,940	467,002
本庁北西	5,691	22,693	6,982	35,366	3,638	17,293	11,259	32,190
本庁北東	10,045	44,926	13,711	68,682	7,206	36,391	22,913	66,510
本庁南西	8,645	35,035	10,190	53,870	6,981	36,394	18,891	62,266
本庁南東	4,636	24,901	7,475	37,012	4,532	24,978	12,665	42,175
鳴尾	13,626	64,136	20,287	98,049	10,400	49,673	29,156	89,229
瓦木	11,235	49,045	12,088	72,368	8,069	45,686	<b>24,902</b>	78,657
甲東	10,854	43,423	12,307	66,584	7,311	32,022	18,969	58,302
塩瀬	4,647	17,493	5,294	27,434	<b>2,361</b>	11,473	10,136	23,970
山口	2,468	11,458	4,065	17,991	<b>1,328</b>	6,326	6,049	13,703

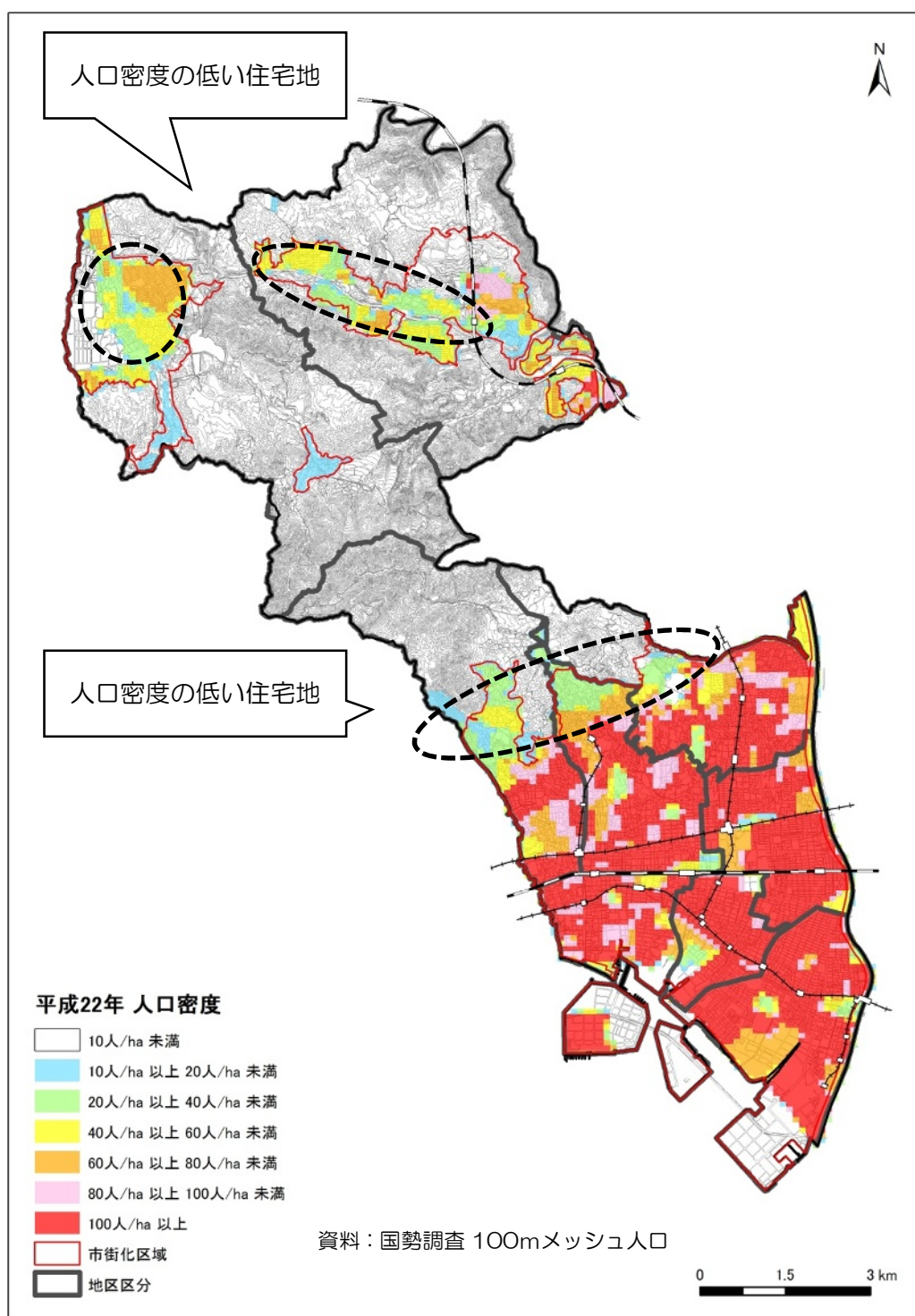
注：年齢3区分人口の計は年齢不詳を含まず

資料：平成22(2010)年は国勢調査

平成52(2040)年は社人研(平成25年3月推計)に基づく

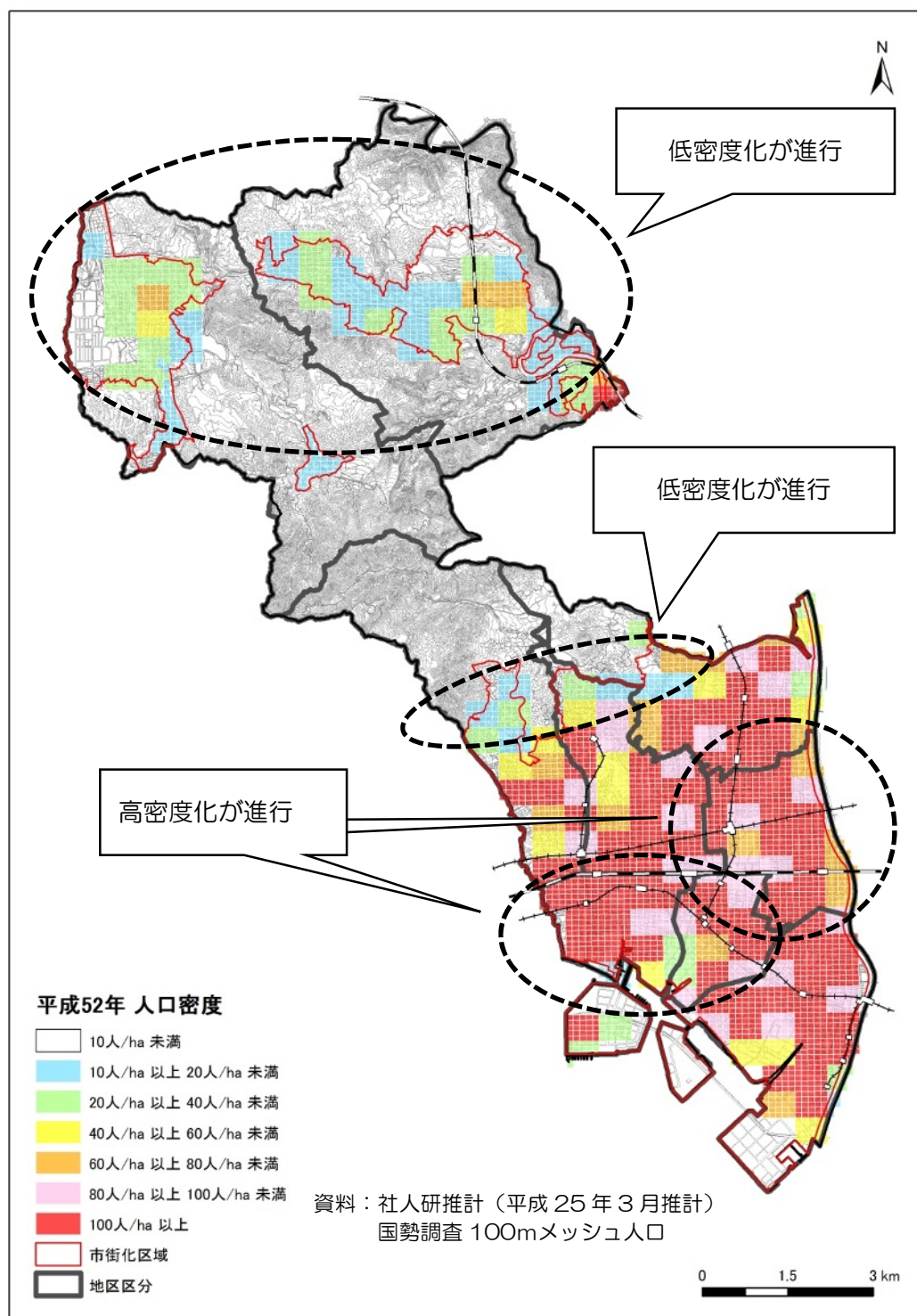
(3) 人口密度

- 平成 22 年（2010 年）における本市の人口密度は 48.18 人/ha となっています。
- 地区別人口密度は、瓦木（134.77 人/ha）、本庁南東（116.22 人/ha）、鳴尾（104.07 人/ha）本庁北東（103.14 人/ha）、本庁南西（99.65 人/ha）の順に高くなっています。
- 南部地域山ろく部、北部地域では、人口密度の低いゆとりのある住宅地が形成されています。



人口密度（平成 22 年）

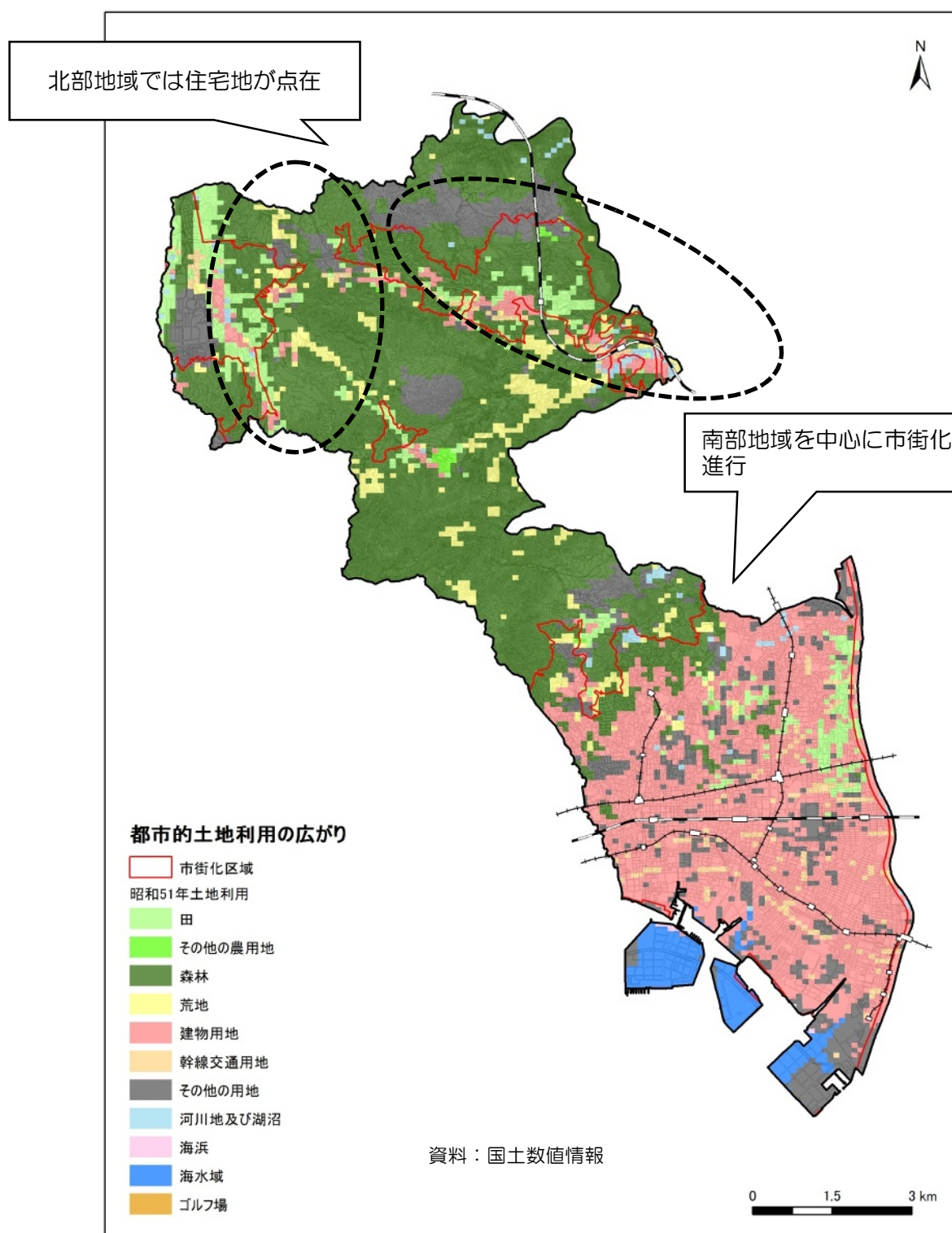
- 平成 52 年（2040 年）の推計（社人研）では、本市の人口密度は 46.62 人/ha と平成 22 年から微減となっています。
- 地区別人口密度は、瓦木、本庁南東、本庁南西で平成 22 年（2010 年）から高くなることが見込まれ、その他の地区は低くなることが見込まれます。
- 南部地域山ろく部、北部地域では、人口の低密度化が進行することが見込まれます。



人口密度（平成 52 年）

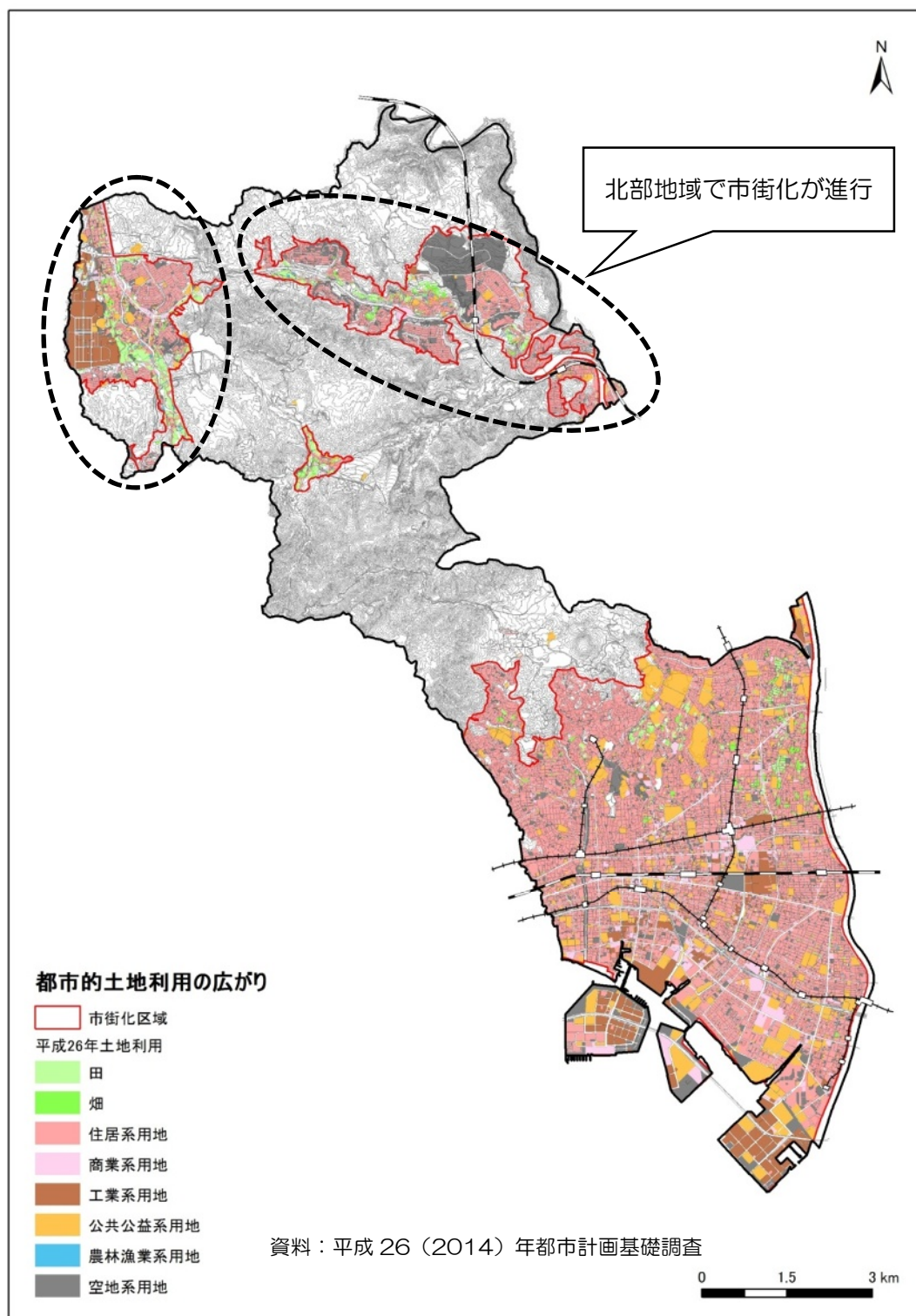
(4) 土地利用

- 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、計画的な住宅団地の開発はほとんど進展していません。
- 南部地域では、既に一定の市街化が進んでいますが、阪急神戸線以北においては、まとまった面積で、森林や田が残っています。



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進展し、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、森林や田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。

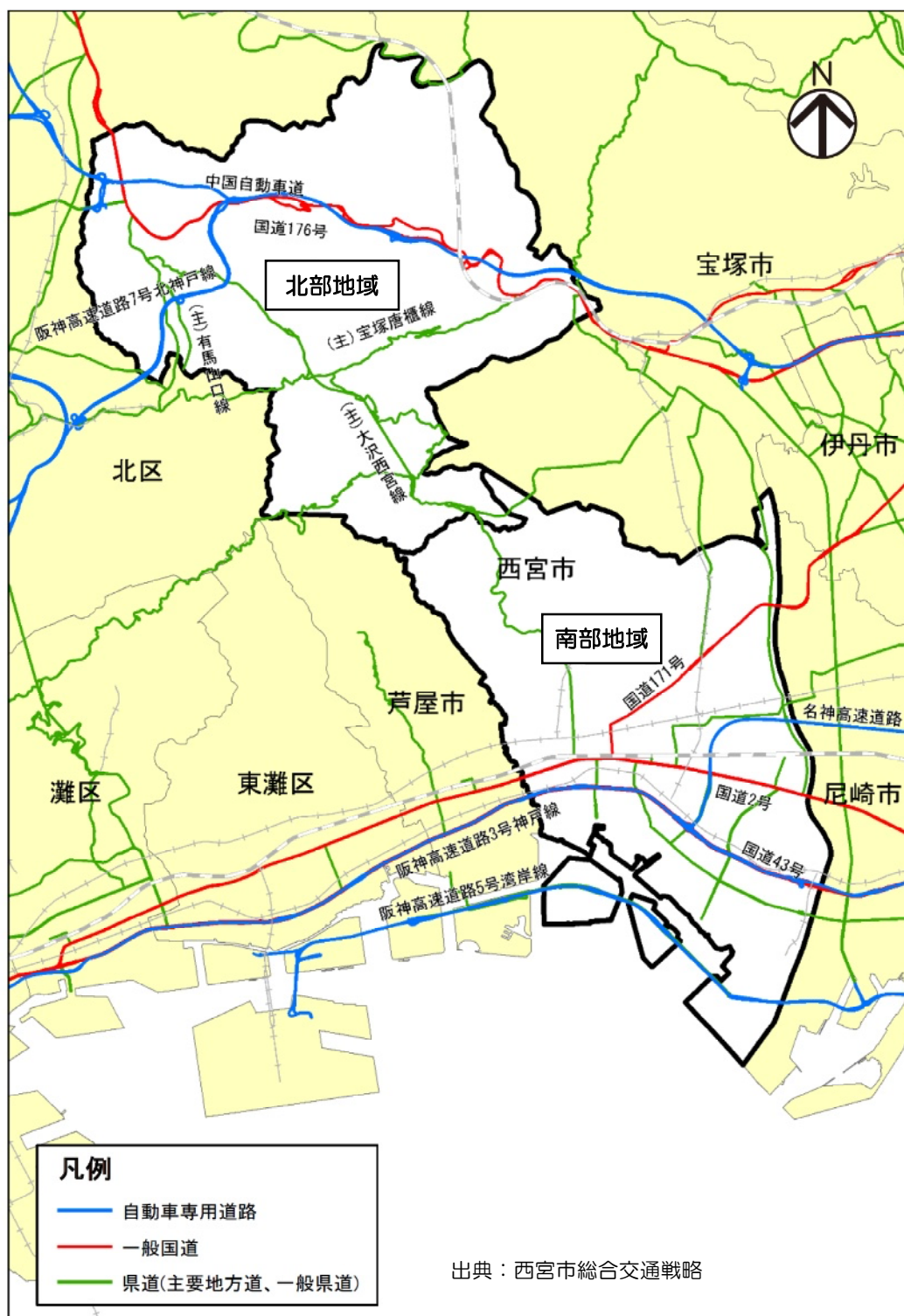


土地利用現況図（平成26年）

(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、主要地方道大沢西宮線があります。

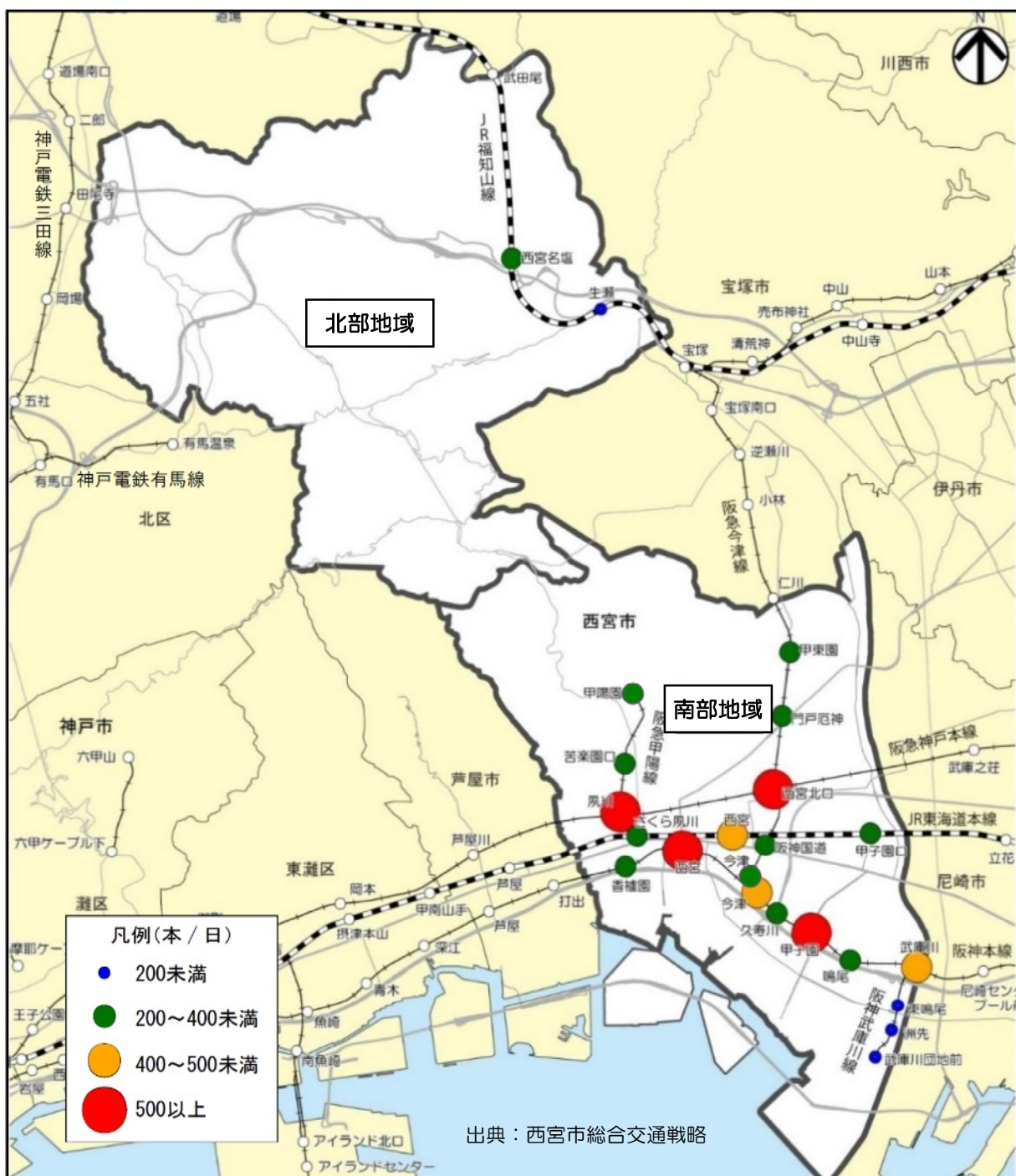


国道・県道・自動車専用道路



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。
- 運行本数 500 本/日（平日）以上の鉄道駅は、阪急西宮北口駅、阪急夙川駅、阪神西宮駅、阪神甲子園駅、400 本/日（平日）以上は、JR 西宮駅、阪神今津駅、阪神武庫川駅となっています。



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

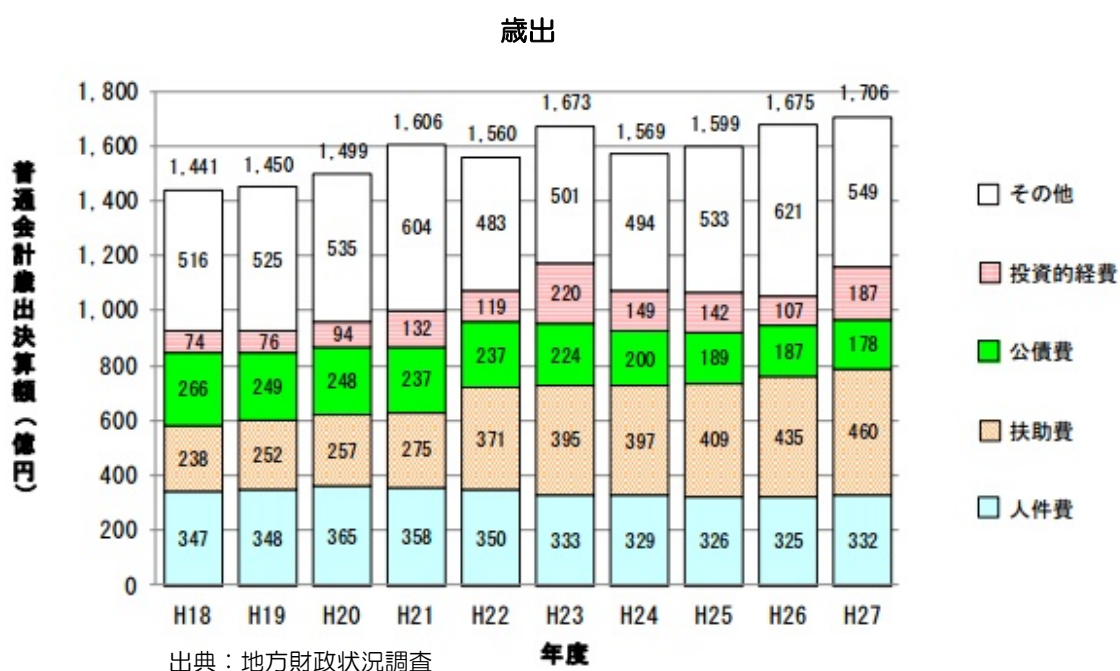
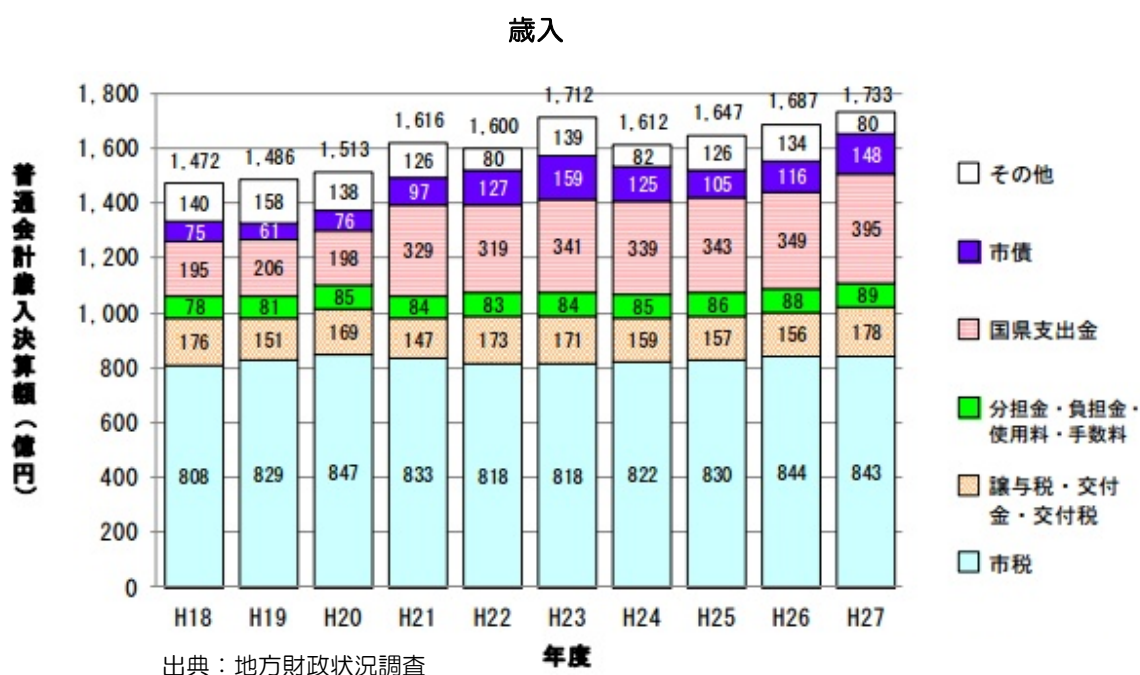
- 市内には、鉄道網を補完するようにバス路線がおおむね全域で整備されています。
- 南部地域と北部地域を直接連絡する基幹交通として、「さくらやまなみバス」を運行しています。
- 運行本数は、鉄道駅に接続する主要バス路線で多くなっていますが、バス停までの距離がある地域や地形的に高低差の大きい地域など、バスの利用が不便な地域が存在しています。



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)からは景気回復の影響などにより、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ていることにより減少傾向にあります。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27年度(2015年度)は、平成18年度(2006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展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。



### 第3章 都市構造の分析

#### (1) 生活サービス施設の利便性分析

##### ①商業施設

- 市全体における大規模小売店舗、スーパーマーケットといった商業施設の徒歩圏<sup>※1</sup>カバー人口率<sup>※2</sup>は、平成22年(2010年)で大規模小売店舗、スーパーマーケットともに8割程度を占めています。地区別には、瓦木の大規模小売店舗のカバー人口率が5割程度、また、**塩瀬の大規模小売店舗のカバー人口率は30%以下と特に低い状況**となっています。
- 平成52年(2040年)における市全体の徒歩圏カバー人口率は、大規模小売店舗、スーパーマーケットともに、平成22年の水準を維持することが見込まれます。
- 現状において、山口、塩瀬の商業施設のカバー人口率は比較的低いものの、隣接市での買い物など広域利用も多いことから、バス交通などの交通ネットワークの維持・充実が必要です。

※1 徒歩圏とは、歩いて到達できる距離の範囲内のこと。

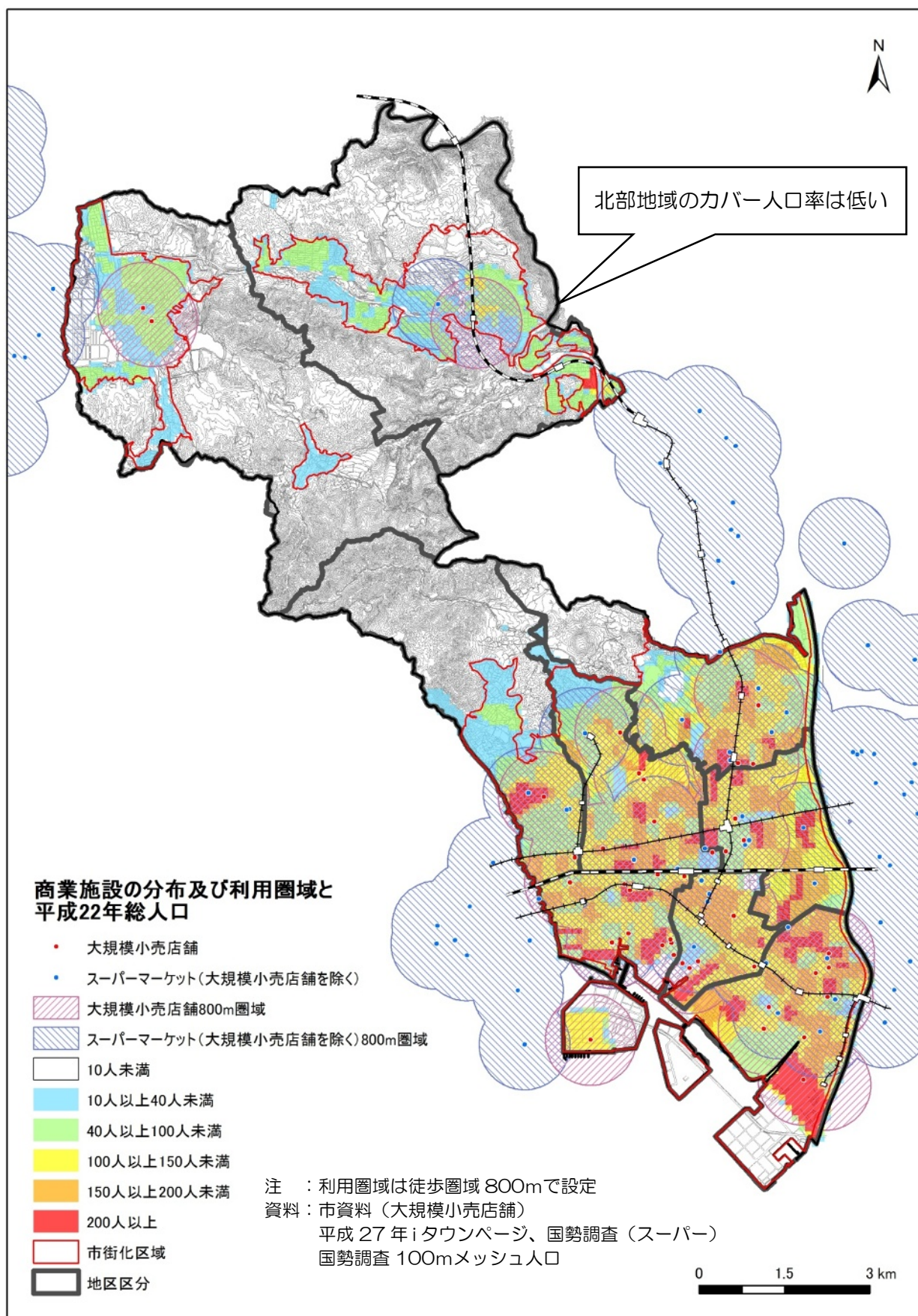
商業施設の徒歩圏は、当該施設から半径800mとしている。

※2 徒歩圏カバー人口率は、徒歩圏に居住する人口の総数を地区人口で除したもの。

赤字は市全体を下回る数値

商業施設の徒歩圏カバー人口率

地区	人口(人)		カバー人口率			
	国勢調査	社人研推計	大規模小売店舗		スーパー	
			800m圏域		800m圏域	
H22	H52	H22	H52	H22	H52	
市全体	482,640	467,002	77.3%	79.0%	77.1%	79.2%
本庁北西	36,082	32,190	77.4%	79.2%	82.0%	84.4%
本庁北東	69,722	66,510	89.0%	90.3%	86.4%	86.8%
本庁南西	54,311	62,266	97.2%	98.2%	76.6%	77.9%
本庁南東	37,306	42,175	99.3%	99.1%	95.0%	96.4%
鳴尾	99,281	89,229	95.0%	95.0%	69.9%	71.6%
瓦木	73,315	78,657	52.4%	53.1%	96.5%	96.2%
甲東	66,972	58,302	67.2%	68.3%	84.4%	83.7%
塩瀬	27,539	23,970	22.8%	24.9%	31.1%	30.9%
山口	18,112	13,703	51.1%	59.7%	0.0%	0.0%



商業施設の利用圏域

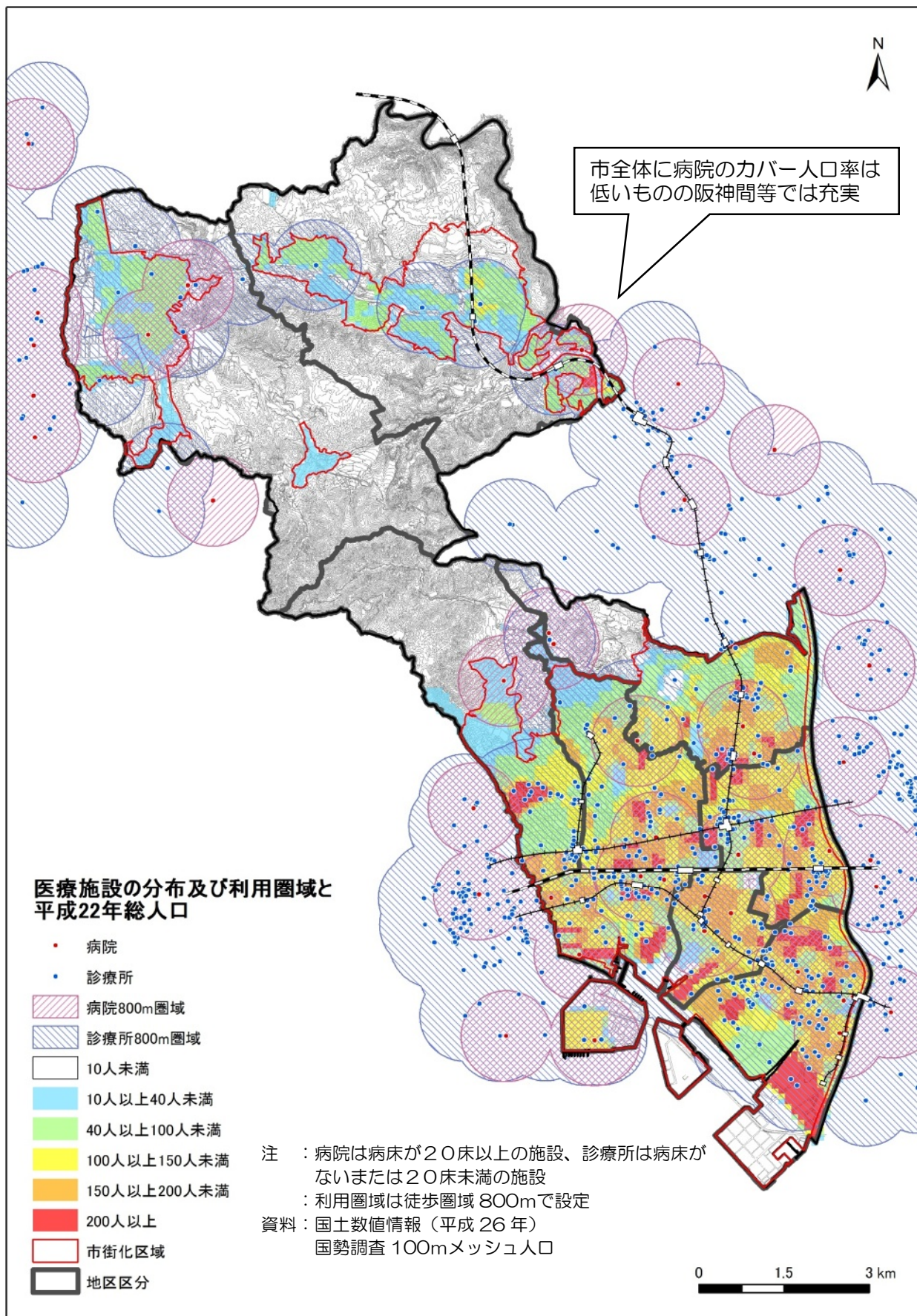
## ②医療施設

- 市全体における医療施設の徒歩圏※カバー人口率は、平成22年(2010年)で病院が約57%、診療所が約98%となっています。地区別では、**本庁北西、塩瀬の病院のカバー人口率が20%程度**となっています。
- 平成52年(2040年)における市全体の徒歩圏カバー人口率は、病院、診療所ともに、平成22年(2010年)の水準を維持することが見込まれます。
- 病院については、市全体でカバー人口率は比較的低いものの、その利用形態は広域利用も多いことから、バスや鉄道などの公共交通ネットワークとの連携などの充実が必要です。

※医療施設の徒歩圏は当該施設から半径800mとしている。

医療施設の徒歩圏カバー人口率

地区	人口(人)		カバー人口率			
	国勢調査	社人研 推計	病院		診療所	
			800m圏域		800m圏域	
	H22	H52	H22	H52	H22	H52
市全体	482,640	467,002	56.8%	57.7%	97.5%	98.1%
本庁北西	36,082	32,190	<b>21.0%</b>	<b>21.5%</b>	<b>88.1%</b>	90.1%
本庁北東	69,722	66,510	63.7%	62.9%	100.0%	100.0%
本庁南西	54,311	62,266	84.3%	81.0%	100.0%	100.0%
本庁南東	37,306	42,175	81.9%	85.6%	100.0%	100.0%
鳴尾	99,281	89,229	<b>47.5%</b>	<b>47.1%</b>	98.9%	99.2%
瓦木	73,315	78,657	64.9%	62.6%	100.0%	100.0%
甲東	66,972	58,302	55.1%	52.9%	98.5%	98.8%
塩瀬	27,539	23,970	<b>18.8%</b>	<b>15.9%</b>	<b>89.8%</b>	<b>89.0%</b>
山口	18,112	13,703	49.6%	60.4%	<b>85.0%</b>	<b>86.8%</b>



医療施設の利用圏域

## ③福祉施設（子育て支援施設）

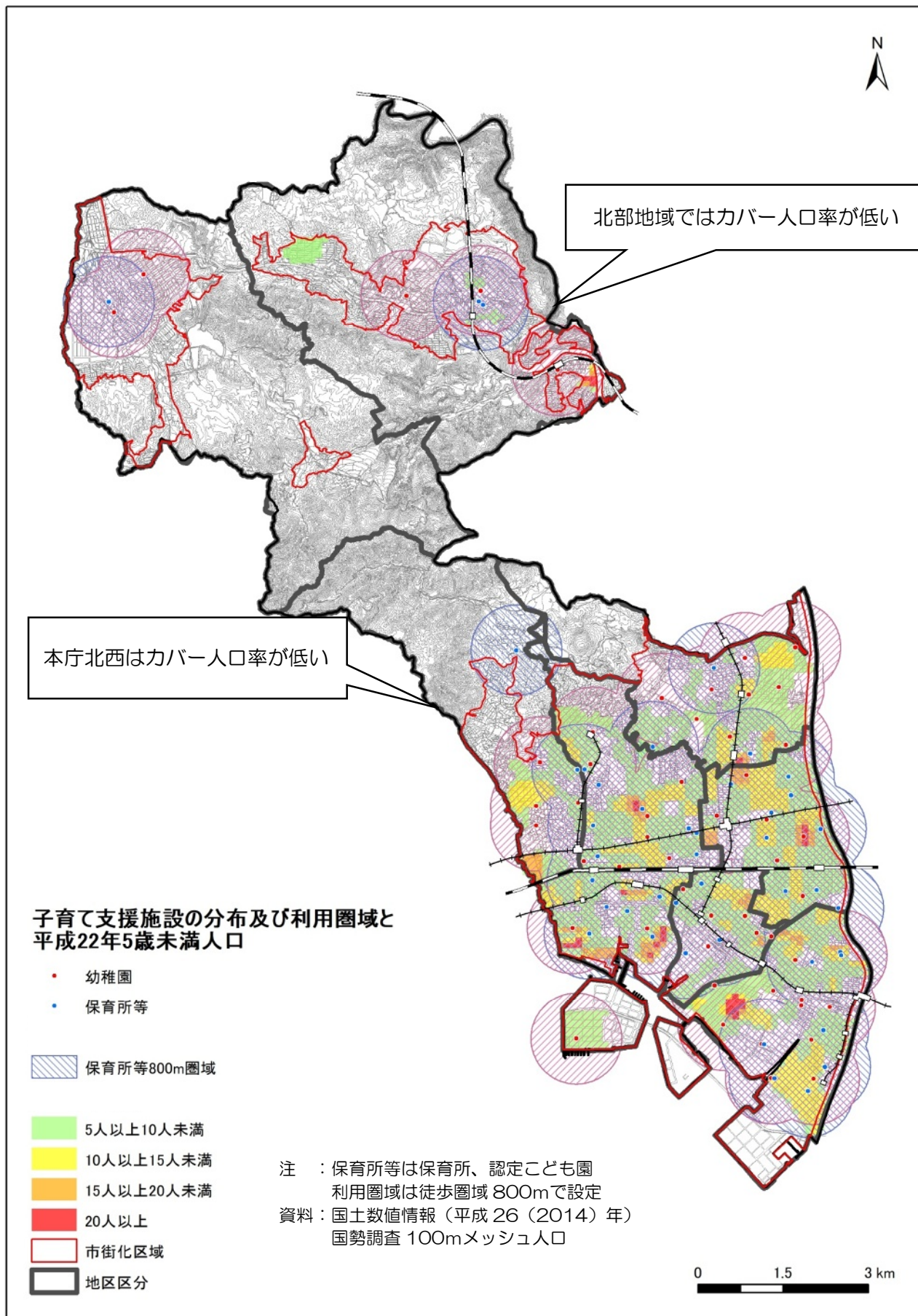
- 市全体における子育て支援施設（幼稚園、保育所等）の徒歩圏※カバー人口率は、平成22年（2010年）で約74%となっています。地区別では、本庁北西、塩瀬、山口のカバー人口率が40%以下と特に低い状況となっています。
- 平成52年（2040年）における市全体の徒歩圏カバー人口率は、平成22年（2010年）の水準を維持することが見込まれます。

※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としている。

子育て支援施設の徒歩圏カバー人口率

地区	人口(人)		カバー人口率	
	国勢調査 (5歳未満)	社人研推計 (5歳未満)	子育て支援施設	
			800m圏域	
	H22	H52	H22	H52
市全体	23,275	14,959	73.9%	79.9%
本庁北西	1,728	1,073	<b>38.6%</b>	<b>50.4%</b>
本庁北東	3,481	2,137	91.2%	91.7%
本庁南西	2,894	1,998	84.7%	81.8%
本庁南東	1,567	1,231	97.9%	97.3%
鳴尾	4,464	2,901	<b>61.0%</b>	85.0%
瓦木	4,084	2,497	99.5%	99.6%
甲東	3,172	2,019	<b>61.8%</b>	<b>63.8%</b>
塩瀬	1,283	729	<b>30.8%</b>	<b>34.0%</b>
山口	602	372	<b>36.2%</b>	<b>35.4%</b>





子育て支援施設の利用圏域

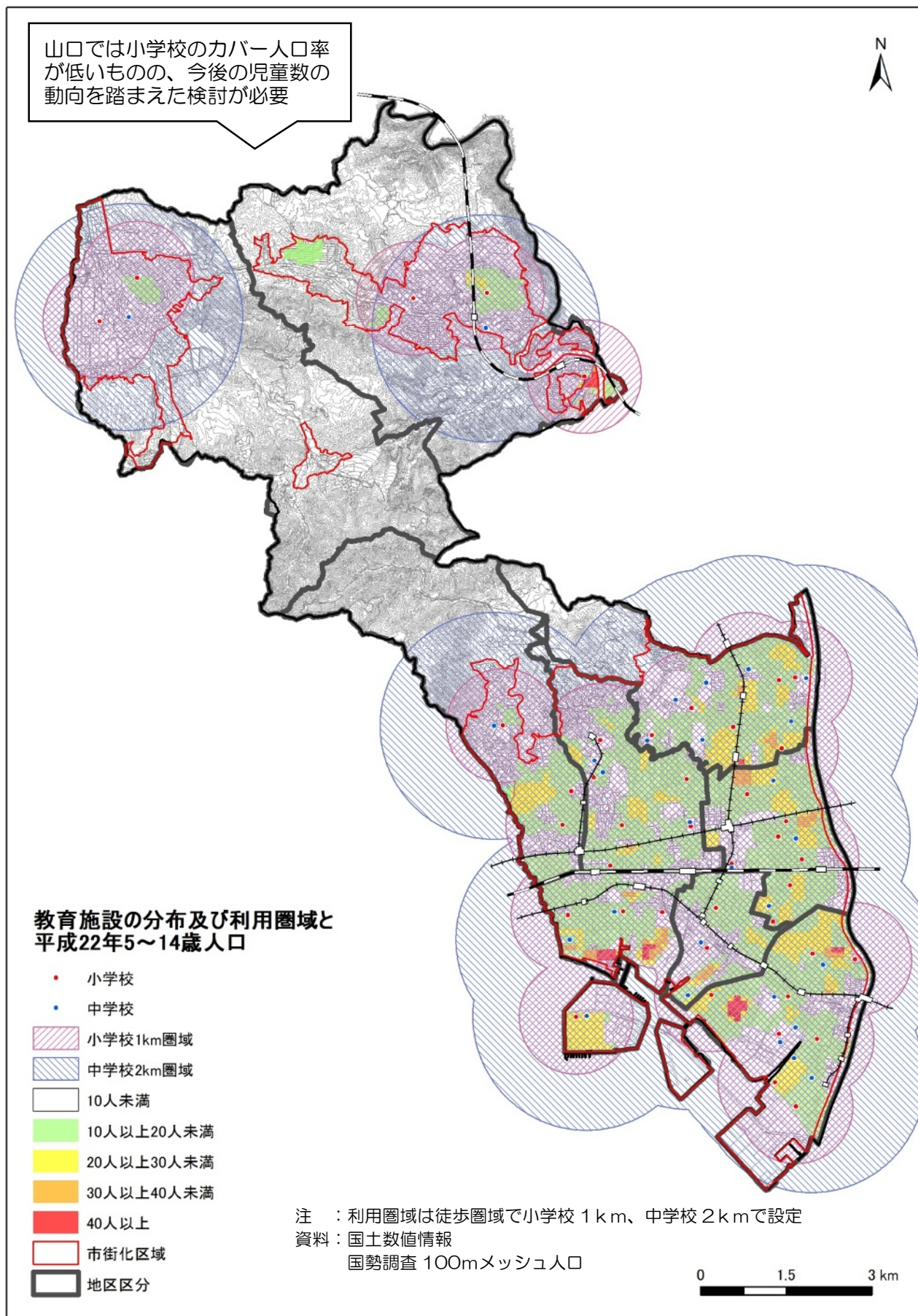
④教育施設

- 市全体における教育施設の徒歩圏\*カバー人口率は、平成22年（2010年）で小学校、中学校ともに約96%、約97%を占めています。地区別では、小学校で塩瀬、山口が約75%~76%、中学校で塩瀬が60%程度と比較的低い状況となっています。
- 平成52年（2040年）における市全体の徒歩圏カバー人口率は、小学校、中学校ともに、平成22年（2010年）の水準を維持することが見込まれます。
- 小学校については、山口のカバー人口率が現状で比較的低いため、今後の児童数の動向等を踏まえた通学の利便性を確保する検討が必要です。

\*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としている。

教育施設の徒歩圏カバー人口率

地区	人口(人)		カバー人口率			
	国勢調査 (5歳~14歳)	社人研推計 (5歳~14歳)	小学校		中学校	
			1km圏域		2km圏域	
	H22	H52	H22	H52	H22	H52
市全体	48,411	32,422	96.1%	96.8%	96.5%	97.9%
本庁北西	3,907	2,175	95.4%	95.0%	100.0%	100.0%
本庁北東	6,572	4,531	98.2%	99.3%	100.0%	100.0%
本庁南西	5,763	4,321	99.8%	98.6%	100.0%	100.0%
本庁南東	3,124	2,875	100.0%	97.5%	100.0%	100.0%
鳴尾	9,158	6,521	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
瓦木	7,129	5,354	99.8%	99.6%	100.0%	100.0%
甲東	7,686	4,341	96.0%	96.6%	98.1%	100.0%
塩瀬	3,344	1,482	<b>76.0%</b>	<b>79.9%</b>	<b>58.0%</b>	<b>58.6%</b>
山口	1,727	822	<b>74.8%</b>	<b>65.4%</b>	92.7%	90.5%



教育施設の利用圏域

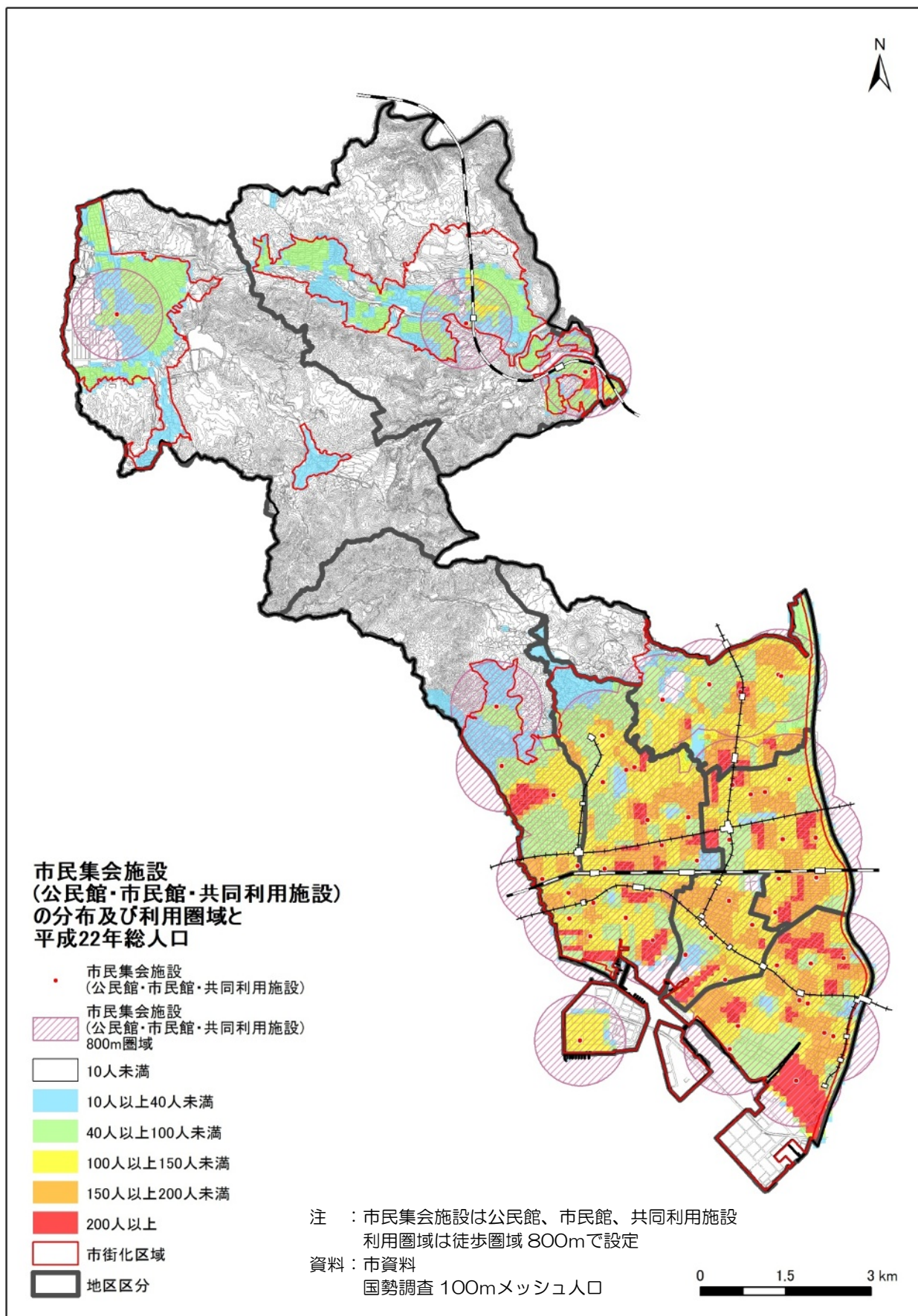
## ⑤市民集会施設

- 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\*カバー人口率は、平成 22 年（2010 年）で 91.3%となっています。地区別では、塩瀬、山口が 50%以下と人口カバー率は特に低い状況となっています。
- 平成 52 年（2040 年）における市全体の徒歩圏カバー人口率は、平成 22 年（2010 年）の水準を維持することが見込まれます。
- 塩瀬、山口のカバー人口率が現状で低く、今後の人口動向を踏まえた施設の適正配置が必要です。

\*市民集会施設の徒歩圏は当該施設から半径 800mとしている。

市民集会施設の徒歩圏カバー人口率

地区	人口(人)		カバー人口率	
	国勢調査	社人研 推計	市民集会施設	
			800m圏域	
	H22	H52	H22	H52
市全体	482,640	467,002	91.3%	92.8%
本庁北西	36,082	32,190	95.4%	96.5%
本庁北東	69,722	66,510	96.1%	97.0%
本庁南西	54,311	62,266	99.9%	99.4%
本庁南東	37,306	42,175	98.9%	99.5%
鳴尾	99,281	89,229	97.2%	97.7%
瓦木	73,315	78,657	99.5%	99.4%
甲東	66,972	58,302	88.7%	86.9%
塩瀬	27,539	23,970	48.8%	52.0%
山口	18,112	13,703	31.1%	39.0%



市民集会施設の利用圏域

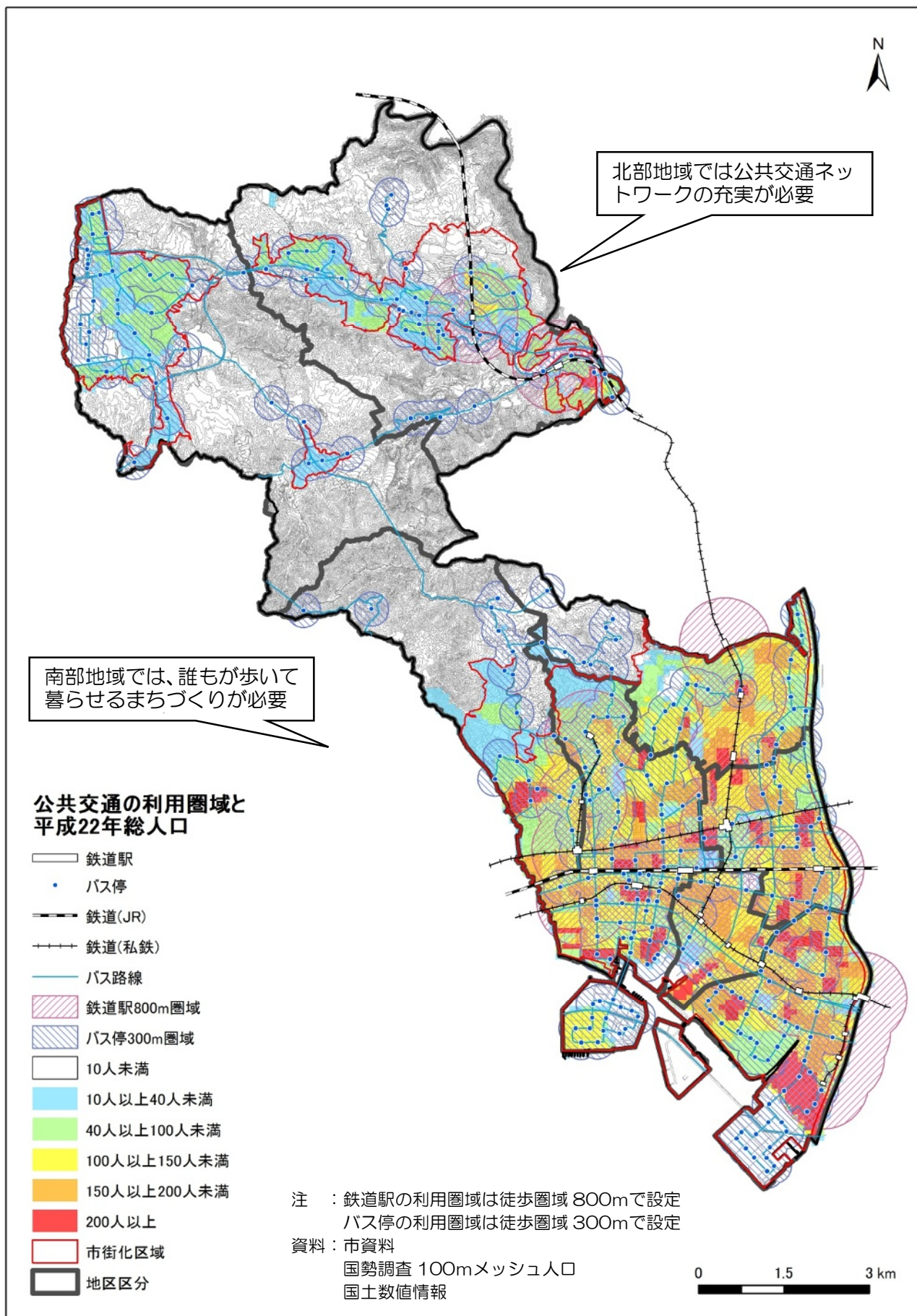
(2) 公共交通の利便性分析

- 市全体における公共交通の徒歩圏\*カバー人口率は、平成22年（2010年）で鉄道駅が約62%、バス停が約75%となっています。地区別では、鉄道駅が塩瀬、本庁北西で約50%、バス停が甲東で約50%となっています。
- 平成52年（2040年）における市全体の徒歩圏カバー人口率は、鉄道、バス停ともに、平成22年の水準を維持することが見込まれます。
- 鉄道駅は塩瀬、山口、バス停は甲東のカバー人口率が現状で比較的低く、公共交通ネットワークの充実等が必要です。
- 南部地域では、全体に65歳以上の高齢者の増加が見込まれることから、誰もが歩いて暮らせる環境の充実等が必要です。

\*公共交通の徒歩圏は、鉄道駅から半径800m、バス停が300mとしている。

公共交通の徒歩圏カバー人口及び人口率

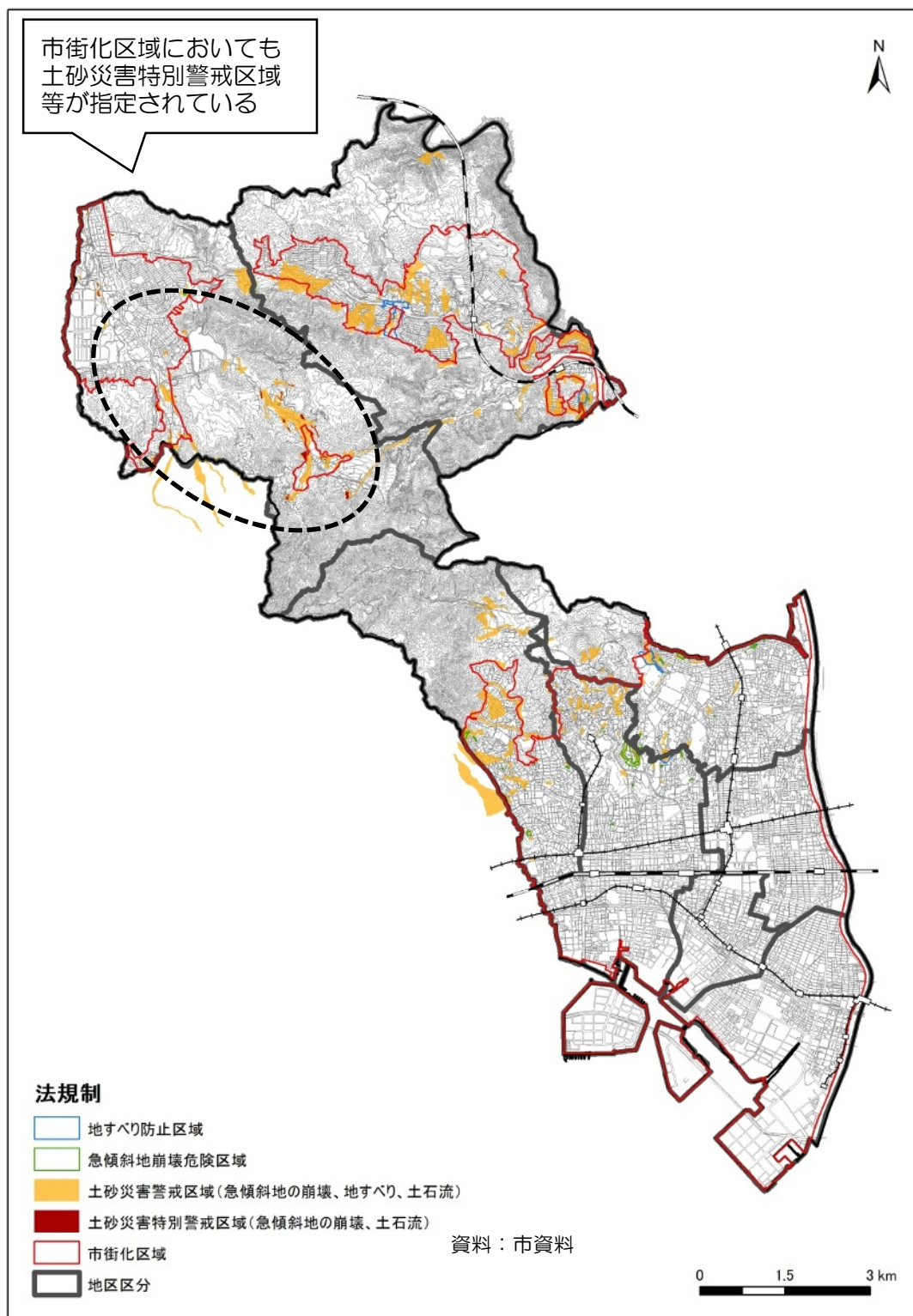
地区	人口(人)		カバー人口率			
	国勢調査	社人研推計	鉄道駅		バス停	
			800m圏域		300m圏域	
	H22	H52	H22	H52	H22	H52
市全体	482,640	467,002	62.3%	63.3%	74.9%	74.9%
本庁北西	36,082	32,190	49.1%	53.5%	59.1%	62.8%
本庁北東	69,722	66,510	64.8%	63.6%	87.7%	87.5%
本庁南西	54,311	62,266	63.1%	61.9%	85.8%	85.9%
本庁南東	37,306	42,175	89.9%	92.8%	59.2%	61.8%
鳴尾	99,281	89,229	68.8%	67.1%	85.1%	85.0%
瓦木	73,315	78,657	67.3%	66.7%	77.4%	75.9%
甲東	66,972	58,302	57.5%	60.2%	53.0%	50.2%
塩瀬	27,539	23,970	50.4%	45.1%	71.2%	68.3%
山口	18,112	13,703	0.0%	0.0%	77.6%	78.9%



公共交通の利用圏

(3) 災害等に対する安全性分析

●市街化区域においても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、このような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。



土砂災害等関係規制図



(4) 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ランス<sup>※1</sup>の都市モデルにおいて、本市は「社会増都市<sup>※2</sup>」、「高齢化都市<sup>※3</sup>」、「高公共交通都市<sup>※4</sup>」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ラ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、高水準で充足しています。
- 社人研の人口推計（平成25年3月推計）では、平成37年（2025年）に人口は減少に転じ、平成52年（2040年）は約467,000人で約2万人の減少、年少人口割合は11.1%、高齢者人口は33.2%と、人口減少、少子高齢化が加速することが予測されています。

今後の課題

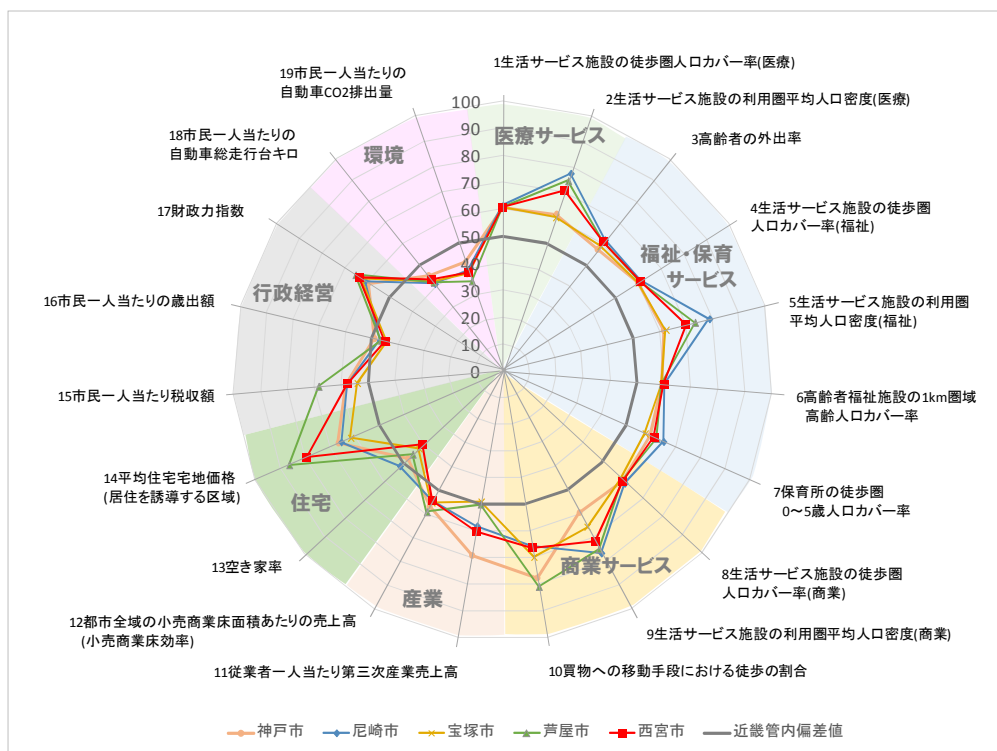
➤ 人口減少、少子高齢化の動向に備え、現状の都市の活力を維持するための拠点の再構築や公共交通ネットワークの充実を図る等を行うとともに、医療・福祉・商業等の生活サービス施設の現状の高い充足率を維持し、高齢者や子育て世代など誰もが将来にわたって安心して居住し続けることができる快適な暮らしの実現や、財政面において持続可能な都市経営に取り組んでいくことが必要です。

※1 近畿コンパクトシティガイドランスとは、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ランス（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

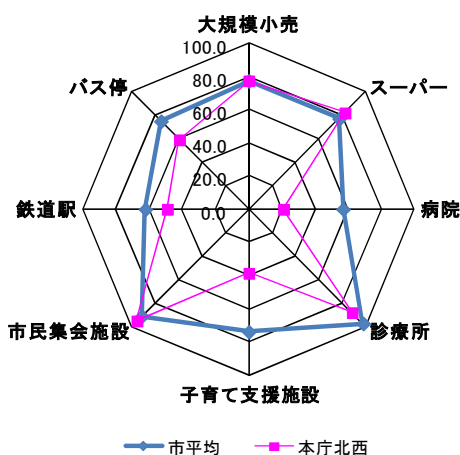
## 2) 地域別・地区別の現状と課題

- **北部地域**における平成 52 年(2040 年)の人口は、**平成 22 年(2010 年)の人口の 17.5% の減少**、**南部地域**の平成 52 年の人口は、瓦木、本庁南西、本庁南東で人口増加が予測されるが、**平成 22 年(2010 年)の人口の 1.8% の減少**が見込まれています。
- 平成 52 年(2040 年)においては、本庁南東など 0~14 歳が人口減少数が少ない地区や、鳴尾、瓦木、本庁北東など 65 歳以上の増加数が多い地区など、**地区ごとに人口構成の特性**がみられます。
- 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。

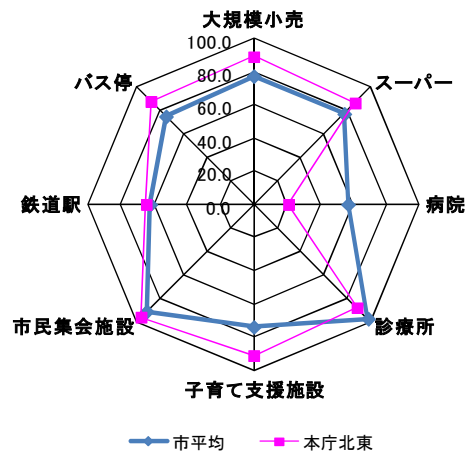
### 今後の課題

- **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。また、**南部地域では、今後も人口増加が見込まれる地区もみられることから、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。

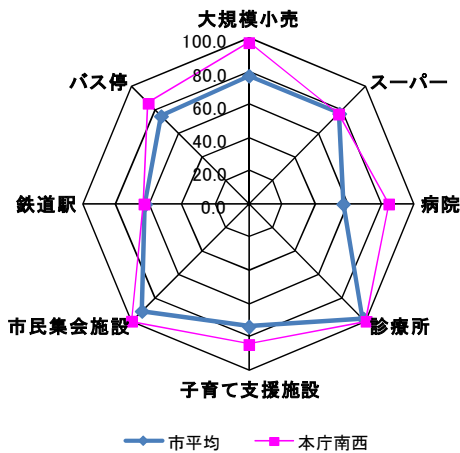
【本庁北西】



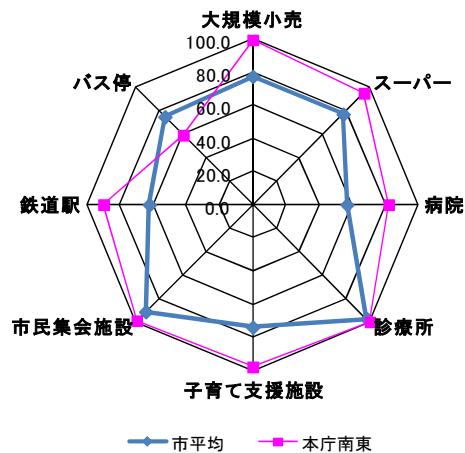
【本庁北東】



【本庁南西】

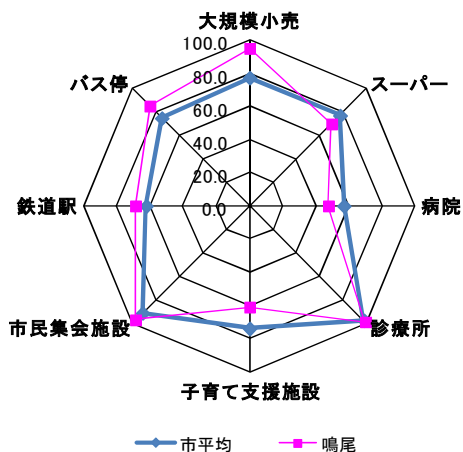


【本庁南東】

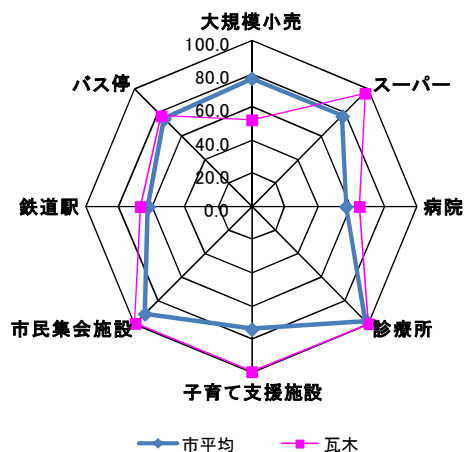


生活サービス施設のカバー人口率（平成 22 年）

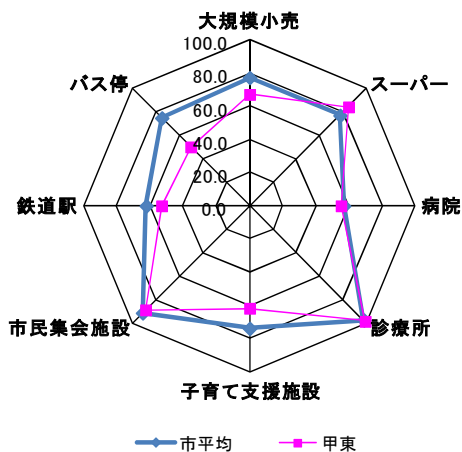
【鳴尾】



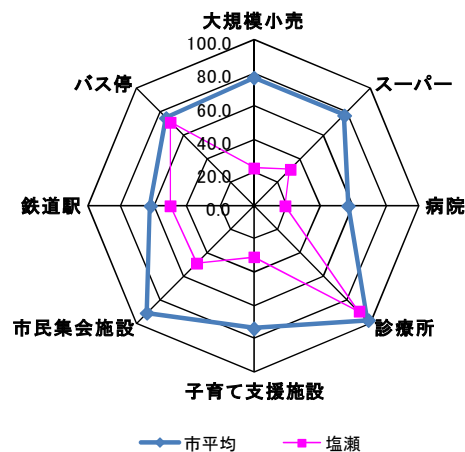
【瓦木】



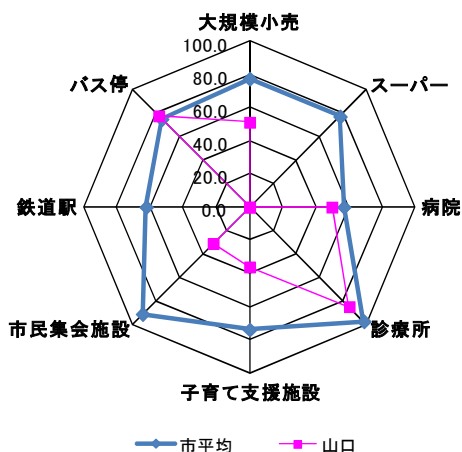
【甲東】



【塩瀬】



【山口】



生活サービス施設のカバー人口率 (平成 22 年)

## 第4章 立地の適正化に関する基本的な方針

本市では、今後も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、南部・北部地域の地区特性等に応じた人口密度や生活利便性を確保していくなど、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、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。



参考資料：西宮市都市計画マスタープラン（平成 29 年 3 月）

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。

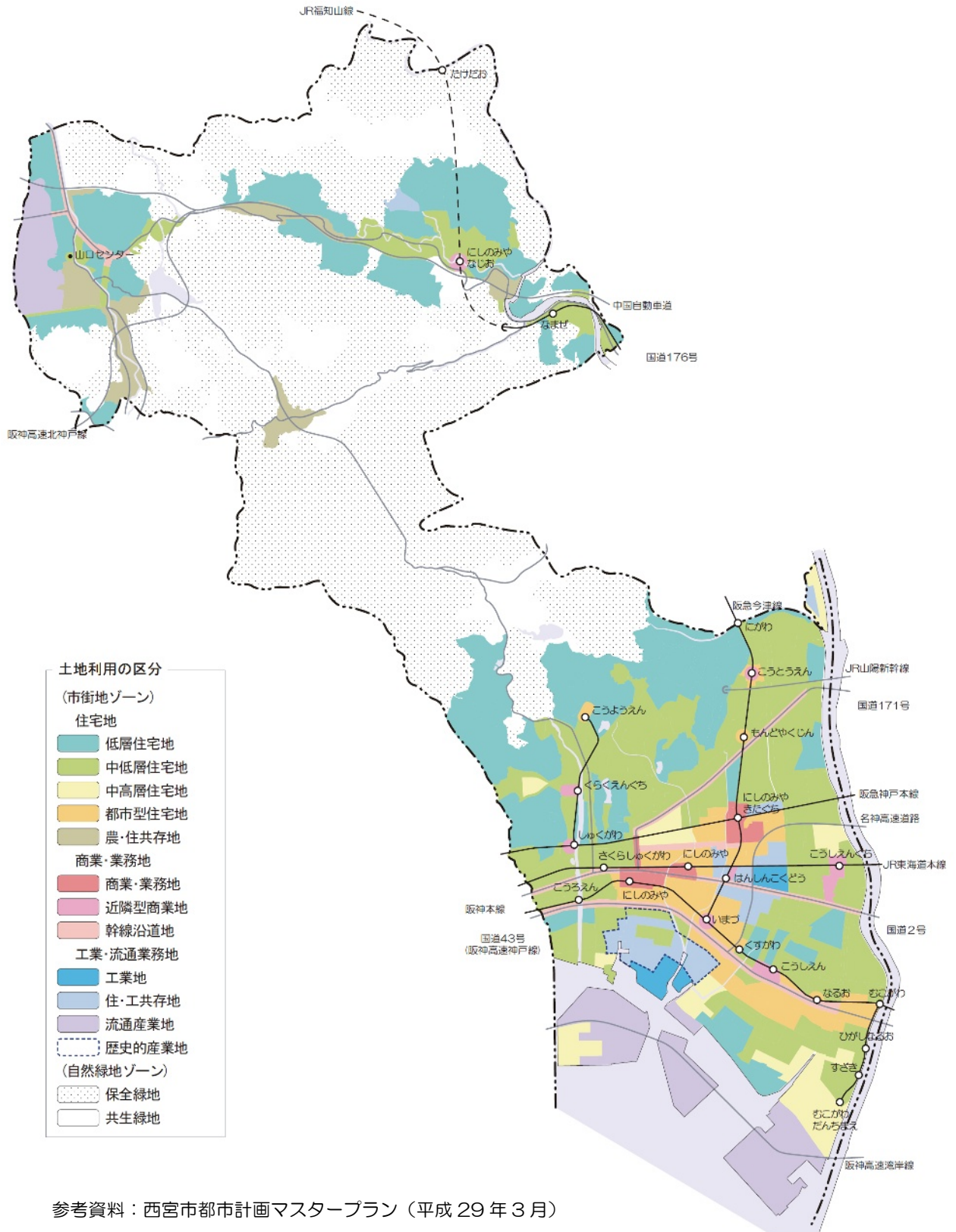
■自然緑地ゾーン

○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

- ・保全緑地以外の自然緑地ゾーンを共生緑地として位置づけ、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

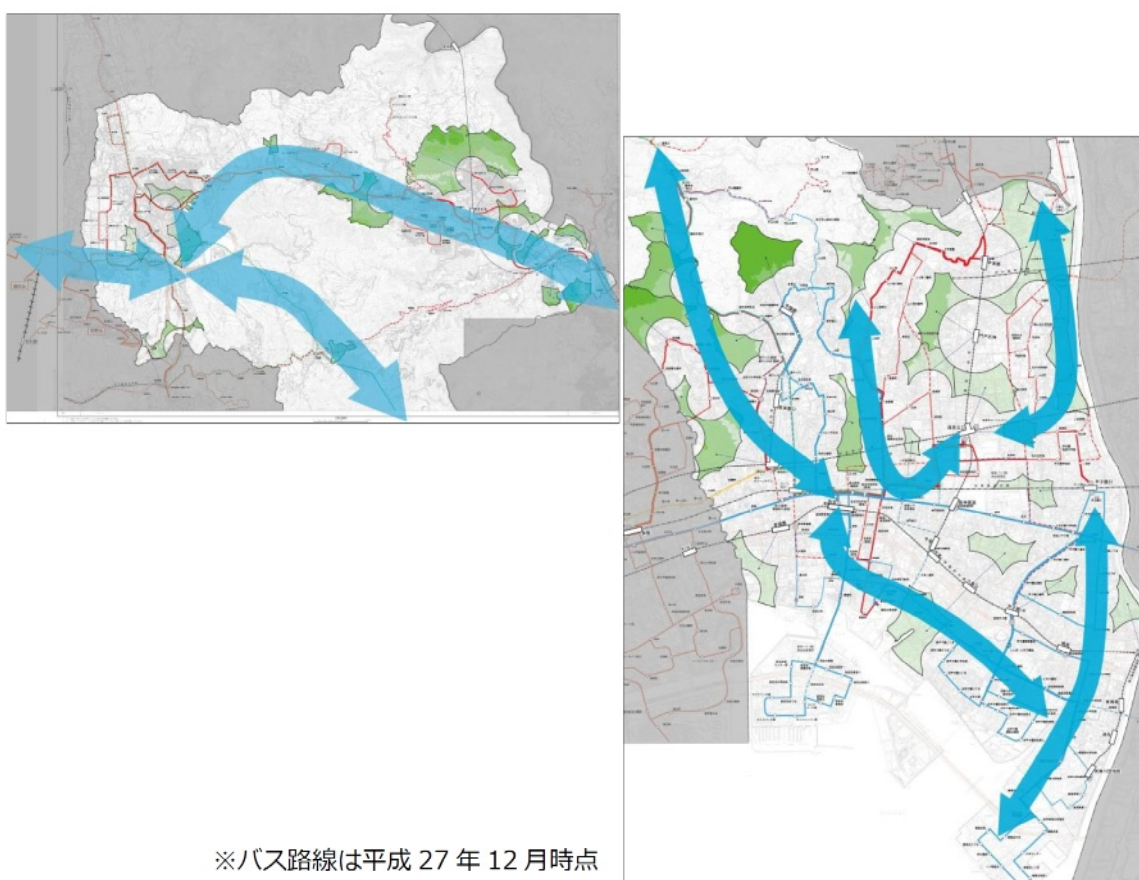


## (2) 西宮市総合交通戦略における関連施策

立地適正化計画の「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、西宮市総合交通戦略における実施施策において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、又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。

### (3) 立地適正化計画の基本理念

本市における特長及び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

## (4) 立地適正化計画の基本的な方針

### 1) 地域の特性を生かした居住の誘導

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。

南部地域内陸部・臨海部の鉄道沿線周辺は、今後、人口増加傾向が見込まれますが、鳴尾や南部地域山ろく部及び北部地域では人口減少が見込まれています。人口が増加する地区においては、人口密度を適切に維持し、良好な市街地環境の確保に努めます。また、人口が減少する地区においては、生活サービスやコミュニティを持続的に確保するため、一定のエリアにおいて居住を誘導し、地区特性に応じた人口密度の維持に努めます。

人口減少が見込まれる地区においては、既存の住宅ストックの有効活用を図るとともに、周辺都市との連携による生活サービスの確保等により、持続可能な市街地環境の保全に努めます。

### 2) 地域に応じた生活サービス施設の維持・誘導

#### ①都市核周辺部

南部地域で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更に高めていくため、官公署、大規模商業施設、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。

#### ②地域核等周辺部

低密度な南部地域山ろく部・丘陵部や北部地域などの地域核等周辺では、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。

#### ③居住を誘導する区域全域

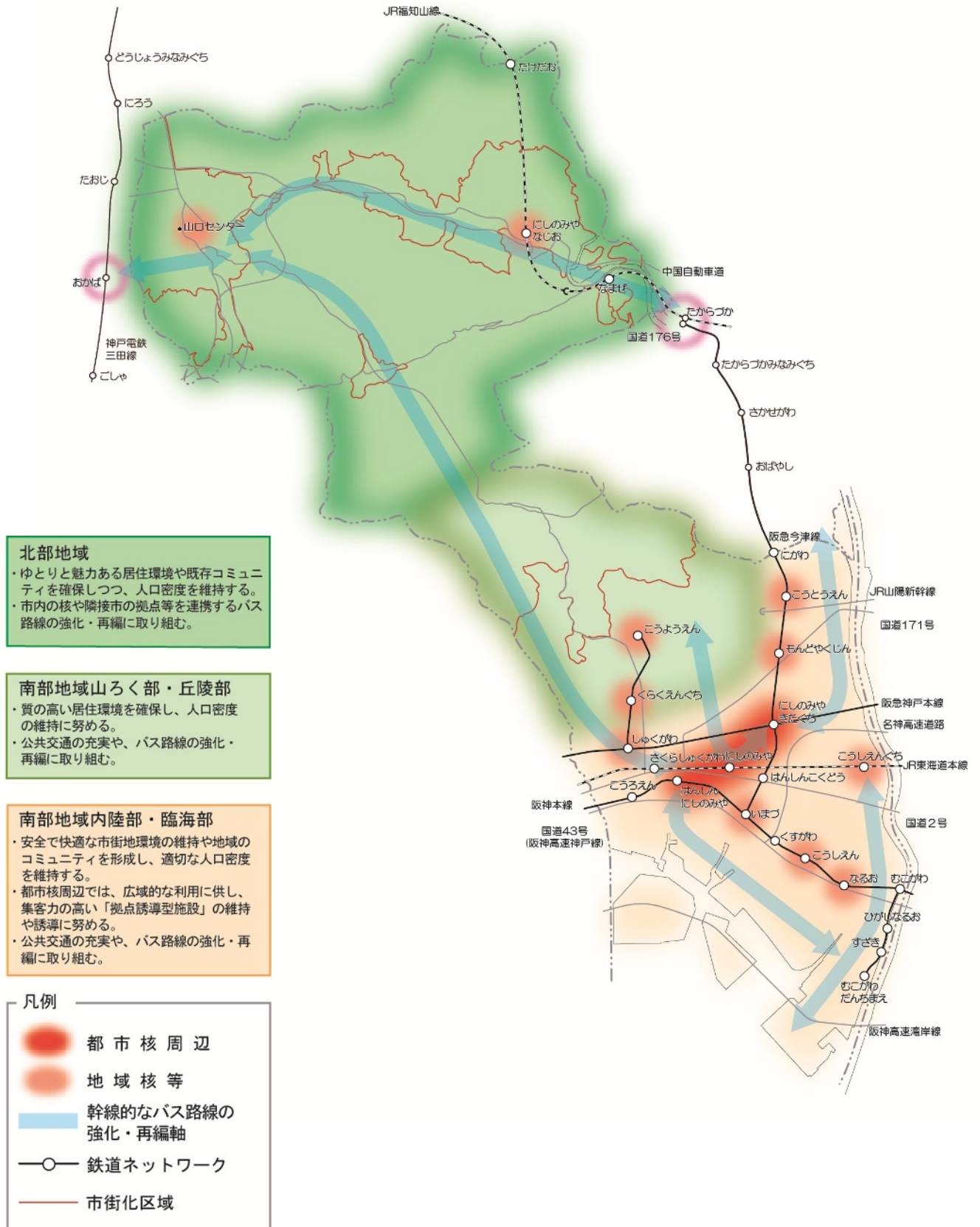
一定の人口密度が保たれている本市の特性を踏まえ、人口密度を適切に維持するために、居住を誘導する区域全域において、スーパーマーケット、診療所等の日常生活に必要な身近な施設の維持・誘導に努めます。

### 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、拠点となる核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向上など、他の交通機関との乗り継ぎの利便性の確保に努めます。

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すとともに、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。



立地適正化計画の基本的な方針図

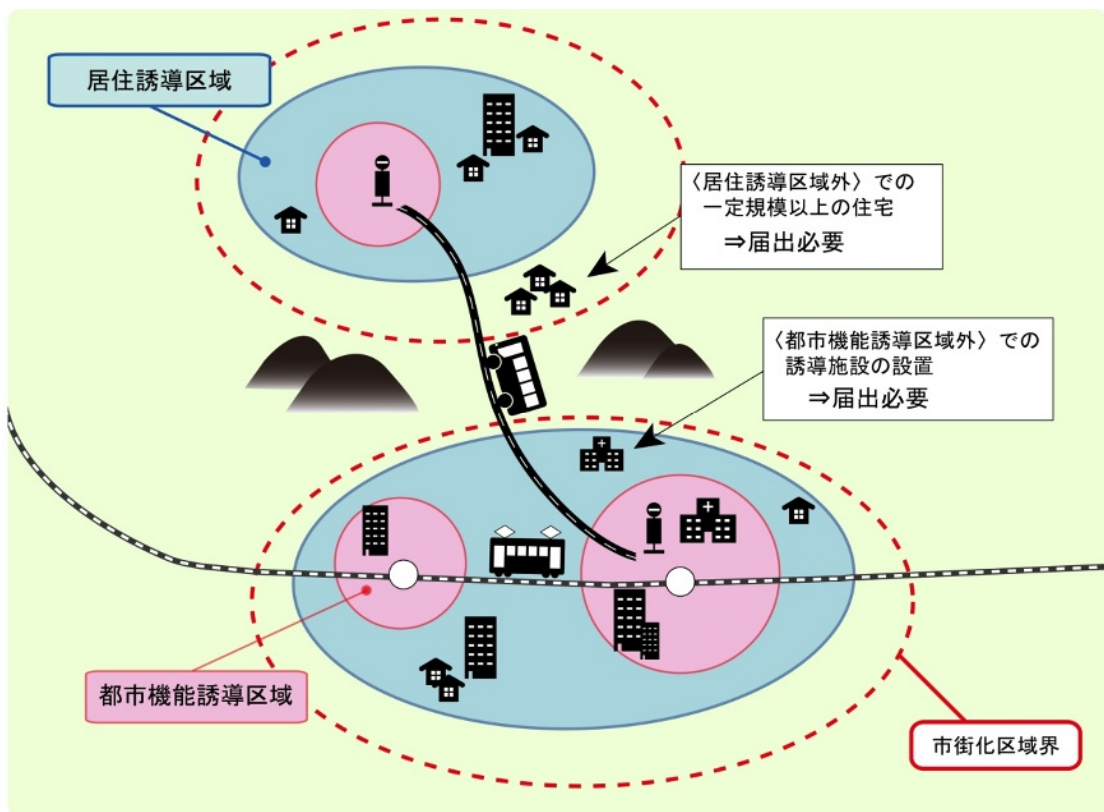
## (5) 立地適正化計画における地区ごとの拠点形成方針

地区	拠点形成の方針
北部地域	<p>本地域は、主に高度成長期に、市街地開発事業により開発された市街地が多く、人口減少・高齢化が進んでいます。また、平成52年(2040年)には、高齢化率が4割を超えることが予測されています。</p> <p>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、鉄道駅は、塩瀬でJR西宮名塩駅、生瀬駅があるのみで、バス交通の利用が多くなっています。今後、高齢者等の交通弱者をターゲットとして、生活サービス施設が集積している神戸市、宝塚市の隣接市と連携しながら、快適な居住環境の向上に努めます。</p>
山口	<ul style="list-style-type: none"> <li>山口センター前バス停周辺を地域核として、商業、医療・福祉など日常生活の拠点機能の誘導に努めます。また、都市計画道路等の整備により、交通結節機能の強化等を検討します。</li> <li>隣接する神戸市の連携拠点である神鉄岡場駅周辺と連携し、地域住民の生活サービスの確保に努めます。</li> </ul>
塩瀬	<ul style="list-style-type: none"> <li>JR西宮名塩駅周辺を地域核として、商業、医療・福祉など日常生活の拠点機能の育成に努めます。</li> <li>隣接する宝塚市の都市核(中心市街地)であるJR・阪急宝塚駅周辺と連携し、地域住民の生活サービスの確保に努めます。</li> </ul>
南部地域	<p>本地域は、JR東海道本線、阪急神戸本線、阪神本線や国道2号、43号、171号が通るなど、交通至便な地域で、生活サービス施設は比較的充足している。また、人口の伸びは低下しているものの、地区によっては、今後人口が減少し、著しく高齢化が進むことが予測されている。</p> <p>これまで整備されてきた良好な都市基盤施設を生かしながら、今後、各核の都市機能強化と核へのアクセス性を高める南北交通の時間軸の効率化等に取り組むとともに、地区の実態に応じた生活利便性や居住性を更に高め、人口密度の維持に努めます。</p>
甲東	<ul style="list-style-type: none"> <li>阪急甲東園駅周辺を地域核として、商業、医療・福祉など日常生活の拠点機能の誘導に努めます。</li> <li>日用品などの店舗が徒歩圏内に立地する阪急門戸厄神駅周辺を地区核とし、生活拠点として育成します。</li> </ul>
瓦木	<ul style="list-style-type: none"> <li>主に商業・業務や文化・教育機能の集積地である阪急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。</li> <li>JR甲子園口駅周辺を地域核とし、商業、医療・福祉など日常生活の拠点機能の誘導に努めます。</li> </ul>
本庁北西	<ul style="list-style-type: none"> <li>阪急夙川駅周辺及び阪急苦楽園口駅周辺を地域核とし、商業、医療・福祉など日常生活の拠点機能の誘導に努めます。</li> </ul>
本庁北東	<ul style="list-style-type: none"> <li>主に行政機能の集積地である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ます。</li> <li>日用品などの店舗が徒歩圏内に立地する阪急甲陽園駅周辺を地区核とし、生活拠点として育成します。</li> </ul>
本庁南西	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
本庁南東	<ul style="list-style-type: none"> <li>阪急今津駅・阪神今津駅周辺及び阪神甲子園駅周辺を地域核として、商業、医療・福祉など日常生活の拠点機能の誘導に努めます。</li> </ul>
鳴尾	<ul style="list-style-type: none"> <li>阪神甲子園駅周辺を地域核として、商業、医療・福祉など日常生活の拠点機能の誘導に努めます。</li> <li>日用品などの店舗が徒歩圏内に立地する阪神鳴尾駅周辺を地区核とし、生活拠点として育成します。</li> </ul>

第5章 居住誘導区域、都市機能誘導区域の設定方針

(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す。
- 「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です。また、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。
- 居住誘導区域外、都市機能誘導区域外の誘導施設の以下の行為について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戸又は2戸の住宅の建築目的の開発行為で、1000㎡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：寄宿舍等)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、又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

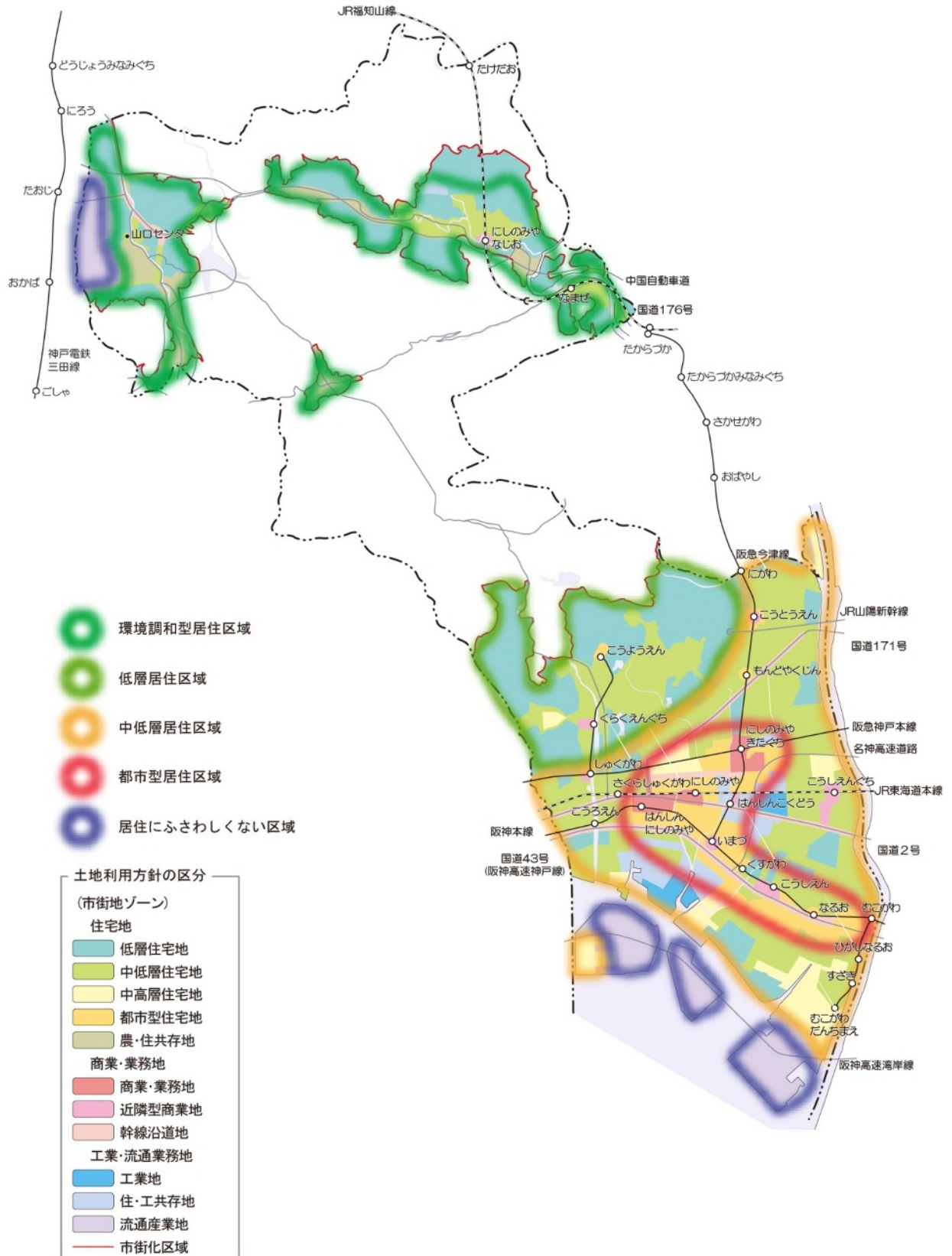
## (2) 居住誘導区域の設定方針

- 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公共交通軸に存する駅、バス停の徒歩圏、自転車利用圏に存する区域から構成される区域に設定します。
- 居住誘導区域は、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、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つつ、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生かしながら、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。

### 西宮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
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。
	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。
	中高層住宅地	
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。





居住誘導区域の方針図

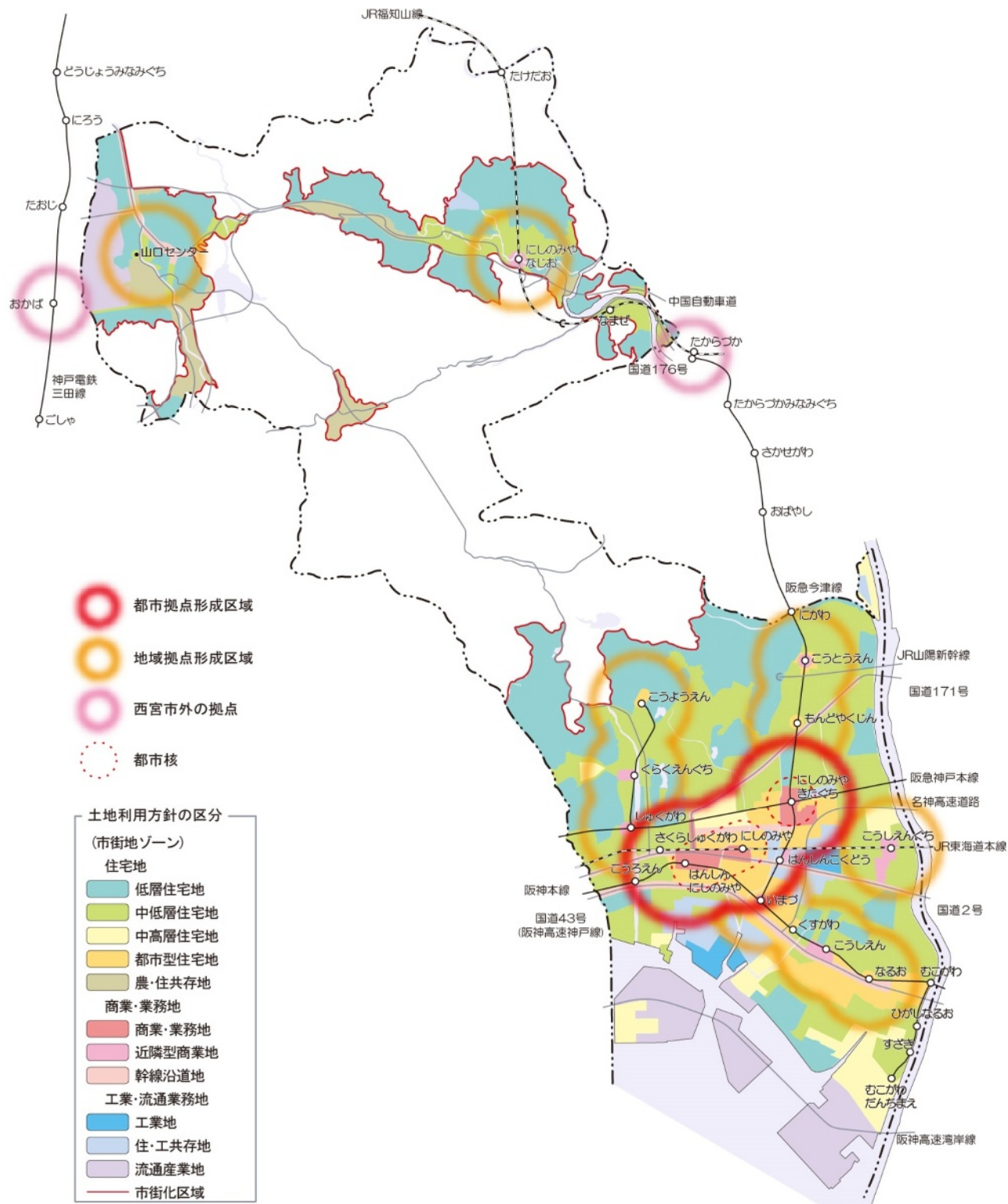
(3) 都市機能誘導区域及び誘導施設の設定方針

1) 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、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半径 800mの範囲内に設定します。

西宮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 おおむね半径 1km の範囲内の区域を 基本	阪急西宮北口駅周辺 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 の中心からおおむ ね半径 800mの範 囲内の区域を基本	阪急夙川駅周辺地区	阪神鳴尾駅周辺
地域拠点形成区域 （北部地域）			阪急苦楽園口駅周辺	JR 甲子園口駅周辺
			阪急甲陽園駅周辺	阪急甲東園駅周辺
			阪急・阪神今津駅周辺	阪急門戸厄神駅周辺
			阪神甲子園駅周辺	その他拠点周辺
			山口センター周辺	JR 西宮名塩駅周辺
			※連携拠点	※連携拠点
			神戸電鉄岡場駅周辺	JR・阪急宝塚駅周辺



都市機能誘導区域の方針図

## 2) 誘導施設の設定方針

- 「都市拠点形成区域」では、文教住宅都市等としての特性を考慮し、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、鉄道駅周辺等に必要な「拠点集約型施設」の維持・誘導を図ります。
- 二つの都市機能誘導区域の内外にかかわらず、居住誘導区域においては、一定の人口密度が保たれている本市の特性を踏まえ、施設の充足状況等も考慮しつつ、身近な日常生活に必要な「分散型施設」の維持・誘導を図ります。



医療・福祉、商業施設等を持続的に維持するために求められる圏域人口

### 西宮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	誘導施設 (例示)
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>高度医療施設 (2次医療施設・緊急告示病院)</li> <li>官公署施設</li> <li>文化施設 (図書館、ホール等)</li> <li>大規模商業施設 等</li> </ul>
	地域拠点形成区域 (北部・南部地域)	地域拠点等において必要な施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>医療施設</li> <li>支所</li> <li>文化施設 (集会施設等)</li> <li>中規模商業施設 等</li> </ul>
居住誘導区域全域		身近な日常生活に必要な施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>診療所</li> <li>老人福祉施設</li> <li>幼稚園、保育所等</li> <li>小学校、中学校、高校</li> <li>公民館等</li> <li>スーパーマーケット 等</li> </ul>

## 第6章 誘導施策及び目標値の設定方針

### (1) 誘導施策の設定方針

- 地域特性を生かした持続発展可能な都市を実現していくため、都市機能誘導区域内への各種生活サービス施設の維持・誘導、居住誘導区域内の一定の人口密度の確保、核を結ぶ公共交通ネットワークの充実などの施策を総合的に展開します。なお、具体的な誘導施策については、西宮市立地適正化計画素案において示していきます。
- 具体的な施策の実施については、地域の実情を踏まえて展開していきます。なお、立地適正化計画が時間軸を持ったアクションプランであることから、計画に位置づけた施策・事業については、概ね5年ごとの評価をもとに、必要に応じて見直しを行います

### (2) 目標値の設定方針

#### 1) 目標値の設定

- 立地適正化計画の進捗度合いを確認するため生活利便性、健康・福祉、安全・安心、環境保全、地域経済、行政運営に関する指標を設定するとともに、目標値は、中核市や近隣市の平均値、都市規模別の平均値等を参考に設定します。また、本計画に基づく取り組みや届出手続等を確認するモニタリング調査の実施を検討します。
- 具体的な目標指標値の案については、西宮市立地適正化計画素案において示していきます。

#### 2) 見直し時期

- 立地適正化計画の進捗度合いを確認するため、目標指標の目標値を設定し、概ね5年ごとに評価を行います。