

## 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。

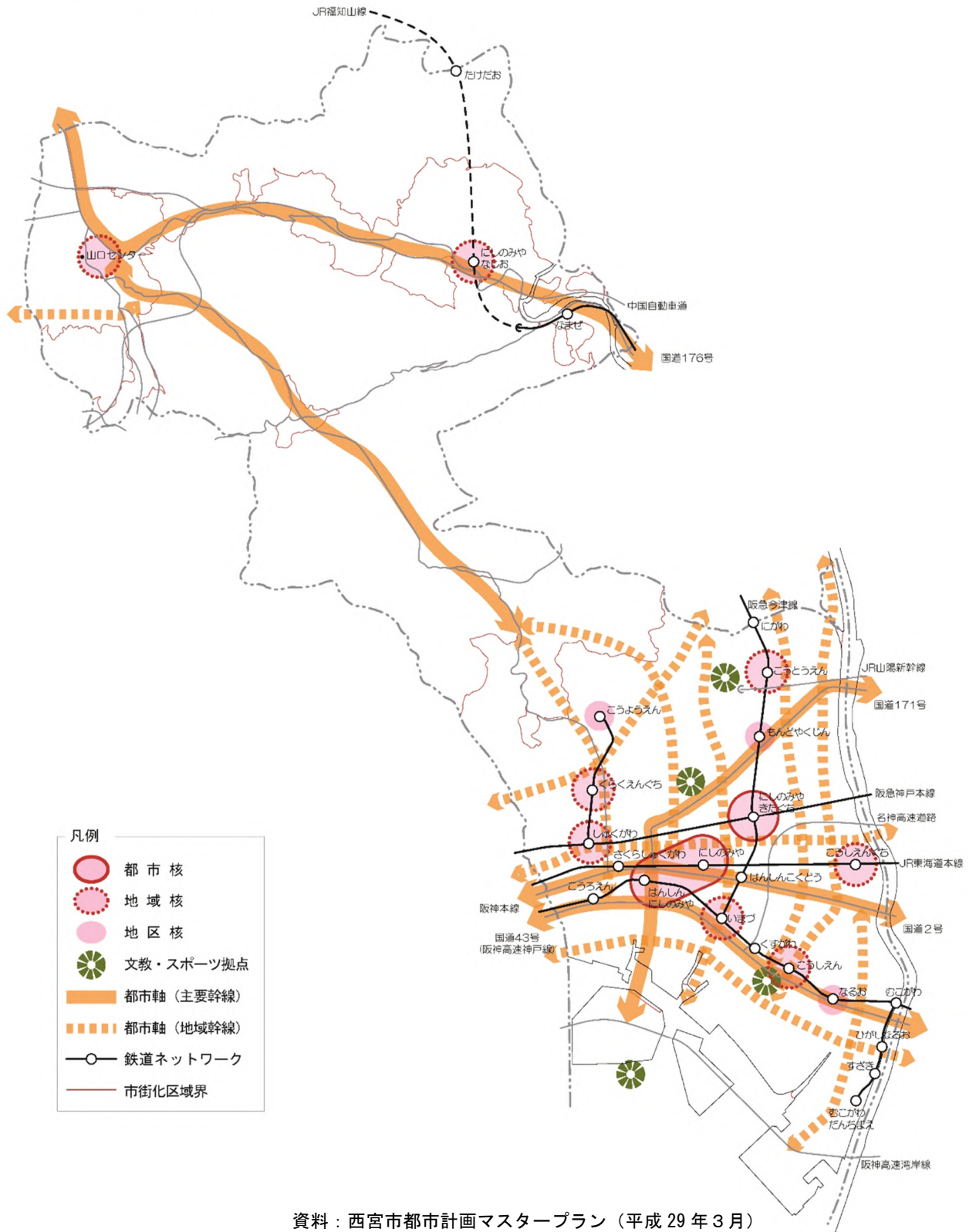
##### ■文教・スポーツ拠点

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。

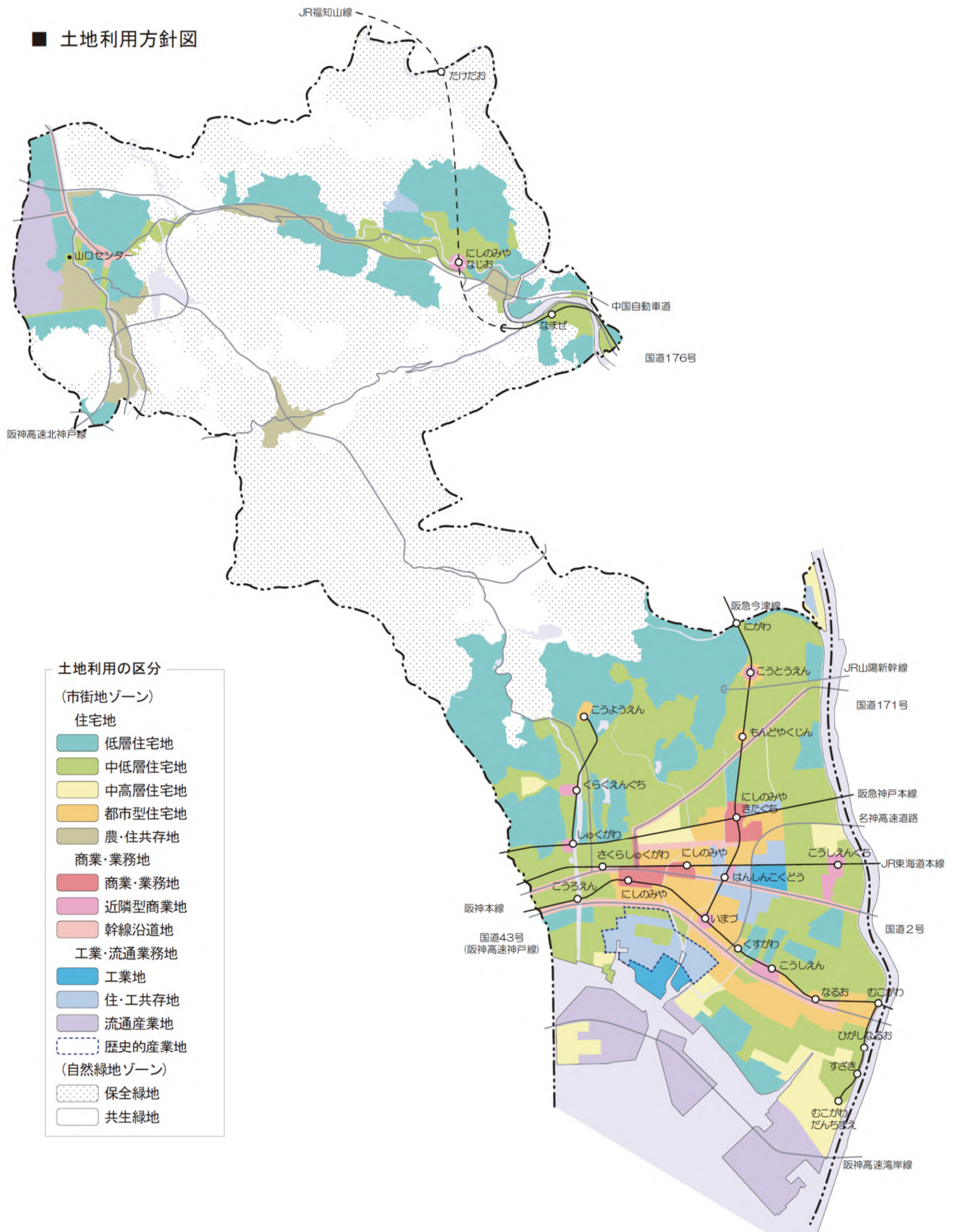
#### ■自然緑地ゾーン

##### ・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。



出典：西宮市都市計画マスタープラン（平成29年3月）

土地利用方針図

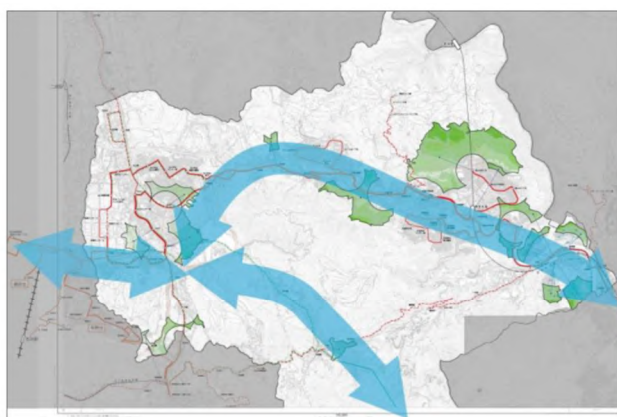


## (2) 西宮市総合交通戦略における関連施策

「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。

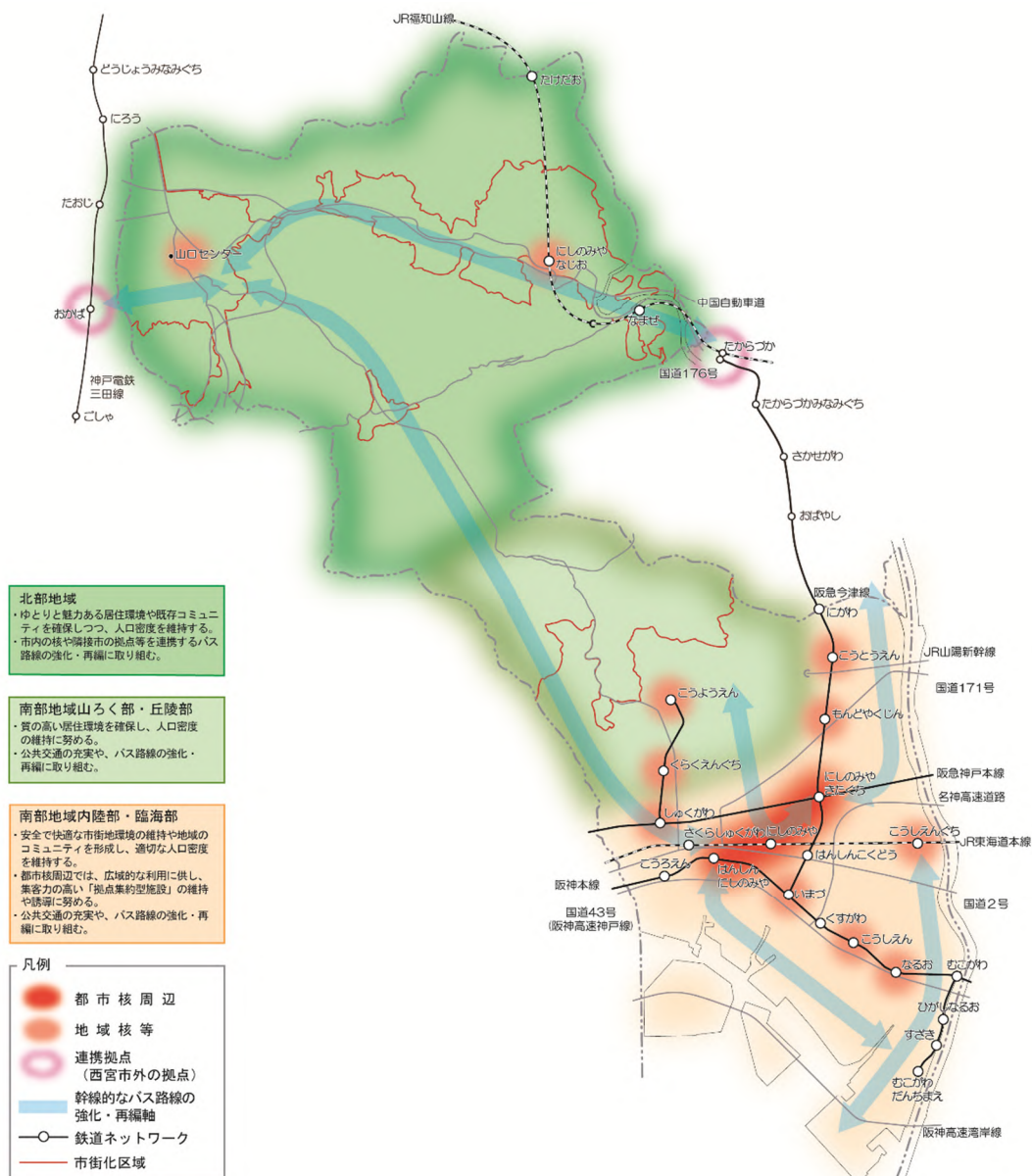


### 3) 「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」に基づく交通機能の強化

「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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
塩瀬	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>

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"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <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> <li>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。</li> </ul>
鳴尾	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>
瓦木	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>
甲東	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>

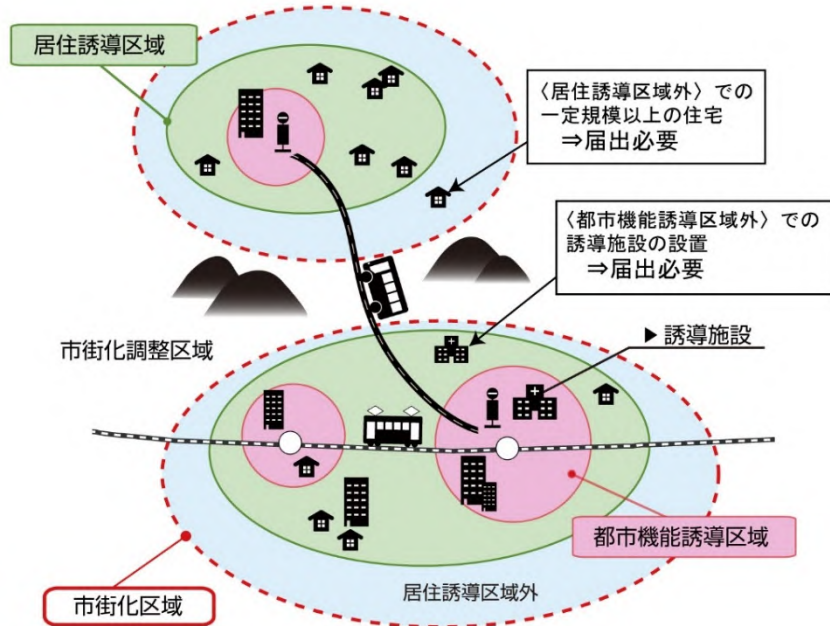
3. 立地適正化計画における誘導区域の考え方

(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。



