

# 兵庫県公報

平成27年7月31日 金曜日 第2号外

発行人  
兵庫県  
神戸市中央区下山手通  
5丁目10番1号

毎週火曜日及び金曜日発行、  
その日が休日のときはその翌日



(兵庫県民の旗=県旗)

## 目次

告 示	ページ
○ 都市計画法及び都市計画に関する公聴会開催規則に基づく公聴会の開催（都市計画課）	1
○ 同 上 (同)	27
○ 同 上 (同)	57
○ 同 上 (同)	73
○ 同 上 (同)	88

## 告 示

### 兵庫県告示第650号

都市計画法（昭和43年法律第100号）第16条第1項及び都市計画に関する公聴会開催規則（昭和44年兵庫県規則第76号）第2条の規定により、次のとおり都市計画の変更に係る素案の公聴会を開催する。

このことについては、同規則第4条第2項の規定により、兵庫県のホームページにも掲載する。

平成27年7月31日

兵庫県知事 井戸敏三

#### 1 素案を作成した都市計画

##### (1) 種類及び名称

「東播都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「中都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「東条都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」並びに「吉川都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（東播磨地域都市計画区域マスタープラン）

東播都市計画区域区分

東播都市計画都市再開発の方針

東播都市計画住宅市街地の開発整備の方針

東播都市計画防災街区整備方針

##### (2) 素案の概要

「東播都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「中都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「東条都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」並びに「吉川都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（東播磨地域都市計画区域マスタープラン）

別記1のとおり

東播都市計画区域区分

別記2のとおり

東播都市計画都市再開発の方針

別記3のとおり

東播都市計画住宅市街地の開発整備の方針

別記4のとおり

東播都市計画防災街区整備方針

別記5のとおり

##### (3) 素案の閲覧期間

平成27年7月1日（水）から同年8月25日（火）まで

##### (4) 素案の閲覧場所

兵庫県県土整備部まちづくり局都市計画課、明石市都市整備部都市計画課、加古川市都市計画部都市計画課、西脇市都市整備部都市住宅課、三木市まちづくり部美しいまちづくり課、高砂市まちづくり部まちづくり推進室都市政策課、小野市地域振興部まちづくり課、加西市都市整備部都市計画課、加東市地域創

造部まち未来課、稲美町地域整備部都市計画課、播磨町都市計画グループ及び多可町建設課  
 なお、素案は、兵庫県のホームページ ([http://web.pref.hyogo.lg.jp/town/cate3\\_201.html](http://web.pref.hyogo.lg.jp/town/cate3_201.html)) においても掲示する。

2 公聴会の日時及び場所

(1) 日時

平成27年 8月25日 (火) 午後 7時から

(2) 場所

兵庫県加古川総合庁舎 2階大会議室 加古川市加古川町寺家町天神木97-1 電話 (079) 421-1101  
 (収容人員 (30人) を超えた場合は、入場制限を行う場合がある。)

3 公述の申出

公聴会に出席して意見を述べようとする者 (案件に係る都市計画区域内に住所を有する者及び利害関係人であること。また、代理人は認めない。) は、下記公述申出書提出期間内に、意見の趣旨、その理由及び公聴会における報道機関等による撮影・録音の可否並びに住所、氏名、職業、年齢及び電話番号を記載した兵庫県知事宛ての書面を兵庫県県土整備部まちづくり局都市計画課に郵送又は持参により提出すること。

なお、上記書面の提出がない場合は、公聴会を中止する場合がある。

また、同趣旨の意見が多数ある場合は、公述人を選定する場合がある。

4 素案の公述申出書提出期間

平成27年 7月31日 (金) から同年 8月17日 (月) まで (必着)

5 公聴会の公開

公聴会は、これを公開する。

6 公聴会に関する問合せ先

兵庫県県土整備部まちづくり局都市計画課  
 〒650-8567神戸市中央区下山手通 5丁目10番 1号  
 電話 (078) 341-7711 内線4649・4656

別記 1

「東播都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「中都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「東条都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」並びに「吉川都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」(東播磨地域都市計画区域マスタープラン) の変更素案の概要

第 1 基本的事項

1 役割

東播磨地域都市計画区域マスタープランは、「21世紀兵庫長期ビジョン」(「東播磨地域ビジョン」及び「北播磨地域ビジョン」) 及びまちづくり基本条例に基づく「まちづくり基本方針」の実現に向け、都市計画法第 6 条の 2 に定める「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」として、長期的視野に立った地域の将来像及びその実現に向けた広域的・根幹的な都市計画の方向性を示すものであり、都市計画法第 18 条の 2 に定める「市町村の都市計画に関する基本的な方針」の指針となるものである。

2 対象区域

対象区域は、明石市、加古川市、西脇市、三木市、高砂市、小野市、加西市、加東市、稲美町、播磨町及び多可町の 8 市 3 町で構成される東播磨地域全域とする。

また、本地域に含まれる都市計画区域は表 1 のとおりである。

表 1 東播磨地域内の都市計画区域

都市計画区域名	構成市町名	都市計画区域	人口 (人)
	明石市	行政区域の全域	290, 959
	加古川市	行政区域の全域	266, 937
	西脇市	行政区域の一部	34, 808
	三木市	行政区域の一部	68, 367

東播都市計画区域	高砂市	行政区域の全域	93,901
	小野市	行政区域の一部	44,030
	加西市	行政区域の一部	43,929
	加東市	行政区域の一部	31,528
	稲美町	行政区域の全域	31,026
	播磨町	行政区域の全域	33,183
中都市計画区域	多可町	行政区域の一部	10,831
東条都市計画区域	加東市	行政区域の一部	7,286
吉川都市計画区域	三木市	行政区域の一部	8,576
合計			965,361

資料：平成22年国勢調査（人口）

### 3 目標年次

「21世紀兵庫長期ビジョン」の展望年次である平成52年（2040年）の都市の姿を展望しつつ、目標年次を平成32年（2020年）とする。

なお、平成32年においては、都市政策に関する技術革新の進展等に留意しつつ、事業の進捗状況等に対応した部分改訂を行い、全県的な見直しは、10年後の平成37年（2025年）に行う。

## 第2 本県の都市づくりの基本方向

### 1 都市づくりの基本方針

成熟の時代にふさわしい、安全・安心で魅力あるまちづくりを総合的に展開するための県の基本的な考え方を明らかにした「まちづくり基本方針」に即し、地域が主役となった持続可能な地域の形成に向け、次の4つを基本方針として本県の今後の都市づくりを進める。

#### (1) 安全・安心

南海トラフ地震等を想定した都市機能の確保方策と迅速な復興への備え、誰もが安心して暮らせる環境整備など、まちの安全・安心の確保を図る。

#### (2) 環境との共生

住宅やまちの低炭素化、省資源化、エネルギーの自給と、自然環境や生物多様性の保全・再生などによる環境との共生を図る。

#### (3) 魅力と活力

地域の宝や個性の再発見と発信による地域の魅力づくりと、人口減少期に適合した都市機能の集約や地域の実情に応じたきめ細かな土地利用調整による地域活力の増進を図る。

#### (4) 自立と連携

人と人、地域と地域の交流や連携の促進による持続人口（定住人口＋交流人口）の確保と地域の自主・自立を図る。

### 2 都市計画に関する現況と課題

#### (1) 人口減少・超高齢社会の到来

平成22年国勢調査における本県の人口は約559万人（平成26年4月1日時点推計 約554万人）であり、阪神・淡路大震災のあった平成7年を除いて戦後初めて減少へと転じた。今後も減少が続き、平成52年には、現在より約92万人少ない約467万人となる見込みである。

年齢別の人口構成をみると、平成52年の生産年齢人口（15歳～64歳）は、現在より約104万人少ない約250万人となる見込みである。その一方で、高齢者人口（65歳以上）は今後も増加し、平成52年の65歳以上人口比率は約36パーセントとなる見込みである。

#### ア 持続可能な生活圏の確保

生産年齢人口の減少は、医療、介護や生活支援等の担い手不足を招き、住民の生活を支えるサービスが低下するおそれがある。また、長期的には県内全域で人口が減少するのに併せて疎住化が進み、

暮らしの利便性やサービスの効率性が低下する等の問題が生じると考えられる。

今後、まちのにぎわいや生活の質の維持・向上を図るため、日常生活に必要な都市機能の維持に必要な利用圏人口を確保するとともに、高齢者や女性の社会進出を促進するため、職場、子育て支援施設、教育施設や医療・福祉施設等と居住地が近接した持続可能な生活圏の確保が必要である。

#### イ 公共交通ネットワークの維持・確保

近年、人口減少やモータリゼーションの進展とあいまって公共交通の利用者数が減少し、地方鉄道や路線バスの廃止が見られる。こうした現象は、内陸部や日本海側で顕著であったが、最近では、都市近郊部でも顕在化してきている。

今後は、高齢化の進展に伴い、自家用車での移動が困難となる交通弱者が増え、日常生活に不便を強いられるおそれがある。そのため、自家用車からバスや鉄道など公共交通への移手段の転換を図り、ユニバーサル社会に対応した公共交通ネットワークの維持・確保を図る必要がある。

#### ウ 地域の魅力の向上と地域間交流の促進

今後、情報化社会の進展に伴い、ICT (Information and Communication Technology: 情報通信技術) を活用した遠隔医療・教育や個人向け商品販売・配送システムの充実等により、住民の居住地選択の幅が広がることが考えられることから、地域で提供される住環境や公共サービスの内容や質に応じた地域間競争が生じる可能性がある。また、交流人口についても、高速交通網の整備等による行動圏の拡大や観光情報発信の充実等による選択肢の拡大等から地域間競争が激化している。

各地域においては、定住人口の減少に伴う地域の担い手不足による地域活力の低下に対し、居住地としての魅力の向上を図るとともに、多様な地域の資源を生かし、県外、国外を含めた地域間交流の促進を図ることにより地域の活性化に取り組む必要がある。

### (2) 防災対策の必要性の増大

#### ア 防災・減災の取組

阪神・淡路大震災の教訓を踏まえ、これまで広域防災拠点の整備や密集市街地の改善など災害に強いまちづくりを進めてきたが、東日本大震災における地震・津波による甚大な被害や、近年多発する集中豪雨等による浸水被害や土砂災害により、改めて自然災害に対する備えの大切さが認識され、住民の防災意識が高まっている。特に、従来の防災対策に加え、災害時の被害を最小化する「減災」の考え方に基づいた備えの充実が求められており、レジリエンス (強靭さ・しなやかさ) の確保に向けた防災対策の必要性が増大している。

なお、本県では、東日本大震災の被害状況を踏まえ津波による浸水想定区域の見直しを行ったほか、「総合治水条例」を制定し、台風や集中豪雨による浸水被害に対して、従来の河川下水道対策に流域対策や減災対策を組み合わせた総合治水に取り組むとともに、「第2次山地防災・土砂災害対策5箇年計画」に基づく治山ダムや砂防えん堤等の整備を進めている。

### (3) 都市の維持管理コストの増大

#### ア 都市基盤施設の戦略的な維持管理・更新

道路、下水道や公園等の都市基盤施設については、高度経済成長期の急速な人口増加・都市の拡大に対応し整備を進めてきた結果、一定のストックを形成するまでになっている。しかし、建設後30～50年を経過する施設が多く、今後一斉に老朽化が進行し維持管理・更新費が急増することが懸念されている。

そのため、財政制約下での効率的なストック活用への転換に向けた戦略的な維持管理・更新が必要である。

#### イ 都市基盤施設整備計画の適切な見直し

今後も真に必要な都市基盤施設の整備は進めていく必要があるが、人口が減少する社会においては、既に都市計画決定されている都市施設についても社会経済情勢の変化等を勘案し、適切に見直しを図る必要がある。

なお、本県では、長期未着手の都市計画道路について、市町とともに、平成15年度から第一次見直し、平成23年度から第二次見直しを行っている。また、並行して、土地区画整理事業や都市計画公園・緑地についても見直しを進めている。

### (4) 地球環境への配慮

#### ア 低炭素・循環型社会の構築

都市の構造と二酸化炭素排出量には高い相関関係があり、面積と人口が同規模である場合、低密度

の市街地が一様に広がる都市では、高密度な市街地を形成している都市に比べ自家用車の依存率が高く、運輸旅客部門の一人当たり年間二酸化炭素排出量が多くなっている。社会経済活動に伴って発生する二酸化炭素の相当の部分が都市において発生しているため、二酸化炭素排出量の少ない都市構造への転換が求められている。

加えて、東日本大震災を契機としてエネルギー需給が変化しており、市街地の集積を生かした効率的なエネルギーの利用、再生可能エネルギーの利用や廃棄物の再生利用等による資源の循環等が求められている。

#### イ 都市と緑・農との共生

緑の保全を図ることは、二酸化炭素の吸収源となるなど地球環境問題の対応策の一つであるとともに、ヒートアイランド現象の緩和、生物多様性の保全や良好な居住環境の確保など都市環境の改善にも役立つものである。

そのため、都市化に伴う開発等により失われた森林、海岸等の豊かで多様な自然環境を保全・再生するために県民の参画と協働による取組を地域の特色に応じて進める必要がある。

さらに、都市内の農地についても消費地に近い食料生産地であるほか、災害時の一時避難地やレクリエーションの場等の多様な役割を果たしており、都市内に一定程度の保全を図る必要があり、近年では、市街化区域内農地を、必ずしも宅地化を図るべき土地としてではなく、都市に残る緑地空間として積極的に評価し保全しようとする取組も見られる。一方、生産緑地法改正にあわせ平成4年以降に阪神間都市計画区域内で指定されてきた生産緑地地区については、指定後30年の経過とともに発生が予想される市町長に対する買取り申出及び宅地化によりその急速な減少が生じる可能性が指摘されており、保全に向けた検討が必要である。

### (5) 産業構造の変化

#### ア 土地利用転換への対応

神戸、阪神、東播磨、西播磨地域では、第二次産業を基幹産業として工業地帯が形成されてきたが、産業構造の目まぐるしい変化や経済の低迷等の影響を受け、企業の事業縮小や海外への生産拠点の移転等による工場の閉鎖が増加している。この結果、閉鎖で生じた工場跡地等においては、大規模な集客施設や集合住宅等の立地が見られるほか、新産業の創出・集積を誘導する施策による土地利用転換が見られるため、こうした企業の土地需要の変化に的確に対応する必要がある。

なお、本県独自の取組として、「工場敷地の再利用に係る都市機能の調和等に関する要綱」を制定し、大規模な工場跡地の適切な再利用を促進している。

#### イ 大規模集客施設の立地調整

近年、大規模集客施設が市街地内の工場跡地等に出店し、広域にわたって道路の渋滞等を引き起こすなど市町域を越えた問題が発生している。また、郊外の大規模集客施設は雇用の促進、娯楽の場の提供や消費者ニーズの充足等の効果がある一方、中心市街地衰退の一因ともなっている。

そのため、市町の中心市街地活性化の取組や特別用途地区の指定と連携して、「大規模集客施設の立地に係る都市機能の調和に関する条例」とまちづくりの観点から大規模集客施設の誘導・抑制方針を定めた「広域土地利用プログラム」に基づき、大規模集客施設の適正な立地等に関する広域的な調整を図る必要がある。

### (6) 地方分権の進展

#### ア 県と市町との役割分担

市町合併による行政区域の広域化に加え、地方分権の進展による県から市町への都市計画決定権限の移譲が行われている。その一方で、幹線道路沿道の散発的な商業開発など市町域や都市計画区域を越えた広域的な課題への対応が必要となっている。

そのため、広域調整を担う県と基礎的自治体としてまちづくりの中核を担う市町との役割分担を一層明確にし、それぞれの役割を果たすことが重要である。

## 3 目指すべき都市づくり

都市づくりの基本方針や都市計画に関する現況と課題を踏まえ、以下のとおり本県の今後の目指すべき都市づくりの方向性を示す。これらの取組を推進することにより持続可能な都市構造への転換を図るとともに、定住や交流に資するものとする。

### (1) 安全・安心な都市空間の創出

#### ア 総合的な防災・減災対策による安全な都市づくり

阪神・淡路大震災の経験と教訓を生かし、災害に強い都市づくりを進めるため、災害時における都市機能の代替性の確保をはじめ、均衡のとれた都市施設の配置とそれらのネットワーク化や都市の耐震化・不燃化など被害を未然に防止する対策に引き続き取り組むとともに、災害が発生した場合であっても被害を最小限に抑えることのできる、防災・減災対策を進める。

特に、東日本大震災の教訓を踏まえ、南海トラフ地震等による津波被害が想定される臨海部における対策の強化を図る。また、台風や近年多発する局地的な集中豪雨による浸水被害や土砂災害に対して、流域圏全体で防災力の向上を図る総合的な治水対策、砂防えん堤等の設置による土砂災害対策、治山ダム等の設置による治山対策及び間伐木を利用した土留工の設置等の「災害に強い森づくり」による森林の適正管理を推進するとともに、土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域の指定を推進する。

#### イ 誰もが健康で社会参加できる安心な都市づくり

年齢、性別、障害の有無、文化などの違いにかかわらず、誰もが地域社会の一員として支え合う中で、安心して暮らし、一人ひとりが持てる力を発揮して元気に活動できるユニバーサル社会づくりを進めるため、誰もが安心して住まい、自宅からまちなかまで安全・快適に移動し、活動できる社会の実現に向け、引き続き、住宅、公共交通や生活利便施設等の一体的なバリアフリー化を推進する。

さらに、超高齢社会が到来する中、特に高齢者の社会参加や外出機会を増加させることは重要であり、まちの中心部の歩行環境の向上、高齢者等の社会参加やコミュニケーションの場の提供、地域包括ケア体制の充実を含めた医療・福祉施設の充実等のまちなかへの出歩きを促す仕掛けについて、医療・福祉施策と連携しながら、ハード・ソフト両面から推進する。

### (2) 地域のイニシアティブ（主導）による魅力的な都市づくり

#### ア エリアマネジメントの促進

今後は、人口増加に対応した市街地郊外の大規模開発から多数の権利者等が存在する既成市街地内での再開発や再整備が中心となり、住宅地における良好なまちなみや住環境の保全、商業・業務地における機能更新やにぎわいの創出など、多様な地域課題へ対応した魅力ある地域づくりが求められる。

そのため、住民、事業主、地権者等の地域の担い手が一定のエリア内における維持管理・運営に主体的に取り組み、自らの資産価値の向上や経済の活性化を図る「エリアマネジメント」の取組を促進する。

#### イ 地域資源を生かした魅力ある都市づくり

本県は多様な自然と風土を背景に、優れた景観や自然環境、特色ある歴史・文化を持つ個性的な地域を形成しており、居住地としての魅力の向上や県外、国外を含めた地域間交流の促進により地域の活性化を図ってきた。引き続き、美しい自然景観や歴史的なまちなみの保全、屋外広告物の整序、グリーンインフラの推進や緑化等による美しい環境の形成、空き家や空き施設等の利活用など、住民が主体となった地域資源を生かした魅力ある都市づくりにより地域間交流を促進する。

特に、複数市町の区域に広がる幹線道路沿道や河川流域等において、地域のイメージを特徴付ける広域的な景観の保全・創造や今後増加が予想される良好な景観を阻害する老朽化した放置施設等への対応を進める。

また、市街地調整区域における制度の性格を維持しつつ、地域の実情に応じたまちづくりを実現するため、都市計画制度等を活用して地域活力の向上や産業の活性化を支援する。

#### ウ 民間投資の誘導

成熟社会を迎えるにあたり、特に都市部では、都市基盤施設が公的セクターによって相当程度整備されたことから、今後は都市づくりにおいて中心的な役割を担う民間投資を適切に誘導することが一層重要となる。

民間投資を誘導するため、医療・福祉、商業施設等の日常生活に必要な民間施設が立地し維持される一定の人口密度をもった地域を形成するとともに、民間投資を重点的に誘導しようとする地区については、都市計画法等に基づく特例制度の活用等の行政側による積極的な対応に加え、民間事業者に対する税制優遇、利子補給、低利融資や補助等の立地支援措置を適切に講ずる。

さらに、公共投資についても、公共サービスに民間の資金や技術、ノウハウを取り入れるPPP（Public Private Partnership：公民連携）の推進やPRE（Public Real Estate：公的不動産）の効率的な管理運営とあわせ、地域に不足する民間機能の公有地への誘導など民間活力の活用を図る。

### (3) 持続可能な都市構造の形成

## ア 拠点連携型都市構造化

人口減少・超高齢社会が到来する中、誰もが安全・安心に暮らせ、魅力溢れる都市空間を創出するためには、これまで省みられることが少なかった都市経営的な発想に立ち、地域の実情や住民の意見を十分に踏まえながら、持続可能な都市構造として「拠点連携型都市構造」を実現することが必要である。

### (7) 拠点連携型都市構造の実現に向けた基本的な考え方

拠点連携型都市構造とは、大都市部への一極集中を行うものではなく、大都市、地方都市、中山間地等が産業、医療・福祉、商業等の諸機能において役割分担し、相互に連携することにより、各地域が活力を持って自立できる都市構造を目指すものである。

サービスごとの利用圏域人口を勘案しながら、隣接する都市間で特色を生かして機能を分担し、都市拠点間を交通ネットワークで結び連携させ、地域全体で多様な都市機能を確保するとともに、人・もの・資本・情報等を活発に環流させることにより、新たな交流が生まれ、地域のにぎわいが創出される。

#### ○市街地エリア

用途地域の指定区域や建築物が連たんする市街地においては、都市機能が集積する拠点内において、機能の集積の維持・充実を図るとともに、地域全体の人口動向等を総合的に俯瞰した上で、土地の高度利用や必要に応じた集約などを図り、地域全体の魅力・活力の向上につなげていく。

また、拠点間を交通ネットワークで結ぶことにより都市機能の相互補完を図るとともに、市街地エリア等から拠点への公共交通によるアクセスを維持・確保する。あわせて拠点内は高齢者でも円滑に移動できるよう歩行環境等の整備を進める。

なお、市街地の拡散を防ぐとともに、災害の発生リスク、市街化圧力の低下や人口動態等を勘案し、必要に応じ市街地を縮小する。

#### ○市街地以外のエリア

市街地以外のエリアにおいては、将来に渡って活力が維持されるとともに、一定程度の医療・福祉、商業等のサービスが日常生活圏内で受けられるような都市構造を構築する。

具体的には、旧町村の中心地や既存集落等の拠点において、コミュニティ維持に必要な人口の集積や日常生活に必要なサービス機能の確保を図る。

また、都市との交流、二地域居住や定住を促進し、地域の活力維持を図るとともに、市街地エリアの拠点等との交通ネットワークを維持・確保し、都市機能の補完を図る。

地域のイニシアティブ（主導）により、地域の維持・活性化を図るための多様な取組が行われるよう、地区計画等の都市計画手法をはじめとした各種制度を積極的に活用する。

### (4) 都市機能の役割分担と連携

#### a 都市の拠点

都市の拠点は、既存都市機能の集積を基本としながら、交通ネットワークの状況、地勢、文化の圏域や地域の成り立ちの経緯等を踏まえつつ都市機能の集積度及び圏域の広さに応じて形成する。また、これらを適正に配置し、適切な役割分担の下で相互の連携を図ることにより多様な都市機能の確保を図る。

#### ○広域都市拠点

県全体の中で地域を越える広域的な圏域を持ち、複合的な都市機能の集積度が特に高い神戸市中心部や姫路市中心部の市街地を広域都市拠点として位置付ける。

広域都市拠点においては、特に高度で多様な都市機能の強化を図るとともに、国際競争力の強化や県を代表する顔としてふさわしい風格のある都市空間の形成を図る。

#### ○地域拠点

地域全域を対象とした都市機能が一定以上集積している主要鉄道駅周辺や官公庁周辺等の市街地を地域拠点として位置付ける。

地域拠点においては、広域都市拠点と連携しつつ、広域行政機関、高度医療施設、大規模商業施設等の高度な都市機能の維持・充実を図る。

地域拠点の位置付けにあたっては、対象となる圏域の人口の集積状況や交通ネットワークの状況に応じて、一つの市町域における複数の地域拠点を形成することを否定するものではない。また、他の地域拠点や広域都市拠点との距離を勘案した配置や、地域拠点間又は広域都市拠点

との連携による相互補完についても考慮する。

○生活拠点

日常の生活圏を対象として、生活に密着した都市機能が集積している市街地等を生活拠点として位置付ける。

生活拠点においては、広域都市拠点や地域拠点との役割分担に配慮し、コミュニティレベルでの医療・福祉、商業等の日常生活に必要なサービスの確保を図る。

b 交通ネットワーク

交通ネットワークは、輸送手段の特性や移動量及び距離等に応じた役割分担を行い、交通インフラの整備状況や利用頻度等の地域の実情に応じた輸送手段により形成する。これにより拠点間を連携し、都市機能の分担や相互補完を図る。

○広域連携軸

広域都市拠点や地域拠点を連絡する広域的な人の移動や物流を支える公共交通及び基幹道路等による広域交通ネットワークを広域連携軸として位置付ける。

○地域内連携軸

広域都市拠点又は地域拠点と生活拠点を連絡する地域内の移動を支える公共交通及び県道等による交通ネットワークを地域内連携軸として位置付ける。

○日常生活圏内の移動

日常生活圏内における移動については、地域の交通需要に応じ、路線バス、コミュニティバスやデマンド型交通等により公共交通ネットワークを維持・確保する。また、鉄道駅やバス停へのアクセス性の向上に向け、歩行環境等の改善を図るとともに、シニアカーや電動アシスト自転車等のパーソナルモビリティの導入の促進についても検討する。

なお、公共交通ネットワークの確保が困難な農山漁村等においては、移動販売やICTを活用した個人向け商品販売・配送システムの充実等の民間企業・団体の新たな取組を活用しながら、日常生活の持続性を確保する。

(f) 成熟社会における効率的な都市基盤施設整備

都市基盤施設の老朽化に伴う維持管理・更新費が増大する一方で、財政的制約が高まる中、拠点連携型都市構造の実現に向け真に必要な都市基盤施設については引き続き整備を推進するとともに、既存ストックの長寿命化に取り組むなど、戦略的な維持管理・更新を進める。また、都市基盤施設整備の選択と集中を進めるにあたっては、既に都市計画決定されたものであっても必要性を検証し、定期的な見直しを行う。

市街地整備についても、従来の考え方に捉われず必要最低限の基盤整備による街区の再編や敷地の整序を行う土地区画整理事業、地域の床需要に合わせた高度利用を図る市街地再開発事業など、民間活力の活用を基本として、地域の特性に応じた柔軟な取組を促進する。

学校、公民館や病院等のPREについては、情報の整理・一元化を行い、人口減少や年齢構成の変化に対応し、将来に必要な施設サービスの質と量を踏まえた上で、規模の最適化や機能の複合化（多機能化）等による効率的な管理運営を図る。

(g) 拠点連携型都市構造化による効果

拠点連携型都市構造を実現することにより、医療・福祉施設、商業施設等が住まいに身近なところで集積し、あるいは公共交通により各拠点にアクセスできるなど、高齢者等が安心して暮らすことのできる環境が整った「歩いて暮らせるまち」となり、まちのにぎわいや生活の質の維持・向上が図られる。また、道路等の都市基盤施設の維持管理・更新の効率化・重点化、学校、公民館や病院等のPREの有効活用、公共交通や福祉サービスの効率的提供など、財政負担の軽減も期待でき、持続可能な都市へと変貌させることができる。

さらに、この実現は、自家用車から公共交通への転換を促すとともに、市街地の集積を生かしたエネルギーの効率的な利用を可能とするなど都市の低炭素化にも寄与することが期待できる。

イ 本県の現在の都市構造

本県では、交通利便性の高い瀬戸内臨海部において、人口及び都市機能が集積しており、特に神戸、阪神地域で高密度な市街地を形成している。

また、内陸部においては、ニュータウンや市町の中心部、鉄道駅の周辺等にこれらの集積がみられ、こうした市街地は、鉄道やバス、基幹道路等の交通ネットワークで瀬戸内臨海部とつながっている。



但馬、丹波、淡路地域では、山地が地域の大部分を占めており、平野部のうち鉄道駅周辺や河川・街道沿い等に人口及び都市機能の集積が島状に分布し、これらの市街地が基幹道路を中心とした交通ネットワークにより結ばれている。

このように本県は、地域ごとに適度に分散された都市機能が集積した拠点とそれらをつなぐ交通ネットワークが一定程度形成されており、拠点連携型都市構造化にあたっては、これら都市機能の既存集積ストックや交通ネットワークの状況に加え、市街地形成の経緯や自然環境等を踏まえた地域ごとに特色を持ったものとする必要がある。

第3 東播磨地域の方針

1 地域の概況

(1) 位置・地勢

東播磨地域は、県の中央部に位置し、東は神戸地域及び阪神地域に、西は西播磨地域に、北は丹波地域に接し、南は瀬戸内海に面する面積約1,162平方キロメートルの地域である。

中央部には県内最大の流域面積を持つ加古川が南北に流れ、北部は中国山地の一部をなす山地、中部には青野ヶ原台地や播磨中部丘陵、臨海部には市街地を擁する播州平野が広がり多様な地形が連なっている。また、播州平野東部のいなみ野台地には多くのため池が集中しており、地域全体が豊かな水辺空間に恵まれている。

一方、本地域では、過去に台風や集中豪雨による水害や土砂災害が発生しており、臨海部は台風の際の高潮や高波による浸水被害も受けやすい。近年では、平成16年台風第23号により西脇市を中心に加古川水系が、平成23年台風第12号により法華山谷川水系が氾濫し大規模な浸水被害が生じている。

地震災害については、平成7年の阪神・淡路大震災において、明石市等で甚大な被害が生じている。また、岡山県から東播磨地域に跨る山崎断層帯を震源とする地震被害が予測されているほか、沿岸部においては南海トラフ地震による津波浸水被害も予測されている。

(2) 人口・世帯数

本地域の人口は、約100.1万人（平成22年）で、県全体の約18パーセントを占めている。昭和から平成初頭にかけて増加傾向が続いていたが、平成12年の約102万人をピークに減少に転じ、平成32年には約95.8万人（平成22年比△4.3パーセント）、平成52年には約80.4万人（同△19.7パーセント）となる見込みである。

65歳以上人口比率は約22.4パーセント（平成22年）と全県の水準（約23.1パーセント）を下回っているものの、今後とも県全体と同じく高齢化が進行し、平成32年には約29.2パーセント、平成52年には約35.6パーセントとなる見込みである。

また、世帯数は約37.1万世帯（平成22年）である。これまで増加傾向が続いてきたが、今後は減少に転じ、平成32年には約35.8万世帯（平成22年比△3.3パーセント）、平成52年には約31.5万世帯（同△15.0パーセント）となる見込みである。

表2 市町別人口の推移と将来見通し

単位：万人

	昭和45年	昭和55年	平成2年	平成12年	平成22年	平成32年	平成42年	平成52年
兵庫県	466.8	514.5	540.5	555.1	558.8	542.2	508.8	467.4
東播磨地域	68.9	88.6	95.8	102.0	100.1	95.8	88.8	80.4
明石市	20.7	25.5	27.1	29.3	29.1	28.1	26.3	24.0
加古川市	14.0	21.2	24.0	26.6	26.7	25.9	24.4	22.3
西脇市	4.6	4.6	4.6	4.6	4.3	4.0	3.6	3.2
三木市	4.9	7.8	8.4	8.6	8.1	7.4	6.6	5.7
高砂市	6.9	8.5	9.3	9.6	9.4	9.0	8.4	7.6
小野市	3.8	4.4	4.6	4.9	5.0	4.8	4.6	4.3

加西市	4.8	5.1	5.2	5.1	4.8	4.4	4.0	3.5
加東市	3.2	3.4	3.8	4.1	4.0	3.9	3.8	3.6
稲美町	2.1	2.8	3.1	3.2	3.1	2.9	2.6	2.2
播磨町	1.3	2.7	3.1	3.4	3.3	3.2	2.9	2.6
多可町	2.6	2.6	2.6	2.5	2.3	2.1	1.8	1.5

資料：国勢調査（平成22年以前）、国立社会保障・人口問題研究所推計（平成32年以降）

表 3 市町別65歳以上人口比率の推移と将来見通し

単位：％

	昭和45年	昭和55年	平成2年	平成12年	平成22年	平成32年	平成42年	平成52年
兵庫県	6.9	9.2	11.9	16.9	23.1	29.3	31.7	36.4
東播磨地域	7.2	8.5	11.0	15.6	22.4	29.2	31.4	35.6
明石市	5.3	7.3	10.1	14.7	21.6	28.0	30.5	35.6
加古川市	6.9	7.2	9.3	13.6	20.7	27.5	29.3	33.6
西脇市	7.5	10.7	14.6	20.6	27.4	33.0	34.9	38.5
三木市	9.2	9.3	12.4	17.9	26.3	35.2	37.8	41.4
高砂市	6.3	7.6	9.6	14.3	21.4	28.5	30.2	34.1
小野市	8.8	10.5	13.4	17.4	22.4	28.7	30.8	34.9
加西市	10.0	11.9	15.0	20.1	25.8	33.0	36.4	39.9
加東市	10.9	12.9	14.6	18.3	22.1	27.0	28.9	32.1
稲美町	8.2	9.1	10.8	15.1	23.2	33.0	35.4	39.3
播磨町	6.1	5.9	7.8	13.1	21.0	28.3	29.9	33.7
多可町	10.4	13.3	17.0	22.9	29.2	36.6	40.4	44.4

資料：国勢調査（平成22年以前）、国立社会保障・人口問題研究所推計（平成32年以降）

表 4 市町別世帯数の推移と将来見通し

単位：万世帯

	昭和45年	昭和55年	平成2年	平成12年	平成22年	平成32年	平成42年	平成52年
兵庫県	123.3	158.3	177.5	203.5	225.3	223.9	220.0	208.8
東播磨地域	16.8	24.7	28.3	34.0	37.1	35.8	34.3	31.5
明石市	5.4	7.7	8.9	10.7	11.7	11.3	11.0	10.2
加古川市	3.3	6.0	7.1	8.9	10.0	9.9	9.5	8.9
西脇市	1.1	1.2	1.3	1.5	1.5	1.4	1.3	1.1
三木市	1.1	2.0	2.3	2.7	2.8	2.7	2.4	2.2
高砂市	1.7	2.5	2.8	3.3	3.6	3.4	3.3	3.0
小野市	0.9	1.1	1.2	1.5	1.6	1.6	1.5	1.4

加西市	1.1	1.2	1.3	1.5	1.5	1.4	1.3	1.2
加東市	0.7	0.9	1.0	1.3	1.4	1.3	1.2	1.1
稲美町	0.5	0.7	0.8	0.9	1.0	1.0	1.0	0.9
播磨町	0.3	0.7	0.9	1.1	1.3	1.3	1.2	1.1
多可町	0.6	0.6	0.6	0.7	0.7	0.6	0.5	0.5

資料：国勢調査（平成22年以前）、兵庫県推計（平成22年以降）

(3) 産業

本地域の産業別就業人口構成比は、第1次産業及び第2次産業が減少傾向、第3次産業が増加又は横ばい傾向にある。全県に比べ第2次産業の比率が高いことが特徴的である。

農業産出額は365億円（平成12年）から298億円（平成18年）と減少傾向にある。平成18年における市町別の内訳をみると、三木市及び加西市がそれぞれ約20パーセントを占めている。製造品出荷額は37,979億円（平成12年）から41,814億円（平成22年）と増加傾向にあり、県全体の約30パーセントを占めている。平成22年における市町別の内訳をみると、臨海部に工業地を抱える明石市、加古川市、高砂市で計約67パーセントを占めている。商品販売額は17,740億円（平成14年）から18,126億円（平成19年）と増加傾向にある。平成19年における市町別の内訳をみると、明石市及び加古川市がそれぞれ約25パーセントを占めている。

表5 就業人口の産業別構成比の推移

単位：%

市町名等	平成12年			平成17年			平成22年		
	第1次産業	第2次産業	第3次産業	第1次産業	第2次産業	第3次産業	第1次産業	第2次産業	第3次産業
兵庫県	2.5	30.4	65.3	2.5	27.1	68.2	2.0	24.7	67.5
東播磨地域	2.0	37.2	59.6	2.2	34.1	62.0	1.6	31.7	61.6
明石市	1.4	30.7	66.0	1.3	28.4	67.6	1.1	25.7	66.3
加古川市	1.0	37.8	60.0	1.1	33.9	63.5	0.9	32.1	63.2
西脇市	2.0	43.1	54.2	2.4	39.9	56.3	1.9	36.6	56.1
三木市	3.5	33.8	62.5	4.3	32.7	62.0	3.1	28.8	62.9
高砂市	0.7	39.7	58.8	0.5	36.1	61.5	0.5	36.6	60.4
小野市	2.6	44.1	52.0	3.4	40.6	54.5	2.4	37.0	54.4
加西市	4.6	47.6	46.8	4.8	44.2	50.2	3.1	38.3	50.1
加東市	5.4	38.7	55.6	5.9	35.0	58.6	4.5	34.8	57.3
稲美町	4.2	40.9	53.6	5.1	37.3	56.6	4.2	35.2	57.8
播磨町	0.5	38.0	60.2	0.5	33.9	64.0	0.6	32.8	63.6
多可町	4.0	50.5	44.5	4.4	46.0	48.5	3.4	43.6	50.3

資料：国勢調査

注：分類不能の産業があるため、合計は100にならない。

表6 農業産出額の推移

単位：億円

市町名等	平成12年	平成15年	平成18年

兵庫県	1,676	1,649	1,462
東播磨地域	365	339	298
明石市	18	24	14
加古川市	44	37	34
西脇市	22	20	17
三木市	67	61	59
高砂市	8	6	3
小野市	45	42	40
加西市	64	54	52
加東市	44	41	34
稲美町	28	32	25
播磨町	1	1	1
多可町	24	22	20

資料：生産農業所得統計

表 7 製造品出荷額の推移

単位：億円

市町名等	平成12年	平成17年	平成22年
兵庫県	140,700	134,778	141,838
東播磨地域	37,979	39,143	41,814
明石市	10,298	10,464	10,049
加古川市	6,394	8,084	8,825
西脇市	1,538	1,135	1,265
三木市	1,555	1,556	1,350
高砂市	7,002	7,012	9,215
小野市	2,112	2,215	2,336
加西市	1,812	2,127	2,238
加東市	2,989	2,515	3,233
稲美町	1,652	1,568	1,149
播磨町	2,209	1,992	1,804
多可町	419	475	351

資料：工業統計調査

表 8 商品販売額の推移

単位：億円

市町名等	平成14年	平成16年	平成19年
兵庫県	131,776	129,147	132,693
東播磨地域	17,740	16,970	18,126

明石市	4,874	4,635	4,630
加古川市	4,511	4,392	4,668
西脇市	1,232	1,108	977
三木市	2,251	2,244	2,393
高砂市	1,204	1,152	1,165
小野市	791	759	769
加西市	599	530	493
加東市	927	861	825
稲美町	697	707	1,693
播磨町	358	320	275
多可町	296	262	237

資料：商業統計調査

(4) 市街地形成の経緯

本地域は、北に森林地帯を有し、加古川に沿って南北に広がる丘陵地と瀬戸内海に面する下流部の広い沖積平野により構成される。古くから、瀬戸内海の沿岸地域は陸路、海路ともに東西方向の交通路として栄え、内陸部はため池等の水を活用して農業が栄えた。近世以降、海岸部では農業と漁業や加古川を利用した運輸業（舟運）が、内陸部では農業を中心に、繊維、食品、金物などの地場産業が発展した。戦後、臨海部では重化学工業が、内陸部では繊維産業などが地域の基幹産業となっている。近年は内陸各都市での工場団地整備が進み、機械部品製造、電子部品製造など付加価値の高い産業への転換が進みつつある。

(5) 交通

基幹道路等は、東西方向には中国自動車道と山陽自動車道の高速道路、国道2号、国道250号、国道372号等がある。一方、南北方向には国道175号と国道427号があり、平成25年度には東播磨道八幡稲美ランプ以南のⅠ期事業区間が供用開始され、同ランプ以北のⅡ期事業区間についても、現在、事業が進められている。

また、公共交通については、東西方向に、JR山陽新幹線、JR山陽本線、山陽電鉄の臨海部における鉄道路線に加え、内陸部においては、神姫バスが西脇市、小野市、三木市等と神戸・大阪方面とを結んでいる。その他、JR加古川線、神戸電鉄、北条鉄道及び各路線バスが内陸部と臨海部とを結んでいる。

海上交通では、東播磨港（重要港湾）を有しており、西側に隣接する姫路港（国際拠点港湾）とともに播磨工業地帯の中核港湾としての役割を果たしている。また、明石港と岩屋港（淡路市）が航路で結ばれている。

(6) 人の移動

市町間の人の移動を15歳以上の通勤・通学の状況についてみると、各市町とも同一市町内の移動が最も高い比率となっている。他市町への移動では、明石市、加古川市、三木市、稲美町及び播磨町では通勤・通学者の10パーセント以上が神戸市に通っていることが特徴的であり、特に明石市及び三木市では20パーセントを超えている。また、高砂市、稲美町及び播磨町の10パーセント以上が地域の中心である加古川市に通っている。この外、西脇市から加東市、高砂市から姫路市、小野市から三木市、播磨町から明石市、多可町から西脇市へも10パーセント以上と高い比率となっている。

休日における自由目的の移動についてみると、通勤・通学と同様に同一市町内の移動が最も高い比率となっている。他市町への移動では、明石市から神戸市、高砂市及び播磨町から加古川市、多可町から西脇市への移動が20パーセントを超えている。また、三木市から神戸市、小野市から三木市、稲美町及び播磨町から明石市、稲美町から神戸市への移動も10パーセント以上と高い比率となっている。

表9 15歳以上の通勤・通学（流出移動）

単位：%

市町名	市町内 移動率	移動先					
		第 1 位		第 2 位		第 3 位	
		市町等	移動率	市町等	移動率	市町等	移動率
明石市	44.9	神戸市	29.1	大阪市	4.5	加古川市	3.9
加古川市	49.0	神戸市	12.8	高砂市	7.7	姫路市	6.6
西脇市	61.7	加東市	11.9	多可町	5.7	小野市	3.9
三木市	54.1	神戸市	21.3	小野市	5.8	加東市	2.7
高砂市	47.2	加古川市	15.4	姫路市	13.8	神戸市	8.4
小野市	51.0	三木市	11.1	加東市	9.2	神戸市	7.9
加西市	62.6	姫路市	6.3	小野市	6.0	加東市	5.9
加東市	58.3	小野市	9.8	西脇市	8.3	三木市	4.7
稲美町	34.9	加古川市	17.9	神戸市	16.6	明石市	9.7
播磨町	25.3	加古川市	19.5	神戸市	16.5	明石市	15.6
多可町	57.4	西脇市	19.1	加東市	6.7	加西市	4.4

資料：平成22年国勢調査

表10 休日における自由目的（流出移動）

単位：%

市町名	市町内 移動率	移動先					
		第 1 位		第 2 位		第 3 位	
		市町等	移動率	市町等	移動率	市町等	移動率
明石市	62.5	神戸市	21.3	加古川市	4.0	播磨町	1.5
加古川市	71.4	高砂市	5.9	神戸市	4.0	姫路市	3.6
西脇市	67.1	加東市	8.2	多可町	3.8	丹波市	3.4
三木市	64.6	神戸市	13.3	小野市	3.3	加東市	2.6
高砂市	54.8	加古川市	21.4	姫路市	9.3	神戸市	3.5
小野市	56.1	三木市	11.3	加東市	7.0	神戸市	4.5
加西市	60.2	姫路市	8.2	加古川市	5.0	加東市	4.8
加東市	54.7	西脇市	8.5	神戸市	7.8	小野市	7.0
稲美町	41.6	加古川市	19.0	明石市	11.6	神戸市	10.8
播磨町	36.6	加古川市	28.7	明石市	15.5	神戸市	7.1
多可町	43.6	西脇市	23.1	加東市	7.1	丹波市	3.4

資料：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年度実施）

(7) 地域資源

ア 暮らしを支える美しい水辺空間

舟運の歴史に代表される本地域は、河川、ため池、海岸線など地域全体が豊かな水辺空間に恵まれている。県内最大の流域面積を持つ加古川が地域の中央部を流れ、笠形山千ヶ峰県立自然公園の溪谷美や東条湖（加東市）、鴨池（小野市）、鬮竜灘（加東市）など、美しい水辺景観を形成している。

また、いなみ野台地に分布する加古大池（稲美町）等の日本一のため池群や御坂サイフォン（三木

市)のある淡河川・山田川疏水等は、先人たちが水需要に対処してきた文化遺産でもある。

#### イ 伝統と匠の技が生きるものづくり産業

内陸部には三木金物(三木市)、播州織(西脇市)、播州そろばん(小野市)、釣針(加東市)、播州毛鉤(西脇市)、美吉籠(三木市)、鯉のぼり(加東市)、ひな人形(加東市)など、匠の技が生きる伝統工芸が継承されている。また、鉄鋼・化学工業等の基幹産業が集積する臨海部においても、次世代路面電車「SWIMO」や宇宙航空研究開発機構の新大型ロケット「H-II B」など次代をにらむ製品開発・生産が行われているほか、技術力のある中堅・中小企業群や産業遺産が集積している。

#### ウ 国宝建造物等の歴史的遺産

鶴林寺(加古川市)、浄土寺(小野市)、一乗寺(加西市)や朝光寺(加東市)の国宝建造物、明石城跡、三木城跡(三木市)、石の宝殿(高砂市)、玉丘古墳(加西市)や大中遺跡(播磨町)等の文化財、北条(加西市)等の旧街道沿いの宿場町や江戸時代に海運の要衝として栄えた高砂のまちなみ等の歴史的遺産が豊富である。

また、上鴨川住吉神社の神事舞(加東市)や東光寺の鬼会(加西市)等の伝統芸能が地域の人々によって継承されている。

#### エ 豊かな自然の恵み

酒米の山田錦(北播磨地域)、黒田庄和牛(西脇市)、日本のへそゴマ(金ゴマ)(西脇市)、播州百日どり(多可町)、ゴールドンベリーA(加西市)、キャベツ(明石市、稲美町)、イチゴ(明石市)、麦茶用の六条大麦(稲美町)など全国に誇る農産物が生産されているほか、播州ラーメン(西脇市)や地元農作物を生かした巻き寿司(多可町)など地域の特徴を生かした特産品が豊富である。

また、明石ダイや明石ダコ、イカナゴ、アナゴ等の水揚げ、ノリの養殖など水産業も盛んである。

### 2 長期的に目指すべき地域の将来像

#### (1) 東播磨地域の現在の都市構造

本地域は、臨海部では、神戸、阪神地域に比べてゆとりのある密度の市街地が連たんし、神戸市中心部と姫路市中心部の広域都市拠点間を結ぶ鉄道駅周辺に地域拠点及び生活拠点が連なっている。内陸部では、河川や街道沿いに市街地が分布しその周辺に農山村集落が点在し、都市機能の集積度が低い地域拠点や生活拠点が鉄道駅周辺や幹線道路沿いに点在している。また、臨海部の東西方向の鉄道と、それに比べると利便性は低いものの南北方向の鉄道を中心とした交通ネットワークが形成されている。

#### (2) 東播磨地域の都市構造の方向

本地域の臨海部では、国際競争力の強化を図る神戸市中心部や国際的な観光交流の促進を図る姫路市中心部の広域都市拠点との役割分担に留意しつつ、都市機能の集積や集約により、地域全体での都市機能の確保を図るとともに、工業集積地においては、基幹産業や新産業の立地を促進する。内陸部では、存続が危ぶまれる公共交通の利用者確保にも配慮し、交通結節点である地域拠点において都市機能の維持・充実を図る。

市街地エリアにおいては、利便性の高い駅周辺の高度利用又は有効利用等を図り、一定の人口密度を維持するとともに、市街地内の農地等を生かしたゆとりある土地利用を図る一方で、市街地郊外では災害の発生リスク、市街化圧力の低下や人口動向等を勘案して必要に応じて市街地を縮小する。

また、市街地以外のエリアにおいては、地域のイニシアティブ(主導)による集落の機能維持や地域の活性化を促進するとともに、コミュニティバス等により市街地エリアの拠点等との連携を維持・確保し、活力を維持する。

### 3 区域区分の決定の有無及び方針

#### (1) 区域区分の有無

##### ア 東播都市計画区域

東播都市計画区域は、市街地が連たん又は分布し、依然として開発圧力が存在するため、無秩序な市街地の拡大を抑制し、計画的な市街化の誘導を図る必要があることから、引き続き区域区分を定める。

##### イ 中都市計画区域、東条都市計画区域及び吉川都市計画区域

中都市計画区域、東条都市計画区域及び吉川都市計画区域においては、過度な人口集積等はなく、今後とも急激かつ無秩序な市街化の進行は想定されない。

そのため、用途地域や特定用途制限地域等の活用により土地利用コントロールが可能であることから区域区分は定めない。

## (2) 区域区分の方針

## ア 人口の将来見通し

東播都市計画区域における将来の人口を次のとおり想定する。

表11 市街化区域に配分されるべき人口

都市計画区域	年次		平成22年	平成32年
	区分			
東播都市計画区域	都市計画区域内		939千人	概ね900千人
	市街化区域内		751千人	概ね731千人

資料：平成32年人口は国立社会保障・人口問題研究所推計値を基に県都市計画課において推計

注：平成32年の市街化区域内人口は、保留フレームに対応する人口を含む。

## イ 産業の規模

東播都市計画区域における将来の産業の規模を次のとおり想定する。

表12 産業の規模

都市計画区域	年次		平成22年	平成32年
	区分			
東播都市計画区域	製造品出荷額等		40,898億円	43,427億円
	商品販売額		17,758億円	18,828億円

資料：平成32年の生産規模は、工業統計調査及び商業統計調査より県都市計画課においてトレンド推計

## ウ 市街化区域の規模

東播都市計画区域の人口・産業の見通しに基づき、かつ市街化の現況及び動向並びに計画的市街地整備の見通しを勘案し、市街化区域の規模を次のとおり想定する。

表13 市街化区域の規模

都市計画区域	平成22年	平成32年
東播都市計画区域	概ね 14,681ha	概ね 14,684ha

注：保留フレームに対応する面積を含まない。

## 4 都市づくりに関する方針

## (1) 拠点連携型都市構造化の方針

臨海部では、神戸地域や西播磨地域とも連たんする一体の市街地として、地域拠点及び生活拠点の拠点間の連携強化と適切な役割分担に配慮し、一定の人口密度の維持及び都市機能の維持・充実を図る。内陸部では、コンパクトに市街地が形成された現在の都市構造を生かすとともに隣接する拠点間での都市機能の代替又は相互補完を行い、地域全体で都市機能の確保を図る。その際、北はりま定住自立圏構想や西播磨地域を中心とした連携中枢都市圏構想等の地域内外との広域的な連携やエリアマネジメントの取組を進める。

また、今後一斉に更新時期を迎える医療・福祉、教育・文化施設等の公共施設については、拠点の位置付け及び人口減少等による利用需要の変化を踏まえ、規模の最適化や機能の複合化（多機能化）等による効率的な管理運営を推進するとともに、近隣自治体間での施設の共同利用の促進に取り組む。

## (1)-1 各地域拠点等の特性を生かした都市機能の充実

## ア 地域拠点

J R・山陽電鉄明石駅周辺、J R加古川駅周辺においては、都市型地域拠点として、地域全体を対象とした、行政、商業・業務、医療、芸術・文化等の複合的な都市機能の集積を図る。その他、臨海部においては、主要鉄道駅の周辺である山陽電鉄高砂駅周辺を地域拠点として位置付け、既存都市機能の集積や都市基盤のストックを活用しながら商業・業務、医療、金融等の都市機能の維持・充実を図る。内陸部においては、鉄道駅、バスターミナルや官公庁の周辺であるアピカ西脇～国道175号周辺、神戸電鉄三木駅周辺、神戸電鉄小野駅～きらら通り周辺、北条鉄道北条町駅周辺、加東



市役所周辺を地域拠点として位置付け、都市機能の代替又は相互補完も勘案し、地域全体で都市機能の確保を図る。

#### イ 生活拠点

日常生活圏を対象として、生活に密着した都市機能が集積している市街地等を生活拠点として位置付け、コミュニティレベルでの商業、医療・福祉等の日常生活に必要なサービス等の確保を図る。

#### (1)-2 現在の市街地を中心とした人口密度の維持

既成市街地を中心として、既に都市機能が充実している区域や市街地の整備・改善により土地利用の更新が図られる区域又は交通結節機能を有する拠点周辺の区域において、土地の高度利用等を図り、日常生活に必要な都市機能や公共交通の利用圏人口の維持を図る。一方、災害の発生リスクが高い区域等においては、災害危険区域（建築基準法）等の指定による住宅等の建築抑制や構造規制について検討する。

なお、市街地周辺の農山村等においては、農林業等を生業とする集落住民が安心して住み続けられる環境を整えるため、地域の実情に応じた柔軟な対応を行う。

#### (1)-3 各地域拠点等の機能連携の強化

##### ア 広域連携軸

地域を超えた広域的な人の移動や物流を支える広域交通ネットワークとして、既に、中国自動車道、山陽自動車道、東播磨道、第二神明道路、加古川バイパス（国道2号）等の基幹道路と一般道の国道2号、国道175号、国道250号、国道372号、鉄道路線のJR山陽新幹線、JR山陽本線、JR加古川線、山陽電鉄本線、神戸電鉄粟生線により広域連携軸が形成されていることから、これらにより地域拠点間における都市機能の相互補完と広域都市拠点である神戸市や姫路市との連携強化を図る。また、臨海部においては神戸地域と西播磨地域を結ぶ東西方向の交通ネットワークの更なる強化を図る。

##### イ 地域内連携軸

東播磨地域内の生活利便性の向上を図るため、地域内の移動を支える交通ネットワークとして、広域連携軸に加え、鉄道や県道等からなる地域内連携軸を形成し、広域連携軸へのアクセスや地域拠点と生活拠点との連携を強化する。

##### ウ 日常生活圏内の移動

日常生活圏内における移動については、地域の交通需要に応じ、人口が集積している臨海部においては路線バスやコミュニティバスにより、人口が少ない地域北部においてはコミュニティバスやデマンド型交通等により公共交通ネットワークを維持・確保する。また、鉄道駅やバス停へのアクセス性の向上に向け、超高齢社会に対応した歩行環境の改善、駐輪場や自転車レーンの整備等による自転車の通行環境の改善を図るとともに、シニアカーや電動アシスト自転車等のパーソナルモビリティの導入の促進についても検討する。

なお、公共交通ネットワークの確保が困難な農山村等においては、移動販売やICTを活用した個人向け商品販売・配送システムの充実等の民間企業・団体の新たな取組を活用しながら、日常生活の持続性を確保する。

#### (2) 土地利用に関する方針

##### (2)-1 線引き都市計画区域の土地利用

##### ア 主要用途の整備方針

###### (7) 住宅地

地域拠点等の主要な鉄道駅周辺においては中高層を中心とした住宅地とし、その他の地域においては広い敷地面積をもった低層のゆとりある住宅地とするなど地区の特性に応じて用途、密度、形態等の適切な誘導を図る。特に、低層住宅地における良好な住環境を保全する必要がある場合や、中低層住宅地において高層建築物等の立地による住環境問題の発生を防止する場合は、地区計画や高度地区等を活用し、住環境の保全及び向上を図る。

また、安心して居住できる日常生活圏を形成するため、用途地域の柔軟な変更等により、生活利便施設の適切な配置など多様な建物用途の導入を図る。

なお、拠点から離れた山麓や高台にある小規模住宅地等においては、今後人口減少に伴い空き家や空き地の発生が予想されるため、公共交通の状況や人口の動向を踏まえ、市街地の縮小に向

けた検討を行う。

(イ) 商業・業務地

地域拠点や生活拠点等において、各市町の中心市街地活性化の取組等により商業及び業務活動の利便性の増進を図るとともに、まちなか居住や交流の促進によりにぎわいの維持・創出を図る。

特に都市型地域拠点である J R・山陽電鉄明石駅周辺及び J R加古川駅周辺においては、都市基盤施設の整備とあわせて土地の高度利用を促進し、多様な都市機能の集積を図る。

また、J R東加古川駅周辺や山陽電鉄別府駅周辺など容積率の高い建築物が密集する区域における防火地域又は準防火地域の指定による市街地の不燃化や、住居系用途地域に隣接する商業系用途地域など高容積率を利用した高層集合住宅等の立地が見込まれる区域における地区計画の指定等による新たな住環境問題の発生の防止等、地区の特性に応じた土地利用誘導を行う。

(ロ) 工業地

物流の利便性や周辺環境等に配慮し、臨海部や主要な鉄道沿線及びインターチェンジ周辺等において、既存産業の一層の充実や新たな産業拠点の形成を図る。

明石市西部から高砂市にかけての臨海部の工場集積地においては、基幹産業の機能強化や新産業の立地を促進し、産業構造の変化・多様化にも対応できる工業地としての土地利用を維持する。

内陸部においては、周辺環境との調和に留意しつつ、整備が進む基幹道路ネットワークの利便性を生かし、既存産業団地等への産業立地の促進やインターチェンジ周辺等における新たな産業団地の形成を図る。

また、臨海部の主要幹線道路沿いの住工混在りや、内陸部の地場産業を支えてきた工場や事業所と住宅が混在する工業地においては、地区の将来像を踏まえ、特別用途地区や高度地区の活用により、操業環境の保全又は住環境と操業環境それぞれに配慮した住工共存型の土地利用に向けた誘導を図る。

(ハ) 流通業務地

既成市街地の交通の円滑化及び流通機能の向上を図るため、山陽自動車道及び中国自動車道のインターチェンジ周辺等の基盤整備が行われた区域において流通業務機能の集積を図る。

イ 市街地において特に配慮すべき土地利用

(ア) 農地の持つ多面的機能を生かしたゆとりある土地利用の促進

明石市や加古川市で多くみられる市街化区域内農地については、消費地に近い食料生産地、災害時の一時避難地やレクリエーションの場等としての多様な役割を果たしていることから、必ずしも宅地化を図るべき土地としてではなく、都市における緑のオープンスペースとして積極的に評価し、その保全・活用を図る。市街化区域内農地の保全・活用にあたっては、生産緑地制度や市民農園制度の活用等により、都市と緑・農の共生によるゆとりある土地利用の実現を促進する。

また、計画的な市街地整備の具体的な予定がなく、当分の間営農が継続すると認められる市街化区域内農地については、必要に応じて市街化調整区域に編入することで農業との健全な調和を図る。

(イ) オールドニュータウン等の住宅地の再生

昭和40年代から50年代の急激な都市の拡大に伴って開発された郊外の大規模住宅団地等においては、住民の高齢化や住宅・施設の老朽化が急速かつ一斉に進展するとともに、用途純化の考えに基づいた土地利用計画によって多様なニーズに対応できない状況もみられる。このような人口構成のひずみと住宅需要の低下による空き家の増加等による住環境の悪化を防止し、コミュニティの再構築や地域活力の維持・向上を図るため、明舞団地（神戸市・明石市）における取組をモデルとして、施設やまちのバリアフリー化、住み替えの促進、コミュニティ活動の場の確保、大学生等が住民とともに地域づくりを行う「城学連携」などの地域住民や事業者等によるエリアマネジメントを促進し、多世代が支え合い持続するまちへ再生する。

また、高齢者や子育て世帯のニーズに対応した住宅供給の促進や、徒歩圏内の医療・福祉、子育て支援、日用品販売等の施設の立地を誘導するため、用途地域等の柔軟かつ適切な変更を促進する。

(ロ) 大規模集客施設の適正な立地誘導

都市構造に対して広域的に影響を及ぼす大規模集客施設については、拠点連携型都市構造の形成や周辺道路の交通量の変化等の都市機能に及ぼす影響に配慮しつつ、各市町の中心市街地活性

化の取組や特別用途地区の指定と連携して、「大規模集客施設の立地に係る都市機能の調和に関する条例」と「広域土地利用プログラム」に基づき、隣接地域を含めた広域的な観点から適正な立地を誘導する。

特に、地域拠点等を大規模な集客施設の立地を誘導・許容する広域商業ゾーン又は準広域商業ゾーンに位置付けるとともに、その他の郊外部の幹線道路沿道等においては、特別用途地区等の活用により大規模集客施設の立地を抑制する。ただし、市町のまちづくりと一体となった大規模開発については、地区計画等を活用しながら弾力的な土地利用を図る。

(2) 大規模工場の移転等に伴う土地利用転換への対応

大規模な工場の移転等が生じる場合には、「工場敷地の再利用に係る都市機能の調和等に関する要綱」に基づく手続により、企業に地元市町の意見を反映させた適切な跡地利用を促し、都市機能との調和や地域産業の持続的な振興を図る。その際、跡地の土地利用の転換が見込まれ、その土地利用計画が具体化した場合には、用途地域の変更や再開発等促進区等都市計画法の特例制度の活用等により、望ましい市街地環境へ誘導する。

ウ 市街化調整区域の土地利用

(7) 優良な農地との健全な調和

農業を振興する地域として、周辺環境との調和に配慮した土地利用を図る。

特に、「山田錦」や「ヘアリーベッチ米」等の地域の特性を生かした農産物の生産振興を図るため、優良な農地を保全するとともに、今後発展が見込まれる農産物加工、共同販売、観光農業、体験農業等に資する施設については、地域環境との調和に配慮しつつ開発の誘導を図る。

(8) 地域の活力の維持に資するまちづくりの促進

厳しい土地利用規制の下で人口減少、少子高齢化等により活力が低下している地域もみられることから、市街化を抑制すべき区域という市街化調整区域の本来の性格を維持しつつ、地域の実情に応じたまちづくりを実現する手法の一つとして、地区計画制度の活用を図るとともに、県が開発許可権を有する市町における特別指定区域制度の活用や、その他の市における同制度に準じた制度の創設等により、地域の活力の維持に資するまちづくりを促進する。

具体的には、都市基盤の整備された旧町村の中心地等で住宅や店舗等の立地により集落の活力維持を図る必要がある地域、産業拠点や交流拠点の形成により活性化を図る必要がある地域、隣接する市街化区域の工場等を拡張する必要がある地域などにおいて、地区計画制度等の活用により、地域のイニシアティブ（主導）によるまちづくりを的確に支援する。

大規模開発や公共公益施設の立地については、市街化区域内において行うことができないことや市街化調整区域内での位置及び規模の妥当性について相当の理由があり、かつ、都市計画区域の計画的な市街化を図る上で支障がないと認められる場合を除き、原則として抑制する。

(9) 計画的な市街地整備との調整

市街化調整区域内で今後、計画的な整備、開発の見通しのある区域については、市町の土地利用計画等に位置付けられ、都市政策上真に必要な場合に限り、農林漁業との調整を図った上で保留フレームを活用することなどにより、適宜必要最低限の区域を市街化区域へ編入する。

(2)-2 非線引き都市計画区域等の土地利用

ア 地域の特性に応じた重層的な土地利用コントロール

中都市計画区域、東条都市計画区域、吉川都市計画区域及び都市計画区域外では、地域の特性である豊かな農地や水源となる森林が織り成す美しい田園風景を保全し、自然環境と調和した地域づくりを推進するため、「緑豊かな地域環境の形成に関する条例」（以下「緑条例」という。）により定められた「北播磨北部地域環境形成基本方針」及び「北播磨南部地域環境形成基本方針」の考え方を基本とし、緑条例による開発行為の誘導に加え、都市計画法、農業振興地域の整備に関する法律、農地法、森林法、自然公園法等の規制誘導手法を活用した重層的な土地利用コントロールを行う。

特に、吉川、ひょうご東条の各インターチェンジ周辺や国道372号の沿道等の開発圧力が比較的に強い地域においては、用途地域や特定用途制限地域等の活用により、無秩序な市街地の拡大の抑制や生活環境の悪化の防止を図る。

また、都市計画区域外となっている三木市の細川地区、口吉川地区、小野市の下東条地区については、地区の将来像を踏まえた上で都市計画区域の拡大について検討を行う。

イ 計画的な整備・改善による市街地の質の向上

多可町中心部等の緑条例に基づく「まちの区域」においては、人々の居住や都市的な活動の場として、用途地域や地区計画等の活用により良好な市街地環境の形成を図る。

また、整備が進む基幹道路ネットワークの利便性を生かし、ひょうご東条ニュータウンインターパーク等の既存産業団地においては産業立地を促進する。

### (3) 市街地整備に関する方針

安全で安心な魅力ある拠点連携型都市づくりに向けて、都市計画法等の特例制度や各種支援制度を活用して民間投資を適切に誘導しながら地域の課題に応じた市街地整備・改善を推進する。なお、市街地開発事業の都市計画決定後、長期にわたって事業に着手していない施行区域については、その区域の廃止を含めた見直しを検討する。

既成市街地内においては、公共団体が有する余剰施設等を含む既存ストックの有効活用や低未利用地の利活用を図るとともに、拠点の位置付けに応じた都市機能の維持・充実及び良好な住環境の形成等を図る。特に、JR・山陽電鉄明石駅周辺及びJR加古川駅周辺においては再開発を促進し、東播磨地域全体における商業、業務の中心として都市機能の強化を図る。また、明舞団地の再生に向け、センター地区の再整備やエリアマネジメントの取組等を推進する。

JR加古川駅やJR大久保駅周辺等の利便性の高い市街地内に残る低未利用地のうち都市基盤施設が未整備の地区については、土地区画整理事業等の面的整備事業により土地利用の増進を図る。その際には、当面必要な最小限の都市基盤整備にとどめる土地区画整理事業の実施など柔軟な取組を促進する。また、面的整備事業の実施とあわせて地区計画等を活用しながら目標とする市街地像へ適切に誘導する。

JR加古川駅南西部等にみられる密集市街地においては、住民との協働による道路、公園等の整備と建築物の耐震化・不燃化を一体的に進めるなど地区の特性に応じた防災対策を推進し、安全で安心な市街地の形成を図る。

また、加古川市神野台地区、小野市市場町南山地区において、それぞれ健康拠点構想、小野長寿の郷(仮称)構想に基づき、医療・健康・福祉が一体となった新たな拠点の形成を推進するとともに、グリーンピア三木跡地を活用し、地域振興や健康増進のための拠点形成を推進する。

明石駅周辺地区、加古川駅前及び東加古川駅前地区、小野市中心市街地地区、加西北条ユニバーサル推進地区、加東市社市街地地区、播磨町駅周辺地区、多可町中心市街地地区等のユニバーサル社会づくり推進地区においては、ハード・ソフト両面から高齢者、障害者等の社会活動への参画等の促進を支援する。

なお、東播都市計画区域においては、都市再開発法に基づく「都市再開発の方針」、大都市地域における住宅及び住宅地の供給に関する特別措置法に基づく「住宅市街地の開発整備の方針」、密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律に基づく「防災街区整備方針」を定め、これらの方針に基づき適切な市街地整備を進める。

### (4) 都市施設に関する方針

「東播磨地域社会基盤整備プログラム」及び「北播磨地域社会基盤整備プログラム」に基づく効率的な都市基盤施設の整備や「ひょうごインフラ・メンテナンス10箇年計画」に基づく計画的な都市基盤施設の長寿命化に向けた修繕・更新を推進する。

また、長期未着手となっている都市計画道路や都市計画公園・緑地については、現況の整備状況や土地利用状況等を勘案し、廃止を含めた適切な見直しを行う。

#### (4)-1 交通施設

都市機能の相互補完を行う地域内外の拠点間連携の強化と地域内の生活利便性の確保を図るため、広域連携軸や地域内連携軸に位置付けた道路の整備や公共交通の充実を図る。

特に、臨海部と内陸部を結ぶ南北方向の連携を強化し、災害時の安全性を向上させる東播磨道及び東播丹波連絡道路の整備を推進するとともに、地域内、神戸地域や西播磨地域等との連携と交流を強化する播磨臨海地域道路の具体化に向けた取組を推進する。また、国道2号の道路拡幅等の渋滞対策により道路ネットワークの円滑な利用を確保する。

さらに、主要な鉄道駅舎のバリアフリー化、鉄道及び高速バスと路線バス等との接続改善やパークアンドバスライドの促進、超高齢社会に対応した歩行環境の改善、駐輪場や自転車レーンの整備等による自転車の通行環境の改善等により、公共交通の利便性の向上を図るとともに、神戸電鉄粟生線やJR加古川線等においては、モビリティマネジメントや駅周辺への都市機能施設の配置など、まちづくりと一体となった取組により利用促進を図る。

内陸部の鉄道駅や高速バス乗り場から遠い居住地では、近隣の拠点へアクセスする路線バスの維持を図るとともに、コミュニティバスやデマンド型交通の運行を支援するなど、地域の状況に応じた移動手段の確保を図り、拠点と集落間との連携を維持・確保する。

重要港湾である東播磨港については、国際コンテナ戦略港湾である阪神港への集貨を担う内航フィーダー網の充実強化等により物流・産業拠点としての機能強化を図る。

#### (4)-2 公園・緑地

生物多様性の保全・再生の視点も踏まえ、中国山地や播磨中央丘陵、加古川、播磨灘、いなみ野台地のため池等の豊かな自然環境や水辺空間の保全を図るとともに、市街地においては、ヒートアイランド現象の緩和、二酸化炭素の吸収、防災機能の向上や都市景観の形成等の多様な機能を勘案し、公園の整備や緑地の保全を図り、周辺の自然環境を含めた水と緑のネットワークを形成する。

特に、広域レクリエーション需要等に対応する県立明石公園、県立三木総合防災公園、県立播磨中央公園、県立三木山森林公園や県立フラワーセンター等の既存施設の適正な維持管理及び利用促進を図る。

また、史跡や文化財と一体となった身近なみどりを保全するなど、公園・緑地を適正に配置しその整備を図るとともに、住民団体等が実施する植樹や芝生化等の緑化活動に対して支援を行う「県民まちなみ緑化事業」を活用し、まちなかの緑の保全・創出を図り、特に緑の少ない都心部における緑化を促進する。

#### (4)-3 河川・下水道

「ひょうご・人と自然の川づくり」の基本理念・基本方針に基づき、治水・利水・環境に配慮した河川改修を推進する。そのため、洪水等による浸水被害に対して、住民の安全・安心を確保する河川整備を計画的に推進するとともに、杉原川等において、人と自然が共生する河川環境の保全と創出を図る。

また、公共用水域の水質保全と生活環境の改善を図るため、生活排水処理計画に基づく流域下水道、公共下水道（特定環境保全公共下水道を含む）、集落排水処理施設、コミュニティプラント、合併処理浄化槽等の整備及び適正な維持管理を図るとともに、都市部における雨水対策を推進する。

#### (4)-4 その他の都市施設

廃棄物処理施設は、住民の生活や事業活動に不可欠な施設であることから、周辺土地利用やアクセス等に配慮して適正な立地を図るとともに、廃棄物の発生抑制、再生利用を促進するなど持続可能な循環型社会の構築に取り組む。

### (5) 防災に関する方針

「兵庫県地域防災計画」との整合を図りつつ、災害時における都市機能の代替性の確保をはじめ、均衡のとれた都市施設の配置とそれらのネットワーク化、大規模な地震の発生に備えた都市の耐震化・不燃化等や津波対策の強化、水害・土砂災害等に強い地域づくりを推進する。

特に、南海トラフ地震や山崎断層帯地震に備え、周辺地域と相互に連携し、災害に強い都市づくりを進める。

また、人的被害を最小限に抑えるため、緊急気象情報や避難情報等に係る住民に対する防災情報提供システムの更なる充実等を図る。

#### ア 防災拠点の整備とネットワークの形成

災害時の救援・救護、復旧活動等を円滑に行うため、各地域の広域防災拠点を支援する全県拠点である三木総合防災公園と広域防災拠点である明石海浜公園、日岡山公園、播磨中央公園を核として、地域防災拠点等を系統的に配置するとともに、災害応急活動に必要な物資の搬送等のための緊急輸送道路の整備や緊急自動車等の通行を確保する緊急交通路の設定など緊急輸送体制の確保を図る。

また、道路、公園、緑地その他のオープンスペースを計画的に配置・整備し、これらのネットワーク化を図ることで防災機能を高める。

#### イ 都市の耐震化・不燃化等

地域の特性を勘案しつつ、民間住宅を含めた建築物の耐震化・不燃化及び延焼防止に資する緑地の整備等を推進する。特に、防災上重要な公共建築物、密集市街地や緊急輸送道路沿道の建築物、津波避難ビル、老人ホームなど災害時要援護者利用施設等の耐震化・不燃化を一層推進する。

また、造成宅地の滑動崩落や擁壁の倒壊等の地震時の宅地被害を防止するため、宅地の耐震性向上を図るとともに、上下水道等のライフラインの耐震化を推進する。

県や市町のハザードマップ等により浸水のおそれがあると指摘されている区域においては、被害の軽減を図るため、建築物の高床化や敷地のかさ上げ、電気設備等の高所への設置など建築物の耐水化を促進する。

#### ウ 発生頻度を踏まえた津波対策

近い将来発生が懸念される南海トラフ地震の発生に伴う津波に備えるため、「津波防災インフラ整備計画」等に基づく計画的かつ重点的な護岸補強等の津波対策を推進する。

また、防潮堤を有する企業に対しては、津波による浸水想定区域や県が実施する防潮堤の耐震点検結果等に係る情報を提供するとともに、防潮堤の調査・点検や必要な対策を促進する。

さらに、「南海トラフ地震・津波対策アクションプログラム」に基づき、住民の迅速・円滑な避難体制の整備を図る。

#### エ 水害・土砂災害等に強い地域づくり

##### (7) 総合的な治水対策

近年多発する局地的な集中豪雨等による浸水被害を防止、軽減するため、総合治水条例に基づき、明石川や加古川、法華山谷川等の流域において、河川下水道対策に加え、ため池や水田、校庭等における雨水貯留浸透機能の確保等による流域対策、加古川市西神吉町における輪中堤の整備、ハザードマップの公表、雨量や水位等の防災情報の発信、避難体制の整備等による減災対策を推進するとともに、河川整備の状況、災害発生のおそれの有無、水源のかん養の必要性等を考慮した土地利用を図るなど、総合的な治水対策を推進する。

##### (4) 土砂災害等の防止

山麓部におけるがけ崩れ、地すべり、土砂流出等による被害を防止するため、災害危険区域や土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域（土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律）の指定等により、警戒避難体制の整備、建築物の構造規制等を行うとともに、必要に応じ市街地の縮小についても検討を行う。

また、「第2次山地防災・土砂災害対策5箇年計画」に基づき、治山ダムや砂防えん堤等の重点的な整備を推進するとともに、緊急防災林の整備（間伐木を利用した土留工の設置）、野生動物による農作物被害を軽減する緩衝地帯の設置など「災害に強い森づくり」を推進する。

##### (6) 景観形成に関する方針

播磨中央丘陵及びこれに連続する段丘崖等の緑地、加古川や播磨灘等を中心とした豊かな水と緑の自然環境の保全を図るとともに、景観法や景観の形成等に関する条例（以下「景観条例」という。）等の活用により、いなみ野台地のため池群（稲美町他）や岩座神地区の棚田（多可町）等の文化的な景観、湯の山街道（三木市）の宿場町、北条の宿場町・寺町や高砂の港町等の歴史的まちなみの保全・形成を図る。

また、地域のイメージを特徴付ける景観の形成を図るため、幹線道路沿道等において景観条例に基づく広域景観形成地域の指定を検討するなど景観法や景観条例による建築物の形態や意匠の制限、屋外広告物条例による広告物の整序、緑条例による緑地の保全・創出等により東播磨地域にふさわしい景観誘導を行う。その際、JR・山陽電鉄明石駅周辺、JR加古川駅周辺や滝野・社インターチェンジ周辺等においては、地域の玄関口としての景観形成に配慮する。

さらに、公共施設等への県産木材の活用、道路等からの眺望に配慮した緑化の促進、無電柱化の推進等により、周辺環境と調和した東播磨地域らしい景観を創出する。

##### (7) 地域の活性化に関する方針

豊かな水辺環境と、水と人々の営みが密接に関わった歴史の中で培われてきた多彩な伝統文化を生かして、地域全体の活力と魅力を高める地域づくりを推進する。

そのため、「いなみ野ため池ミュージアム」「高砂みなとまちづくり」「北はりま田園空間博物館」等の参画と協働の取組を促進するとともに、播磨臨海工業地帯、内陸の工業団地、播州織などの地場産業や産業遺産など、伝統と匠の技が生きるものづくり産業の集積を生かした広域・周遊型の産業ツーリズムを推進する。

また、北部の自然環境豊かな地域等においては、レクリエーション施設や滞在型市民農園等の整備や古民家再生等による二地域居住や定住を促進するとともに、地域のまちづくりの取組を総合的に支援する「地域再生大作戦」により住民が主体となった地域の活性化を促進する。


## 東播都市計画区域区分の変更素案の概要

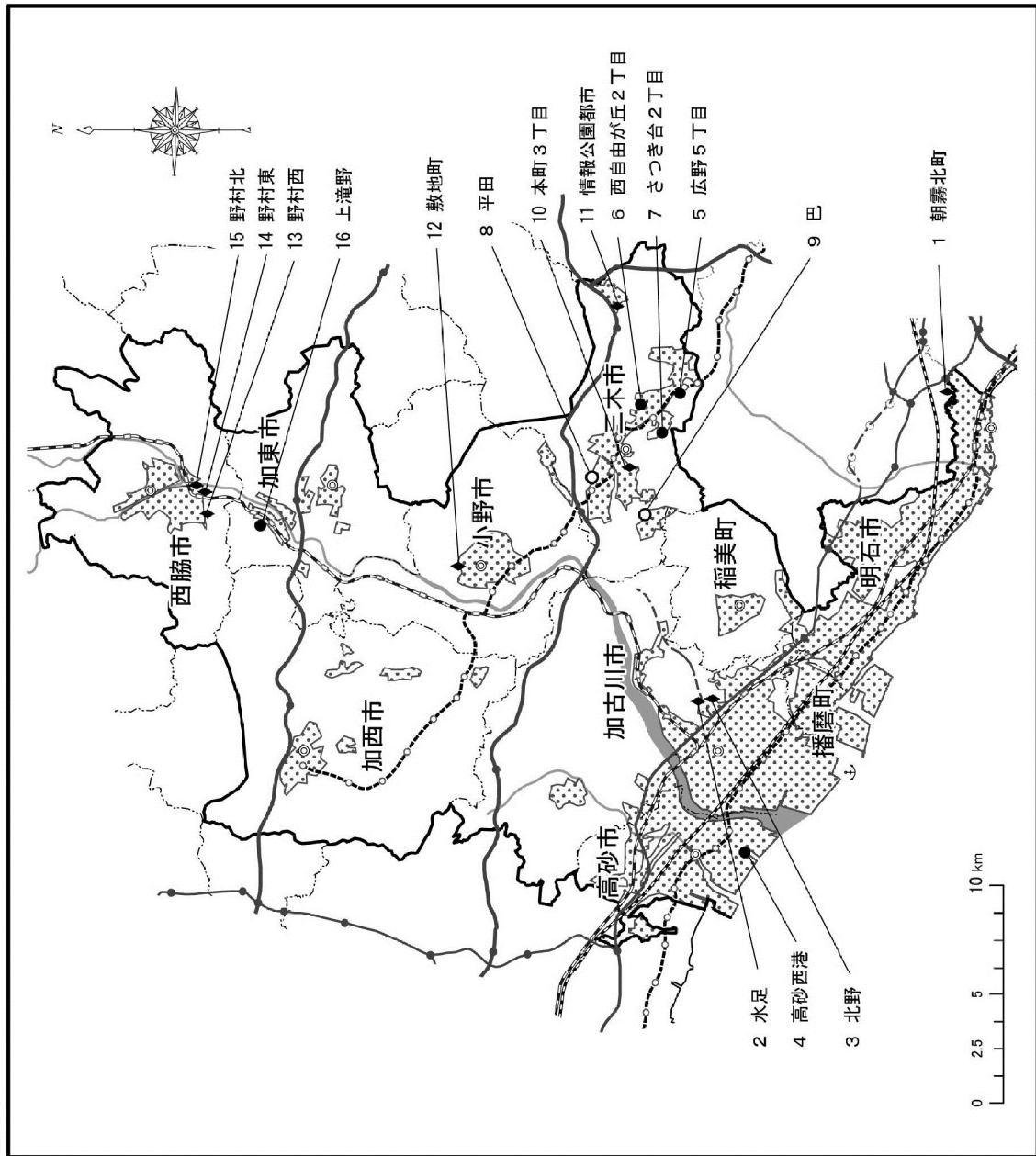
変更する地区の名称、変更概要は、別表及び別図のとおり

別表

市町名	番号	地区の名称	変更概要
明石市	1	朝霧北町	市街化区域の境界を調整
加古川市	2	水足	
	3	北野	
高砂市	4	高砂西港	市街化区域の編入
三木市	5	広野5丁目	
	6	西自由が丘2丁目	
	7	さつき台2丁目	
	8	平田	市街化調整区域に編入
	9	巴	
	10	本町3丁目	市街化区域の境界を調整
	11	情報公園都市	
小野市	12	敷地町	市街化区域の境界を調整
西脇市	13	野村西	
	14	野村東	
	15	野村北	
加東市	16	上滝野	市街化区域に編入

東播都市計画区域  
市街化区域・市街化調整  
区域の変更案概要図

凡 例	
—	都市計画区域界
---	市 町 界
	現在の市街化区域
●	今回、市街化区域に編入を予定している区域
○	今回、市街化調整区域に編入を予定している区域
◆	今回、市街化区域の境界を調整する区域



別図



別記 3

東播都市計画都市再開発の方針の変更素案の概要

1 基本的事項

本方針は、都市計画法第7条の2第1項及び都市再開発法第2条の3第2項の規定に基づき、東播都市計画区域の市街化区域内において、計画的な再開発が必要な市街地の健全な発展と秩序ある整備を図るため、以下の事項を定めるものである。

- ①計画的な再開発が必要な市街地に係る再開発の目標並びに当該市街地の土地の合理的かつ健全な高度利用及び都市機能の更新に関する方針
- ②特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき相当規模の地区及び当該地区の整備又は開発の計画の概要

2 都市再開発の方針

本都市計画区域は、臨海部は播磨臨海工業地帯の一部として重化学工業の集積により発展し、神戸地域や西播磨地域の市街地と連たんして鉄道駅周辺に拠点となる市街地が連なっている。内陸部の各都市は、それぞれに特色のある地場産業等を有しており、河川や街道沿いに市街地が分布し、その周辺に農山村が点在している。

今後、人口減少が進捗し、超高齢社会が到来する中、産業構造の変化、都市の維持管理コストの増大、地球環境への配慮、防災・減災及び景観等に対する住民意識の高まり等を踏まえ、安全で安心な魅力ある拠点連携型都市構造の形成を目指し、既存ストックの有効活用や民間投資の適切な誘導等により、地域の課題に応じた市街地の整備・改善を推進する。

J R ・山陽電鉄明石駅や J R 加古川駅周辺においては、再開発を促進し、東播都市計画区域のみならず東播磨地域全体における商業、業務の中心として都市機能の充実を図る。

その他の臨海部の主要鉄道駅周辺においては、土地の高度利用を促進するとともに、都市基盤が未整備の地区では面的整備事業等により土地利用の増進を図る。

防災上課題のある地区については、安全で安心なまちづくりを進めるため、都市基盤の整備、建物の防火・不燃化、老朽住宅の建替等に取り組み、都市の防災性を強化し、居住環境の向上を図る。

明舞団地においては、引き続き再生計画に基づき、地域コミュニティの再生と施設の再整備を推進する。

以上のことに加え、誰もが暮らしやすいようにユニバーサルデザインに配慮した都市施設の整備を図るとともに、緑あふれる都市環境の形成や歴史・文化等を生かした魅力的な都市景観の形成を図る。

また、阪神・淡路大震災の教訓を活かし、既成市街地の再生や整備にあたっては、住民のまちづくりに関する意識の向上を図るとともに、住民、N P O等の自発的かつ自律的なまちづくりを支援するなど、広く住民の参画と協働の下に推進する。

3 計画的な再開発が必要な市街地の整備

土地利用の転換、都市機能の強化、都市景観の向上、住環境や防災機能の改善等について整備課題を抱えている既成市街地等を、計画的な再開発が必要な市街地として位置付け、そのうち、土地利用の状況等から判断して整備が急がれる地域を、特に整備課題の集中が見られる地域とする。

4 特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき地区の整備

計画的な再開発が必要な市街地の中でも、重点的に市街地の整備を推進すべき地区を、特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき地区として位置付ける。

5 地区等一覧

市町名	計画的な再開発が必要な市街地	特に一体的かつ総合的に再開発を促進すべき地区
明石市	明石（約266ha）	明石駅前南地区（約3.5ha）
	西明石（約218ha）	
	大久保（約65ha）	大久保駅前地区（約35.2ha）
	東二見（約57ha）	
	明舞（約78ha）	明舞地区（約3.5ha）

加古川市	宝殿 (約84ha)	
高砂市		
加古川市	加古川 (約218ha)	J R加古川駅北地区 (約24.6ha)
		篠原地区 (約1.4ha)
		寺家町地区 (約0.8ha)
	東加古川 (約101ha)	
	浜の宮 (約134ha)	
	別府 (約101ha)	
高砂市	米田東 (約85ha)	
	緑丘・小松原 (約47ha)	緑丘 2 丁目地区 (約4.4ha)
		小松原 4 丁目地区 (約16.8ha)
	山電曾根駅周辺 (約179ha)	
	山電伊保～荒井 (約69ha)	
	山電高砂駅南地区 (約93ha)	
播磨町	土山駅北 (約 6 ha)	
計	約1,801ha	8 地区 約90.2ha

別記 4

東播都市計画住宅市街地の開発整備の方針の変更素案の概要

1 基本的事項

本方針は、都市計画法第7条の2第1項及び大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法第4条第1項の規定に基づき、東播都市計画区域において住宅及び住宅地の供給を促進するため、良好な住宅市街地の開発整備に係る以下の事項を定めるものである。

- ①住宅市街地の開発整備の目標及び良好な住宅市街地の整備又は開発の方針
- ②一体的かつ総合的に良好な住宅市街地を整備し、又は開発すべき市街化区域における相当規模の地区(以下「重点地区」という。)及び当該地区の整備又は開発の計画の概要

2 住宅市街地の開発整備の目標

本都市計画区域は、臨海部では神戸・阪神地域に比べてゆとりのある密度の市街地が連たんしている。人口はすでに減少に転じており、空き家や空き地の増加が予想されることから、郊外部での新たな住宅市街地の開発は行わず、既存ストックの質の向上により既成市街地の更新を図り、良好な住環境を形成する。

3 良好な住宅市街地の整備又は開発の方針

臨海部の主要な鉄道駅周辺においては、中高層を中心とした住宅地の形成を図るため、引き続き面的整備事業の円滑な推進に努めるとともに、既成市街地の低・未利用地においては、地区計画等を活用して、民間による開発行為を適切に誘導し、良質な住宅市街地を創造する。

4 重点地区

「兵庫県住生活基本計画」(平成24年1月改定)に定める重点供給地域のうち、市街地開発事業等の面的整備事業の実施等により、良好な住宅市街地として計画的に開発整備すべき地区を重点地区に位置付ける。

5 重点地区一覧

市町名	重点地区
明石市	大久保駅前地区 (約35.2ha)

加古川市	加古川駅北地区 (約24.6ha)
	養田東地区 (約6.4ha)
稲美町	菊徳地区 (約7.6ha)
計	4地区 約73.8ha

別記 5

東播都市計画防災街区整備方針の変更素案の概要

1 基本的事項

本方針は、都市計画法第7条の2第1項及び密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律第3条第1項の規定に基づき、東播都市計画区域の市街化区域内において、密集市街地（老朽化した木造の建築物が密集しており、十分な公共施設が整備されていない地域や、火事や地震が発生した場合に延焼防止上及び避難上の機能が確保されていない地域をいう。）内の各街区について、防災街区としての整備を図るため、以下の事項を定めるものである。

- ①特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき地区（以下「防災再開発促進地区」という。）及び当該地区の整備又は開発の計画の概要
- ②防災公共施設の整備及びこれと一体となって特定防災機能（火事又は地震が発生した場合において延焼防止上及び避難上確保されるべき機能をいう。）を確保するための建築物等の整備に関する計画の概要

2 防災街区整備の方針

本都市計画区域は、高度経済成長を通じて、人口及び産業の急激な集積により市街地が拡大してきたが、都市施設が未整備なままの旧市街地等で建築物の老朽化が進んでいるなど、防災上の課題を持つ密集市街地が存在している。

このため、これらの市街地については、防火・準防火地域、地区計画等の規制誘導手法や、市街地開発事業、耐震改修事業等の各種事業を活用しつつ、建築物の建替等による耐震化・不燃化の促進及び避難、延焼防止及び消火救出活動に有効な道路、公園等の防災施設の整備等に取り組むことで、安全で安心な市街地の形成を図る。

また、密集市街地の改善にあたっては、県、市町、住民及び事業者等多様な主体が相互に連携しながら、協働して防災の取組を推進することとし、コミュニティを中心とする自主防災意識の向上を図るほか、住民、NPO等の自発的かつ自律的なまちづくりを支援するなど、広く参画と協働のまちづくりを推進する。

3 防災再開発促進地区等の整備

密集市街地のうち、住民のまちづくり意識の高まりや合意形成の状況等を勘案して、市町における整備の優先度が高い地区を防災再開発促進地区に位置付ける。

また、防災再開発促進地区に次いで、優先的に住民に対して防災・減災に対する知識の普及や意識の高揚を図り、協働で防災性の向上に努める必要がある地域を課題地域とする。

4 防災公共施設の整備

特定防災機能を確保するために整備されるべき主要な道路、公園等の公共施設を防災公共施設として位置付ける。

5 防災再開発促進地区一覧

市町名	防災再開発促進地区
加古川市	篠原地区 (約1.4ha)
	寺家町地区 (約0.8ha)
計	2地区 約2.2ha



兵庫県告示第651号

都市計画法（昭和43年法律第100号）第16条第1項及び都市計画に関する公聴会開催規則（昭和44年兵庫県規

則第76号) 第2条の規定により、次のとおり都市計画の変更に係る素案の公聴会を開催する。

このことについては、同規則第4条第2項の規定により、兵庫県ホームページにも掲載する。

平成27年 7月31日

兵庫県知事 井 戸 敏 三

## 1 素案を作成した都市計画

### (1) 種類及び名称

「中播都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「西播都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「山崎都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」並びに「西播磨高原都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」(西播磨地域都市計画区域マスタープラン)

中播都市計画区域区分

西播都市計画区域区分

中播都市計画都市再開発の方針

中播都市計画住宅市街地の開発整備の方針

中播都市計画防災街区整備方針

西播都市計画防災街区整備方針

### (2) 素案の概要

「中播都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「西播都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「山崎都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」並びに「西播磨高原都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」(西播磨地域都市計画区域マスタープラン)

別記1のとおり

中播都市計画区域区分

別記2-1のとおり

西播都市計画区域区分

別記2-2のとおり

中播都市計画都市再開発の方針

別記3のとおり

中播都市計画住宅市街地の開発整備の方針

別記4のとおり

中播都市計画防災街区整備方針

別記5-1のとおり

西播都市計画防災街区整備方針

別記5-2のとおり

### (3) 素案の閲覧期間

平成27年 7月 1日(水) から同年 8月27日(木) まで

### (4) 素案の閲覧場所

兵庫県県土整備部まちづくり局都市計画課、姫路市都市局まちづくり推進部都市計画課、たつの市建設部都市計画課、福崎町まちづくり課、太子町経済建設部街づくり課、相生市建設農林部都市整備課、赤穂市建設経済部都市整備課、上郡町建設課、宍粟市建設部都市整備課及び佐用町建設課

なお、素案は、兵庫県のホームページ ([http://web.pref.hyogo.lg.jp/town/cate3\\_201.html](http://web.pref.hyogo.lg.jp/town/cate3_201.html)) においても掲示する。

## 2 公聴会の日時及び場所

### (1) 日時

平成27年 8月27日(木) 午後 7時から

### (2) 場所

兵庫県姫路総合庁舎 職員福利センター 3階会議室 姫路市北条 1-98 電話 (079) 281-3001

(収容人員(30人)を超えた場合は、入場制限を行う場合がある。)

## 3 公述の申出

公聴会に出席して意見を述べようとする者(案件に係る都市計画区域内に住所を有する者及び利害関係人であること。また、代理人は認めない。)は、下記公述申出書提出期間内に、意見の趣旨、その理由及び公聴会における報道機関等による撮影・録音の可否並びに住所、氏名、職業、年齢及び電話番号を記載した兵庫

県知事宛ての書面を兵庫県県土整備部まちづくり局都市計画課に郵送又は持参により提出すること。

なお、上記書面の提出がない場合は、公聴会を中止する場合がある。

また、同趣旨の意見が多数ある場合は、公述人を選定する場合がある。

4 素案の公述申出書提出期間

平成27年 7月31日（金）から同年 8月17日（月）まで（必着）

5 公聴会の公開

公聴会は、これを公開する。

6 公聴会に関する問合せ先

兵庫県県土整備部まちづくり局都市計画課  
〒650-8567神戸市中央区下山手通 5丁目10番 1号  
電話 (078) 341-7711 内線4649・4656

別記 1

「中播都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「西播都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「山崎都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」並びに「西播磨高原都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（西播磨地域都市計画区域マスタープラン）の変更素案の概要

第 1 基本的事項

1 役割

西播磨地域都市計画区域マスタープランは、「21世紀兵庫長期ビジョン」（「中播磨地域ビジョン」及び「西播磨地域ビジョン」）及びまちづくり基本条例に基づく「まちづくり基本方針」の実現に向け、都市計画法第 6 条の 2 に定める「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」として、長期的視野に立った地域の将来像及びその実現に向けた広域的・根幹的な都市計画の方向性を示すものであり、都市計画法第18条の 2 に定める「市町村の都市計画に関する基本的な方針」の指針となるものである。

2 対象区域

対象区域は、姫路市、たつの市、福崎町、太子町、相生市、赤穂市、上郡町、宍粟市、佐用町、神河町及び市川町の 5 市 6 町で構成される西播磨地域全域とする。

また、本地域に含まれる都市計画区域は表 1 のとおりである。

表 1 西播磨地域内の都市計画区域

都市計画区域名	構成市町名	都市計画区域	人口（人）
中播都市計画区域	姫路市	行政区域の一部	505, 107
	たつの市	行政区域の一部	75, 581
	福崎町	行政区域の一部	19, 205
	太子町	行政区域の全域	33, 438
西播都市計画区域	相生市	行政区域の全域	31, 158
	赤穂市	行政区域の全域	50, 523
	上郡町	行政区域の一部	14, 000
山崎都市計画区域	宍粟市	行政区域の一部	17, 741
西播磨高原都市計画区域	たつの市	行政区域の一部	1, 713
	上郡町	行政区域の一部	456
	佐用町	行政区域の一部	86
合計			749, 008

資料：平成22年国勢調査（人口）

3 目標年次

「21世紀兵庫長期ビジョン」の展望年次である平成52年（2040年）の都市の姿を展望しつつ、目標年次を平成32年（2020年）とする。

なお、平成32年においては、都市政策に関する技術革新の進展等に留意しつつ、事業の進捗状況等に対応した部分改訂を行い、全県的な見直しは、10年後の平成37年（2025年）に行う。

## 第2 本県の都市づくりの基本方向

### 1 都市づくりの基本方針

成熟の時代にふさわしい、安全・安心で魅力あるまちづくりを総合的に展開するための県の基本的な考え方を明らかにした「まちづくり基本方針」に即し、地域が主役となった持続可能な地域の形成に向け、次の4つを基本方針として本県の今後の都市づくりを進める。

#### (1) 安全・安心

南海トラフ地震等を想定した都市機能の確保方策と迅速な復興への備え、誰もが安心して暮らせる環境整備など、まちの安全・安心の確保を図る。

#### (2) 環境との共生

住宅やまちの低炭素化、省資源化、エネルギーの自給と、自然環境や生物多様性の保全・再生などによる環境との共生を図る。

#### (3) 魅力と活力

地域の宝や個性の再発見と発信による地域の魅力づくりと、人口減少期に適合した都市機能の集約や地域の実情に応じたきめ細かな土地利用調整による地域活力の増進を図る。

#### (4) 自立と連携

人と人、地域と地域の交流や連携の促進による持続人口（定住人口＋交流人口）の確保と地域の自主・自立を図る。

### 2 都市計画に関する現況と課題

#### (1) 人口減少・超高齢社会の到来

平成22年国勢調査における本県の人口は約559万人（平成26年4月1日時点推計 約554万人）であり、阪神・淡路大震災のあった平成7年を除いて戦後初めて減少へと転じた。今後も減少が続き、平成52年には、現在より約92万人少ない約467万人となる見込みである。

年齢別の人口構成をみると、平成52年の生産年齢人口（15歳～64歳）は、現在より約104万人少ない約250万人となる見込みである。その一方で、高齢者人口（65歳以上）は今後も増加し、平成52年の65歳以上人口比率は約36パーセントとなる見込みである。

#### ア 持続可能な生活圏の確保

生産年齢人口の減少は、医療、介護や生活支援等の担い手不足を招き、住民の生活を支えるサービスが低下するおそれがある。また、長期的には県内全域で人口が減少するのに併せて疎住化が進み、暮らしの利便性やサービスの効率性が低下する等の問題が生じると考えられる。

今後、まちのにぎわいや生活の質の維持・向上を図るため、日常生活に必要な都市機能の維持に必要な利用圏人口を確保するとともに、高齢者や女性の社会進出を促進するため、職場、子育て支援施設、教育施設や医療・福祉施設等と居住地が近接した持続可能な生活圏の確保が必要である。

#### イ 公共交通ネットワークの維持・確保

近年、人口減少やモータリゼーションの進展とあいまって公共交通の利用者数が減少し、地方鉄道や路線バスの廃止が見られる。こうした現象は、内陸部や日本海側で顕著であったが、最近では、都市近郊部でも顕在化してきている。

今後は、高齢化の進展に伴い、自家用車での移動が困難となる交通弱者が増え、日常生活に不便を強いられるおそれがある。そのため、自家用車からバスや鉄道など公共交通への移動手段の転換を図り、ユニバーサル社会に対応した公共交通ネットワークの維持・確保を図る必要がある。

#### ウ 地域の魅力の向上と地域間交流の促進

今後、情報化社会の進展に伴い、ICT（Information and Communication Technology：情報通信技術）を活用した遠隔医療・教育や個人向け商品販売・配送システムの充実等により、住民の居住地選択の幅が広がることが考えられることから、地域で提供される住環境や公共サービスの内容や質に応じた地域間競争が生じる可能性がある。また、交流人口についても、高速交通網の整備等による行動圏の拡大や観光情報発信の充実等による選択肢の拡大等から地域間競争が激化している。

各地域においては、定住人口の減少に伴う地域の担い手不足による地域活力の低下に対し、居住地

としての魅力の向上を図るとともに、多様な地域の資源を生かし、県外、国外を含めた地域間交流の促進を図ることにより地域の活性化に取り組む必要がある。

(2) 防災対策の必要性の増大

ア 防災・減災の取組

阪神・淡路大震災の教訓を踏まえ、これまで広域防災拠点の整備や密集市街地の改善など災害に強いまちづくりを進めてきたが、東日本大震災における地震・津波による甚大な被害や、近年多発する集中豪雨等による浸水被害や土砂災害により、改めて自然災害に対する備えの大切さが認識され、住民の防災意識が高まっている。特に、従来の防災対策に加え、災害時の被害を最小化する「減災」の考え方に基づいた備えの充実が求められており、レジリエンス（強靱さ・しなやかさ）の確保に向けた防災対策の必要性が増大している。

なお、本県では、東日本大震災の被害状況を踏まえ津波による浸水想定区域の見直しを行ったほか、「総合治水条例」を制定し、台風や集中豪雨による浸水被害に対して、従来の河川下水道対策に流域対策や減災対策を組み合わせた総合治水に取り組むとともに、「第2次山地防災・土砂災害対策5箇年計画」に基づく治山ダムや砂防えん堤等の整備を進めている。

(3) 都市の維持管理コストの増大

ア 都市基盤施設の戦略的な維持管理・更新

道路、下水道や公園等の都市基盤施設については、高度経済成長期の急速な人口増加・都市の拡大に対応し整備を進めてきた結果、一定のストックを形成するまでになっている。しかし、建設後30～50年を経過する施設が多く、今後一斉に老朽化が進行し維持管理・更新費が急増することが懸念されている。

そのため、財政制約下での効率的なストック活用への転換に向けた戦略的な維持管理・更新が必要である。

イ 都市基盤施設整備計画の適切な見直し

今後も真に必要な都市基盤施設の整備は進めていく必要があるが、人口が減少する社会においては、既に都市計画決定されている都市施設についても社会経済情勢の変化等を勘案し、適切に見直しを図る必要がある。

なお、本県では、長期未着手の都市計画道路について、市町とともに、平成15年度から第一次見直し、平成23年度から第二次見直しを行っている。また、並行して、土地区画整理事業や都市計画公園・緑地についても見直しを進めている。

(4) 地球環境への配慮

ア 低炭素・循環型社会の構築

都市の構造と二酸化炭素排出量には高い相関関係があり、面積と人口が同規模である場合、低密度の市街地が一様に広がる都市では、高密度な市街地を形成している都市に比べ自家用車の依存率が高く、運輸旅客部門の一人当たり年間二酸化炭素排出量が多くなっている。社会経済活動に伴って発生する二酸化炭素の相当の部分が都市において発生しているため、二酸化炭素排出量の少ない都市構造への転換が求められている。

加えて、東日本大震災を契機としてエネルギー需給が変化しており、市街地の集積を生かした効率的なエネルギーの利用、再生可能エネルギーの利用や廃棄物の再生利用等による資源の循環等が求められている。

イ 都市と緑・農との共生

緑の保全を図ることは、二酸化炭素の吸収源となるなど地球環境問題の対応策の一つであるとともに、ヒートアイランド現象の緩和、生物多様性の保全や良好な居住環境の確保など都市環境の改善にも役立つものである。

そのため、都市化に伴う開発等により失われた森林、海岸等の豊かで多様な自然環境を保全・再生するために県民の参画と協働による取組を地域の特色に応じて進める必要がある。

さらに、都市内の農地についても消費地に近い食料生産地であるほか、災害時の一時避難地やレクリエーションの場等の多様な役割を果たしており、都市内に一定程度の保全を図る必要があり、近年では、市街化区域内農地を、必ずしも宅地化を図るべき土地としてではなく、都市に残る緑地空間として積極的に評価し保全しようとする取組も見られる。一方、生産緑地法改正にあわせ平成4年以降に阪神間都市計画区域内で指定されてきた生産緑地地区については、指定後30年の経過とともに発生

が予想される市町長に対する買取り申出及び宅地化によりその急速な減少が生じる可能性が指摘されており、保全に向けた検討が必要である。

(5) 産業構造の変化

ア 土地利用転換への対応

神戸、阪神、東播磨、西播磨地域では、第二次産業を基幹産業として工業地帯が形成されてきたが、産業構造の目まぐるしい変化や経済の低迷等の影響を受け、企業の事業縮小や海外への生産拠点の移転等による工場の閉鎖が増加している。この結果、閉鎖で生じた工場跡地等においては、大規模な集客施設や集合住宅等の立地が見られるほか、新産業の創出・集積を誘導する施策による土地利用転換が見られるため、こうした企業の土地需要の変化に的確に対応する必要がある。

なお、本県独自の取組として、「工場敷地の再利用に係る都市機能の調和等に関する要綱」を制定し、大規模な工場跡地の適切な再利用を促進している。

イ 大規模集客施設の立地調整

近年、大規模集客施設が市街地内の工場跡地等に出店し、広域にわたって道路の渋滞等を引き起こすなど市町域を越えた問題が発生している。また、郊外の大規模集客施設は雇用の促進、娯楽の場の提供や消費者ニーズの充足等の効果がある一方、中心市街地衰退の一因ともなっている。

そのため、市町の中心市街地活性化の取組や特別用途地区の指定と連携して、「大規模集客施設の立地に係る都市機能の調和に関する条例」とまちづくりの観点から大規模集客施設の誘導・抑制方針を定めた「広域土地利用プログラム」に基づき、大規模集客施設の適正な立地等に関する広域的な調整を図る必要がある。

(6) 地方分権の進展

ア 県と市町との役割分担

市町合併による行政区域の広域化に加え、地方分権の進展による県から市町への都市計画決定権限の移譲が行われている。その一方で、幹線道路沿道の散発的な商業開発など市町域や都市計画区域を越えた広域的な課題への対応が必要となっている。

そのため、広域調整を担う県と基礎的自治体としてまちづくりの中核を担う市町との役割分担を一層明確にし、それぞれの役割を果たすことが重要である。

3 目指すべき都市づくり

都市づくりの基本方針や都市計画に関する現況と課題を踏まえ、以下のとおり本県の今後の目指すべき都市づくりの方向性を示す。これらの取組を推進することにより持続可能な都市構造への転換を図るとともに、定住や交流に資するものとする。

(1) 安全・安心な都市空間の創出

ア 総合的な防災・減災対策による安全な都市づくり

阪神・淡路大震災の経験と教訓を生かし、災害に強い都市づくりを進めるため、災害時における都市機能の代替性の確保をはじめ、均衡のとれた都市施設の配置とそれらのネットワーク化や都市の耐震化・不燃化など被害を未然に防止する対策に引き続き取り組むとともに、災害が発生した場合であっても被害を最小限に抑えることのできる、防災・減災対策を進める。

特に、東日本大震災の教訓を踏まえ、南海トラフ地震等による津波被害が想定される臨海部における対策の強化を図る。また、台風や近年多発する局地的な集中豪雨による浸水被害や土砂災害に対して、流域圏全体で防災力の向上を図る総合的な治水対策、砂防えん堤等の設置による土砂災害対策、治山ダム等の設置による治山対策及び間伐木を利用した土留工の設置等の「災害に強い森づくり」による森林の適正管理を推進するとともに、土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域の指定を推進する。

イ 誰もが健康で社会参加できる安心な都市づくり

年齢、性別、障害の有無、文化などの違いにかかわらず、誰もが地域社会の一員として支え合う中で、安心して暮らし、一人ひとりが持てる力を発揮して元気に活動できるユニバーサル社会づくりを進めるため、誰もが安心して住まい、自宅からまちなかまで安全・快適に移動し、活動できる社会の実現に向け、引き続き、住宅、公共交通や生活利便施設等の一体的なバリアフリー化を推進する。

さらに、超高齢社会が到来する中、特に高齢者の社会参加や外出機会を増加させることは重要であり、まちの中心部の歩行環境の向上、高齢者等の社会参加やコミュニケーションの場の提供、地域包括ケア体制の充実を含めた医療・福祉施設の充実等のまちなかへの出歩きを促す仕掛けについて、医



療・福祉施策と連携しながら、ハード・ソフト両面から推進する。

(2) 地域のイニシアティブ（主導）による魅力的な都市づくり

ア エリアマネジメントの促進

今後は、人口増加に対応した市街地郊外の大規模開発から多数の権利者等が存在する既成市街地内での再開発や再整備が中心となり、住宅地における良好なまちなみや住環境の保全、商業・業務地における機能更新やにぎわいの創出など、多様な地域課題へ対応した魅力ある地域づくりが求められる。

そのため、住民、事業主、地権者等の地域の担い手が一定のエリア内における維持管理・運営に主体的に取り組み、自らの資産価値の向上や経済の活性化を図る「エリアマネジメント」の取組を促進する。

イ 地域資源を生かした魅力ある都市づくり

本県は多様な自然と風土を背景に、優れた景観や自然環境、特色ある歴史・文化を持つ個性的な地域を形成しており、居住地としての魅力の向上や県外、国外を含めた地域間交流の促進により地域の活性化を図ってきた。引き続き、美しい自然景観や歴史的なまちなみの保全、屋外広告物の整序、グリーンインフラの推進や緑化等による美しい環境の形成、空き家や空き施設等の利活用など、住民が主体となった地域資源を生かした魅力ある都市づくりにより地域間交流を促進する。

特に、複数市町の区域に広がる幹線道路沿道や河川流域等において、地域のイメージを特徴付ける広域的な景観の保全・創造や今後増加が予想される良好な景観を阻害する老朽化した放置施設等への対応を進める。

また、市街地調整区域における制度の性格を維持しつつ、地域の実情に応じたまちづくりを実現するため、都市計画制度等を活用して地域活力の向上や産業の活性化を支援する。

ウ 民間投資の誘導

成熟社会を迎えるにあたり、特に都市部では、都市基盤施設が公的セクターによって相当程度整備されたことから、今後は都市づくりにおいて中心的な役割を担う民間投資を適切に誘導することが一層重要となる。

民間投資を誘導するため、医療・福祉、商業施設等の日常生活に必要な民間施設が立地し維持される一定の人口密度をもった地域を形成するとともに、民間投資を重点的に誘導しようとする地区については、都市計画法等に基づく特例制度の活用等の行政側による積極的な対応に加え、民間事業者に対する税制優遇、利子補給、低利融資や補助等の立地支援措置を適切に講ずる。

さらに、公共投資についても、公共サービスに民間の資金や技術、ノウハウを取り入れるPPP（Public Private Partnership：公民連携）の推進やPRE（Public Real Estate：公的不動産）の効率的な管理運営とあわせ、地域に不足する民間機能の公有地への誘導など民間活力の活用を図る。

(3) 持続可能な都市構造の形成

ア 拠点連携型都市構造化

人口減少・超高齢社会が到来する中、誰もが安全・安心に暮らせ、魅力溢れる都市空間を創出するためには、これまで省みられることが少なかった都市経営的な発想に立ち、地域の実情や住民の意見を十分に踏まえながら、持続可能な都市構造として「拠点連携型都市構造」を実現することが必要である。

(7) 拠点連携型都市構造の実現に向けた基本的な考え方

拠点連携型都市構造とは、大都市部への一極集中を行うものではなく、大都市、地方都市、中山間地等が産業、医療・福祉、商業等の諸機能において役割分担し、相互に連携することにより、各地域が活力を持って自立できる都市構造を目指すものである。

サービスごとの利用圏域人口を勘案しながら、隣接する都市間で特色を生かして機能を分担し、都市拠点間を交通ネットワークで結び連携させ、地域全体で多様な都市機能を確保するとともに、人・もの・資本・情報等を活発に環流させることにより、新たな交流が生まれ、地域のにぎわいが創出される。

○市街地エリア

用途地域の指定区域や建築物が連たんする市街地においては、都市機能が集積する拠点内において、機能の集積の維持・充実を図るとともに、地域全体の人口動向等を総合的に俯瞰した上で、土地の高度利用や必要に応じた集約などを図り、地域全体の魅力・活力の向上につなげていく。

また、拠点間を交通ネットワークで結ぶことにより都市機能の相互補完を図るとともに、市街

地エリア等から拠点への公共交通によるアクセスを維持・確保する。あわせて拠点内は高齢者でも円滑に移動できるよう歩行環境等の整備を進める。

なお、市街地の拡散を防ぐとともに、災害の発生リスク、市街化圧力の低下や人口動態等を勘案し、必要に応じ市街地を縮小する。

#### ○市街地以外のエリア

市街地以外のエリアにおいては、将来に渡って活力が維持されるとともに、一定程度の医療・福祉、商業等のサービスが日常生活圏内で受けられるような都市構造を構築する。

具体的には、旧町村の中心地や既存集落等の拠点において、コミュニティ維持に必要な人口の集積や日常生活に必要なサービス機能の確保を図る。

また、都市との交流、二地域居住や定住を促進し、地域の活力維持を図るとともに、市街地エリアの拠点等との交通ネットワークを維持・確保し、都市機能の補完を図る。

地域のイニシアティブ（主導）により、地域の維持・活性化を図るための多様な取組が行われるよう、地区計画等の都市計画手法をはじめとした各種制度を積極的に活用する。

#### (4) 都市機能の役割分担と連携

##### a 都市の拠点

都市の拠点は、既存都市機能の集積を基本としながら、交通ネットワークの状況、地勢、文化の圏域や地域の成り立ちの経緯等を踏まえつつ都市機能の集積度及び圏域の広さに応じて形成する。また、これらを適正に配置し、適切な役割分担の下で相互の連携を図ることにより多様な都市機能の確保を図る。

##### ○広域都市拠点

県全体の中で地域を越える広域的な圏域を持ち、複合的な都市機能の集積度が特に高い神戸市中心部や姫路市中心部の市街地を広域都市拠点として位置付ける。

広域都市拠点においては、特に高度で多様な都市機能の強化を図るとともに、国際競争力の強化や県を代表する顔としてふさわしい風格のある都市空間の形成を図る。

##### ○地域拠点

地域全域を対象とした都市機能が一定以上集積している主要鉄道駅周辺や官公庁周辺等の市街地を地域拠点として位置付ける。

地域拠点においては、広域都市拠点と連携しつつ、広域行政機関、高度医療施設、大規模商業施設等の高度な都市機能の維持・充実を図る。

地域拠点の位置付けにあたっては、対象となる圏域の人口の集積状況や交通ネットワークの状況に応じて、一つの市町域における複数の地域拠点を形成することを否定するものではない。また、他の地域拠点や広域都市拠点との距離を勘案した配置や、地域拠点間又は広域都市拠点との連携による相互補完についても考慮する。

##### ○生活拠点

日常の生活圏を対象として、生活に密着した都市機能が集積している市街地等を生活拠点として位置付ける。

生活拠点においては、広域都市拠点や地域拠点との役割分担に配慮し、コミュニティレベルでの医療・福祉、商業等の日常生活に必要なサービスの確保を図る。

##### b 交通ネットワーク

交通ネットワークは、輸送手段の特性や移動量及び距離等に応じた役割分担を行い、交通インフラの整備状況や利用頻度等の地域の実情に応じた輸送手段により形成する。これにより拠点間を連携し、都市機能の分担や相互補完を図る。

##### ○広域連携軸

広域都市拠点や地域拠点を連絡する広域的な人の移動や物流を支える公共交通及び基幹道路等による広域交通ネットワークを広域連携軸として位置付ける。

##### ○地域内連携軸

広域都市拠点又は地域拠点と生活拠点を連絡する地域内の移動を支える公共交通及び県道等による交通ネットワークを地域内連携軸として位置付ける。

##### ○日常生活圏内の移動

日常生活圏内における移動については、地域の交通需要に応じ、路線バス、コミュニティバ

スやデマンド型交通等により公共交通ネットワークを維持・確保する。また、鉄道駅やバス停へのアクセス性の向上に向け、歩行環境等の改善を図るとともに、シニアカーや電動アシスト自転車等のパーソナルモビリティの導入の促進についても検討する。

なお、公共交通ネットワークの確保が困難な農山漁村等においては、移動販売やICTを活用した個人向け商品販売・配送システムの充実等の民間企業・団体の新たな取組を活用しながら、日常生活の持続性を確保する。

(h) 成熟社会における効率的な都市基盤施設整備

都市基盤施設の老朽化に伴う維持管理・更新費が増大する一方で、財政的制約が高まる中、拠点連携型都市構造の実現に向け真に必要な都市基盤施設については引き続き整備を推進するとともに、既存ストックの長寿命化に取り組むなど、戦略的な維持管理・更新を進める。また、都市基盤施設整備の選択と集中を進めるにあたっては、既に都市計画決定されたものであっても必要性を検証し、定期的な見直しを行う。

市街地整備についても、従来の考え方に捉われず必要最低限の基盤整備による街区の再編や敷地の整序を行う土地区画整理事業、地域の床需要に合わせた高度利用を図る市街地再開発事業など、民間活力の活用を基本として、地域の特性に応じた柔軟な取組を促進する。

学校、公民館や病院等のPREについては、情報の整理・一元化を行い、人口減少や年齢構成の変化に対応し、将来に必要な施設サービスの質と量を踏まえた上で、規模の最適化や機能の複合化（多機能化）等による効率的な管理運営を図る。

(i) 拠点連携型都市構造化による効果

拠点連携型都市構造を実現することにより、医療・福祉施設、商業施設等が住まいに身近なところで集積し、あるいは公共交通により各拠点にアクセスできるなど、高齢者等が安心して暮らすことのできる環境が整った「歩いて暮らせるまち」となり、まちのにぎわいや生活の質の維持・向上が図られる。また、道路等の都市基盤施設の維持管理・更新の効率化・重点化、学校、公民館や病院等のPREの有効活用、公共交通や福祉サービスの効率的提供など、財政負担の軽減も期待でき、持続可能な都市へと変貌させることができる。

さらに、この実現は、自家用車から公共交通への転換を促すとともに、市街地の集積を生かしたエネルギーの効率的な利用を可能とするなど都市の低炭素化にも寄与することが期待できる。

イ 本県の現在の都市構造

本県では、交通利便性の高い瀬戸内臨海部において、人口及び都市機能が集積しており、特に神戸、阪神地域で高密度な市街地を形成している。

また、内陸部においては、ニュータウンや市町の中心部、鉄道駅の周辺等にこれらの集積がみられ、こうした市街地は、鉄道やバス、基幹道路等の交通ネットワークで瀬戸内臨海部とつながっている。

但馬、丹波、淡路地域では、山地が地域の大部分を占めており、平野部のうち鉄道駅周辺や河川・街道沿い等に人口及び都市機能の集積が島状に分布し、これらの市街地が基幹道路を中心とした交通ネットワークにより結ばれている。

このように本県は、地域ごとに適度に分散された都市機能が集積した拠点とそれらをつなぐ交通ネットワークが一定程度形成されており、拠点連携型都市構造化にあたっては、これら都市機能の既存集積ストックや交通ネットワークの状況に加え、市街地形成の経緯や自然環境等を踏まえた地域ごとに特色を持ったものとする必要がある。

第3 西播磨地域の方針

1 地域の概況

(1) 位置・地勢

西播磨地域は、県西部に位置し、東は東播磨地域に、西は岡山県に、北は但馬地域及び鳥取県に接し、南は瀬戸内海に面する面積約2,432平方キロメートルの地域である。

北部には1,000メートル級の中国山地の山々が連なり、それを源とする市川、揖保川、千種川等の河川が南北に流れ、播磨灘に注いでいる。南部の河川下流域には、臨海部の市街地を擁する播州平野等の平地が広がっている。また、個性豊かな自然海岸や家島諸島が美しい瀬戸内の景観を呈している。

一方、本地域では、過去に台風や集中豪雨による水害や土砂災害が発生しており、近年では、平成21年台風第9号により千種川水系が氾濫し甚大な被害が生じている。

また、岡山県から東播磨地域に跨る山崎断層帯を震源とする地震被害が予測されているほか、沿岸部

においては南海トラフ地震による津波浸水被害も予測されている。

(2) 人口・世帯数

本地域の人口は約85.4万人（平成22年）であり、県全体の約15パーセントを占めている。昭和から平成初頭にかけて増加傾向が続いていたが、平成12年の約87.1万人をピークに減少に転じ、平成32年には約81.3万人（平成22年比△4.8パーセント）、平成52年には約68.7万人（同△19.6パーセント）となる見込みである。

65歳以上人口比率は約23.3パーセント（平成22年）と全県の水準（約23.1パーセント）をやや上回っている。今後とも県全体と同じく高齢化が進行し、平成32年には約28.9パーセント、平成52年には約34.2パーセントとなる見込みである。

また、世帯数は約31.5万世帯（平成22年）である。これまで増加傾向が続いてきたが、今後は減少に転じ、平成32年には約30.2万世帯（平成22年比△3.9パーセント）、平成52年には約26.8万世帯（同△14.9パーセント減）となる見込みである。

表2 市町別人口の推移と将来見通し

単位：万人

市町名等	昭和45年	昭和55年	平成2年	平成12年	平成22年	平成32年	平成42年	平成52年
兵庫県	466.8	514.5	540.5	555.1	558.8	542.2	508.8	467.4
西播磨地域	76.6	83.5	85.1	87.1	85.4	81.3	75.4	68.7
姫路市	44.8	49.5	50.9	53.5	53.6	51.9	48.9	45.1
たつの市	7.3	8.1	8.3	8.3	8.1	7.6	7.0	6.3
福崎町	1.7	1.8	2.0	2.0	2.0	1.9	1.8	1.6
太子町	2.0	2.7	3.0	3.2	3.3	3.4	3.3	3.2
相生市	4.1	4.1	3.7	3.4	3.1	2.8	2.5	2.1
赤穂市	4.6	5.1	5.1	5.2	5.1	4.7	4.3	3.8
上郡町	1.7	1.8	1.9	1.8	1.7	1.5	1.3	1.1
佐用町	2.6	2.5	2.4	2.2	1.9	1.6	1.3	1.1
宍粟市	4.9	4.9	4.8	4.5	4.1	3.6	3.2	2.7
神河町	1.5	1.4	1.4	1.4	1.2	1.1	0.9	0.8
市川町	1.5	1.5	1.5	1.5	1.3	1.2	1.0	0.8

資料：国勢調査（平成22年以前）、国立社会保障・人口問題研究所推計（平成32年以降）

表3 市町別65歳以上人口比率の推移と将来見通し

単位：%

市町名等	昭和45年	昭和55年	平成2年	平成12年	平成22年	平成32年	平成42年	平成52年
兵庫県	6.9	9.2	11.9	16.9	23.1	29.3	31.7	36.4
西播磨地域	7.7	9.9	12.7	17.5	23.3	28.9	30.5	34.2
姫路市	6.5	8.6	11.3	15.8	21.6	26.8	28.5	32.7
たつの市	8.9	10.7	13.2	18.4	23.9	30.2	31.6	34.4
福崎町	9.9	12.1	15.2	19.6	23.7	29.7	31.8	35.0
太子町	6.3	7.5	9.4	13.1	19.6	26.1	26.1	29.6

相生市	6.7	10.2	15.6	21.6	29.4	37.0	37.6	40.1
赤穂市	8.9	11.4	13.8	19.1	25.5	32.1	34.0	37.2
上郡町	10.6	12.4	15.5	21.6	28.3	37.5	41.3	44.0
佐用町	12.9	16.9	21.4	29.2	34.0	41.4	45.5	47.2
宍粟市	11.1	13.9	17.1	23.3	27.8	34.2	36.9	38.8
神河町	11.5	14.4	17.5	24.7	30.6	37.2	41.0	43.7
市川町	10.6	12.8	16.2	22.1	28.0	35.9	39.8	41.4

資料：国勢調査（平成22年以前）、国立社会保障・人口問題研究所推計（平成32年以降）

表 4 市町別世帯数の推移と将来見通し

単位：万世帯

市町名等	昭和45年	昭和55年	平成2年	平成12年	平成22年	平成32年	平成42年	平成52年
兵庫県	123.3	158.3	177.5	203.5	225.3	223.9	220.0	208.8
西播磨地域	18.9	23.2	25.2	29.0	31.5	30.2	29.0	26.8
姫路市	11.4	14.3	15.7	18.6	20.5	20.0	19.4	18.2
たつの市	1.7	2.0	2.2	2.5	2.7	2.5	2.3	2.1
福崎町	0.4	0.4	0.5	0.6	0.7	0.7	0.7	0.7
太子町	0.4	0.7	0.9	1.0	1.2	1.1	1.1	1.0
相生市	1.0	1.2	1.1	1.2	1.2	1.1	0.9	0.8
赤穂市	1.1	1.4	1.5	1.7	1.9	1.8	1.7	1.5
上郡町	0.4	0.5	0.5	0.6	0.6	0.5	0.5	0.4
佐用町	0.7	0.7	0.7	0.7	0.6	0.5	0.5	0.4
宍粟市	1.1	1.2	1.2	1.3	1.3	1.2	1.1	0.9
神河町	0.3	0.3	0.4	0.4	0.4	0.3	0.3	0.3
市川町	0.3	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.3

資料：国勢調査（平成22年以前）、兵庫県推計（平成32年以降）

(3) 産業

本地域の産業別就業人口構成比は、第1次産業及び第2次産業が減少傾向、第3次産業が増加又は横ばい傾向にある。全県に比べ第2次産業の比率が高いことが特徴的である。

農業産出額は324億円（平成12年）から271億円（平成18年）と減少傾向にある。平成18年における市町別の内訳をみると、姫路市が約30パーセント、たつの市及び赤穂市がそれぞれ約15パーセントを占めている。製造品出荷額は31,639億円（平成12年）から30,777億円（平成22年）とほぼ横ばいであり、県全体の約20パーセントを占めている。平成22年における市町別の内訳をみると、臨海部に工業地を抱える姫路市が約60パーセントを占めている。商品販売額は22,935億円（平成14年）から22,326億円（平成19年）とほぼ横ばいである。平成19年における市町別の内訳をみると、姫路市が約80パーセントと地域の大部分を占めている。

表 5 就業人口の産業別構成比の推移

単位：%

	平成12年	平成17年	平成22年

市町名等	第1次 産業	第2次 産業	第3次 産業	第1次 産業	第2次 産業	第3次 産業	第1次 産業	第2次 産業	第3次 産業
兵庫県	2.5	30.4	65.3	2.5	27.1	68.2	2.0	24.7	67.5
西播磨地域	2.5	37.3	58.7	2.5	34.5	61.4	1.9	32.5	61.3
姫路市	1.5	34.8	61.5	1.4	32.3	64.0	1.1	30.6	62.5
たつの市	3.6	43.6	52.6	3.9	40.5	55.2	2.8	38.0	58.0
福崎町	3.6	39.3	56.7	4.6	36.8	57.9	3.0	35.5	56.8
太子町	1.9	44.7	53.4	1.8	38.2	59.8	1.4	36.3	60.8
相生市	2.3	37.7	58.8	2.7	35.2	61.0	1.9	33.6	62.8
赤穂市	3.2	40.1	56.5	2.7	35.5	61.3	2.1	34.1	62.4
上郡町	5.4	35.4	58.9	4.3	33.9	61.5	5.0	29.9	64.9
佐用町	13.0	32.6	53.8	11.7	31.5	56.4	7.5	30.2	61.7
宍粟市	5.2	43.6	50.9	5.3	42.3	52.2	4.9	38.4	52.9
神河町	3.1	42.3	54.5	3.7	37.5	57.8	3.2	35.0	61.7
市川町	3.5	45.2	51.3	3.9	41.5	51.7	3.1	41.4	55.2

資料：国勢調査

注：分類不能の産業があるため、合計は100にならない。

表 6 農業産出額の推移

単位：億円

市町名等	平成12年	平成15年	平成18年
兵庫県	1,676	1,649	1,462
西播磨地域	324	286	271
姫路市	103	82	78
たつの市	48	46	39
福崎町	11	16	20
太子町	6	6	4
相生市	7	6	5
赤穂市	37	33	37
上郡町	14	12	11
佐用町	50	43	33
宍粟市	29	26	27
神河町	8	7	7
市川町	12	11	10

資料：生産農業所得統計

注：平成12年、15年における西播磨地域及び姫路市の値は旧家島町の秘匿を除く

表 7 製造品出荷額の推移

単位：億円

市町名等	平成12年	平成17年	平成22年
兵庫県	140,700	134,778	141,838
西播磨地域	31,639	32,280	30,777
姫路市	18,913	20,937	19,036
たつの市	3,130	3,232	3,305
福崎町	1,696	1,789	1,965
太子町	2,180	1,471	1,459
相生市	1,499	891	883
赤穂市	2,469	2,261	2,402
上郡町	192	251	328
佐用町	883	251	260
宍粟市	117	713	653
神河町	252	185	205
市川町	308	299	281

資料：工業統計調査

表8 商品販売額の推移

単位：億円

市町名等	平成14年	平成16年	平成19年
兵庫県	131,776	129,147	132,693
西播磨地域	22,935	21,834	22,326
姫路市	17,963	17,227	17,506
たつの市	1,253	1,090	1,142
福崎町	639	603	629
太子町	603	620	678
相生市	480	487	539
赤穂市	764	730	731
上郡町	179	132	123
佐用町	220	210	223
宍粟市	634	576	586
神河町	94	80	83
市川町	106	79	87

資料：商業統計調査

## (4) 市街地形成の経緯

本地域では、市川、揖保川、千種川のそれぞれの流域に沿って市街地が形成されてきた。江戸時代には、姫路藩が兵庫県下の政治・経済・文教の中心となり、姫路を中心とした交通網が整備されるとともに、揖保川流域や千種川流域の各地域では、農業と林業を中心とした産業が栄えた。

明治時代に入り県政の中心が姫路から神戸に移動したため、行政の中心としての役割は薄れるものの、

姫路や相生、赤穂では臨海部に重化学工業等が集積し、姫路城の城下町を中心としていた市街地は大きく拡大した。また、近年では中国自動車道、山陽自動車道沿いの内陸部においても、播磨科学公園都市の整備をはじめ、播磨龍野企業団地等の工業団地等の立地が進んでいる。

(5) 交通

基幹道路等は、東西方向には中国自動車道と山陽自動車道の高速道路、姫路バイパス・太子竜野バイパス（国道2号）、国道2号、国道250号等がある。南北方向には、播磨と但馬を結ぶ播但連絡道路や中国横断自動車道姫路鳥取線の播磨自動車道（播磨ジャンクション～播磨新宮インターチェンジ間）と鳥取自動車道が供用済となっているほか、国道29号、国道179号、国道312号、国道372号等がある。

また、中国自動車道を利用した高速バスが福崎町や宍粟市山崎町等の内陸部の各都市を經由しながら大阪市と津山市間を結んでいる。

鉄道は、臨海部における東西方向の幹線鉄道としてJR山陽新幹線、JR山陽本線、JR赤穂線、山陽電鉄が通っている。その他、JR播但線、JR姫新線、智頭急行智頭線が内陸部と臨海部を結んでいる。

バスは南北移動を中心に発達しており、神姫バス、ウエスト神姫等が内陸部と臨海部等を結んでいる。

海上交通では、姫路港（国際拠点港湾）を有しており、隣接する東播磨港（重要港湾）とともに播磨工業地帯の中核港湾としての役割を果たしている。また、姫路港と家島・小豆島方面が航路で結ばれている。

(6) 人の移動

市町間の人の移動を15歳以上の通勤・通学の状況についてみると、太子町を除く全市町で同一市町内の移動が最も高い比率となっている。他市町への移動では、たつの市、福崎町、太子町、相生市、上郡町、神河町及び市川町に加え東播磨地域の高砂市の通勤・通学者の10パーセント以上が地域の中心である姫路市に通っていることが特徴的であり、特にたつの市、福崎町、太子町及び市川町では20パーセントを超えている。この他、太子町からたつの市、神河町及び市川町から福崎町、上郡町から赤穂市へも10パーセント以上と高い比率となっている。

休日における自由目的の移動についてみると、各市町とも同一市町内の移動が最も高い比率となっており、特に姫路市では80パーセント以上と高くなっている。他市町への移動では、太子町から姫路市への移動が20パーセントを超えているほか、たつの市、福崎町、相生市、宍粟市、神河町及び市川町から姫路市、福崎町から東播磨地域の加西市、上郡町から赤穂市、市川町から福崎町への移動も10パーセント以上と高い比率となっている。

表9 15歳以上の通勤・通学（流出移動）

単位：%

市町名	市町内 移動率	移動先					
		第1位		第2位		第3位	
		市町等	移動率	市町等	移動率	市町等	移動率
姫路市	78.0	神戸市	3.8	たつの市	2.3	高砂市	2.0
たつの市	53.2	姫路市	23.8	太子町	4.0	相生市	3.7
福崎町	45.6	姫路市	26.3	加西市	7.3	市川町	4.9
太子町	30.9	姫路市	37.2	たつの市	15.1	神戸市	3.3
相生市	52.9	姫路市	14.5	たつの市	10.0	赤穂市	7.6
赤穂市	70.6	姫路市	7.6	相生市	6.6	たつの市	2.6
上郡町	46.9	姫路市	11.6	赤穂市	10.0	相生市	8.7
佐用町	69.7	たつの市	9.5	姫路市	5.7	上郡町	3.6
宍粟市	75.2	姫路市	9.7	たつの市	6.8	佐用町	1.4
神河町	46.5	姫路市	19.6	福崎町	10.5	市川町	6.8



市川町	36.6	姫路市	25.7	福崎町	15.4	神河町	5.6
(参考) 高砂市	47.2	加古川市	15.4	姫路市	13.8	神戸市	8.4

資料：平成22年国勢調査

表10 休日における自由目的（流出移動）

単位：％

市町名	市町内 移動率	移動先					
		第1位		第2位		第3位	
		市町等	移動率	市町等	移動率	市町等	移動率
姫路市	81.7	神戸市	2.0	たつの市	1.8	太子町	1.7
たつの市	58.2	姫路市	19.2	太子町	5.2	宍粟市	2.8
福崎町	52.2	姫路市	18.7	加西市	10.9	市川町	3.8
太子町	48.8	姫路市	28.6	たつの市	9.3	神戸市	2.3
相生市	62.6	姫路市	10.1	赤穂市	9.8	たつの市	5.3
赤穂市	79.5	姫路市	5.7	岡山県	2.7	相生市	2.6
上郡町	55.2	赤穂市	15.0	姫路市	7.6	たつの市	7.1
佐用町	60.1	岡山県	7.4	たつの市	7.3	姫路市	6.3
宍粟市	71.9	姫路市	11.0	たつの市	3.9	佐用町	2.2
神河町	52.3	姫路市	13.2	福崎町	6.6	加西市	4.9
市川町	39.3	福崎町	15.4	姫路市	14.3	神河町	7.4

資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年度実施）

## (7) 地域資源

## ア 城郭や城下町に代表される豊富な歴史的遺産

古くから交通の要衝であった本地域は、世界遺産である国宝姫路城をはじめ、書写山圓教寺（姫路市）、亀山御坊本徳寺（姫路市）や斑鳩寺（太子町）等の古刹、140ヶ所を越える城跡、姫路、龍野や赤穂等の城下町、室津（たつの市）や坂越（赤穂市）等の港町、斑鳩（太子町）、山崎（宍粟市）、平福（佐用町）や中村・栗賀町（神河町）等の宿場町等の歴史的まちなみ、銀の馬車道等の近代化産業遺産など歴史的建造物や文化財の宝庫となっている。

また、灘のけんか祭り等の祭り屋台に象徴される歴史と文化は、地域のコミュニティの活力となっている。

## イ 美しい自然景観

地域北部には、県内随一の清流である千種川の源流を含み美しい河川・渓谷景観を持つ音水ちくさ県立自然公園、美しいススキ草原が広がる砥峰高原（神河町）を含む雪彦峰山県立自然公園や扁妙の滝（神河町）等の渓谷美を持つ笠形山千ヶ峰県立自然公園がある。また、中央部には書写山や三濃山等からなる西播磨丘陵県立自然公園、南部には播磨灘の島々がおりなす景観を持つ瀬戸内海国立公園があり、山・川・海の美しい自然景観に恵まれている。

## ウ 多彩なものづくり産業

鉄鋼や化学等の基幹産業の集積に加え、臨海部では皮革（姫路市、たつの市）、鎖（姫路市）、ナット（姫路市）、マッチ（姫路市）、手延素麺（たつの市）、淡口醤油（たつの市）等の全国的に高いシェアを持つ地場産業や仏壇（姫路市）、菓子（姫路市）、瓦（姫路市）等の城下町の伝統を受け継ぐものづくりが営まれている。また、内陸部では、もち麦（福崎町）、ゆず（姫路市、神河町）、そば（佐用町）等の特産物が様々な加工製品として商品化されている。

また、県内林業の主産地である宍粟市では、「しろう森林王国」が建国されており、森林等の保全と

林業の活性化、多彩な交流の展開等に取り組んでいる。

さらに、県内有数の漁獲量を誇る水産業では、カキやノリ等の養殖漁業も盛んである。

エ 最先端の科学技術基盤

播磨科学公園都市では、世界最高性能の大型放射光施設SPring-8や中型放射光施設ニュースバル、X線自由電子レーザー施設「SACLA」の3つの放射光施設と、これらを使った最先端の研究開発を行う学術研究機関、ナノテクノロジー関連産業等の先端企業の集積を図っているほか、粒子線医療センター等の最先端医療機関が立地している。

2 長期的に目指すべき地域の将来像

(1) 西播磨地域の現在の都市構造

本地域は、臨海部では、神戸、阪神地域に比べてゆとりのある密度の市街地が連たんし、広域都市拠点である姫路市中心部を中心に地域拠点やそれらの間に生活拠点が連なっている。内陸部では、河川や街道沿いに市街地が分布しその周辺に農山村集落が点在し、都市機能の集積度が低い地域拠点や生活拠点が鉄道駅周辺や幹線道路沿いに点在している。また、臨海部の東西方向の鉄道と、それに比べると利便性は低いものの南北方向の鉄道を中心とした交通ネットワークが形成されている。

(2) 西播磨地域の都市構造の方向

本地域では、地域全体の活力を維持するため、歴史的に東播磨、西播磨地域の中心として発展してきた姫路市中心部の広域都市拠点において、都市機能の更新や国際的な観光交流の促進により都市機能の強化を図る。

一方、人口が1万人を割る自治体が出てくる可能性があること等により、都市機能が十分に確保できないことが懸念されることから、地域拠点において都市機能の維持・充実を図るとともに、公共交通ネットワークによる拠点間の連携強化により、都市機能の代替又は相互補完を行い、地域全体での都市機能の確保を図る。特に内陸部では、存続が危ぶまれる公共交通の利用者確保にも配慮し、交通結節点である地域拠点において都市機能の維持・充実を図る。

市街地エリアにおいては、利便性の高い駅周辺の高度利用又は有効利用等を図り、一定の人口密度を維持するとともに、市街地内の農地等を生かしたゆとりある土地利用を図る一方で、市街地郊外では災害の発生リスク、市街化圧力の低下や人口動向等を勘案して必要に応じて市街地を縮小する。

また、市街地以外のエリアにおいては、地域のイニシアティブ（主導）による集落の機能維持や地域の活性化を促進するとともに、コミュニティバス等により市街地エリアの拠点等との連携を維持・確保し、活力を維持する。

3 区域区分の決定の有無及び方針

(1) 区域区分の有無

ア 中播都市計画区域及び西播都市計画区域

中播都市計画区域及び西播都市計画区域は、市街地が連たん又は分布し、依然として開発圧力が存在するため、無秩序な市街地の拡大を抑制し、計画的な市街化の誘導を図る必要があることから、引き続き区域区分を定める。

イ 山崎都市計画区域及び西播磨高原都市計画区域

山崎都市計画区域においては、過度な人口集積等はなく、今後とも急激かつ無秩序な市街化の進行は想定されない。また、西播磨高原都市計画区域においては、県企業庁により播磨科学公園都市の計画的な整備、開発が行われている。

そのため、用途地域や地区計画等の活用により土地利用コントロールが可能であることから区域区分は定めない。

(2) 区域区分の方針

ア 人口の将来見通し

中播都市計画区域及び西播都市計画区域における将来の人口を次のとおり想定する。

表11 市街化区域に配分されるべき人口

都市計画区域	区分	年次	
		平成22年	平成32年

中播都市計画区域	都市計画区域内	631千人	概ね 615千人
	市街化区域内	512千人	概ね 517千人
西播都市計画区域	都市計画区域内	96千人	概ね 88千人
	市街化区域内	71千人	概ね 67千人

資料：平成32年人口は国立社会保障・人口問題研究所推計値を基に県都市計画課において推計

注：平成32年の市街化区域内人口は、保留フレームに対応する人口を含む。

イ 産業の規模

中播都市計画区域及び西播都市計画区域における将来の産業の規模を次のとおり想定する。

表12 産業の規模

都市計画区域	年次	平成22年	平成32年
	区分		
中播都市計画区域	製造品出荷額等	25,414億円	25,630億円
	商品販売額	19,467億円	19,231億円
西播都市計画区域	製造品出荷額等	3,506億円	3,536億円
	商品販売額	1,374億円	1,357億円

資料：平成32年の生産規模は、工業統計調査及び商業統計調査より県都市計画課においてトレンド推計

ウ 市街化区域の規模

中播都市計画区域及び西播都市計画区域の人口・産業の見通しに基づき、かつ市街化の現況及び動向並びに計画的市街地整備の見通しを勘案し、市街化区域の規模を次のとおり想定する。

表13 市街化区域の規模

都市計画区域	平成22年	平成32年
中播都市計画区域	概ね 13,074ha	概ね 13,085ha
西播都市計画区域	概ね 2,520ha	概ね 2,518ha

注：保留フレームに対応する面積を含まない。

4 都市づくりに関する方針

(1) 拠点連携型都市構造化の方針

臨海部では、姫路市中心部の広域都市拠点を中心に地域拠点及び生活拠点の拠点間の連携強化と適切な役割分担に配慮し、一定の人口密度の維持及び都市機能の維持・充実を図る。内陸部では、コンパクトに市街地が形成された現在の都市構造を生かすとともに、隣接する拠点間での都市機能の代替又は相互補完を行い、地域全体で都市機能の確保を図る。その際、連携中枢都市圏構想の取組により、都市機能の代替や相互補完等の連携方策を一層推進するとともに、東備西播定住自立圏構想等の地域外との広域的な連携やエリアマネジメントの取組を進める。

また、今後一斉に更新時期を迎える医療・福祉、教育・文化施設等の公共施設については、拠点の位置付け及び人口減少等による利用需要の変化を踏まえ、規模の最適化や機能の複合化（多機能化）等による効率的な管理運営を推進するとともに、近隣自治体間での施設の共同利用の促進に取り組む。

(1)-1 各地域拠点等の特性を生かした都市機能の充実

ア 広域都市拠点

姫路市中心部を広域都市拠点と位置付け、芸術・文化等の高次都市機能や産業機能の強化を図るとともに、世界遺産である姫路城を生かした国際観光拠点都市としての魅力の向上を図り、県西部の活性化を牽引する。

イ 地域拠点

臨海部においては、主要鉄道駅の周辺である山陽電鉄飾磨駅周辺、J R相生駅～相生市役所周辺、J R播州赤穂駅～赤穂城跡周辺を地域拠点として位置付け、商業・業務、医療、金融等の都市機能の維持・充実を図る。

内陸部においては、J R野里駅周辺、J R本竜野駅～龍野インターチェンジ周辺、J R福崎駅～福崎町役場周辺、宍粟市役所周辺を地域拠点として位置付け、都市機能の代替又は相互補完も勘案し、地域全体で都市機能の確保を図る。

#### ウ 生活拠点

日常の生活圏を対象として、生活に密着した都市機能が集積している市街地等を生活拠点として位置付け、コミュニティレベルでの商業、医療・福祉等の日常生活に必要なサービス等の確保を図る。特に、内陸部の中山間地において、地域の維持に必要な民間施設にあつては、その存続や空き公共施設の利活用による誘致等を検討する。

#### (1)-2 現在の市街地を中心とした人口密度の維持

既成市街地を中心として、既に都市機能が充実している区域や市街地の整備・改善により土地利用の更新が図られる区域又は交通結節機能を有する拠点周辺の区域について、土地の高度利用等を図り、日常生活に必要な都市機能や公共交通の利用圏人口の維持を図る。一方、災害の発生リスクが高い区域等においては、災害危険区域（建築基準法）等の指定による住宅等の建築抑制や構造規制について検討する。

なお、市街地周辺の農山漁村等においては、農林漁業等を生業とする集落住民が安心して住み続けられる環境を整えるため、地域の実情に応じた柔軟な対応を行う。

#### (1)-3 各地域拠点等の機能連携の強化

##### ア 広域連携軸

地域を超えた広域的な人の移動や物流を支える広域交通ネットワークとして、既に、中国自動車道、山陽自動車道、播但連絡道路、播磨自動車道、鳥取自動車道、姫路バイパス・太子竜野バイパス（国道2号）等の基幹道路と一般道の国道2号、国道29号、国道179号、国道250号、国道312号、国道372号、国道373号、鉄道路線のJ R山陽新幹線、J R山陽本線、J R赤穂線、J R播但線、J R姫新線、山陽電鉄本線、智頭急行智頭線により広域連携軸が形成されていることから、これらにより岡山県を含む地域内外の広域都市拠点又は地域拠点間における都市機能の相互補完と歴史的資源や地場産業等の蓄積を生かした広域的な滞在型観光の促進を図るとともに、播磨科学公園都市の有する学術研究機能と先端技術機能等の広域的な活用を促進する。また、臨海部においては本地域と東播磨地域や神戸地域を結ぶ東西方向の交通ネットワークの更なる強化を図る。

##### イ 地域内連携軸

西播磨地域内の生活利便性の向上を図るため、地域内の移動を支える交通ネットワークとして、広域連携軸に加え、鉄道や国道、県道等からなる地域内連携軸を形成し、広域連携軸へのアクセスや広域都市拠点又は地域拠点と生活拠点との連携を強化する。

##### ウ 日常生活圏内の移動

日常生活圏内における移動については、地域の交通需要に応じ、人口が集積している臨海部においては路線バスやコミュニティバスにより、人口が少ない地域北部においてはコミュニティバスやデマンド型交通等により公共交通ネットワークを維持・確保する。また、鉄道駅やバス停へのアクセス性の向上に向け、超高齢社会に対応した歩行環境の改善を図るとともに、シニアカーや電動アシスト自転車等のパーソナルモビリティの導入の促進についても検討する。

なお、公共交通ネットワークの確保が困難な農山漁村等においては、移動販売やICTを活用した個人向け商品販売・配送システムの充実等の民間企業・団体の新たな取組を活用しながら、日常生活の持続性を確保する。

#### (2) 土地利用に関する方針

##### (2)-1 線引き都市計画区域の土地利用

##### ア 主要用途の整備方針

##### (イ) 住宅地

地域拠点等の主要な鉄道駅周辺においては中高層を中心とした住宅地とし、その他の地域においては広い敷地面積をもった低層のゆとりある住宅地とするなど地区の特性に応じて用途、密度、形態等の適切な誘導を図る。

特に、低層住宅地における良好な住環境を保全する必要がある場合や、中低層住宅地において高層建築物等の立地による住環境問題の発生を防止する場合は、地区計画や高度地区等を活用し、住環境の保全及び向上を図る。

また、安心して居住できる日常生活圏を形成するため、用途地域の柔軟な変更等により、生活利便施設の適切な配置など多様な建物用途の導入を図る。

なお、姫路市や相生市等にある拠点から離れた山麓や高台にある小規模住宅地等においては、今後人口減少に伴い空き家や空き地の発生が予想されるため、公共交通の状況や人口の動向を踏まえ、市街地の縮小に向けた検討を行う。

(f) 商業・業務地

広域都市拠点、地域拠点や生活拠点等において、各市町の中心市街地活性化の取組等により商業及び業務活動の利便性の増進を図るとともに、特に、姫路市中心部においては、城郭や城下町等の歴史的まちなみと土地の高度利用との健全な調和を図るなど、城下町の風情を生かした魅力的な市街地形成に配慮する。

また、JR野里駅周辺など容積率の高い建築物が密集する区域における防火地域又は準防火地域の指定による市街地の不燃化や、住居系用途地域に隣接する商業系用途地域など高容積率を利用した高層集合住宅等の立地が見込まれる区域における地区計画の指定等による新たな住環境問題の発生防止等、地区の特性に応じた土地利用誘導を行う。

(g) 工業地

物流の利便性や周辺環境等に配慮し、臨海部や主要な鉄道沿線及びインターチェンジ周辺等において、既存産業の一層の充実や新たな産業拠点の形成を図る。

姫路市飾磨地区から赤穂市にかけての臨海部の工場集積地においては、基幹産業の機能強化や新産業の立地を促進し、産業構造の変化・多様化にも対応できる工業地としての土地利用を維持する。特に姫路市の広畑地区においては、環境・リサイクル産業等の集積を図る。

内陸部においては、周辺環境との調和に留意しつつ、整備が進む基幹道路ネットワークの利便性を生かし、播磨龍野企業団地等の既存産業団地への産業立地の促進やインターチェンジ周辺等における新たな産業団地の形成を図る。

また、地場産業や軽工業の工場が立地する職住近接の工業地等においては、地区の将来像を踏まえ、特別用途地区や高度地区の活用により、操業環境の保全又は住環境と操業環境それぞれに配慮した住工共存型の土地利用に向けた誘導を図る。

(h) 流通業務地

既成市街地の交通の円滑化及び流通機能の向上を図るため、山陽自動車道のインターチェンジ周辺や国道2号バイパス周辺等の基盤整備が行われた区域において流通業務機能の集積を図る。

イ 市街地において特に配慮すべき土地利用

(1) 連携中枢都市圏の形成

西播磨地域を中心とした播磨圏域の持つ、SPRING-8等の最先端装置の活用及び多様な企業や大学を生かしたものづくり力の強化を図るとともに、播磨圏域の持つ歴史的建造物や文化・自然などの豊かな観光資源を生かし、圏域全域への国内外の観光客の誘客を図る「はりまグランドツアーリズム」を展開する。

また、姫路市中心部においては、圏域全体の活性化を牽引するため、これまで進めてきた駅前広場の整備や駅ビル等の再開発に加え、教育・文化・芸術等の高次の都市機能の集積及び外国人観光客の受入れや周遊型観光の拠点整備等を推進する。

(2) 農地の持つ多面的機能を生かしたゆとりある土地利用の促進

中播都市計画区域で多くみられる市街化区域内農地については、消費地に近い食料生産地、災害時の一時避難地やレクリエーションの場等としての多様な役割を果たしていることから、必ずしも宅地化を図るべき土地としてではなく、都市における緑のオープンスペースとして積極的に評価し、その保全・活用を図る。市街化区域内農地の保全・活用にあたっては、生産緑地制度や市民農園制度の活用等により、都市と緑・農の共生によるゆとりある土地利用の実現を促進する。

また、計画的な市街地整備の具体的な予定がなく、当分の間営農が継続すると認められる市街化区域内農地については、必要に応じて市街化調整区域に編入することで農業との健全な調和を図る。

## (7) 大規模集客施設の適正な立地誘導

中播都市計画区域においては、都市構造に対して広域的に影響を及ぼす大規模集客施設については、拠点連携型都市構造の形成や周辺道路の交通量の変化等の都市機能に及ぼす影響に配慮しつつ、各市町の中心市街地活性化の取組や特別用途地区の指定と連携して、「大規模集客施設の立地に係る都市機能の調和に関する条例」と「広域土地利用プログラム」に基づき、隣接地域を含めた広域的な観点から適正な立地を誘導する。

特に、広域都市拠点及び地域拠点等を大規模な集客施設の立地を誘導・許容する広域商業ゾーン又は準広域商業ゾーンに位置付けるとともに、その他の郊外部の幹線道路沿道等においては、特別用途地区等の活用により大規模集客施設の立地を抑制する。ただし、市町のまちづくりと一体となった大規模開発については、地区計画等を活用しながら弾力的な土地利用を図る。

## (8) 大規模工場の移転等に伴う土地利用転換への対応

大規模な工場の移転等が生じる場合には、「工場敷地の再利用に係る都市機能の調和等に関する要綱」に基づく手続により、企業に地元市町の意見を反映させた適切な跡地利用を促し、都市機能との調和や地域産業の持続的な振興を図る。その際、跡地の土地利用の転換が見込まれ、その土地利用計画が具体化した場合には、用途地域の変更や再開発等促進区等都市計画法の特例制度の活用等により、望ましい市街地環境へ誘導する。

## ウ 市街化調整区域の土地利用

## (7) 優良な農地との健全な調和

農業を振興する地域として、周辺環境との調和に配慮した土地利用を図る。

特に、地域の特性を生かした農産物の生産振興を図るため、優良な農地を保全するとともに、今後発展が見込まれる農産物加工、共同販売、観光農業、体験農業等に資する施設については、地域環境との調和に配慮しつつ開発の誘導を図る。

## (8) 地域の活力の維持に資するまちづくりの促進

厳しい土地利用規制の下で人口減少、少子高齢化等により活力が低下している地域もみられることから、市街化を抑制すべき区域という市街化調整区域の本来の性格を維持しつつ、地域の実情に応じたまちづくりを実現する手法の一つとして、地区計画制度の活用を図るとともに、県が開発許可権を有する市町における特別指定区域制度の活用や、その他の市における同制度に準じた制度の創設等により、地域の活力の維持に資するまちづくりを促進する。

具体的には、都市基盤の整備された旧町村の中心地等で住宅や店舗等の立地により集落の活力維持を図る必要がある地域、産業拠点や交流拠点の形成により活性化を図る必要がある地域、隣接する市街化区域の工場等を拡張する必要がある地域などにおいて、地区計画制度等の活用により、地域のイニシアティブ（主導）によるまちづくりを的確に支援する。

大規模開発や公共公益施設の立地については、市街化区域内において行うことができないことや市街化調整区域内での位置及び規模の妥当性について相当の理由があり、かつ、都市計画区域の計画的な市街化を図る上で支障がないと認められる場合を除き、原則として抑制する。

## (9) 計画的な市街地整備との調整

市街化調整区域内で今後、計画的な整備、開発の見通しのある区域については、市町の土地利用計画等に位置付けられ、都市政策上真に必要な場合に限り、農林漁業との調整を図った上で保留フレームを活用することなどにより、適宜必要最低限の区域を市街化区域へ編入する。

## (2)-2 非線引き都市計画区域等の土地利用

## ア 地域の特性に応じた重層的な土地利用コントロール

山崎都市計画区域、西播磨高原都市計画区域及び都市計画区域外では、緑豊かな森林の保全と自然と調和した地域づくりを推進するため、「緑豊かな地域環境の形成に関する条例」（以下「緑条例」という。）により定められた「中播磨地域環境形成基本方針」及び「西播磨地域環境形成基本方針」の考え方を基本とし、緑条例による開発行為の誘導に加え、都市計画法、農業振興地域の整備に関する法律、農地法、森林法、自然公園法等の規制誘導手法を活用した重層的な土地利用コントロールを行う。

特に、山崎インターチェンジ周辺や国道29号、国道312号の沿道等の開発圧力が比較的強い地域においては、用途地域や特定用途制限地域等の活用により無秩序な市街地の拡大の抑制や生活環境の悪化の防止を図る。

## イ 計画的な整備・改善による市街地の質の向上

山崎（宍粟市）等の緑条例に基づく「まちの区域」においては、人々の居住や都市的な活動の場として、用途地域や地区計画等の活用により良好な市街地環境の形成を図るとともに、平福（佐用町）等の「伝統的なまちの区域」においては、歴史的な景観を保全しつつ防災性の向上を図る。

また、山崎インターチェンジ周辺においては、流通業務地や工業地としての土地利用を誘導する。

播磨科学公園都市においては、豊かな自然環境や水辺空間を生かした土地利用を図るとともに、産官学連携の拠点として、地区計画及びアーバンデザインガイドライン等により、快適な居住空間と優れた研究環境の整備・保全を図る。また、SPring-8やニュースバル、X線自由電子レーザー施設「SACLA」等の学術研究機能と先端技術機能の集積を生かし、研究開発型企業や先端科学技術関連企業の誘致を推進する。

## (3) 市街地整備に関する方針

安全で安心な魅力ある拠点連携型都市づくりに向けて、都市計画法等の特例制度や各種支援制度を活用して民間投資を適切に誘導しながら地域の課題に応じた市街地整備・改善を推進する。なお、市街地開発事業の都市計画決定後、長期にわたって事業に着手していない施行区域については、その区域の廃止を含めた見直しを検討する。

既成市街地内においては、公共団体が有する余剰施設等を含む既存ストックの有効活用や低未利用地の利活用を図るとともに、拠点の位置付けに応じた都市機能の維持・充実及び良好な住環境の形成等を図る。特に、姫路市中心部においては再開発を促進し、行政と民間の適切な役割分担の下、播磨地域の中核都市にふさわしい高次都市機能の集積を図る。

J R 網干駅周辺等の利便性の高い市街地内に残る低未利用地のうち都市基盤施設が未整備の地区については、土地区画整理事業等の面的整備事業により土地利用の増進を図る。その際には、当面必要な最小限の都市基盤整備にとどめる土地区画整理事業の実施など柔軟な取組を促進する。また、面的整備事業の実施とあわせて地区計画等を活用しながら目標とする市街地像へ適切に誘導する。

J R 福崎駅周辺や赤穂市臨海部等にみられる密集市街地においては、住民との協働による道路、公園等の整備と建築物の耐震化・不燃化を一体的に進めるなど地区の特性に応じた防災対策を推進し、安全で安心な市街地の形成を図る。

J R 姫路駅・山陽姫路駅及びその周辺地区、本竜野駅周辺地区、福崎ユニバーサル推進地区、太子ユニバーサル推進地区、加里屋地区（赤穂市）、神河ユニバーサル推進地区等のユニバーサル社会づくり推進地区においては、ハード・ソフト両面から高齢者、障害者等の社会活動への参画等の促進を支援する。

なお、中播都市計画区域においては、都市再開発法に基づく「都市再開発の方針」、大都市地域における住宅及び住宅地の供給に関する特別措置法に基づく「住宅市街地の開発整備の方針」、密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律に基づく「防災街区整備方針」を定めるとともに、西播都市計画区域においては「防災街区整備方針」を定め、これらの方針に基づき、適切な市街地整備を進める。

## (4) 都市施設に関する方針

「中播磨地域社会基盤整備プログラム」及び「西播磨地域社会基盤整備プログラム」に基づく効率的な都市基盤施設の整備や「ひょうごインフラ・メンテナンス10箇年計画」に基づく計画的な都市基盤施設の長寿命化に向けた修繕・更新を推進する。

また、長期未着手となっている都市計画道路や都市計画公園・緑地については、現況の整備状況や土地利用状況等を勘案し、廃止を含めた適切な見直しを行う。

## (4)-1 交通施設

都市機能の相互補完を行う地域内外の拠点間連携の強化、広域的な観光交流の促進と地域内の生活利便性の確保を図るため、広域連携軸や地域内連携軸に位置付けた道路の整備や公共交通の充実を図る。

特に、中国自動車道、山陽自動車道、播但連絡道路等からなる基幹道路ネットワークの一層の拡充を図るため、播磨科学公園都市と中国自動車道を連絡する播磨自動車道（中国横断自動車道姫路鳥取線）の整備を促進するとともに、地域内、東播磨地域や神戸地域等との連携と交流を強化する播磨臨海地域道路の具体化に向けた取組を推進する。

また、主要な鉄道駅舎のバリアフリー化、駅前広場整備による交通結節機能の向上や鉄道及び高速バスと路線バス等との接続改善、超高齢社会に対応した歩行環境の改善、駐輪場や自転車レーンの整備等による自転車の通行環境の改善等により、公共交通の利便性の向上を図る。J R 山陽本線におい

ては御着～姫路間及び姫路～英賀保間における新駅設置によりアクセス性の更なる向上を図るとともに、JR播但線やJR姫新線等においては、モビリティマネジメントや駅周辺への都市機能施設の配置など、まちづくりと一体となった取組により利用促進を図る。

中山間地域においては、近隣の拠点へアクセスする路線バスの維持を図るとともに、コミュニティバスやデマンド型交通の運行を支援するなど、地域の状況に応じた移動手段の確保を図り、拠点と集落間との連携を維持・確保する。

国際拠点港湾である姫路港については、国際コンテナ戦略港湾である阪神港への集貨を担う内航フェリー網の充実強化やエネルギー基地など物流・産業拠点としての機能強化を図る。

#### (4)-2 公園・緑地

生物多様性の保全・再生の視点も踏まえ、中国山地の山々、市川、揖保川、千種川等の河川等の水辺、播磨灘の海岸線や島々等の豊かな自然環境の保全を図るとともに、市街地においては、ヒートアイランド現象の緩和、二酸化炭素の吸収、防災機能の向上や都市景観の形成等の多様な機能を勘案し、公園の整備や緑地の保全を図り、周辺の自然環境を含めた水と緑のネットワークを形成する。

特に、姫路城を中心とした姫路公園や赤穂城跡公園については、地域を代表する歴史的建造物の保全及び適正な維持管理を図りつつ、これらの文化財を広く一般に公開するための公園整備を促進するとともに、広域レクリエーション需要等に対応する県立赤穂海浜公園や県立国見の森公園等の既存施設の適正な維持管理及び利用促進を図る。

また、史跡や文化財等と一体となった身近なみどりを保全するなど、公園・緑地を適正に配置しその整備を図るとともに、住民団体等が実施する植樹や芝生化等の緑化活動に対して支援を行う「県民まちなみ緑化事業」を活用し、まちなかの緑の保全・創出を図り、特に緑の少ない都心部における緑化を促進する。

#### (4)-3 河川・下水道

「ひょうご・人と自然の川づくり」の基本理念・基本方針に基づき、治水・利水・環境に配慮した河川改修を推進する。そのため、洪水等による浸水被害に対して、住民の安全・安心を確保する河川整備を計画的に推進するとともに、人と自然が共生する河川環境の保全と創出を図る。特に、千種川については、県内有数のきれいな水質が保たれ、上流から下流にわたり、多様な生物の生息環境としての役割を担っているため、この貴重な水辺空間の保全・活用を図る。

また、公共用水域の水質保全と生活環境の改善を図るため、生活排水処理計画に基づく流域下水道、公共下水道（特定環境保全公共下水道を含む）、集落排水処理施設、コミュニティプラント、合併処理浄化槽等の整備及び適正な維持管理を図るとともに、都市部における雨水対策を推進する。

#### (4)-4 その他の都市施設

廃棄物処理施設は、住民の生活や事業活動に不可欠な施設であることから、周辺土地利用やアクセス等に配慮して適正な立地を図るとともに、廃棄物の発生抑制、再生利用を促進するなど持続可能な循環型社会の構築に取り組む。

#### (5) 防災に関する方針

「兵庫県地域防災計画」との整合を図りつつ、災害時における都市機能の代替性の確保をはじめ、均衡のとれた都市施設の配置とそれらのネットワーク化、大規模な地震の発生に備えた都市の耐震化・不燃化等や津波対策の強化、水害・土砂災害等に強い地域づくりを推進する。

特に、南海トラフ地震や山崎断層帯地震に備え、周辺地域と相互に連携し、災害に強い都市づくりを進める。

また、人的被害を最小限に抑えるため、緊急気象情報や避難情報等に係る住民に対する防災情報提供システムの更なる充実等を図る。

##### ア 防災拠点の整備とネットワークの形成

災害時の救援・救護、復旧活動等を円滑に行うため、広域防災拠点である西播磨広域防災拠点、手柄山中央公園、赤穂海浜公園を核として、地域防災拠点等を系統的に配置するとともに、災害応急活動に必要な物資の搬送等のための緊急輸送道路の整備や緊急自動車等の通行を確保する緊急交通路の設定など緊急輸送体制の確保を図る。

また、道路、公園、緑地その他のオープンスペースを計画的に配置・整備し、これらのネットワーク化を図ることで防災機能を高める。

##### イ 都市の耐震化・不燃化等



地域の特性を勘案しつつ、民間住宅を含めた建築物の耐震化・不燃化及び延焼防止に資する緑地の整備等を推進する。特に、防災上重要な公共建築物、密集市街地や緊急輸送道路沿道の建築物、津波避難ビル、老人ホームなど災害時要援護者利用施設等の耐震化・不燃化を一層推進する。

また、造成宅地の滑動崩落や擁壁の倒壊等の地震時の宅地被害を防止するため、宅地の耐震性向上を図るとともに、上下水道等のライフラインの耐震化を推進する。

県や市町のハザードマップ等により浸水のおそれがあると指摘されている区域においては、被害の軽減を図るため、建築物の高床化や敷地のかさ上げ、電気設備等の高所への設置など建築物の耐水化を促進する。

#### ウ 発生頻度を踏まえた津波対策

近い将来発生が懸念される南海トラフ地震の発生に伴う津波に備えるため、「津波防災インフラ整備計画」等に基づく計画的かつ重点的な護岸補強等の津波対策を推進する。

また、防潮堤を有する企業に対しては、津波による浸水想定区域や県が実施する防潮堤の耐震点検結果等に係る情報を提供するとともに、防潮堤の調査・点検や必要な対策を促進する。

さらに、「南海トラフ地震・津波対策アクションプログラム」に基づき、住民の迅速・円滑な避難体制の整備を図る。

#### エ 水害・土砂災害等に強い地域づくり

##### (7) 総合的な治水対策

近年多発する局地的な集中豪雨等による浸水被害を防止、軽減するため、総合治水条例に基づき、市川や揖保川、千種川等の流域において、河川下水道対策に加え、ため池や水田、校庭等における雨水貯留浸透機能の確保等による流域対策、佐用川における二線堤や輪中堤の整備、ハザードマップの公表、雨量や水位等の防災情報の発信、避難体制の整備等による減災対策を推進するとともに、河川整備の状況、災害発生のおそれの有無、水源のかん養の必要性等を考慮した土地利用を図るなど、総合的な治水対策を推進する。

##### (8) 土砂災害等の防止

山麓部におけるがけ崩れ、地すべり、土砂流出等による被害を防止するため、災害危険区域や土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域（土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律）の指定等により、警戒避難体制の整備、建築物の構造規制等を行うとともに、必要に応じ市街地の縮小についても検討を行う。

また、「第2次山地防災・土砂災害対策5箇年計画」に基づき、治山ダムや砂防えん堤等の重点的な整備を推進するとともに、緊急防災林の整備（間伐木を利用した土留工の設置）、野生動物による農作物被害を軽減する緩衝地帯の設置など「災害に強い森づくり」を推進する。

##### (9) 地下街等の防災体制の整備

地下街は構造上の特殊性により災害時の対応が制約されることから、地下街等における利用者の円滑で迅速な避難確保及び洪水時の浸水防止対策など、その防災体制の整備を促進する。

##### (6) 景観形成に関する方針

中国山地の山々からなる県内有数の森林地域や高原、市川や揖保川、千種川等の河川、播磨灘の海岸線等の多彩な自然環境の保全を図るとともに、景観法や景観の形成等に関する条例（以下「景観条例」という。）等の活用により、姫路城周辺、龍野、赤穂等の城下町、室津や坂越等の港町、斑鳩、山崎、平福、中村・粟賀町等の宿場町等の歴史的まちなみの形成を図る。

美しい沈降型自然海岸を形成している「西播磨海岸地域」においては、景観条例に基づく広域景観形成地域として、美しい海岸風景と調和した景観の形成を図る。また、本地域東部を縦断する国道312号（市川町以北の区間）沿いの「国道312号沿道地域」においても、広域景観形成地域として、美しい田園や背後の山並みと調和した魅力あふれる沿道景観の形成を図る。さらに、豊かな自然と美しい星空景観を有する「佐用郡地域」においては、星空景観形成地域として、上空への照明を抑制することにより光害に妨げられない美しい星空景観の保全を図る。

播磨科学公園都市においては、地区計画及びアーバンデザインガイドライン等を活用し、統一した視点に基づく一体的な整備により、豊かな自然環境と調和する個性的なまちの景観の形成を図る。

その他の地域においても、景観法や景観条例による建築物の形態や意匠の制限、屋外広告物条例による広告物の整序、緑条例による緑地の保全・創出等により西播磨地域にふさわしい景観誘導を行う。

また、「しろう森林王国」の理念に基づく公共施設等への県産木材の活用、道路等からの眺望に配慮し

た緑化の促進、無電柱化の推進等により、周辺環境と調和した西播磨地域らしい景観を創出する。

(7) 地域の活性化に関する方針

世界遺産である国宝姫路城、書写山圓教寺、亀山御坊本徳寺、斑鳩寺等の古刹、姫路、龍野、赤穂等の城下町等の歴史的遺産や灘のけんか祭りに代表される祭り屋台等の地域文化等の観光資源を生かした広域的な滞在型観光の促進により国内外からの交流人口の増加を図る。

また、皮革や醤油等の伝統あるものづくり産業と先端科学技術等の集積を生かした広域・周遊型の産業ツーリズムを推進するとともに、生野銀山（朝来市）から姫路港へ至る馬車道をシンボルとした地域活性化の取組である「銀の馬車道プロジェクト」等の参画と協働の取組を促進する。

さらに、地域北部における森林資源や家島諸島における海洋資源等を活用した交流の促進及び神戸町や市川町等の多自然地域における空き家の改修や古民家再生等による二地域居住や定住の促進を図るとともに、地域のまちづくりの取組を総合的に支援する「地域再生大作戦」により住民が主体となった地域の活性化を促進する。

別記 2 - 1

中播都市計画区域区分の変更素案の概要

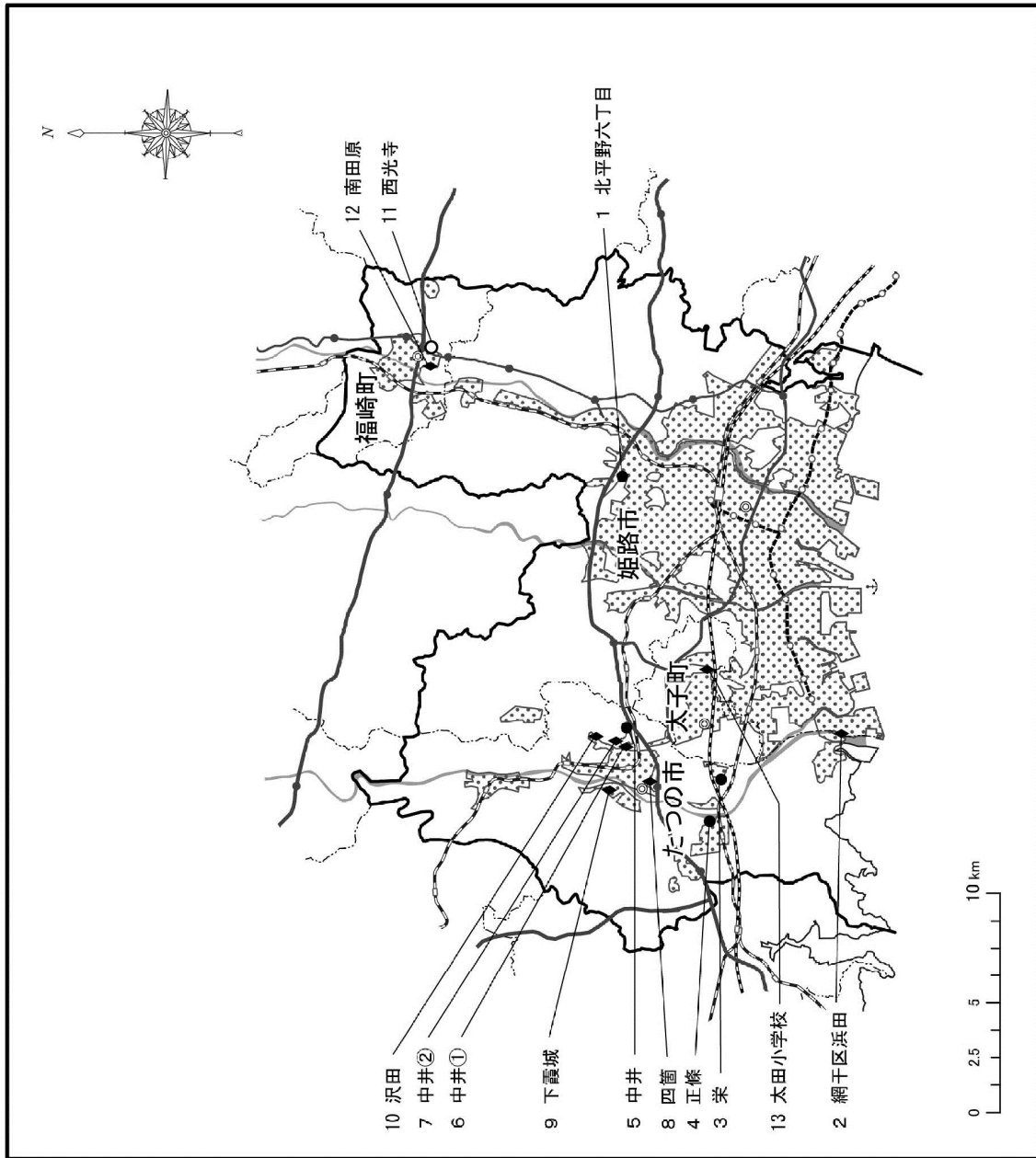
変更する地区の名称、変更概要は、別表及び別図のとおり

別表

市町名	番号	地区の名称	変更概要
姫路市	1	北平野六丁目	市街化区域に編入
	2	網干区浜田	市街化区域の境界を調整
たつの市	3	栄	市街化区域に編入
	4	正條	
	5	中井	
	6	中井①	市街化区域の境界を調整
	7	中井②	
	8	四箇	
	9	下霞城	
	10	沢田	
福崎町	11	西光寺	市街化区域に編入
	12	南田原	市街化区域の境界を調整
太子町	13	太田小学校	

中播都市計画区域  
市街化区域・市街化調整  
区域の変更案概要図

凡 例	
—	都市計画区域界
- - -	市 町 界
◻ (dots)	現在の市街化区域
●	今回、市街化区域に編入を予定している区域
○	今回、市街化調整区域に編入を予定している区域
◆	今回、市街化区域の境界を調整する区域



別 図

## 別記 2 - 2

## 西播都市計画区域区分の変更素案の概要

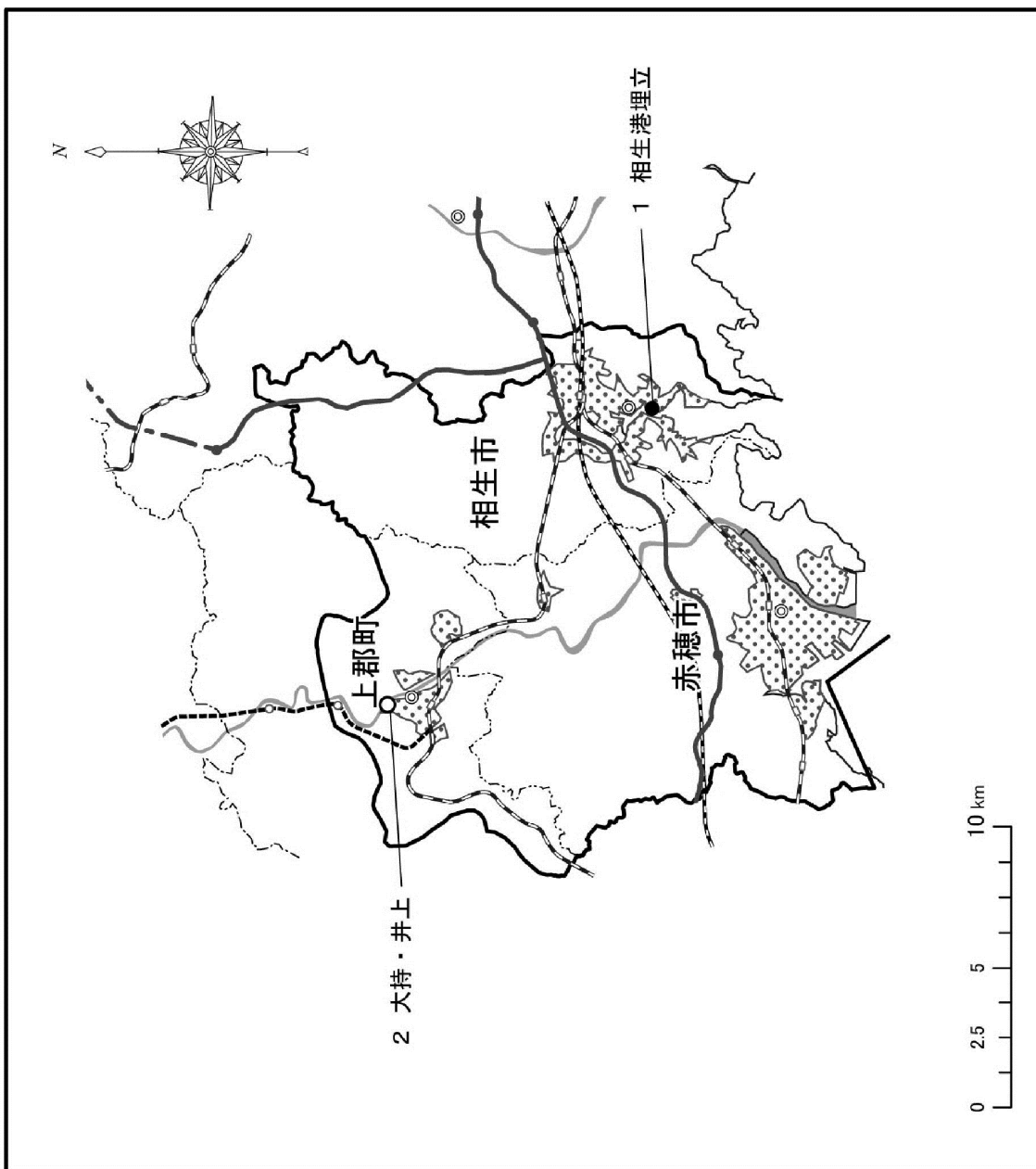
変更する地区の名称、変更概要は、別表及び別図のとおり

別表

市町名	番号	地区の名称	変更概要
相生市	1	相生港埋立	市街化区域に編入
上郡町	2	大持・井上	市街化調整区域に編入

西播都市計画区域  
市街化区域・市街化調整  
区域の変更案概要図

凡 例	
—	都市計画区域界
- - -	市 町 界
◻ (with dots)	現在の市街化区域
●	今回、市街化区域に編入を予定している区域
○	今回、市街化調整区域に編入を予定している区域
◆	今回、市街化区域の境界を調整する区域



別図

別記 3

中播都市計画都市再開発の方針の変更素案の概要

1 基本的事項

本方針は、都市計画法第7条の2第1項及び都市再開発法第2条の3第2項の規定に基づき、中播都市計画区域の市街化区域内において、計画的な再開発が必要な市街地の健全な発展と秩序ある整備を図るため、以下の事項を定めるものである。

- ①計画的な再開発が必要な市街地に係る再開発の目標並びに当該市街地の土地の合理的かつ健全な高度利用及び都市機能の更新に関する方針
- ②特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき相当規模の地区及び当該地区の整備又は開発の計画の概要

2 都市再開発の基本方針

本都市計画区域は、播磨臨海工業地帯の中核を担っており、姫路市やたつの市の城下町を中心に市街地が連たんしている。

今後、人口減少が進展し、超高齢社会が到来する中、産業構造の変化、都市の維持管理コストの増大、地球環境への配慮、防災・減災及び景観等に対する住民意識の高まり等を踏まえ、安全で安心な魅力ある拠点連携型都市構造の形成を目指し、既存ストックの有効活用や民間投資の適切な誘導等により、地域の課題に応じた市街地の整備・改善を推進する。

J R・山陽電鉄姫路駅周辺の姫路市中心部においては、再開発を促進し、播磨の中核都市にふさわしい高次都市機能の集積を図る。

その他の主要な鉄道駅周辺においては、都市基盤施設が未整備の地区では、面的整備事業による整備を推進し、住宅と工場が混在する地区では、工場等の再配置などによりその解消を図る。

さらに、老朽化が進む共同住宅地等においては、建替による居住環境の改善に向けた取組を促進する。

以上のことに加え、誰もが暮らしやすいようにユニバーサルデザインに配慮した都市施設の整備を図るとともに、世界遺産姫路城や旧城下町の町並みなどの歴史・文化を生かした魅力的な都市景観の形成を図る。

また、阪神・淡路大震災の教訓を活かし、既成市街地の再生や整備にあたっては、住民のまちづくりに関する意識の向上を図るとともに、住民、NPO等の自発的かつ自律的なまちづくりを支援するなど、広く住民の参画と協働の下に推進する。

3 計画的な再開発が必要な市街地の整備

土地利用の転換、都市機能の強化、都市景観の向上、住環境や防災機能の改善等について整備課題を抱えている既成市街地等を、計画的な再開発が必要な市街地として位置付け、そのうち、土地利用の状況等から判断して整備が急がれる地域を、特に整備課題の集中が見られる地域とする。

4 特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき地区の整備

計画的な再開発が必要な市街地の中でも、重点的に市街地の整備を推進すべき地区を、特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき地区として位置付ける。

5 地区等一覧

市町名	計画的な再開発が必要な市街地	特に一体的かつ総合的に再開発を促進すべき地区
姫路市	姫路駅北（約309ha）	姫路駅周辺地区（約69.0ha）
		大手前通り・国道2号地区（約14.9ha）
		姫路城南地区（約5.6ha）
	駅北・西側（約212ha）	
	駅北・東側（約161ha）	京口団地地区（約3.1ha）
	姫路駅南（約193ha）	姫路駅南地区（約7.1ha）
駅南大路地区（約19.0ha）		

		姫路駅南西地区 (約7.4ha)
	駅南・西側 (約132ha)	
	駅南・東側 (約168ha)	阿保地区 (約90.6ha)
	野里 (約361ha)	花の北地区 (約6.1ha)
		野里街道地区 (約15.9ha)
	広畑臨海部 (約646ha)	
	山電網干周辺 (約535ha)	山電網干駅前地区 (約3.0ha)
	広畑周辺 (約418ha)	
	飾磨周辺 (約572ha)	飾磨駅周辺地区 (約41.0ha)
	飾磨臨海部 (約480ha)	
	妻鹿・白浜周辺 (約386ha)	
	大塩周辺 (約81ha)	
	J R 網干周辺 (約62ha)	J R 網干駅前地区 (約5.0ha)
	御着周辺 (約162ha)	
	大津・勝間周辺 (約427ha)	はりま勝原駅前地区 (約7.3ha)
計	約5,305ha	14地区 約295.0ha

別記 4

中播都市計画住宅市街地の開発整備の方針の変更素案の概要

1 基本的事項

本方針は、都市計画法第7条の2第1項及び大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法第4条第1項の規定に基づき、中播都市計画区域において住宅及び住宅地の供給を促進するため、良好な住宅市街地の開発整備に係る以下の事項を定めるものである。

- ①住宅市街地の開発整備の目標及び良好な住宅市街地の整備又は開発の方針
- ②一体的かつ総合的に良好な住宅市街地を整備し、又は開発すべき市街化区域における相当規模の地区(以下「重点地区」という。)及び当該地区の整備又は開発の計画の概要

2 住宅市街地の開発整備の目標

本都市計画区域は、臨海部では姫路市中心部を中心としてゆとりのある密度の市街地が連たんし、内陸部では河川や街道沿いに市街地が分布している区域である。

人口はすでに減少に転じており、空き家や空き地の増加が予想されることから、郊外部での新たな住宅市街地の開発は行わず、既成市街地において、既存ストックの質の向上により住宅市街地の更新を図り、良好な住環境を形成する。

3 良好な住宅市街地の整備又は開発の方針

主要な鉄道駅周辺などで都市基盤が未整備な地区において、引き続き面的整備事業の円滑な推進に努めるとともに、地区計画等を活用しながら、良質な住宅市街地の形成を図る。

4 重点地区

「兵庫県住生活基本計画」(平成24年1月改定)に定める重点供給地域のうち、市街地開発事業等の面的整備事業の実施等により、良好な住宅市街地として計画的に開発整備すべき地区を重点地区に位置付ける。

5 重点地区一覧

市町名	重点地区

姫路市	垣内津市場地区 (約28.1ha)
	阿保地区 (約90.6ha)
	英賀保駅周辺地区 (約69.5ha)
計	3地区 約188.2ha

別記 5 - 1

中播都市計画防災街区整備方針の変更素案の概要

1 基本的事項

本方針は、都市計画法第7条の2第1項及び密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律第3条第1項の規定に基づき、中播都市計画区域の市街化区域内において、密集市街地（老朽化した木造の建築物が密集しており、十分な公共施設が整備されていない地域や、火事や地震が発生した場合に延焼防止上及び避難上の機能が確保されていない地域をいう。）内の各街区について、防災街区としての整備を図るため、特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき地区（以下「防災再開発促進地区」という。）及び当該地区の整備又は開発の計画の概要を定めるものである。

2 防災街区整備の方針

本都市計画区域は、昭和初期までに形成された旧市街地において都市施設が未整備なまま建築物の老朽化が進んでいるなど、防災上の課題を持つ密集市街地が存在している。

このため、これらの地域については、防火・準防火地域、地区計画等の規制誘導手法や、市街地開発事業、耐震改修事業等の各種事業を活用しつつ、建築物の建替等による耐震化・不燃化の促進及び避難、延焼防止及び消火救出活動に有効な道路、公園等の防災施設の整備等に取り組むことで、安全で安心な市街地の形成を図る。

密集した町家等の歴史的なまちなみが地域の魅力の一つとなっている地区については、避難路や防災広場の優先的な確保を図りつつ、可能な限り歴史的景観の保全等を図る。

また、密集市街地の改善にあたっては、県、市町、住民及び事業者等多様な主体が相互に連携しながら、協働して防災の取組を推進することとし、コミュニティを中心とする自主防災意識の向上を図るほか、住民、NPO等の自発的かつ自律的なまちづくりを支援するなど、広く参画と協働のまちづくりを推進する。

3 防災再開発促進地区等の整備

密集市街地のうち、住民のまちづくり意識の高まりや合意形成の状況等を勘案して、市町における整備の優先度が高い地区を防災再開発促進地区に位置付ける。

また、防災再開発促進地区に次いで、優先的に住民に対して防災・減災に対する知識の普及や意識の高揚を図り、協働で防災性の向上に努める必要がある地域を課題地域とする。

4 防災再開発促進地区一覧

市町名	防災再開発促進地区
姫路市	姫路城南地区 (約3.0ha)
福崎町	福崎駅前地区 (約20.0ha)
計	2地区 約23.0ha

別記 5 - 2

西播都市計画防災街区整備方針の変更素案の概要

1 基本的事項

本方針は、都市計画法第7条の2第1項及び密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律第3条第1項の規定に基づき、西播都市計画区域の市街化区域内において、密集市街地（老朽化した木造の建築物が密集しており、十分な公共施設が整備されていない地域や、火事や地震が発生した場合に延焼防止上及び避難上の機能が確保されていない地域をいう。）内の各街区について、防災街区としての整備を図るため、以下の事項を定めるものである。

- ①特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき地区（以下「防災再開発促進地区」という。）及び



当該地区の整備又は開発の計画の概要

②防災公共施設の整備及びこれと一体となって特定防災機能（火事又は地震が発生した場合において延焼防止上及び避難上確保されるべき機能をいう。）を確保するための建築物等の整備に関する計画の概要

2 防災街区整備の方針

本都市計画区域は、都市施設が未整備な旧市街地における建築物の老朽化や、旧社宅の長屋建専用建築物の老朽化など、防災上の課題を持つ密集市街地が存在している。

このため、これらの地域については、防火・準防火地域、地区計画等の規制誘導手法や、市街地開発事業、耐震改修事業等の各種事業を活用しつつ、建築物の建替等による耐震化・不燃化の促進及び避難、延焼防止及び消火救出活動に有効な道路、公園等の防災施設の整備等に取り組むことで、安全で安心な市街地の形成を図る。

また、密集市街地の改善にあたっては、県、市町、住民及び事業者等多様な主体が相互に連携しながら、協働して防災の取組を推進することとし、コミュニティを中心とする自主防災意識の向上を図るほか、住民、NPO等の自発的かつ自律的なまちづくりを支援するなど、広く参画と協働のまちづくりを推進する。

3 防災再開発促進地区等の整備

密集市街地のうち、住民のまちづくり意識の高まりや合意形成の状況等を勘案して、市町における整備の優先度が高い地区を防災再開発促進地区に位置付ける。

また、防災再開発促進地区に次いで、優先的に住民に対して防災・減災に対する知識の普及や意識の高揚を図り、協働で防災性の向上に努める必要がある地域を課題地域とする。

4 防災公共施設の整備

特定防災機能を確保するために整備されるべき主要な道路、公園等の公共施設を防災公共施設として位置付ける。

5 防災再開発促進地区一覧

市町名	防災再開発促進地区
赤穂市	尾崎地区（約26.2ha）
	塩屋地区（約15.2ha）
計	2地区 約41.4ha



兵庫県告示第652号

都市計画法（昭和43年法律第100号）第16条第1項及び都市計画に関する公聴会開催規則（昭和44年兵庫県規則第76号）第2条の規定により、次のとおり都市計画の変更に係る素案の公聴会を開催する。

このことについては、同規則第4条第2項の規定により、兵庫県のホームページにも掲載する。

平成27年 7月31日

兵庫県知事 井戸敏三

1 素案を作成した都市計画

(1) 種類及び名称

「豊岡都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「浜坂都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「香住都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「八鹿都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」並びに「和田山都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（但馬地域都市計画区域マスタープラン）

(2) 素案の概要

「豊岡都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「浜坂都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「香住都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「八鹿都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」並びに「和田山都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（但馬地域都市計画区域マスタープラン）

別記のとおり

(3) 素案の閲覧期間

平成27年 7月 1日（水）から同年 8月28日（金）まで

(4) 素案の閲覧場所

兵庫県県土整備部まちづくり局都市計画課、豊岡市都市整備部都市整備課、新温泉町建設課、香美町建設課、養父市まち整備部土地利用未来課及び朝来市都市環境部都市開発課

なお、素案は、兵庫県のホームページ ([http://web.pref.hyogo.lg.jp/town/cate3\\_201.html](http://web.pref.hyogo.lg.jp/town/cate3_201.html)) においても掲示する。

## 2 公聴会の日時及び場所

### (1) 日時

平成27年 8月28日（金） 午後 7時から

### (2) 場所

じばさんT A J I M A 2階第 1 交流センター 豊岡市大磯町 1 番79号 電話 (0796) 24-5551  
(収容人員 (30人) を超えた場合は、入場制限を行う場合がある。)

## 3 公述の申出

公聴会に出席して意見を述べようとする者（案件に係る都市計画区域内に住所を有する者及び利害関係人であること。また、代理人は認めない。）は、下記公述申出書提出期間内に、意見の趣旨、その理由及び公聴会における報道機関等による撮影・録音の可否並びに住所、氏名、職業、年齢及び電話番号を記載した兵庫県知事宛ての書面を兵庫県県土整備部まちづくり局都市計画課に郵送又は持参により提出すること。

なお、上記書面の提出がない場合は、公聴会を中止する場合がある。

また、同趣旨の意見が多数ある場合は、公述人を選定する場合がある。

## 4 素案の公述申出書提出期間

平成27年 7月31日（金）から同年 8月18日（火）まで（必着）

## 5 公聴会の公開

公聴会は、これを公開する。

## 6 公聴会に関する問合せ先

兵庫県県土整備部まちづくり局都市計画課  
〒650-8567神戸市中央区下山手通 5 丁目10番 1 号  
電話 (078) 341-7711 内線4649・4656

## 別記

「豊岡都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「浜坂都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「香住都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「八鹿都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」並びに「和田山都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（但馬地域都市計画区域マスタープラン）の変更素案の概要

### 第 1 基本的事項

#### 1 役割

但馬地域都市計画区域マスタープランは、「21世紀兵庫長期ビジョン」（「但馬地域ビジョン」）及びまちづくり基本条例に基づく「まちづくり基本方針」の実現に向け、都市計画法第 6 条の 2 に定める「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」として、長期的視野に立った地域の将来像及びその実現に向けた広域的・根幹的な都市計画の方向性を示すものであり、都市計画法第18条の 2 に定める「市町村の都市計画に関する基本的な方針」の指針となるものである。

#### 2 対象区域

対象区域は、豊岡市、新温泉町、香美町、養父市及び朝来市の 3 市 2 町で構成される但馬地域全域とする。

また、本地域に含まれる都市計画区域は表 1 のとおりである。

表 1 但馬地域内の都市計画区域

都市計画区域名	構成市町名	都市計画区域	人口（人）
豊岡都市計画区域	豊岡市	行政区域の全域	85,592
浜坂都市計画区域	新温泉町	行政区域の一部	9,793

香住都市計画区域	香美町	行政区域の一部	10, 141
八鹿都市計画区域	養父市	行政区域の一部	10, 843
和田山都市計画区域	朝来市	行政区域の一部	13, 700
合計			130, 069

資料：平成22年国勢調査（人口）

### 3 目標年次

「21世紀兵庫長期ビジョン」の展望年次である平成52年（2040年）の都市の姿を展望しつつ、目標年次を平成32年（2020年）とする。

なお、平成32年においては、都市政策に関する技術革新の進展等に留意しつつ、事業の進捗状況等に対応した部分改訂を行い、全県的な見直しは、10年後の平成37年（2025年）に行う。

## 第2 本県の都市づくりの基本方向

### 1 都市づくりの基本方針

成熟の時代にふさわしい、安全・安心で魅力あるまちづくりを総合的に展開するための県の基本的な考え方を明らかにした「まちづくり基本方針」に即し、地域が主役となった持続可能な地域の形成に向け、次の4つを基本方針として本県の今後の都市づくりを進める。

#### (1) 安全・安心

南海トラフ地震等を想定した都市機能の確保方策と迅速な復興への備え、誰もが安心して暮らせる環境整備など、まちの安全・安心の確保を図る。

#### (2) 環境との共生

住宅やまちの低炭素化、省資源化、エネルギーの自給と、自然環境や生物多様性の保全・再生などによる環境との共生を図る。

#### (3) 魅力と活力

地域の宝や個性の再発見と発信による地域の魅力づくりと、人口減少期に適合した都市機能の集約や地域の実情に応じたきめ細かな土地利用調整による地域活力の増進を図る。

#### (4) 自立と連携

人と人、地域と地域の交流や連携の促進による持続人口（定住人口＋交流人口）の確保と地域の自主・自立を図る。

### 2 都市計画に関する現況と課題

#### (1) 人口減少・超高齢社会の到来

平成22年国勢調査における本県の人口は約559万人（平成26年4月1日時点推計 約554万人）であり、阪神・淡路大震災のあった平成7年を除いて戦後初めて減少へと転じた。今後も減少が続き、平成52年には、現在より約92万人少ない約467万人となる見込みである。

年齢別の人口構成をみると、平成52年の生産年齢人口（15歳～64歳）は、現在より約104万人少ない約250万人となる見込みである。その一方で、高齢者人口（65歳以上）は今後も増加し、平成52年の65歳以上人口比率は約36パーセントとなる見込みである。

#### ア 持続可能な生活圏の確保

生産年齢人口の減少は、医療、介護や生活支援等の担い手不足を招き、住民の生活を支えるサービスが低下するおそれがある。また、長期的には県内全域で人口が減少するのに併せて疎住化が進み、暮らしの利便性やサービスの効率性が低下する等の問題が生じると考えられる。

今後、まちのにぎわいや生活の質の維持・向上を図るため、日常生活に必要な都市機能の維持に必要な利用圏人口を確保するとともに、高齢者や女性の社会進出を促進するため、職場、子育て支援施設、教育施設や医療・福祉施設等と居住地が近接した持続可能な生活圏の確保が必要である。

#### イ 公共交通ネットワークの維持・確保

近年、人口減少やモータリゼーションの進展とあいまって公共交通の利用者数が減少し、地方鉄道や路線バスの廃止が見られる。こうした現象は、内陸部や日本海側で顕著であったが、最近では、都市近郊部でも顕在化してきている。

今後は、高齢化の進展に伴い、自家用車での移動が困難となる交通弱者が増え、日常生活に不便を

強いられるおそれがある。そのため、自家用車からバスや鉄道など公共交通への移動手段の転換を図り、ユニバーサル社会に対応した公共交通ネットワークの維持・確保を図る必要がある。

#### ウ 地域の魅力の向上と地域間交流の促進

今後、情報化社会の進展に伴い、ICT（Information and Communication Technology：情報通信技術）を活用した遠隔医療・教育や個人向け商品販売・配送システムの充実等により、住民の居住地選択の幅が広がることが考えられることから、地域で提供される住環境や公共サービスの内容や質に応じた地域間競争が生じる可能性がある。また、交流人口についても、高速交通網の整備等による行動圏の拡大や観光情報発信の充実等による選択肢の拡大等から地域間競争が激化している。

各地域においては、定住人口の減少に伴う地域の担い手不足による地域活力の低下に対し、居住地としての魅力の向上を図るとともに、多様な地域の資源を生かし、県外、国外を含めた地域間交流の促進を図ることにより地域の活性化に取り組む必要がある。

### (2) 防災対策の必要性の増大

#### ア 防災・減災の取組

阪神・淡路大震災の教訓を踏まえ、これまで広域防災拠点の整備や密集市街地の改善など災害に強いまちづくりを進めてきたが、東日本大震災における地震・津波による甚大な被害や、近年多発する集中豪雨等による浸水被害や土砂災害により、改めて自然災害に対する備えの大切さが認識され、住民の防災意識が高まっている。特に、従来の防災対策に加え、災害時の被害を最小化する「減災」の考え方に基づいた備えの充実が求められており、レジリエンス（強靱さ・しなやかさ）の確保に向けた防災対策の必要性が増大している。

なお、本県では、東日本大震災の被害状況を踏まえ津波による浸水想定区域の見直しを行ったほか、「総合治水条例」を制定し、台風や集中豪雨による浸水被害に対して、従来の河川下水道対策に流域対策や減災対策を組み合わせた総合治水に取り組むとともに、「第2次山地防災・土砂災害対策5箇年計画」に基づく治山ダムや砂防えん堤等の整備を進めている。

### (3) 都市の維持管理コストの増大

#### ア 都市基盤施設の戦略的な維持管理・更新

道路、下水道や公園等の都市基盤施設については、高度経済成長期の急速な人口増加・都市の拡大に対応し整備を進めてきた結果、一定のストックを形成するまでになっている。しかし、建設後30～50年を経過する施設が多く、今後一斉に老朽化が進行し維持管理・更新費が急増することが懸念されている。

そのため、財政制約下での効率的なストック活用への転換に向けた戦略的な維持管理・更新が必要である。

#### イ 都市基盤施設整備計画の適切な見直し

今後も真に必要な都市基盤施設の整備は進めていく必要があるが、人口が減少する社会においては、既に都市計画決定されている都市施設についても社会経済情勢の変化等を勘案し、適切に見直しを図る必要がある。

なお、本県では、長期未着手の都市計画道路について、市町とともに、平成15年度から第一次見直し、平成23年度から第二次見直しを行っている。また、並行して、土地区画整理事業や都市計画公園・緑地についても見直しを進めている。

### (4) 地球環境への配慮

#### ア 低炭素・循環型社会の構築

都市の構造と二酸化炭素排出量には高い相関関係があり、面積と人口が同規模である場合、低密度の市街地が一樣に広がる都市では、高密度な市街地を形成している都市に比べ自家用車の依存率が高く、運輸旅客部門の一人当たり年間二酸化炭素排出量が多くなっている。社会経済活動に伴って発生する二酸化炭素の相当の部分が都市において発生しているため、二酸化炭素排出量の少ない都市構造への転換が求められている。

加えて、東日本大震災を契機としてエネルギー需給が変化しており、市街地の集積を生かした効率的なエネルギーの利用、再生可能エネルギーの利用や廃棄物の再生利用等による資源の循環等が求められている。

#### イ 都市と緑・農との共生

緑の保全を図ることは、二酸化炭素の吸収源となるなど地球環境問題の対応策の一つであるとともに

に、ヒートアイランド現象の緩和、生物多様性の保全や良好な居住環境の確保など都市環境の改善にも役立つものである。

そのため、都市化に伴う開発等により失われた森林、海岸等の豊かで多様な自然環境を保全・再生するために県民の参画と協働による取組を地域の特色に応じて進める必要がある。

さらに、都市内の農地についても消費地に近い食料生産地であるほか、災害時の一時避難地やレクリエーションの場等の多様な役割を果たしており、都市内に一定程度の保全を図る必要があり、近年では、市街化区域内農地を、必ずしも宅地化を図るべき土地としてではなく、都市に残る緑地空間として積極的に評価し保全しようとする取組も見られる。一方、生産緑地法改正にあわせ平成4年以降に阪神間都市計画区域内で指定されてきた生産緑地地区については、指定後30年の経過とともに発生が予想される市町長に対する買取り申出及び宅地化によりその急速な減少が生じる可能性が指摘されており、保全に向けた検討が必要である。

#### (5) 産業構造の変化

##### ア 土地利用転換への対応

神戸、阪神、東播磨、西播磨地域では、第二次産業を基幹産業として工業地帯が形成されてきたが、産業構造の目まぐるしい変化や経済の低迷等の影響を受け、企業の事業縮小や海外への生産拠点の移転等による工場の閉鎖が増加している。この結果、閉鎖で生じた工場跡地等においては、大規模な集客施設や集合住宅等の立地が見られるほか、新産業の創出・集積を誘導する施策による土地利用転換が見られるため、こうした企業の土地需要の変化に的確に対応する必要がある。

なお、本県独自の取組として、「工場敷地の再利用に係る都市機能の調和等に関する要綱」を制定し、大規模な工場跡地の適切な再利用を促進している。

##### イ 大規模集客施設の立地調整

近年、大規模集客施設が市街地内の工場跡地等に出店し、広域にわたって道路の渋滞等を引き起こすなど市町域を越えた問題が発生している。また、郊外の大規模集客施設は雇用の促進、娯楽の場の提供や消費者ニーズの充足等の効果がある一方、中心市街地衰退の一因ともなっている。

そのため、市町の中心市街地活性化の取組や特別用途地区の指定と連携して、「大規模集客施設の立地に係る都市機能の調和に関する条例」とまちづくりの観点から大規模集客施設の誘導・抑制方針を定めた「広域土地利用プログラム」に基づき、大規模集客施設の適正な立地等に関する広域的な調整を図る必要がある。

#### (6) 地方分権の進展

##### ア 県と市町との役割分担

市町合併による行政区域の広域化に加え、地方分権の進展による県から市町への都市計画決定権限の移譲が行われている。その一方で、幹線道路沿道の散発的な商業開発など市町域や都市計画区域を越えた広域的な課題への対応が必要となっている。

そのため、広域調整を担う県と基礎的自治体としてまちづくりの中核を担う市町との役割分担を一層明確にし、それぞれの役割を果たすことが重要である。

### 3 目指すべき都市づくり

都市づくりの基本方針や都市計画に関する現況と課題を踏まえ、以下のとおり本県の今後の目指すべき都市づくりの方向性を示す。これらの取組を推進することにより持続可能な都市構造への転換を図るとともに、定住や交流に資するものとする。

#### (1) 安全・安心な都市空間の創出

##### ア 総合的な防災・減災対策による安全な都市づくり

阪神・淡路大震災の経験と教訓を生かし、災害に強い都市づくりを進めるため、災害時における都市機能の代替性の確保をはじめ、均衡のとれた都市施設の配置とそれらのネットワーク化や都市の耐震化・不燃化など被害を未然に防止する対策に引き続き取り組むとともに、災害が発生した場合であっても被害を最小限に抑えることのできる、防災・減災対策を進める。

特に、東日本大震災の教訓を踏まえ、南海トラフ地震等による津波被害が想定される臨海部における対策の強化を図る。また、台風や近年多発する局地的な集中豪雨による浸水被害や土砂災害に対して、流域圏全体で防災力の向上を図る総合的な治水対策、砂防えん堤等の設置による土砂災害対策、治山ダム等の設置による治山対策及び間伐木を利用した土留工の設置等の「災害に強い森づくり」による森林の適正管理を推進するとともに、土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域の指定を推進

する。

イ 誰もが健康で社会参加できる安心な都市づくり

年齢、性別、障害の有無、文化などの違いにかかわらず、誰もが地域社会の一員として支え合う中で、安心して暮らし、一人ひとりが持てる力を発揮して元気に活動できるユニバーサル社会づくりを進めるため、誰もが安心して住まい、自宅からまちなかまで安全・快適に移動し、活動できる社会の実現に向け、引き続き、住宅、公共交通や生活利便施設等の一体的なバリアフリー化を推進する。

さらに、超高齢社会が到来する中、特に高齢者の社会参加や外出機会を増加させることは重要であり、まちの中心部の歩行環境の向上、高齢者等の社会参加やコミュニケーションの場の提供、地域包括ケア体制の充実を含めた医療・福祉施設の充実等のまちなかへの出歩きを促す仕掛けについて、医療・福祉施策と連携しながら、ハード・ソフト両面から推進する。

(2) 地域のイニシアティブ（主導）による魅力的な都市づくり

ア エリアマネジメントの促進

今後は、人口増加に対応した市街地郊外の大規模開発から多数の権利者等が存在する既成市街地内での再開発や再整備が中心となり、住宅地における良好なまちなみや住環境の保全、商業・業務地における機能更新やにぎわいの創出など、多様な地域課題へ対応した魅力ある地域づくりが求められる。

そのため、住民、事業主、地権者等の地域の担い手が一定のエリア内における維持管理・運営に主体的に取り組み、自らの資産価値の向上や経済の活性化を図る「エリアマネジメント」の取組を促進する。

イ 地域資源を生かした魅力ある都市づくり

本県は多様な自然と風土を背景に、優れた景観や自然環境、特色ある歴史・文化を持つ個性的な地域を形成しており、居住地としての魅力の向上や県外、国外を含めた地域間交流の促進により地域の活性化を図ってきた。引き続き、美しい自然景観や歴史的なまちなみの保全、屋外広告物の整序、グリーンインフラの推進や緑化等による美しい環境の形成、空き家や空き施設等の利活用など、住民が主体となった地域資源を生かした魅力ある都市づくりにより地域間交流を促進する。

特に、複数市町の区域に広がる幹線道路沿道や河川流域等において、地域のイメージを特徴付ける広域的な景観の保全・創造や今後増加が予想される良好な景観を阻害する老朽化した放置施設等への対応を進める。

また、市街地調整区域における制度の性格を維持しつつ、地域の実情に応じたまちづくりを実現するため、都市計画制度等を活用して地域活力の向上や産業の活性化を支援する。

ウ 民間投資の誘導

成熟社会を迎えるにあたり、特に都市部では、都市基盤施設が公的セクターによって相当程度整備されたことから、今後は都市づくりにおいて中心的な役割を担う民間投資を適切に誘導することが一層重要となる。

民間投資を誘導するため、医療・福祉、商業施設等の日常生活に必要な民間施設が立地し維持される一定の人口密度をもった地域を形成するとともに、民間投資を重点的に誘導しようとする地区については、都市計画法等に基づく特例制度の活用等の行政側による積極的な対応に加え、民間事業者に対する税制優遇、利子補給、低利融資や補助等の立地支援措置を適切に講ずる。

さらに、公共投資についても、公共サービスに民間の資金や技術、ノウハウを取り入れるPPP（Public Private Partnership：公民連携）の推進やPRE（Public Real Estate：公的不動産）の効率的な管理運営とあわせ、地域に不足する民間機能の公有地への誘導など民間活力の活用を図る。

(3) 持続可能な都市構造の形成

ア 拠点連携型都市構造化

人口減少・超高齢社会が到来する中、誰もが安全・安心に暮らせ、魅力溢れる都市空間を創出するためには、これまで省みられることが少なかった都市経営的な発想に立ち、地域の実情や住民の意見を十分に踏まえながら、持続可能な都市構造として「拠点連携型都市構造」を実現することが必要である。

(i) 拠点連携型都市構造の実現に向けた基本的な考え方

拠点連携型都市構造とは、大都市部への一極集中を行うものではなく、大都市、地方都市、中山間地等が産業、医療・福祉、商業等の諸機能において役割分担し、相互に連携することにより、各地域が活力を持って自立できる都市構造を目指すものである。

サービスごとの利用圏域人口を勘案しながら、隣接する都市間で特色を生かして機能を分担し、都市拠点間を交通ネットワークで結び連携させ、地域全体で多様な都市機能を確保するとともに、人・もの・資本・情報等を活発に環流させることにより、新たな交流が生まれ、地域のにぎわいが創出される。

#### ○市街地エリア

用途地域の指定区域や建築物が連たんする市街地においては、都市機能が集積する拠点内において、機能の集積の維持・充実を図るとともに、地域全体の人口動向等を総合的に俯瞰した上で、土地の高度利用や必要に応じた集約などを図り、地域全体の魅力・活力の向上につなげていく。

また、拠点間を交通ネットワークで結ぶことにより都市機能の相互補完を図るとともに、市街地エリア等から拠点への公共交通によるアクセスを維持・確保する。あわせて拠点内は高齢者でも円滑に移動できるよう歩行環境等の整備を進める。

なお、市街地の拡散を防ぐとともに、災害の発生リスク、市街化圧力の低下や人口動態等を勘案し、必要に応じ市街地を縮小する。

#### ○市街地以外のエリア

市街地以外のエリアにおいては、将来に渡って活力が維持されるとともに、一定程度の医療・福祉、商業等のサービスが日常生活圏内で受けられるような都市構造を構築する。

具体的には、旧町村の中心地や既存集落等の拠点において、コミュニティ維持に必要な人口の集積や日常生活に必要なサービス機能の確保を図る。

また、都市との交流、二地域居住や定住を促進し、地域の活力維持を図るとともに、市街地エリアの拠点等との交通ネットワークを維持・確保し、都市機能の補完を図る。

地域のイニシアティブ（主導）により、地域の維持・活性化を図るための多様な取組が行われるよう、地区計画等の都市計画手法をはじめとした各種制度を積極的に活用する。

### (4) 都市機能の役割分担と連携

#### a 都市の拠点

都市の拠点は、既存都市機能の集積を基本としながら、交通ネットワークの状況、地勢、文化の圏域や地域の成り立ちの経緯等を踏まえつつ都市機能の集積度及び圏域の広さに応じて形成する。また、これらを適正に配置し、適切な役割分担の下で相互の連携を図ることにより多様な都市機能の確保を図る。

#### ○広域都市拠点

県全体の中で地域を越える広域的な圏域を持ち、複合的な都市機能の集積度が特に高い神戸市中心部や姫路市中心部の市街地を広域都市拠点として位置付ける。

広域都市拠点においては、特に高度で多様な都市機能の強化を図るとともに、国際競争力の強化や県を代表する顔としてふさわしい風格のある都市空間の形成を図る。

#### ○地域拠点

地域全域を対象とした都市機能が一定以上集積している主要鉄道駅周辺や官公庁周辺等の市街地を地域拠点として位置付ける。

地域拠点においては、広域都市拠点と連携しつつ、広域行政機関、高度医療施設、大規模商業施設等の高度な都市機能の維持・充実を図る。

地域拠点の位置付けにあたっては、対象となる圏域の人口の集積状況や交通ネットワークの状況に応じて、一つの市町域における複数の地域拠点を形成することを否定するものではない。また、他の地域拠点や広域都市拠点との距離を勘案した配置や、地域拠点間又は広域都市拠点との連携による相互補完についても考慮する。

#### ○生活拠点

日常の生活圏を対象として、生活に密着した都市機能が集積している市街地等を生活拠点として位置付ける。

生活拠点においては、広域都市拠点や地域拠点との役割分担に配慮し、コミュニティレベルでの医療・福祉、商業等の日常生活に必要なサービスの確保を図る。

#### b 交通ネットワーク

交通ネットワークは、輸送手段の特性や移動量及び距離等に応じた役割分担を行い、交通インフラの整備状況や利用頻度等の地域の実情に応じた輸送手段により形成する。これにより拠点間

を連携し、都市機能の分担や相互補完を図る。

○広域連携軸

広域都市拠点や地域拠点を連絡する広域的な人の移動や物流を支える公共交通及び基幹道路等による広域交通ネットワークを広域連携軸として位置付ける。

○地域内連携軸

広域都市拠点又は地域拠点と生活拠点を連絡する地域内の移動を支える公共交通及び県道等による交通ネットワークを地域内連携軸として位置付ける。

○日常生活圏内の移動

日常生活圏内における移動については、地域の交通需要に応じ、路線バス、コミュニティバスやデマンド型交通等により公共交通ネットワークを維持・確保する。また、鉄道駅やバス停へのアクセス性の向上に向け、歩行環境等の改善を図るとともに、シニアカーや電動アシスト自転車等のパーソナルモビリティの導入の促進についても検討する。

なお、公共交通ネットワークの確保が困難な農山漁村等においては、移動販売やICTを活用した個人向け商品販売・配送システムの充実等の民間企業・団体の新たな取組を活用しながら、日常生活の持続性を確保する。

(h) 成熟社会における効率的な都市基盤施設整備

都市基盤施設の老朽化に伴う維持管理・更新費が増大する一方で、財政的制約が高まる中、拠点連携型都市構造の実現に向け真に必要な都市基盤施設については引き続き整備を推進するとともに、既存ストックの長寿命化に取り組むなど、戦略的な維持管理・更新を進める。また、都市基盤施設整備の選択と集中を進めるにあたっては、既に都市計画決定されたものであっても必要性を検証し、定期的な見直しを行う。

市街地整備についても、従来の考え方に捉われず必要最低限の基盤整備による街区の再編や敷地の整序を行う土地区画整理事業、地域の床需要に合わせた高度利用を図る市街地再開発事業など、民間活力の活用を基本として、地域の特性に応じた柔軟な取組を促進する。

学校、公民館や病院等のPREについては、情報の整理・一元化を行い、人口減少や年齢構成の変化に対応し、将来に必要な施設サービスの質と量を踏まえた上で、規模の最適化や機能の複合化（多機能化）等による効率的な管理運営を図る。

(i) 拠点連携型都市構造化による効果

拠点連携型都市構造を実現することにより、医療・福祉施設、商業施設等が住まいに身近なところで集積し、あるいは公共交通により各拠点にアクセスできるなど、高齢者等が安心して暮らすことのできる環境が整った「歩いて暮らせるまち」となり、まちのにぎわいや生活の質の維持・向上が図られる。また、道路等の都市基盤施設の維持管理・更新の効率化・重点化、学校、公民館や病院等のPREの有効活用、公共交通や福祉サービスの効率的提供など、財政負担の軽減も期待でき、持続可能な都市へと変貌させることができる。

さらに、この実現は、自家用車から公共交通への転換を促すとともに、市街地の集積を生かしたエネルギーの効率的な利用を可能とするなど都市の低炭素化にも寄与することが期待できる。

イ 本県の現在の都市構造

本県では、交通利便性の高い瀬戸内臨海部において、人口及び都市機能が集積しており、特に神戸、阪神地域で高密度な市街地を形成している。

また、内陸部においては、ニュータウンや市町の中心部、鉄道駅の周辺等にこれらの集積がみられ、こうした市街地は、鉄道やバス、基幹道路等の交通ネットワークで瀬戸内臨海部とつながっている。

但馬、丹波、淡路地域では、山地が地域の大部分を占めており、平野部のうち鉄道駅周辺や河川・街道沿い等に人口及び都市機能の集積が島状に分布し、これらの市街地が基幹道路を中心とした交通ネットワークにより結ばれている。

このように本県は、地域ごとに適度に分散された都市機能が集積した拠点とそれらをつなぐ交通ネットワークが一定程度形成されており、拠点連携型都市構造化にあたっては、これら都市機能の既存集積ストックや交通ネットワークの状況に加え、市街地形成の経緯や自然環境等を踏まえた地域ごとに特色を持ったものとする必要がある。

第3 但馬地域の方針

1 地域の概況



(1) 位置・地勢

但馬地域は、県北部に位置し、東は京都府に、西は鳥取県に、南は西播磨地域及び丹波地域等に接し、北は日本海に面する面積約2,133平方キロメートルの地域である。県全体の面積の4分の1を占める。

豊かな自然環境に恵まれ、水量豊かな円山川や竹野川、矢田川、岸田川等が日本海に、市川が瀬戸内海に注いでいる。

全般に山地が多く、県内最高峰の氷ノ山（標高1,510メートル）をはじめとする1,000メートル級の山々が連なり、平地は円山川沿いの豊岡盆地など一部に限られる。また、火山帯地域でもあり、各地で温泉が湧出している。また、世界ジオパークネットワークへの加盟が認定された山陰海岸は、典型的なリアス式海岸が特徴的な景観を生み出している。

一方、本地域では、過去に台風や集中豪雨による水害や土砂災害が発生しており、近年では、平成16年台風第23号により円山川水系が氾濫し、甚大な被害が生じている。この災害では、風倒木や土砂崩れが連鎖的に発生し被害を拡大させた。

また、養父市から朝来市に跨る養父断層帯を震源とする地震被害が予測されている。

(2) 人口・世帯数

本地域の人口は約18.1万人（平成22年）で県全体の約3パーセントである。減少傾向が続いており、平成32年には約16.1万人（平成22年比△11.0パーセント）、平成52年には約12.2万人（同比△32.6パーセント）となる見込みである。

65歳以上人口比率は約30.3パーセント（平成22年）と全県の水準（約23.1パーセント）を上回っており、高齢化が顕著である。今後とも県全体と同じく高齢化が進行し、平成32年には約36.6パーセント、平成52年には約42.3パーセントとなる見込みであるが、人口減少の影響から、65歳以上の人口は平成32年をピークに減少に転じる見込みである。

また、世帯数は約6.2万世帯（平成22年）であり、平成17年の約6.3万世帯から減少に転じている。平成32年には約5.4万世帯（平成22年比△12.6パーセント）、平成52年には約4.3万世帯（同△31.3パーセント）となる見込みである。

表2 市町別人口の推移と将来見通し

単位：万人

市町名等	昭和45年	昭和55年	平成2年	平成12年	平成22年	平成32年	平成42年	平成52年
兵庫県	466.8	514.5	540.5	555.1	558.8	542.2	508.8	467.4
但馬地域	22.2	21.5	20.8	20.1	18.1	16.1	14.1	12.2
豊岡市	9.5	9.6	9.4	9.3	8.6	7.8	7.0	6.2
新温泉町	2.3	2.2	2.0	1.9	1.6	1.4	1.1	0.9
香美町	2.8	2.7	2.5	2.3	2.0	1.7	1.4	1.2
養父市	3.7	3.4	3.2	3.0	2.7	2.3	2.0	1.7
朝来市	4.0	3.7	3.7	3.6	3.3	2.9	2.6	2.2

資料：国勢調査（平成22年以前）、国立社会保障・人口問題研究所推計（平成32年以降）

表3 市町別65歳以上人口比率の推移と将来見通し

単位：%

市町名等	昭和45年	昭和55年	平成2年	平成12年	平成22年	平成32年	平成42年	平成52年
兵庫県	6.9	9.2	11.9	16.9	23.1	29.3	31.7	36.4
但馬地域	11.3	14.7	18.9	25.5	30.3	36.6	39.7	42.3
豊岡市	10.7	13.7	17.5	23.4	28.2	34.3	36.9	39.7
新温泉町	11.4	14.7	19.5	27.1	33.2	41.7	46.7	48.4

	香美町	11.0	14.2	19.2	26.9	33.1	39.4	43.1	44.5
	養父市	12.4	16.3	21.6	29.2	33.1	39.0	41.9	43.5
	朝来市	12.0	16.1	19.7	26.2	30.3	36.9	40.8	44.6

資料：国勢調査（平成22年以前）、国立社会保障・人口問題研究所推計（平成32年以降）

表 4 市町別世帯数の推移と将来見通し

単位：万世帯

市町名等	昭和45年	昭和55年	平成2年	平成12年	平成22年	平成32年	平成42年	平成52年
兵庫県	123.3	158.3	177.5	203.5	225.3	223.9	220.0	208.8
但馬地域	5.3	5.7	5.8	6.2	6.2	5.4	4.9	4.3
豊岡市	2.2	2.5	2.6	2.9	3.0	2.6	2.4	2.1
新温泉町	0.5	0.6	0.6	0.6	0.5	0.5	0.4	0.4
香美町	0.7	0.7	0.7	0.7	0.6	0.5	0.5	0.4
養父市	0.9	0.9	0.9	0.9	0.9	0.8	0.7	0.6
朝来市	1.0	1.0	1.1	1.2	1.2	1.0	1.0	0.8

資料：国勢調査（平成22年以前）、兵庫県推計（平成32年以降）

(3) 産業

本地域の産業別就業人口構成比は、第1次産業及び第2次産業が減少傾向、第3次産業が増加傾向にある。全県に比べて豊岡市における農業や日本海側の漁業等の第1次産業の比率が高いことが特徴的である。

農業産出額は232億円（平成12年）から221億円（平成18年）とほぼ横ばいであり、県全体の約15パーセントを占めている。平成18年における市町別の内訳をみると、豊岡市が全体の約40パーセント、養父市及び朝来市がそれぞれ約20パーセントを占めている。製造品出荷額は3,204億円（平成12年）から2,475億円（平成22年）と減少傾向にあったが、近年は回復の傾向がみられる（参考：2,990億円（平成24年））。平成22年における市町別の内訳をみると、豊岡市が全体の約45パーセント、朝来市が約25パーセント、養父市が約20パーセントを占めている。商品販売額は3,888億円（平成14年）から3,489億円（平成19年）と減少傾向にある。平成19年における市町別の内訳をみると、豊岡市が全体の約55パーセント、朝来市が約20パーセントを占めている。

表 5 就業人口の産業別構成比の推移

単位：%

市町名等	平成12年			平成17年			平成22年		
	第1次産業	第2次産業	第3次産業	第1次産業	第2次産業	第3次産業	第1次産業	第2次産業	第3次産業
兵庫県	2.5	30.4	65.3	2.5	27.1	68.2	2.0	24.7	67.5
但馬地域	9.3	33.4	56.9	9.7	30.5	59.5	8.2	27.7	62.8
豊岡市	7.6	32.7	59.5	7.8	29.8	62.2	6.9	26.9	64.2
新温泉町	14.0	32.0	53.6	14.0	28.6	56.8	13.4	23.9	62.1
香美町	15.6	32.5	51.8	17.4	30.1	52.3	12.0	29.8	57.9
養父市	9.7	33.8	56.3	9.4	31.6	58.9	8.2	28.2	63.0
朝来市	7.2	36.4	55.8	7.9	32.8	59.0	6.8	30.4	62.2

資料：国勢調査

注：分類不能の産業があるため、合計は100にならない。

表 6 農業産出額の推移

単位：億円

市町名等	平成12年	平成15年	平成18年
兵庫県	1,676	1,649	1,462
但馬地域	232	246	221
豊岡市	103	112	92
新温泉町	18	18	17
香美町	21	22	18
養父市	47	47	48
朝来市	43	47	46

資料：生産農業所得統計

表 7 製造品出荷額の推移

単位：億円

市町名等	平成12年	平成17年	平成22年
兵庫県	140,700	134,778	141,838
但馬地域	3,204	2,638	2,475
豊岡市	1,235	1,020	1,074
新温泉町	124	96	91
香美町	303	243	187
養父市	458	427	469
朝来市	1,084	852	653

資料：工業統計調査

表 8 商品販売額の推移

単位：億円

市町名等	平成14年	平成16年	平成19年
兵庫県	131,776	129,147	132,693
但馬地域	3,888	3,595	3,489
豊岡市	2,258	2,056	1,965
新温泉町	221	211	203
香美町	227	209	205
養父市	457	441	443
朝来市	724	677	674

資料：商業統計調査

## (4) 市街地形成の経緯

本地域は、円山川に沿って南から北に平野が広がり、古くから下流部で治水事業や新田開発が進められた。中でも豊岡盆地では広大な穀倉地帯を背景に農業を中心とした産業が発展し、江戸時代以降は、人と物の集散地等の地域の中心地として、豊岡を中心に市街地が形成されてきた。

また、円山川沿いの城崎（豊岡市）、出石（豊岡市）、八鹿（養父市）、和田山（朝来市）等の市街地、

竹野川、矢田川、岸田川、佐津川等の河川沿いの集落、日本海沿いの香住（香美町）や浜坂（新温泉町）等の市街地等、漁業や観光を中心とした小規模な市街地や集落に限られた平野部に点在している。

(5) 交通

基幹道路等は、北近畿豊岡自動車道（春日インターチェンジ～八鹿氷ノ山インターチェンジ間）、山陰近畿自動車道（香住道路、余部道路、東浜居組道路）、播但連絡道路が整備されており、その他、東西方向には国道9号、国道178号等、南北方向には国道312号等がある。なお、北近畿豊岡自動車道と山陰近畿自動車道は今後、豊岡市で接続される予定である。

また、北近畿豊岡自動車道や播但連絡道路を利用した高速バスが城崎、湯村（新温泉町）の温泉地や浜坂、豊岡、八鹿、和田山等の各都市と神戸・大阪方面を結んでいる。その他、全但バスによる路線バス等が鉄道駅や病院等と居住地を結んでいるほか、内陸部における東西交通を担っている。

鉄道は、京都府から鳥取県に抜けるJR山陰本線と姫路～和田山間を結ぶJR播但線が通っており、JR山陰本線はJR福知山線等を経由して京阪神方面を結んでいる。また、豊岡から京都の宮津方面に向かう京都丹後鉄道がある。

空の交通は、コウノトリ但馬空港により、大阪国際空港と約40分で結ばれている。

(6) 人の移動

市町間の人の移動を15歳以上の通勤・通学の状況についてみると、全市町で通勤・通学者の70パーセント以上が同一市町内の移動であり、特に豊岡市においては90パーセント以上と高い比率となっている。他市町への移動では、香美町及び養父市から豊岡市、養父市から朝来市への移動もそれぞれ10パーセント以上と高い比率となっている。

休日における自由目的の移動についてみると、通勤・通学と同様に同一市町内の移動が最も高い比率となっている。他市町への移動では、新温泉町から鳥取県への移動が18.0パーセントと高い比率となっていることが特徴的であり、香美町から豊岡市、養父市から朝来市への移動もそれぞれ15パーセントを超えているほか、養父市から豊岡市への移動も10パーセント以上と高い比率となっている。

表9 15歳以上の通勤・通学（流出移動）

単位：%

市町名	市町内 移動率	移動先					
		第1位		第2位		第3位	
		市町等	移動率	市町等	移動率	市町等	移動率
豊岡市	90.7	養父市	3.1	朝来市	1.8	香美町	1.0
新温泉町	82.8	香美町	5.5	鳥取市	5.5	豊岡市	3.1
香美町	77.0	豊岡市	12.7	養父市	4.0	新温泉町	3.9
養父市	70.8	朝来市	13.7	豊岡市	10.4	香美町、 福知山市	1.1
朝来市	76.3	養父市	8.7	豊岡市	4.7	福知山市	3.2

資料：平成22年国勢調査

表10 休日における自由目的（流出移動）

単位：%

市町名	市町内 移動率	移動先					
		第1位		第2位		第3位	
		市町等	移動率	市町等	移動率	市町等	移動率
豊岡市	82.6	朝来市	2.5	養父市	2.2	京丹后市	2.0
新温泉町	62.2	鳥取県	18.0	豊岡市	5.0	香美町	3.7
香美町	62.1	豊岡市	17.3	鳥取県	5.3	新温泉町	4.1

養父市	58.3	朝来市	17.0	豊岡市	10.9	姫路市	1.6
朝来市	66.2	養父市	8.1	豊岡市	7.6	福知山市	2.9

資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年度実施）

(7) 地域資源

ア コウノトリが舞う豊かな自然環境

本地域は、コウノトリの野生復帰の取組やオオサンショウウオ、イヌワシ等の生息、氷ノ山周辺のブナ林等の自然植生に象徴される県内有数の豊かな自然環境を保有している。特にラムサール条約に湿地登録された「円山川下流域・周辺水田」では、円山川で進められている湿地再生をはじめとした自然再生事業、耕作放棄田を活用した住民による湿地創出など、再生・創造された自然が様々な生きものの生息を支えている。

また、山陰海岸国立公園を中心とした「山陰海岸ジオパーク」では、玄武洞等の日本海形成から現在に至る多様な地質や地形が存在し、それらを背景とした生きものや人々の暮らし、歴史・文化に触れることができる。

イ 自然を生かしたリゾート・レクリエーション施設

氷ノ山や扇ノ山等の山々や鉢伏高原、神鍋高原、上山高原、畑ヶ平高原等の高原、竹野浜等の海浜は、スキー場や溪谷トレッキング、海水浴など自然に親しむレクリエーションの場として活用されている。

また、城崎や湯村等の温泉地が各所にみられる。

ウ 歴史的まちなみと文化的景観

わが国屈指の山城である竹田城跡（朝来市）等の史跡、生野（朝来市）、神子畑（朝来市）、明延鉦山（養父市）をはじめとする鉦山施設等の近代化産業遺産、出石や竹田等の城下町、城崎や湯村等の温泉地、八鹿などの旧街道沿いの宿場町といった歴史的まちなみや歴史的建造物等が多数存在している。

また、生野鉦山及び鉦山町（朝来市）の重要文化的景観をはじめ、大屋町大杉の養蚕の伝統的集落（養父市）、浜坂味原川の港町（新温泉町）、蓼川井堰（豊岡市）、円山川の葦原（豊岡市）、和佐西ヶ岡の棚田（香美町）など優れた文化的景観が残されている。

エ 全国ブランドの特産品と地場産業

コウノトリ育むお米や岩津ねぎ（朝来市）、轟大根（養父市）、但馬牛等の特産物が生産されているほか、津居山（豊岡市）、竹野（豊岡市）、柴山（香美町）、香住（香美町）、浜坂（新温泉町）、諸寄（新温泉町）等の多くの漁港を有しており、松葉ガニやホタルイカ漁が盛んである。

また、豊岡かばん、杞柳製品（豊岡市）、出石焼（豊岡市）、但馬ちりめん（豊岡市）など伝統的なものづくりが営まれている。

2 長期的に目指すべき地域の将来像

(1) 但馬地域の現在の都市構造

本地域は、全体的に山地が多いため、限られた平野部のうち河川や街道沿い等に市街地が島状に分布し、広大な地域に農山漁村集落が点在する地域である。広域都市拠点無く、神戸、阪神、東播磨、西播磨地域に比べ都市機能の集積度が低い地域拠点や生活拠点が点在し、脆弱な公共交通体系を幹線道路による交通ネットワークにより補完している。

(2) 但馬地域の都市構造の方向

本地域では、広大な地域に人口が点在し、地域拠点によっては、都市機能が十分に確保できないことが懸念されるため、市町ごとの地域拠点において、日常生活に必要な都市機能の維持・充実を図るとともに、公共交通ネットワークによる拠点間の連携強化により、都市機能の代替又は相互補完を行い、地域全体での都市機能の確保を図る。特に、存続が危ぶまれる公共交通の利用者確保にも配慮し、交通結節点である地域拠点において都市機能の維持・充実を図る。

また、市街地エリアにおいては、豊かな自然や歴史・文化等を生かした市街地の形成を図る一方で、災害の発生リスク、市街化圧力の低下や人口動向等を勘案して必要に応じて市街地を縮小する。

一方、市街地以外のエリアにおいては、地域のイニシアティブ（主導）による集落の機能維持や地域の活性化を促進するとともに、デマンド型交通の導入等により市街地エリアの拠点等との連携を維持・

確保し、活力を維持する。さらに、移動販売やICTを活用した個人向け商品販売・配送システムの充実等の民間企業・団体の新たな取組を活用しながら、日常生活の持続性の確保を図る。

### 3 区域区分の決定の有無

豊岡都市計画区域、浜坂都市計画区域、香住都市計画区域、八鹿都市計画区域及び和田山都市計画区域においては、過度な人口の集積等はなく、今後とも急激かつ無秩序な市街化の進行は想定されない。

そのため、用途地域や特定用途制限地域等の活用により土地利用コントロールが可能であることから区域区分は定めない。

### 4 都市づくりに関する方針

#### (1) 拠点連携型都市構造化の方針

既存の都市機能の集積を生かしつつ、但馬定住自立圏構想の一層の推進等により、適正な役割分担の下に拠点間での都市機能の代替又は相互補完を行い、地域全体で都市機能の確保を図る。その際、鳥取因幡定住自立圏構想等による地域外との広域的な連携やエリアマネジメントの取組を進める。

また、今後一斉に更新時期を迎える医療・福祉、教育・文化施設等の公共施設については、特に本地域では人口一人あたりの施設数が多いことから、拠点の位置付け及び人口減少等による利用需要の変化を踏まえ、規模の最適化や機能の複合化（多機能化）等による効率的な管理運営を推進するとともに、近隣自治体間での施設の共同利用の促進に取り組む。

#### (1)-1 各地域拠点等の特性を生かした都市機能の充実

##### ア 地域拠点

J R 豊岡駅周辺、J R 八鹿駅～養父市役所周辺、J R 和田山駅～和田山インターチェンジ周辺、J R 香住駅周辺、J R 浜坂駅周辺を地域拠点として位置付け、都市機能の代替又は相互補完も勘案し、地域全体で商業・業務、医療、金融等の都市機能の確保を図る。

特に、J R 豊岡駅周辺においては、広域行政機能、高度医療機能や大規模商業機能など但馬地域全体の暮らしに必要な高度な都市機能の集積を図り、拠点としての求心力を高める。

##### イ 生活拠点

日常の生活圏を対象として、旧役場周辺等の生活に密着した都市機能が集積している市街地等を生活拠点として位置付け、コミュニティレベルでの商業、医療・福祉等の日常生活に必要なサービス等の確保を図る。特に、地域の維持に必要な民間施設にあっては、その存続や空き公共施設の活用による誘致等を検討する。

#### (1)-2 現在の市街地を中心とした人口密度の維持

人口減少や超高齢化が進行する中、存続が危ぶまれる公共交通を維持し、自家用車以外の生活交通手段を確保していく観点から、交通結節機能を有する拠点周辺において、魅力ある市街地の形成を図り、日常生活に必要な都市機能や公共交通の利用圏人口の維持を図る。

また、農林漁業が盛んな本地域においては、住まいと生業が強く結びついている集落が多く存在することから、現在の集落に安心して住み続けられる環境を整えるため、地域の実情に応じた柔軟な対応を行う。

#### (1)-3 各地域拠点等の機能連携の強化

##### ア 広域連携軸

地域を超えた広域的な人の移動や物流を支える広域交通ネットワークとして、既に、北近畿豊岡自動車道、山陰近畿自動車道、播但連絡道路等の基幹道路と、一般道の国道9号、国道178号、国道312号、鉄道路線のJ R 山陰本線、J R 播但線、京都丹後鉄道宮豊線により広域連携軸が形成されていることから、これらにより鳥取県や京都府を含む地域内外の地域拠点間における都市機能の相互補完と、豊かな自然環境や歴史的資源を生かした滞在型観光等の京阪神都市圏等との広域的な交流の促進を図る。

##### イ 地域内連携軸

但馬地域内の生活利便性の向上を図るため、地域内の移動を支える交通ネットワークとして、広域連携軸に加え、鉄道や県道等からなる地域内連携軸を形成し、広域連携軸へのアクセスや地域拠点と生活拠点との連携を強化する。

##### ウ 日常生活圏内の移動

日常生活圏内における移動については、地域の交通需要に応じ、路線バスやコミュニティバス、デマンド型交通等により公共交通ネットワークを維持・確保する。また、鉄道駅やバス停へのアク

セシ性の向上に向け、超高齢社会に対応した歩行環境の改善を図るとともに、シニアカーや電動アシスト自転車等のパーソナルモビリティの導入の促進についても検討する。

なお、公共交通ネットワークの確保が困難な農山漁村等においては、移動販売やICTを活用した個人向け商品販売・配送システムの充実等の民間企業・団体の新たな取組を活用しながら、日常生活の持続性を確保する。

## (2) 土地利用に関する方針

### ア 地域の特性に応じた重層的な土地利用コントロール

地域の特性である県内有数の豊かな自然環境を維持し、優れた歴史、文化、風土、産業等を生かしたまちづくりを推進するため、「緑豊かな地域環境の形成に関する条例」（以下「緑条例」という。）により定められた「南但馬地域環境形成基本方針」及び「北但馬地域環境形成基本方針」の考え方を基本とし、緑条例による開発行為の誘導に加え、都市計画法、農業振興地域の整備に関する法律、農地法、森林法、自然公園法等の規制誘導手法を活用した重層的な土地利用コントロールを行う。

特に、和田山、八鹿氷ノ山、香住の各インターチェンジ、今後整備が予定されている北近畿豊岡自動車道の（仮称）日高インターチェンジや山陰近畿自動車道の（仮称）浜坂インターチェンジ等の周辺、国道9号や国道312号の沿道等の開発圧力が比較的強い地域においては、用途地域や特定用途制限地域等の活用により、無秩序な市街地の拡大の抑制や生活環境の悪化の防止を図る。

また、都市計画区域外となっている養父市の養父地域については、開発圧力の状況を踏まえた上で都市計画区域の拡大について検討を行う。

### イ 計画的な整備・改善による市街地の質の向上

緑条例に基づく豊岡や和田山等の「まちの区域」においては、人々の居住や都市的な活動の場として、用途地域や地区計画等の活用により良好な市街地環境の形成を図るとともに、出石や城崎等の「歴史と賑わいの区域」及び竹田、生野、八鹿等の「歴史的景観区域」においては、歴史的な景観を保全しつつ防災性の向上を図る。

また、生野工業団地等の既存産業団地においては、産業立地を促進する。

## (3) 市街地整備に関する方針

漁村等の密集市街地においては、住民との協働による道路、公園等の整備と建築物の耐震化・不燃化を一体的に進めるなど地区の特性に応じた防災対策を推進し、災害に強い市街地の整備を図る。なお、市街地開発事業の都市計画決定後、長期にわたって事業に着手していない施行区域については、その区域の廃止を含めた見直しを検討する。

豊岡市役所周辺地域、養父市八鹿町中心市街地及びその周辺地区、生野町口銀谷地区（朝来市）等のユニバーサル社会づくり推進地区においては、ハード・ソフト両面から高齢者、障害者等の社会活動への参画等の促進を支援する。

また、豊岡市における「スマートウェルネスシティ」の取組のような、高齢になっても元気に歩いて暮らせる社会の実現に向けた取組を推進する。

## (4) 都市施設に関する方針

「但馬地域社会基盤整備プログラム」に基づく効率的な都市基盤施設の整備や「ひょうごインフラ・メンテナンス10箇年計画」に基づく計画的な都市基盤施設の長寿命化に向けた修繕・更新を推進する。

また、長期未着手となっている都市計画道路や都市計画公園・緑地については、現況の整備状況や土地利用状況等を勘案するとともに、歴史的まちなみの保全等にも配慮し、廃止を含めた適切な見直しを行う。

### (4)-1 交通施設

都市機能の相互補完を行う地域内外の拠点間連携の強化、広域的な観光交流の促進と地域内の生活利便性の確保を図るため、広域連携軸や各市町の内陸部と臨海部等の地域拠点を結ぶ地域内連携軸に位置付けた道路の整備や公共交通の充実を図る。

特に、但馬地域と京阪神方面を結ぶ北近畿豊岡自動車道及び日本海沿岸部で鳥取県、京都府と連絡する山陰近畿自動車道の整備を促進し、但馬地域全域での基幹道路ネットワークの形成を図る。

また、鉄道及び高速バスと路線バスとの接続改善等により公共交通の利便性の向上を図るとともに、JR山陰本線やJR播但線等の利用促進を図る。

さらに、豊岡市における路線バス、コミュニティバス及びスクールバス等の統合・再編や地域主体交通の導入のような公共交通再編の取組等により、近隣の拠点へアクセスする路線バスの維持を図る

とともに、コミュニティバスやデマンド型交通の運行を支援するなど、地域の状況に応じた移動手段の確保を図り、拠点と集落間との連携を維持・確保する。

コウノトリ但馬空港については、一層の利用促進を図り、利便性の向上と産業・観光振興による地域の活性化に資する羽田直行便の就航に向けた取組を強化する。

#### (4)-2 公園・緑地

生物多様性の保全・再生の視点も踏まえ、氷ノ山や鉢伏高原等の中国山地の山々や高原、円山川下流域周辺の水田等の豊かな自然を保全するとともに、既存の緑地を生かしながら、河川や史跡と一体となった身近なみどりを保全するなど、公園・緑地を適正に配置しその整備を図る。また、緑条例に基づく「まちの区域」等においては、住民団体等が実施する植樹や芝生化等の緑化活動に対して支援を行う「県民まちなみ緑化事業」を活用し、まちなかの緑の保全・創出を図る。

#### (4)-3 河川・下水道

「ひょうご・人と自然の川づくり」の基本理念・基本方針に基づき、治水・利水・環境に配慮した河川改修を推進する。そのため、洪水等による浸水被害に対して、住民の安全・安心を確保する河川整備を計画的に推進するとともに、人と自然が共生する河川環境の保全と創出を図る。特に、ラムサール条約湿地として登録され、コウノトリの野生復帰を進めている円山川やオオサンショウウオの生息環境の確保に取り組んでいる出石川等については、湿地の再生や生物の移動を阻害している落差の改善等、生物の多様性を確保する河川環境の再生に向けた整備を推進する。

また、公共用水域の水質保全と生活環境の改善を図るため、生活排水処理計画に基づく公共下水道（特定環境保全公共下水道を含む。）、集落排水処理施設、コミュニティプラント、合併処理浄化槽等の整備及び適正な維持管理を図る。

#### (4)-4 その他の都市施設

廃棄物処理施設は、住民の生活や事業活動に不可欠な施設であることから、周辺土地利用やアクセス等に配慮して適正な立地を図るとともに、廃棄物の発生抑制、再生利用を促進するなど持続可能な循環型社会の構築に取り組む。

### (5) 防災に関する方針

「兵庫県地域防災計画」との整合を図りつつ、災害時における都市機能の代替性の確保をはじめ、均衡のとれた都市施設の配置とそれらのネットワーク化、大規模な地震の発生に備えた都市の耐震化・不燃化等や水害・土砂災害等に強い地域づくりを推進する。

特に、養父断層帯地震に備え、周辺地域と相互に連携し、災害に強い都市づくりを進める。

また、人的被害を最小限に抑えるため、緊急気象情報や避難情報等に係る住民に対する防災情報提供システムの更なる充実等を図る。

#### ア 防災拠点の整備とネットワークの形成

災害時の救援・救護、復旧活動等を円滑に行うため、広域防災拠点である但馬広域防災拠点（コウノトリ但馬空港内）、但馬ドーム、朝来市中央文化公園を核として、地域防災拠点等を系統的に配置するとともに、災害応急活動に必要な物資の搬送等のための緊急輸送道路の整備や緊急自動車等の通行を確保する緊急交通路の設定など緊急輸送体制の確保を図る。

また、雪に強い道路整備等の凍雪害対策により冬期の交通ネットワークの確保を図るとともに、道路、公園、緑地その他のオープンスペースを計画的に配置・整備し、これらのネットワーク化を図ることで防災機能を高める。

#### イ 都市の耐震化・不燃化等

地域の特性を勘案しつつ、地域に多く存在する古い木造の民間住宅を含めた建築物の耐震化・不燃化及び延焼防止に資する緑地の整備等を推進する。特に、防災上重要な公共建築物、密集市街地や緊急輸送道路沿道の建築物、多数の者が利用する宿泊施設、老人ホームなど災害時要援護者利用施設等の耐震化・不燃化を一層推進する。

また、造成宅地の滑動崩落や擁壁の倒壊等の地震時の宅地被害を防止するため、宅地の耐震性向上を図るとともに、上下水道等のライフラインの耐震化を推進する。

県や市町のハザードマップ等により浸水のおそれがあると指摘されている区域においては、被害の軽減を図るため、建築物の高床化や敷地のかさ上げ、電気設備等の高所への設置など建築物の耐水化を促進する。

#### ウ 水害・土砂災害等に強い地域づくり



## (7) 総合的な治水対策

近年多発する局地的な集中豪雨等による浸水被害を防止、軽減するため、総合治水条例に基づき、円山川等の流域において、河川下水道対策に加え、ため池や水田、校庭等における雨水貯留浸透機能の確保等による流域対策、ハザードマップの公表、雨量や水位等の防災情報の発信、避難体制の整備等による減災対策を推進するとともに、河川整備の状況、災害発生のおそれの有無、水源のかん養の必要性等を考慮した土地利用を図るなど、総合的な治水対策を推進する。

## (4) 土砂災害等の防止

山麓部におけるがけ崩れ、地すべり、土砂流出等による被害を防止するため、災害危険区域（建築基準法）や土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域（土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律）の指定等により、警戒避難体制の整備、建築物の構造規制等を行う。

また、「第2次山地防災・土砂災害対策5箇年計画」に基づき、治山ダムや砂防えん堤等の重点的な整備を推進するとともに、緊急防災林の整備（間伐木を利用した土留工の設置）、野生動物による農作物被害を軽減する緩衝地帯の設置など「災害に強い森づくり」を推進する。

## (6) 景観形成に関する方針

水ノ山に代表される山々や高原、リアス式の但馬海岸、コウノトリが生息する円山川流域等の雄大な自然環境の保全を図るとともに、景観法や景観の形成等に関する条例（以下「景観条例」という。）等の活用により、人と自然が共生した美しい田園景観の保全を図る。また、景観法や景観条例に加え、地区の特性に応じ、伝統的建造物群保存地区や重要文化的景観等の文化財施策、建築基準法の特例制度等を活用し、出石の城下町、城崎の温泉街、生野の鉾山町等の歴史的まちなみの形成を図る。

山陰海岸ジオパークとして変化に富んだ美しい海岸風景を形成している「但馬海岸地域」、ラムサール条約登録湿地を含む「円山川下流域地域」においては、景観条例に基づく広域景観形成地域として、貴重な自然環境と調和した景観の形成を図る。また、地域を縦断する国道312号及び県道豊岡瀬戸線沿いの「国道312号沿道地区」においても、広域景観形成地域として、美しい田園や背後の山並みと調和した魅力あふれる沿道景観の形成を図る。さらに、地域を横断する国道9号の沿道においても広域景観形成地域の指定を行い、地域のイメージを特徴付ける景観の形成を図る。

その他の地域においても、景観法や景観条例による建築物の形態や意匠の制限、屋外広告物条例による広告物の整序、緑条例による緑地の保全・創出等により但馬地域にふさわしい景観誘導を行う。その際、インターチェンジ周辺等においては、地域の玄関口としての景観形成に配慮する。

さらに、公共施設等への県産木材の活用、道路等からの眺望に配慮した緑化の促進、無電柱化の推進等により、周辺環境と調和した但馬地域らしい景観を創出する。

## (7) 地域の活性化に関する方針

円山川下流域・周辺水田、山陰海岸ジオパーク等の自然遺産や天空の城・竹田城、生野鉾山、明延鉾山、旧余部鉄橋等の文化遺産等の多彩なツーリズム資源を生かした滞在型観光など、京阪神都市圏等の都市住民との広域的な交流を促進し、地域の活性化を図る。

特にコウノトリの郷として知られる但馬地域には、古くからの農山漁村が豊かな自然とともに点在しているため、都市住民がゆとりとやすらぎを感じながら「農」を体験できるグリーン・ツーリズムや環境学習等のエコツーリズムなど豊かな自然や農林水産資源を生かしたツーリズムの更なる振興を推進する。

また、空き家や古民家、学校など余剰になった公共施設等を活用し、都市住民との交流、二地域居住や定住を促進するとともに、地域のまちづくりの取組を総合的に支援する「地域再生大作戦」により、住民が主体となった地域の活性化を促進する。



## 兵庫県告示第653号

都市計画法（昭和43年法律第100号）第16条第1項及び都市計画に関する公聴会開催規則（昭和44年兵庫県規則第76号）第2条の規定により、次のとおり都市計画の変更に係る素案の公聴会を開催する。

このことについては、同規則第4条第2項の規定により、兵庫県のホームページにも掲載する。

平成27年 7月31日

兵庫県知事 井 戸 敏 三

## 1 素案を作成した都市計画

## (1) 種類及び名称

「篠山都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」並びに「丹波都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（丹波地域都市計画区域マスタープラン）

(2) 素案の概要

「篠山都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」並びに「丹波都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（丹波地域都市計画区域マスタープラン）

別記のとおり

(3) 素案の閲覧期間

平成27年7月1日（水）から同年9月2日（水）まで

(4) 素案の閲覧場所

兵庫県県土整備部まちづくり局都市計画課、篠山市まちづくり部地域計画課及び丹波市建設部都市住宅課

なお、素案は、兵庫県のホームページ ([http://web.pref.hyogo.lg.jp/town/cate3\\_201.html](http://web.pref.hyogo.lg.jp/town/cate3_201.html)) においても掲示する。

2 公聴会の日時及び場所

(1) 日時

平成27年9月2日（水） 午後7時から

(2) 場所

篠山市立四季の森生涯学習センター 東館大会議室 篠山市網掛429 電話（079）594－1180

（収容人員（30人）を超えた場合は、入場制限を行う場合がある。）

3 公述の申出

公聴会に出席して意見を述べようとする者（案件に係る都市計画区域内に住所を有する者及び利害関係人であること。また、代理人は認めない。）は、下記公述申出書提出期間内に、意見の趣旨、その理由及び公聴会における報道機関等による撮影・録音の可否並びに住所、氏名、職業、年齢及び電話番号を記載した兵庫県知事宛ての書面を兵庫県県土整備部まちづくり局都市計画課に郵送又は持参により提出すること。

なお、上記書面の提出がない場合は、公聴会を中止する場合がある。

また、同趣旨の意見が多数ある場合は、公述人を選定する場合がある。

4 素案の公述申出書提出期間

平成27年7月31日（金）から同年8月24日（月）まで（必着）

5 公聴会の公開

公聴会は、これを公開する。

6 公聴会に関する問合せ先

兵庫県県土整備部まちづくり局都市計画課

〒650-8567神戸市中央区下山手通5丁目10番1号

電話（078）341－7711 内線4649・4656

別記

「篠山都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」並びに「丹波都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（丹波地域都市計画区域マスタープラン）の変更素案の概要

第1 基本的事項

1 役割

丹波地域都市計画区域マスタープランは、「21世紀兵庫長期ビジョン」（「丹波地域ビジョン」）及びまちづくり基本条例に基づく「まちづくり基本方針」の実現に向け、都市計画法第6条の2に定める「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」として、長期的視野に立った地域の将来像及びその実現に向けた広域的・根幹的な都市計画の方向性を示すものであり、都市計画法第18条の2に定める「市町村の都市計画に関する基本的な方針」の指針となるものである。

2 対象区域

対象区域は、篠山市及び丹波市の2市で構成される丹波地域全域とする。

また、本地域に含まれる都市計画区域は表1のとおりである。

表1 丹波地域内の都市計画区域

--	--	--

都市計画区域名	構成市町名	都市計画区域	人口（人）
			42,445
篠山都市計画区域	篠山市	行政区域の一部	42,445
丹波都市計画区域	丹波市	行政区域の全域	67,757
合計			110,202

資料：平成22年国勢調査（人口）

### 3 目標年次

「21世紀兵庫長期ビジョン」の展望年次である平成52年（2040年）の都市の姿を展望しつつ、目標年次を平成32年（2020年）とする。

なお、平成32年においては、都市政策に関する技術革新の進展等に留意しつつ、事業の進捗状況等に対応した部分改訂を行い、全県的な見直しは、10年後の平成37年（2025年）に行う。

## 第2 本県の都市づくりの基本方向

### 1 都市づくりの基本方針

成熟の時代にふさわしい、安全・安心で魅力あるまちづくりを総合的に展開するための県の基本的な考え方を明らかにした「まちづくり基本方針」に即し、地域が主役となった持続可能な地域の形成に向け、次の4つを基本方針として本県の今後の都市づくりを進める。

#### (1) 安全・安心

南海トラフ地震等を想定した都市機能の確保方策と迅速な復興への備え、誰もが安心して暮らせる環境整備など、まちの安全・安心の確保を図る。

#### (2) 環境との共生

住宅やまちの低炭素化、省資源化、エネルギーの自給と、自然環境や生物多様性の保全・再生などによる環境との共生を図る。

#### (3) 魅力と活力

地域の宝や個性の再発見と発信による地域の魅力づくりと、人口減少期に適合した都市機能の集約や地域の実情に応じたきめ細かな土地利用調整による地域活力の増進を図る。

#### (4) 自立と連携

人と人、地域と地域の交流や連携の促進による持続人口（定住人口＋交流人口）の確保と地域の自主・自立を図る。

### 2 都市計画に関する現況と課題

#### (1) 人口減少・超高齢社会の到来

平成22年国勢調査における本県の人口は約559万人（平成26年4月1日時点推計 約554万人）であり、阪神・淡路大震災のあった平成7年を除いて戦後初めて減少へと転じた。今後も減少が続き、平成52年には、現在より約92万人少ない約467万人となる見込みである。

年齢別の人口構成をみると、平成52年の生産年齢人口（15歳～64歳）は、現在より約104万人少ない約250万人となる見込みである。その一方で、高齢者人口（65歳以上）は今後も増加し、平成52年の65歳以上人口比率は約36パーセントとなる見込みである。

#### ア 持続可能な生活圏の確保

生産年齢人口の減少は、医療、介護や生活支援等の担い手不足を招き、住民の生活を支えるサービスが低下するおそれがある。また、長期的には県内全域で人口が減少するのに併せて疎住化が進み、暮らしの利便性やサービスの効率性が低下する等の問題が生じると考えられる。

今後、まちのにぎわいや生活の質の維持・向上を図るため、日常生活に必要な都市機能の維持に必要な利用圏人口を確保するとともに、高齢者や女性の社会進出を促進するため、職場、子育て支援施設、教育施設や医療・福祉施設等と居住地が近接した持続可能な生活圏の確保が必要である。

#### イ 公共交通ネットワークの維持・確保

近年、人口減少やモータリゼーションの進展とあいまって公共交通の利用者数が減少し、地方鉄道や路線バスの廃止が見られる。こうした現象は、内陸部や日本海側で顕著であったが、最近では、都市近郊部でも顕在化してきている。

今後は、高齢化の進展に伴い、自家用車での移動が困難となる交通弱者が増え、日常生活に不便を強いられるおそれがある。そのため、自家用車からバスや鉄道など公共交通への移手段の転換を図り、ユニバーサル社会に対応した公共交通ネットワークの維持・確保を図る必要がある。

#### ウ 地域の魅力の向上と地域間交流の促進

今後、情報化社会の進展に伴い、ICT (Information and Communication Technology : 情報通信技術) を活用した遠隔医療・教育や個人向け商品販売・配送システムの充実等により、住民の居住地選択の幅が広がることが考えられることから、地域で提供される住環境や公共サービスの内容や質に応じた地域間競争が生じる可能性がある。また、交流人口についても、高速交通網の整備等による行動圏の拡大や観光情報発信の充実等による選択肢の拡大等から地域間競争が激化している。

各地域においては、定住人口の減少に伴う地域の担い手不足による地域活力の低下に対し、居住地としての魅力の向上を図るとともに、多様な地域の資源を生かし、県外、国外を含めた地域間交流の促進を図ることにより地域の活性化に取り組む必要がある。

### (2) 防災対策の必要性の増大

#### ア 防災・減災の取組

阪神・淡路大震災の教訓を踏まえ、これまで広域防災拠点の整備や密集市街地の改善など災害に強いまちづくりを進めてきたが、東日本大震災における地震・津波による甚大な被害や、近年多発する集中豪雨等による浸水被害や土砂災害により、改めて自然災害に対する備えの大切さが認識され、住民の防災意識が高まっている。特に、従来の防災対策に加え、災害時の被害を最小化する「減災」の考え方に基づいた備えの充実が求められており、レジリエンス (強靭さ・しなやかさ) の確保に向けた防災対策の必要性が増大している。

なお、本県では、東日本大震災の被害状況を踏まえ津波による浸水想定区域の見直しを行ったほか、「総合治水条例」を制定し、台風や集中豪雨による浸水被害に対して、従来の河川下水道対策に流域対策や減災対策を組み合わせた総合治水に取り組むとともに、「第2次山地防災・土砂災害対策5箇年計画」に基づく治山ダムや砂防えん堤等の整備を進めている。

### (3) 都市の維持管理コストの増大

#### ア 都市基盤施設の戦略的な維持管理・更新

道路、下水道や公園等の都市基盤施設については、高度経済成長期の急速な人口増加・都市の拡大に対応し整備を進めてきた結果、一定のストックを形成するまでになっている。しかし、建設後30～50年を経過する施設が多く、今後一斉に老朽化が進行し維持管理・更新費が急増することが懸念されている。

そのため、財政制約下での効率的なストック活用への転換に向けた戦略的な維持管理・更新が必要である。

#### イ 都市基盤施設整備計画の適切な見直し

今後も真に必要な都市基盤施設の整備は進めていく必要があるが、人口が減少する社会においては、既に都市計画決定されている都市施設についても社会経済情勢の変化等を勘案し、適切に見直しを図る必要がある。

なお、本県では、長期未着手の都市計画道路について、市町とともに、平成15年度から第一次見直し、平成23年度から第二次見直しを行っている。また、並行して、土地区画整理事業や都市計画公園・緑地についても見直しを進めている。

### (4) 地球環境への配慮

#### ア 低炭素・循環型社会の構築

都市の構造と二酸化炭素排出量には高い相関関係があり、面積と人口が同規模である場合、低密度の市街地が一様に広がる都市では、高密度な市街地を形成している都市に比べ自家用車の依存率が高く、運輸旅客部門の一人当たり年間二酸化炭素排出量が多くなっている。社会経済活動に伴って発生する二酸化炭素の相当の部分が都市において発生しているため、二酸化炭素排出量の少ない都市構造への転換が求められている。

加えて、東日本大震災を契機としてエネルギー需給が変化しており、市街地の集積を生かした効率的なエネルギーの利用、再生可能エネルギーの利用や廃棄物の再生利用等による資源の循環等が求められている。

#### イ 都市と緑・農との共生

緑の保全を図ることは、二酸化炭素の吸収源となるなど地球環境問題の対応策の一つであるとともに、ヒートアイランド現象の緩和、生物多様性の保全や良好な居住環境の確保など都市環境の改善にも役立つものである。

そのため、都市化に伴う開発等により失われた森林、海岸等の豊かで多様な自然環境を保全・再生するために県民の参画と協働による取組を地域の特色に応じて進める必要がある。

さらに、都市内の農地についても消費地に近い食料生産地であるほか、災害時の一時避難地やレクリエーションの場等の多様な役割を果たしており、都市内に一定程度の保全を図る必要があり、近年では、市街化区域内農地を、必ずしも宅地化を図るべき土地としてではなく、都市に残る緑地空間として積極的に評価し保全しようとする取組も見られる。一方、生産緑地法改正にあわせ平成4年以降に阪神間都市計画区域内で指定されてきた生産緑地地区については、指定後30年の経過とともに発生が予想される市町長に対する買取り申出及び宅地化によりその急速な減少が生じる可能性が指摘されており、保全に向けた検討が必要である。

#### (5) 産業構造の変化

##### ア 土地利用転換への対応

神戸、阪神、東播磨、西播磨地域では、第二次産業を基幹産業として工業地帯が形成されてきたが、産業構造の目まぐるしい変化や経済の低迷等の影響を受け、企業の事業縮小や海外への生産拠点の移転等による工場の閉鎖が増加している。この結果、閉鎖で生じた工場跡地等においては、大規模な集客施設や集合住宅等の立地が見られるほか、新産業の創出・集積を誘導する施策による土地利用転換が見られるため、こうした企業の土地需要の変化に的確に対応する必要がある。

なお、本県独自の取組として、「工場敷地の再利用に係る都市機能の調和等に関する要綱」を制定し、大規模な工場跡地の適切な再利用を促進している。

##### イ 大規模集客施設の立地調整

近年、大規模集客施設が市街地内の工場跡地等に出店し、広域にわたって道路の渋滞等を引き起こすなど市町域を越えた問題が発生している。また、郊外の大規模集客施設は雇用の促進、娯楽の場の提供や消費者ニーズの充足等の効果がある一方、中心市街地衰退の一因ともなっている。

そのため、市町の中心市街地活性化の取組や特別用途地区の指定と連携して、「大規模集客施設の立地に係る都市機能の調和に関する条例」とまちづくりの観点から大規模集客施設の誘導・抑制方針を定めた「広域土地利用プログラム」に基づき、大規模集客施設の適正な立地等に関する広域的な調整を図る必要がある。

#### (6) 地方分権の進展

##### ア 県と市町との役割分担

市町合併による行政区域の広域化に加え、地方分権の進展による県から市町への都市計画決定権限の移譲が行われている。その一方で、幹線道路沿道の散発的な商業開発など市町域や都市計画区域を越えた広域的な課題への対応が必要となっている。

そのため、広域調整を担う県と基礎的自治体としてまちづくりの中核を担う市町との役割分担を一層明確にし、それぞれの役割を果たすことが重要である。

### 3 目指すべき都市づくり

都市づくりの基本方針や都市計画に関する現況と課題を踏まえ、以下のとおり本県の今後の目指すべき都市づくりの方向性を示す。これらの取組を推進することにより持続可能な都市構造への転換を図るとともに、定住や交流に資するものとする。

#### (1) 安全・安心な都市空間の創出

##### ア 総合的な防災・減災対策による安全な都市づくり

阪神・淡路大震災の経験と教訓を生かし、災害に強い都市づくりを進めるため、災害時における都市機能の代替性の確保をはじめ、均衡のとれた都市施設の配置とそれらのネットワーク化や都市の耐震化・不燃化など被害を未然に防止する対策に引き続き取り組むとともに、災害が発生した場合であっても被害を最小限に抑えることのできる、防災・減災対策を進める。

特に、東日本大震災の教訓を踏まえ、南海トラフ地震等による津波被害が想定される臨海部における対策の強化を図る。また、台風や近年多発する局地的な集中豪雨による浸水被害や土砂災害に対して、流域圏全体で防災力の向上を図る総合的な治水対策、砂防えん堤等の設置による土砂災害対策、治山ダム等の設置による治山対策及び間伐木を利用した土留工の設置等の「災害に強い森づくり」に

よる森林の適正管理を推進するとともに、土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域の指定を推進する。

イ 誰もが健康で社会参加できる安心な都市づくり

年齢、性別、障害の有無、文化などの違いにかかわらず、誰もが地域社会の一員として支え合う中で、安心して暮らし、一人ひとりが持てる力を発揮して元気に活動できるユニバーサル社会づくりを進めるため、誰もが安心して住まい、自宅からまちなかまで安全・快適に移動し、活動できる社会の実現に向け、引き続き、住宅、公共交通や生活利便施設等の一体的なバリアフリー化を推進する。

さらに、超高齢社会が到来する中、特に高齢者の社会参加や外出機会を増加させることは重要であり、まちの中心部の歩行環境の向上、高齢者等の社会参加やコミュニケーションの場の提供、地域包括ケア体制の充実を含めた医療・福祉施設の充実等のまちなかへの出歩きを促す仕掛けについて、医療・福祉施策と連携しながら、ハード・ソフト両面から推進する。

(2) 地域のイニシアティブ（主導）による魅力的な都市づくり

ア エリアマネジメントの促進

今後は、人口増加に対応した市街地郊外の大規模開発から多数の権利者等が存在する既成市街地内での再開発や再整備が中心となり、住宅地における良好なまちなみや住環境の保全、商業・業務地における機能更新やにぎわいの創出など、多様な地域課題へ対応した魅力ある地域づくりが求められる。

そのため、住民、事業主、地権者等の地域の担い手が一定のエリア内における維持管理・運営に主体的に取り組み、自らの資産価値の向上や経済の活性化を図る「エリアマネジメント」の取組を促進する。

イ 地域資源を生かした魅力ある都市づくり

本県は多様な自然と風土を背景に、優れた景観や自然環境、特色ある歴史・文化を持つ個性的な地域を形成しており、居住地としての魅力の向上や県外、国外を含めた地域間交流の促進により地域の活性化を図ってきた。引き続き、美しい自然景観や歴史的なまちなみの保全、屋外広告物の整序、グリーンインフラの推進や緑化等による美しい環境の形成、空き家や空き施設等の利活用など、住民が主体となった地域資源を生かした魅力ある都市づくりにより地域間交流を促進する。

特に、複数市町の区域に広がる幹線道路沿道や河川流域等において、地域のイメージを特徴付ける広域的な景観の保全・創造や今後増加が予想される良好な景観を阻害する老朽化した放置施設等への対応を進める。

また、市街化調整区域における制度の性格を維持しつつ、地域の実情に応じたまちづくりを実現するため、都市計画制度等を活用して地域活力の向上や産業の活性化を支援する。

ウ 民間投資の誘導

成熟社会を迎えるにあたり、特に都市部では、都市基盤施設が公的セクターによって相当程度整備されたことから、今後は都市づくりにおいて中心的な役割を担う民間投資を適切に誘導することが一層重要となる。

民間投資を誘導するため、医療・福祉、商業施設等の日常生活に必要な民間施設が立地し維持される一定の人口密度をもった地域を形成するとともに、民間投資を重点的に誘導しようとする地区については、都市計画法等に基づく特例制度の活用等の行政側による積極的な対応に加え、民間事業者に対する税制優遇、利子補給、低利融資や補助等の立地支援措置を適切に講ずる。

さらに、公共投資についても、公共サービスに民間の資金や技術、ノウハウを取り入れるPPP（Public Private Partnership：公民連携）の推進やPRE（Public Real Estate：公的不動産）の効率的な管理運営とあわせ、地域に不足する民間機能の公有地への誘導など民間活力の活用を図る。

(3) 持続可能な都市構造の形成

ア 拠点連携型都市構造化

人口減少・超高齢社会が到来する中、誰もが安全・安心に暮らせ、魅力溢れる都市空間を創出するためには、これまで省みられることが少なかった都市経営的な発想に立ち、地域の実情や住民の意見を十分に踏まえながら、持続可能な都市構造として「拠点連携型都市構造」を実現することが必要である。

(イ) 拠点連携型都市構造の実現に向けた基本的な考え方

拠点連携型都市構造とは、大都市部への一極集中を行うものではなく、大都市、地方都市、中山間地等が産業、医療・福祉、商業等の諸機能において役割分担し、相互に連携することにより、各

地域が活力を持って自立できる都市構造を目指すものである。

サービスごとの利用圏域人口を勘案しながら、隣接する都市間で特色を生かして機能を分担し、都市拠点間を交通ネットワークで結び連携させ、地域全体で多様な都市機能を確保するとともに、人・もの・資本・情報等を活発に環流させることにより、新たな交流が生まれ、地域のにぎわいが創出される。

#### ○市街地エリア

用途地域の指定区域や建築物が連たんする市街地においては、都市機能が集積する拠点内において、機能の集積の維持・充実を図るとともに、地域全体の人口動向等を総合的に俯瞰した上で、土地の高度利用や必要に応じた集約などを図り、地域全体の魅力・活力の向上につなげていく。

また、拠点間を交通ネットワークで結ぶことにより都市機能の相互補完を図るとともに、市街地エリア等から拠点への公共交通によるアクセスを維持・確保する。あわせて拠点内は高齢者でも円滑に移動できるよう歩行環境等の整備を進める。

なお、市街地の拡散を防ぐとともに、災害の発生リスク、市街化圧力の低下や人口動態等を勘案し、必要に応じ市街地を縮小する。

#### ○市街地以外のエリア

市街地以外のエリアにおいては、将来に渡って活力が維持されるとともに、一定程度の医療・福祉、商業等のサービスが日常生活圏内で受けられるような都市構造を構築する。

具体的には、旧町村の中心地や既存集落等の拠点において、コミュニティ維持に必要な人口の集積や日常生活に必要なサービス機能の確保を図る。

また、都市との交流、二地域居住や定住を促進し、地域の活力維持を図るとともに、市街地エリアの拠点等との交通ネットワークを維持・確保し、都市機能の補完を図る。

地域のイニシアティブ（主導）により、地域の維持・活性化を図るための多様な取組が行われるよう、地区計画等の都市計画手法をはじめとした各種制度を積極的に活用する。

### (4) 都市機能の役割分担と連携

#### a 都市の拠点

都市の拠点は、既存都市機能の集積を基本としながら、交通ネットワークの状況、地勢、文化の圏域や地域の成り立ちの経緯等を踏まえつつ都市機能の集積度及び圏域の広さに応じて形成する。また、これらを適正に配置し、適切な役割分担の下で相互の連携を図ることにより多様な都市機能の確保を図る。

#### ○広域都市拠点

県全体の中で地域を越える広域的な圏域を持ち、複合的な都市機能の集積度が特に高い神戸市中心部や姫路市中心部の市街地を広域都市拠点として位置付ける。

広域都市拠点においては、特に高度で多様な都市機能の強化を図るとともに、国際競争力の強化や県を代表する顔としてふさわしい風格のある都市空間の形成を図る。

#### ○地域拠点

地域全域を対象とした都市機能が一定以上集積している主要鉄道駅周辺や官公庁周辺等の市街地を地域拠点として位置付ける。

地域拠点においては、広域都市拠点と連携しつつ、広域行政機関、高度医療施設、大規模商業施設等の高度な都市機能の維持・充実を図る。

地域拠点の位置付けにあたっては、対象となる圏域の人口の集積状況や交通ネットワークの状況に応じて、一つの市町域における複数の地域拠点を形成することを否定するものではない。また、他の地域拠点や広域都市拠点との距離を勘案した配置や、地域拠点間又は広域都市拠点との連携による相互補完についても考慮する。

#### ○生活拠点

日常の生活圏を対象として、生活に密着した都市機能が集積している市街地等を生活拠点として位置付ける。

生活拠点においては、広域都市拠点や地域拠点との役割分担に配慮し、コミュニティレベルでの医療・福祉、商業等の日常生活に必要なサービスの確保を図る。

#### b 交通ネットワーク

交通ネットワークは、輸送手段の特性や移動量及び距離等に応じた役割分担を行い、交通イン

フラの整備状況や利用頻度等の地域の実情に応じた輸送手段により形成する。これにより拠点間を連携し、都市機能の分担や相互補完を図る。

○広域連携軸

広域都市拠点や地域拠点を連絡する広域的な人の移動や物流を支える公共交通及び基幹道路等による広域交通ネットワークを広域連携軸として位置付ける。

○地域内連携軸

広域都市拠点又は地域拠点と生活拠点を連絡する地域内の移動を支える公共交通及び県道等による交通ネットワークを地域内連携軸として位置付ける。

○日常生活圏内の移動

日常生活圏内における移動については、地域の交通需要に応じ、路線バス、コミュニティバスやデマンド型交通等により公共交通ネットワークを維持・確保する。また、鉄道駅やバス停へのアクセス性の向上に向け、歩行環境等の改善を図るとともに、シニアカーや電動アシスト自転車等のパーソナルモビリティの導入の促進についても検討する。

なお、公共交通ネットワークの確保が困難な農山漁村等においては、移動販売やICTを活用した個人向け商品販売・配送システムの充実等の民間企業・団体の新たな取組を活用しながら、日常生活の持続性を確保する。

(f) 成熟社会における効率的な都市基盤施設整備

都市基盤施設の老朽化に伴う維持管理・更新費が増大する一方で、財政的制約が高まる中、拠点連携型都市構造の実現に向け真に必要な都市基盤施設については引き続き整備を推進するとともに、既存ストックの長寿命化に取り組むなど、戦略的な維持管理・更新を進める。また、都市基盤施設整備の選択と集中を進めるにあたっては、既に都市計画決定されたものであっても必要性を検証し、定期的な見直しを行う。

市街地整備についても、従来の考え方に捉われず必要最低限の基盤整備による街区の再編や敷地の整序を行う土地区画整理事業、地域の床需要に合わせた高度利用を図る市街地再開発事業など、民間活力の活用を基本として、地域の特性に応じた柔軟な取組を促進する。

学校、公民館や病院等のPREについては、情報の整理・一元化を行い、人口減少や年齢構成の変化に対応し、将来に必要な施設サービスの質と量を踏まえた上で、規模の最適化や機能の複合化（多機能化）等による効率的な管理運営を図る。

(g) 拠点連携型都市構造化による効果

拠点連携型都市構造を実現することにより、医療・福祉施設、商業施設等が住まいに身近なところで集積し、あるいは公共交通により各拠点にアクセスできるなど、高齢者等が安心して暮らすことのできる環境が整った「歩いて暮らせるまち」となり、まちのにぎわいや生活の質の維持・向上が図られる。また、道路等の都市基盤施設の維持管理・更新の効率化・重点化、学校、公民館や病院等のPREの有効活用、公共交通や福祉サービスの効率的提供など、財政負担の軽減も期待でき、持続可能な都市へと変貌させることができる。

さらに、この実現は、自家用車から公共交通への転換を促すとともに、市街地の集積を生かしたエネルギーの効率的な利用を可能とするなど都市の低炭素化にも寄与することが期待できる。

イ 本県の現在の都市構造

本県では、交通利便性の高い瀬戸内臨海部において、人口及び都市機能が集積しており、特に神戸、阪神地域で高密度な市街地を形成している。

また、内陸部においては、ニュータウンや市町の中心部、鉄道駅の周辺等にこれらの集積がみられ、こうした市街地は、鉄道やバス、基幹道路等の交通ネットワークで瀬戸内臨海部とつながっている。

但馬、丹波、淡路地域では、山地が地域の大部分を占めており、平野部のうち鉄道駅周辺や河川・街道沿い等に人口及び都市機能の集積が島状に分布し、これらの市街地が基幹道路を中心とした交通ネットワークにより結ばれている。

このように本県は、地域ごとに適度に分散された都市機能が集積した拠点とそれらをつなぐ交通ネットワークが一定程度形成されており、拠点連携型都市構造化にあたっては、これら都市機能の既存集積ストックや交通ネットワークの状況に加え、市街地形成の経緯や自然環境等を踏まえた地域ごとに特色を持ったものとする必要がある。

第 3 丹波地域の方針



1 地域の概況

(1) 位置・地勢

丹波地域は、県の中東部に位置し、東は京都府に、西は東播磨地域及び但馬地域に、南は大阪府、阪神地域及び東播磨地域に接する面積約870平方キロメートルの地域である。

平地部から突出する形の山際と鋭く切り立った山の頂まで広がった山林が地域の面積の75パーセントを占めている。

氷上盆地と篠山盆地の2つの盆地へ流れ込む沢と扇状地が連続した入り組んだ地形となっており、多紀連山をはじめとする山々、加古川、武庫川、由良川の源流、盆地に広がる田園風景とまちや集落が調和した「丹波の森」を形成している。

さらに本州で最も低い中央分水界を有する「氷上回廊」を通じて日本海側と太平洋側の生物が行き交う生物多様性に富んだ地域である。

一方、本地域では、過去に台風や集中豪雨による水害や土砂災害が発生しており、近年では、平成16年台風第23号により加古川水系（高谷川）が氾濫している。また、平成26年8月の集中豪雨により丹波市では大規模な土砂災害が発生したほか、竹田川水系で甚大な被害が生じている。

(2) 人口・世帯数

本地域の人口は約11.1万人（平成22年）で県全体の約2パーセントである。減少傾向が続いており、平成32年には約10.0万人（平成22年比△9.8パーセント）、平成52年には約7.8万人（同△29.9パーセント）となる見込みである。

65歳以上人口比率は約28.7パーセント（平成22年）と全県の水準（約23.1パーセント）を上回っており、高齢化が顕著である。今後とも県全体と同じく高齢化が進行し、平成32年には約34.9パーセント、平成52年には約40.1パーセントとなる見込みであるが、人口減少の影響から、65歳以上の人口は平成32年をピークに減少に転じる見込みである。

また、世帯数は約3.8万世帯（平成22年）である。これまで増加傾向が続いてきたが、今後は減少に転じ、平成32年には約3.5万世帯（平成22年比△8.3パーセント）、平成52年には約2.9万世帯（同△23.9パーセント）となる見込みである。

表2 市別人口の推移と将来見通し

単位：万人

市名等	昭和45年	昭和55年	平成2年	平成12年	平成22年	平成32年	平成42年	平成52年
兵庫県	466.8	514.5	540.5	555.1	558.8	542.2	508.8	467.4
丹波地域	11.6	11.5	11.5	11.9	11.1	10.0	8.9	7.8
篠山市	4.3	4.2	4.2	4.6	4.3	3.9	3.4	3.0
丹波市	7.2	7.3	7.4	7.3	6.8	6.1	5.5	4.8

資料：国勢調査（平成22年以前）、国立社会保障・人口問題研究所推計（平成32年以降）

表3 市別65歳以上人口比率の推移と将来見通し

単位：%

市名等	昭和45年	昭和55年	平成2年	平成12年	平成22年	平成32年	平成42年	平成52年
兵庫県	6.9	9.2	11.9	16.9	23.1	29.3	31.7	36.4
丹波地域	12.4	15.7	19.3	24.6	28.7	34.9	37.7	40.1
篠山市	12.8	16.5	19.8	24.4	28.6	35.1	38.4	41.1
丹波市	12.2	15.3	19.0	24.7	28.8	34.8	37.3	39.4

資料：国勢調査（平成22年以前）、国立社会保障・人口問題研究所推計（平成32年以降）

表4 市別世帯数の推移と将来見通し

単位：万世帯

--	--	--	--	--	--	--	--	--

市名等	昭和45年	昭和55年	平成2年	平成12年	平成22年	平成32年	平成42年	平成52年
兵庫県	123.3	158.3	177.5	203.5	225.3	223.9	220.0	208.8
丹波地域	2.8	3.0	3.1	3.6	3.8	3.5	3.2	2.9
篠山市	1.1	1.1	1.2	1.4	1.5	1.4	1.3	1.2
丹波市	1.7	1.9	2.0	2.2	2.2	2.0	1.9	1.7

資料：国勢調査（平成22年以前）、兵庫県推計（平成32年以降）

(3) 産業

本地域の産業別就業人口構成比は、第1次産業及び第2次産業が減少傾向、第3次産業が増加傾向にある。全県に比べて農業を中心とした第1次産業の比率が高いことが特徴的である。

農業産出額は162億円（平成12年）から134億円（平成18年）と減少傾向にあり、県全体の約10パーセントを占めている。製造品出荷額等は3,483億円（平成12年）から4,373億円（平成22年）と増加傾向にある。商品販売額は1,671億円（平成14年）から1,622億円（平成19年）とほぼ横ばいである。

表5 就業人口の産業別構成比の推移

単位：%

市名等	平成12年			平成17年			平成22年		
	第1次産業	第2次産業	第3次産業	第1次産業	第2次産業	第3次産業	第1次産業	第2次産業	第3次産業
兵庫県	2.5	30.4	65.3	2.5	27.1	68.2	2.0	24.7	67.5
丹波地域	10.8	37.0	51.3	11.6	34.8	53.3	9.2	32.5	55.9
篠山市	14.5	31.7	52.7	14.9	29.7	54.6	12.1	26.2	56.5
丹波市	8.5	40.5	50.3	9.3	38.1	52.4	7.4	36.6	55.5

資料：国勢調査

注：分類不能の産業があるため、合計は100にならない。

表6 農業産出額の推移

単位：億円

市名等	平成12年	平成15年	平成18年
兵庫県	1,676	1,649	1,462
丹波地域	162	153	134
篠山市	71	66	59
丹波市	90	87	75

資料：生産農業所得統計

表7 製造品出荷額の推移

単位：億円

市名等	平成12年	平成17年	平成22年
兵庫県	140,700	134,778	141,838
丹波地域	3,483	4,138	4,373
篠山市	1,389	2,070	2,488
丹波市	2,094	2,068	1,885

資料：工業統計調査

表8 商品販売額の推移

単位：億円

市名等	平成14年	平成16年	平成19年
兵庫県	131,776	129,147	132,693
丹波地域	1,671	1,535	1,622
篠山市	669	609	637
丹波市	1,003	925	985

資料：商業統計調査

## (4) 市街地形成の経緯

篠山市では、江戸時代に篠山藩の城下町であった旧篠山町の中心部が、明治以降は丹波地域の農産品の加工・流通等の中心地として発展してきた。また、福住、安口、古市、今田等のかつての宿場町や陶器町にも市街地が形成されている。

丹波市では、江戸時代に柏原藩の陣屋が設けられ、明治以降も国や県の地方機関が設置された旧柏原町を中心として発展してきた。また、黒井、佐治、和田、成松等のかつての城下町や宿場町にも市街地が形成されている。

近年、JR篠山駅及び丹南篠山駅インターチェンジ周辺から篠山市中心部への幹線道路や氷上インターチェンジ周辺から柏原への幹線道路の沿道を中心に市街化が進行している。

## (5) 交通

基幹道路等は、山陰、北陸と京阪神をつなぐ舞鶴若狭自動車道及び北近畿豊岡自動車道が整備されており、丹南篠山、春日、氷上及び青垣の4つのインターチェンジが設けられている。その他、南北方向に国道175号、国道176号、国道427号、東西方向に国道372号が整備されている。

また、北近畿豊岡自動車道等を利用した高速バスが春日、氷上、青垣を経由して、但馬地域や神戸・大阪方面を結んでいる。

鉄道は、JR福知山線及びJR加古川線により京阪神及び播磨方面と接続しており、両線は谷川駅で連絡している。また、JR福知山線は昭和61年に全線電化、平成9年に新三田～篠山間が複線化され、京阪神への通勤・通学等の利便性が向上した。さらに、阪神・淡路大震災の際には代替ルートとして使用されたJR加古川線が平成16年に全線電化され、災害時等の緊急時の迂回路としての機能強化が図られた。

バスは、神姫グリーンバス等が運行しており、市内の移動や駅から中心市街地までの移動等を担っている。

## (6) 人の移動

市町間の人の移動を15歳以上の通勤・通学の状況についてみると、各市とも通勤・通学者の約70パーセント以上が同一市内の移動である。他市町への移動では、篠山市から三田市、丹波市から福知山市への地域外への移動が5パーセント以上の比率となっていることが特徴的である。

休日における自由目的の移動についてみると、通勤・通学と同様に同一市内の移動が最も高い比率となっており、他市町への移動では、篠山市から三田市、丹波市から福知山市への地域外への移動が5パーセント以上の比率となっている。

表9 15歳以上の通勤・通学（流出移動）

単位：%

市名	市内移動率	移動先					
		第1位		第2位		第3位	
		市町等	移動率	市町等	移動率	市町等	移動率
篠山市	69.7	三田市	8.1	丹波市	4.2	大阪市	4.0
丹波市	79.3	福知山市	6.1	篠山市	4.6	西脇市	2.1

資料：平成22年国勢調査

表10 休日における自由目的（流出移動）

単位：%

市名	市内 移動率	移動先					
		第1位		第2位		第3位	
		市町等	移動率	市町等	移動率	市町等	移動率
篠山市	68.3	三田市	7.5	神戸市	4.4	丹波市	4.1
丹波市	72.1	福知山市	7.1	篠山市	3.8	西脇市	2.3

資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年度実施）

(7) 地域資源

本地域は、多くの地域資源に恵まれており、これらの資源を生かし、篠山市、丹波市がそれぞれの特徴を発揮しつつ相互に関連することで、一体となった丹波らしさを醸成している。さらに、近年は京都府丹波地域との大丹波連携により地域の魅力や観光資源を一体的に全国に発信している。

ア 豊かな自然と美しい田園景観

多紀連山等の山々、加古川、武庫川、由良川等の源流となる溪流、里山や樹林の緑等の豊かな自然と、それらに囲まれた農地や点在する集落が調和した美しい田園景観を形成している。また、企業等との協働による里山の管理や住民による希少な水生植物「バイカモ」の再生等、これらの自然の保全・再生についての取組が進められている。

イ 歴史的まちなみ

篠山城跡周辺や福住（篠山市）の重要伝統的建造物群保存地区、柏原藩陣屋跡周辺（丹波市）、黒井（丹波市）等の城下町、古市（篠山市）や佐治（丹波市）等の旧街道沿いの宿場町、今田（篠山市）の陶器町等の歴史的まちなみが残っている。

ウ 全国に名高い特産品

丹波黒大豆（篠山市）、丹波篠山黒豆（篠山市）、丹波大納言小豆、丹波栗、丹波松茸、丹波山の芋、ボタン肉、丹波焼（篠山市）等の特産品が生まれ丹波・篠山ブランドとして全国的な知名度を得ている。

エ 多様な観光資源

県立丹波の森公苑（丹波市）、兵庫陶芸美術館（篠山市）、丹波年輪の里（丹波市）、道の駅あおがき（丹波市）、道の駅丹波おばあちゃんの里（丹波市）、丹波竜化石工房「ちーたんの館」（丹波市）等の観光施設のほか、丹波篠山デカンショ祭（篠山市）や柏原厄除大祭（丹波市）等の伝統文化、篠山ABCマラソン（篠山市）や丹波の森国際音楽祭「シューベルティアードたんば」等の交流イベント、大丹波観光を推進する多様な取組等が行われている。また、丹波竜や哺乳類等の貴重な化石も発見されている。

2 長期的に目指すべき地域の将来像

(1) 丹波地域の現在の都市構造

本地域は、全体的に山地が多いため、限られた平野部のうち河川や街道沿い等に市街地が島状に分布し、広大な地域に農山村集落が点在する地域である。広域都市拠点は無く、神戸、阪神、東播磨、西播磨地域に比べ都市機能の集積度が低い地域拠点や生活拠点が点在し、脆弱な公共交通体系を幹線道路による交通ネットワークにより補完している。

(2) 丹波地域の都市構造の方向

本地域は、県内で最も人口の少ない地域であり、人口減少・超高齢化の進展により、地域拠点によっては、都市機能が十分に確保できないことが懸念されるため、公共交通ネットワークによる京都府や阪神地域などの地域外の拠点や両市の拠点間の連携強化により、都市機能の代替又は相互補完を行い、地域全体での都市機能の確保を図る。特に、存続が危ぶまれる公共交通の利用者確保にも配慮し、交通結節点である地域拠点において都市機能の維持・充実を図る。

また、市街地エリアにおいては、歴史的まちなみや美しい田園景観を生かした魅力ある市街地の形成を図る一方で、災害の発生リスク、市街化圧力の低下や人口動向等を勘案して必要に応じて市街地を縮小する。

一方、市街地以外のエリアにおいては、地域のイニシアティブ（主導）による集落の機能維持や地域の活性化を促進するとともに、デマンド型交通の導入等により市街地エリアの拠点等との連携を維持・

確保し、活力を維持する。さらに、移動販売やICTを活用した個人向け商品販売・配送システムの充実等の民間企業・団体の新たな取組を活用しながら、日常生活の持続性の確保を図る。

### 3 区域区分の決定の有無

篠山都市計画区域及び丹波都市計画区域においては、過度な人口の集積等はなく、今後とも急激かつ無秩序な市街化の進行は想定されない。

そのため、用途地域や特定用途制限地域等の活用により土地利用コントロールが可能であることから区域区分は定めない。

### 4 都市づくりに関する方針

#### (1) 拠点連携型都市構造化の方針

篠山市では、篠山城跡を中心とする市街地とJR篠山口駅周辺の新しい市街地において、丹波市では、丹波市役所周辺及び柏原町柏原地区の市街地と氷上インターチェンジ周辺等の新しい市街地において、それぞれ行政、医療、商業等の都市機能が分担されている。これら既存の都市機能の適正な役割分担の下に拠点間での都市機能の代替又は相互補完を行い、地域全体で都市機能の確保を図る。その際、主に観光面で連携を図っている京都府丹波地域との大丹波連携の取組について、今後は都市機能の代替や相互補完等の面からも連携を図るなど、地域外との広域的な連携を検討するとともに、エリアマネジメントの取組を進める。

また、今後一斉に更新時期を迎える医療・福祉、教育・文化施設等の公共施設については、拠点の位置付け及び人口減少等による利用需要の変化を踏まえ、規模の最適化や機能の複合化（多機能化）等による効率的な管理運営を推進するとともに、近隣自治体間での施設の共同利用の促進に取り組む。

#### (1)-1 各地域拠点等の特性を生かした都市機能の充実

##### ア 地域拠点

篠山市中心部（篠山市役所周辺及びJR篠山口駅周辺）、丹波市中心部（丹波市役所周辺及び柏原町柏原周辺）を地域拠点として位置付け、都市機能の代替又は相互補完も勘案し、地域全体で商業・業務、医療、金融等の都市機能の確保を図る。

##### イ 生活拠点

日常の生活圏を対象として、旧役場周辺等の生活に密着した都市機能が集積している市街地等を生活拠点として位置付け、コミュニティレベルでの商業、医療・福祉等の日常生活に必要なサービス等の確保を図る。特に、地域の維持に必要な民間施設にあっては、その存続や空き公共施設の利活用による誘致等を検討する。

#### (1)-2 現在の市街地を中心とした人口密度の維持

人口減少や超高齢化が進行する中、存続が危ぶまれる公共交通を維持し、自家用車以外の生活交通手段を確保していく観点から、交通結節機能を有する拠点周辺において、魅力ある市街地の形成を図り、日常生活に必要な都市機能や公共交通の利用圏人口の維持を図る。

また、農林業が盛んな本地域においては、住まいと生業が強く結びついている集落が多く存在することから、現在の集落に安心して住み続けられる環境を整えるため、地域の実情に応じた柔軟な対応を行う。

#### (1)-3 各地域拠点等の機能連携の強化

##### ア 広域連携軸

地域を超えた広域的な人の移動や物流を支える広域交通ネットワークとして、既に、舞鶴若狭自動車道、北近畿豊岡自動車道、国道175号、国道176号、国道372号、JR福知山線、JR加古川線からなる広域連携軸が形成されていることから、これらにより京都府を含む地域内外の地域拠点間における都市機能の相互補完と、恵まれた地域資源と「都会に近い田舎」という利点を生かした京阪神都市圏等との観光交流の促進を図る。

##### イ 地域内連携軸

丹波地域内の生活利便性の向上を図るため、地域内の移動を支える交通ネットワークとして、広域連携軸に加え、国道、県道等からなる地域内連携軸を形成し、広域連携軸へのアクセスや地域拠点と生活拠点との連携を強化する。

##### ウ 日常生活圏内の移動

日常生活圏内における移動については、地域の交通需要に応じ、路線バスやコミュニティバス、デマンド型交通等により公共交通ネットワークを維持・確保する。また、鉄道駅やバス停へのアク

セシ性の向上に向け、超高齢社会に対応した歩行環境の改善を図るとともに、シニアカーや電動アシスト自転車等のパーソナルモビリティの導入の促進についても検討する。

なお、公共交通ネットワークの確保が困難な農山村等においては、移動販売やICTを活用した個人向け商品販売・配送システムの充実等の民間企業・団体の新たな取組を活用しながら、日常生活の持続性を確保する。

## (2) 土地利用に関する方針

### ア 地域の特性に応じた重層的な土地利用コントロール

丹波地域を代表する産業である農林業を振興するとともに、美しい田園景観を生かしたまちづくりを推進するため、「緑豊かな地域環境の形成に関する条例」（以下「緑条例」という。）により定められた「丹波地域環境形成基本方針」の考え方を基本とし、緑条例による開発行為の誘導に加え、都市計画法、農業振興地域の整備に関する法律、農地法、森林法、自然公園法等の規制誘導手法を活用した重層的な土地利用コントロールを行う。

特に、丹南篠山口、氷上、春日の各インターチェンジ周辺、国道176号や国道372号の沿道等の開発圧力が比較的強い地域においては、用途地域や特定用途制限地域等の活用により、無秩序な市街地の拡大の抑制や生活環境の悪化の防止を図る。

### イ 計画的な整備・改善による市街地の質の向上

緑条例に基づく篠山市中心部や丹波市中心部等の「まちなみ区域」においては、人々の居住や都市的な活動の場として、用途地域や地区計画等の活用により良好な市街地環境の形成を図るとともに、篠山城跡周辺や柏原町柏原周辺等の「歴史的な町の区域」においては、歴史的な景観を保全しつつ防災性の向上を図る。

また、犬飼・初田農工団地等の既存産業団地においては、産業立地を促進する。

## (3) 市街地整備に関する方針

篠山城下町等の歴史的まちなみを有する密集市街地においては、ポケットパークの整備や建築物の耐震化・不燃化に加え、避難態勢の整備等のソフト対策を一体的に進めるなど地区の特性に応じた防災対策を推進し、災害に強い市街地の整備を図る。

ユニバーサル社会づくり推進地区に指定している篠山城下町地区（篠山小学校区）、柏原地域崇広小学校区（丹波市）においては、ハード・ソフト両面から高齢者、障害者等の社会活動への参画等の促進を支援する。

また、丹波市氷上地域において、県立柏原病院と柏原赤十字病院の統合再編を核とした医療・福祉拠点の整備を推進する。

## (4) 都市施設に関する方針

「丹波地域社会基盤整備プログラム」に基づく効率的な都市基盤施設の整備や「ひょうごインフラ・メンテナンス10箇年計画」に基づく計画的な都市基盤施設の長寿命化に向けた修繕・更新を推進する。

また、長期未着手となっている都市計画道路や都市計画公園・緑地については、現況の整備状況や土地利用状況等を勘案するとともに、歴史的まちなみの保全等にも配慮し、廃止を含めた適切な見直しを行う。

### (4)-1 交通施設

都市機能の相互補完を行う地域内外の拠点間連携の強化、広域的な観光交流の促進と地域内の生活利便性の確保を図るため、広域連携軸や両市の地域拠点を結ぶ地域内連携軸に位置付けた道路の整備や公共交通の充実を図る。

特に、北近畿全体の周遊性を高めるため、但馬地域における北近畿豊岡自動車道及び山陰近畿自動車道の整備推進に加え、播磨地域との連携強化及び中国自動車道、山陽自動車道、北近畿豊岡自動車道と一体となった基幹道路ネットワークによる広域的な交流の促進を図るため、東播丹波連絡道路の未着工区間の具体化に向けた取組を促進する。

また、鉄道及び高速バスと路線バスとの接続改善等により公共交通の利便性の向上を図るとともに、JR福知山線の利用促進を図りながら篠山口～福知山間の複線化の検討を行う。

さらに、丹波市における路線バスの再編、デマンド型乗合タクシーの導入、地域主体交通への支援のような公共交通再編の取組等により、近隣の拠点へアクセスする路線バスの維持を図るとともに、コミュニティバスやデマンド型交通の運行を支援するなど、地域の状況に応じた移動手段の確保を図り、拠点と集落間との連携を維持・確保する。

## (4)-2 公園・緑地

生物多様性の保全・再生の視点も踏まえ、多紀連山等の豊かな自然を保全するとともに、丹波の森づくりの中心拠点である県立丹波並木道中央公園や県立丹波の森公苑等の既存施設の適正な維持管理及び利用促進を図る。

また、既存の緑地を生かしながら、河川や史跡と一体となった身近なみどりを保全するなど、公園・緑地を適正に配置しその整備を図るとともに、緑条例に基づく「まちの区域」等においては、住民団体等が実施する植樹や芝生化等の緑化活動に対して支援を行う「県民まちなみ緑化事業」を活用し、まちなかの緑の保全・創出を図る。

## (4)-3 河川・下水道

「ひょうご・人と自然の川づくり」の基本理念・基本方針に基づき、治水・利水・環境に配慮した河川改修を推進する。そのため、洪水等による浸水被害に対して、住民の安全・安心を確保する河川整備を計画的に推進するとともに、人と自然が共生する河川環境の保全と創出を図る。

また、公共用水域の水質保全と生活環境の改善を図るため、生活排水処理計画に基づく公共下水道（特定環境保全公共下水道を含む）、集落排水処理施設、コミュニティプラント、合併処理浄化槽等の整備及び適正な維持管理を図る。

## (4)-4 その他の都市施設

廃棄物処理施設は、住民の生活や事業活動に不可欠な施設であることから、周辺土地利用やアクセス等に配慮して適正な立地を図るとともに、廃棄物の発生抑制、再生利用を促進するなど持続可能な循環型社会の構築に取り組む。

## (5) 防災に関する方針

「兵庫県地域防災計画」との整合を図りつつ、災害時における都市機能の代替性の確保をはじめ、均衡のとれた都市施設の配置とそれらのネットワーク化、大規模な地震の発生に備えた都市の耐震化・不燃化等や水害・土砂災害等に強い地域づくりを推進する。

また、人的被害を最小限に抑えるため、緊急気象情報や避難情報等に係る住民に対する防災情報提供システムの更なる充実等を図る。

平成26年8月の集中豪雨により甚大な被害を受けた丹波市においては、早期の復旧を図るとともに、災害に強い地域づくりに向けた復興を推進する。

## ア 防災拠点の整備とネットワークの形成

災害時の救援・救護、復旧活動等を円滑に行うため、広域防災拠点である丹波の森公苑を核として、地域防災拠点等を系統的に配置するとともに、災害応急活動に必要な物資の搬送等のための緊急輸送道路の整備や緊急自動車等の通行を確保する緊急交通路の設定など緊急輸送体制の確保を図る。

また、道路、公園、緑地その他のオープンスペースを計画的に配置・整備し、これらのネットワーク化を図ることで防災機能を高める。

## イ 都市の耐震化・不燃化等

地域の特性を勘案しつつ、民間住宅を含めた建築物の耐震化・不燃化及び延焼防止に資する緑地の整備等を推進する。特に、防災上重要な公共建築物、密集市街地や緊急輸送道路沿道の建築物、老人ホームなど災害時要援護者利用施設等の耐震化・不燃化を一層推進するとともに、歴史的まちなみを有する密集市街地においては、ポケットパークの整備や建築物の耐震化・不燃化に加え、防火水槽や消火栓の配置、自主防災組織の育成、避難態勢の整備等のソフト対策を一体的に進めるなど地区の特性に応じた防災対策を推進する。

また、造成宅地の滑動崩落や擁壁の倒壊等の地震時の宅地被害を防止するため、宅地の耐震性向上を図るとともに、上下水道等のライフラインの耐震化を推進する。

県や市町のハザードマップ等により浸水のおそれがあると指摘されている区域においては、被害の軽減を図るため、建築物の高床化や敷地のかさ上げ、電気設備等の高所への設置など建築物の耐水化を促進する。

## ウ 水害・土砂災害等に強い地域づくり

## (7) 総合的な治水対策

近年多発する局地的な集中豪雨等による浸水被害を防止、軽減するため、総合治水条例に基づき、加古川や竹田川等の流域において、河川下水道対策に加え、ため池や水田、校庭等における雨水貯留浸透機能の確保等による流域対策、ハザードマップの公表、雨量や水位等の防災情報の発信、避

難体制の整備等による減災対策を推進するとともに、河川整備の状況、災害発生のおそれの有無、水源のかん養の必要性等を考慮した土地利用を図るなど、総合的な治水対策を推進する。

(4) 土砂災害等の防止

山麓部におけるがけ崩れ、地すべり、土砂流出等による被害を防止するため、災害危険区域（建築基準法）や土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域（土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律）の指定等により、警戒避難体制の整備、建築物の構造規制等を行うとともに、山裾での安全・安心な土地利用に向けた検討を行う。

また、「第2次山地防災・土砂災害対策5箇年計画」に基づき、治山ダムや砂防えん堤等の重点的な整備を推進するとともに、緊急防災林の整備（間伐木を利用した土留工の設置）、野生動物による農作物被害を軽減する緩衝地帯の設置など「災害に強い森づくり」を推進する。

(6) 景観形成に関する方針

多紀連山等の山々、篠山川や竹田川、それらに囲まれた盆地等の「丹波の森」を形成する自然環境の保全を図るとともに、景観法や景観の形成等に関する条例（以下「景観条例」という。）等の活用により、美しい田園景観の保全を図る。また、景観法や景観条例に加え、地区の特性に応じ、伝統的建造物群保存地区等の文化財施策等を活用し、篠山城跡周辺や柏原町柏原周辺等の城下町等、福住等の宿場町、今田の陶器町等の歴史的まちなみの形成を図る。

さらに、地域のイメージを特徴付ける景観の形成を図るため、幹線道路沿道等において、景観条例に基づく広域景観形成地域の指定を検討するなど、景観法や景観条例による建築物の形態や意匠の制限、屋外広告物条例による広告物の整序、緑条例による緑地の保全・創出等により、丹波地域にふさわしい景観誘導を行う。その際、インターチェンジ周辺等においては、地域の玄関口としての景観形成に配慮する。

加えて、公共施設等への県産木材の活用、道路等からの眺望に配慮した緑化の促進、無電柱化の推進等により、周辺環境と調和した丹波地域らしい景観を創出する。

(7) 地域の活性化に関する方針

豊かな自然と美しい田園景観等の地域資源を活用した観光農園、クラインガルテン、直売所等の農林業体験施設の整備、空き家や古民家、学校など余剰になった公共施設等の活用等により、都市住民との交流、二地域居住や定住の促進を図る。

また、空き家となった古民家や町家等の再生・活用による中心市街地の活性化を推進し、地域の魅力の向上を図る。

これらの取組に加え、伝統文化や恐竜化石等を生かした誘客や、京都府丹波地域との大丹波連携による丹波ブランドの発信など、都市との多彩な交流の促進に取り組む。また、大学との連携による中心市街地の活性化や地域のまちづくり、企業との連携による里山の管理等の多様な主体との連携も取り入れつつ、地域のまちづくりの取組を総合的に支援する「地域再生大作戦」により住民が主体となった地域の活性化を促進する。



**兵庫県告示第654号**

都市計画法（昭和43年法律第100号）第16条第1項及び都市計画に関する公聴会開催規則（昭和44年兵庫県規則第76号）第2条の規定により、次のとおり都市計画の変更に係る素案の公聴会を開催する。

このことについては、同規則第4条第2項の規定により、兵庫県のホームページにも掲載する。

平成27年 7月31日

兵庫県知事 井 戸 敏 三

1 素案を作成した都市計画

(1) 種類及び名称

「洲本都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「淡路都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」並びに「南あわじ都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（淡路地域都市計画区域マスタープラン）

(2) 素案の概要

「洲本都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「淡路都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」並びに「南あわじ都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（淡路地域都市計画区域マスタープラン）別記のとおり

(3) 素案の閲覧期間



平成27年7月1日（水）から同年9月3日（木）まで

(4) 素案の閲覧場所

兵庫県県土整備部まちづくり局都市計画課、洲本市都市整備部都市計画課、淡路市都市整備部都市計画課及び南あわじ市建設部都市計画課

なお、素案は、兵庫県のホームページ ([http://web.pref.hyogo.lg.jp/town/cate3\\_201.html](http://web.pref.hyogo.lg.jp/town/cate3_201.html)) においても掲示する。

2 公聴会の日時及び場所

(1) 日時

平成27年9月3日（木） 午後7時から

(2) 場所

洲本市市民交流センター 1階会議室 洲本市宇原1788—1 電話 (0799) 24—4450

(収容人員 (30人) を超えた場合は、入場制限を行う場合がある。)

3 公述の申出

公聴会に出席して意見を述べようとする者（案件に係る都市計画区域内に住所を有する者及び利害関係人であること。また、代理人は認めない。）は、下記公述申出書提出期間内に、意見の趣旨、その理由及び公聴会における報道機関等による撮影・録音の可否並びに住所、氏名、職業、年齢及び電話番号を記載した兵庫県知事宛ての書面を兵庫県県土整備部まちづくり局都市計画課に郵送又は持参により提出すること。

なお、上記書面の提出がない場合は、公聴会を中止する場合がある。

また、同趣旨の意見が多数ある場合は、公述人を選定する場合がある。

4 素案の公述申出書提出期間

平成27年7月31日（金）から同年8月24日（月）まで（必着）

5 公聴会の公開

公聴会は、これを公開する。

6 公聴会に関する問合せ先

兵庫県県土整備部まちづくり局都市計画課

〒650-8567神戸市中央区下山手通5丁目10番1号

電話 (078) 341-7711 内線4649・4656

別記

「洲本都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「淡路都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」並びに「南あわじ都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（淡路地域都市計画区域マスタープラン）の変更素案の概要

第1 基本的事項

1 役割

淡路地域都市計画区域マスタープランは、「21世紀兵庫長期ビジョン」（「淡路地域ビジョン」）及びまちづくり基本条例に基づく「まちづくり基本方針」の実現に向け、都市計画法第6条の2に定める「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」として、長期的視野に立った地域の将来像及びその実現に向けた広域的・根幹的な都市計画の方向性を示すものであり、都市計画法第18条の2に定める「市町村の都市計画に関する基本的な方針」の指針となるものである。

2 対象区域

対象区域は、洲本市、淡路市及び南あわじ市の3市で構成される淡路地域全域とする。

また、本地域に含まれる都市計画区域は表1のとおりである。

表1 淡路地域内の都市計画区域

都市計画区域名	構成市町名	都市計画区域	人口（人）
洲本都市計画区域	洲本市	行政区域の一部	36,794
淡路都市計画区域	淡路市	行政区域の一部	22,061

南あわじ都市計画区域	南あわじ市	行政区域の一部	48,608
合計			107,463

資料：平成22年国勢調査（人口）

### 3 目標年次

「21世紀兵庫長期ビジョン」の展望年次である平成52年（2040年）の都市の姿を展望しつつ、目標年次を平成32年（2020年）とする。

なお、平成32年においては、都市政策に関する技術革新の進展等に留意しつつ、事業の進捗状況等に対応した部分改訂を行い、全県的な見直しは、10年後の平成37年（2025年）に行う。

## 第2 本県の都市づくりの基本方向

### 1 都市づくりの基本方針

成熟の時代にふさわしい、安全・安心で魅力あるまちづくりを総合的に展開するための県の基本的な考え方を明らかにした「まちづくり基本方針」に即し、地域が主役となった持続可能な地域の形成に向け、次の4つを基本方針として本県の今後の都市づくりを進める。

#### (1) 安全・安心

南海トラフ地震等を想定した都市機能の確保方策と迅速な復興への備え、誰もが安心して暮らせる環境整備など、まちの安全・安心の確保を図る。

#### (2) 環境との共生

住宅やまちの低炭素化、省資源化、エネルギーの自給と、自然環境や生物多様性の保全・再生などによる環境との共生を図る。

#### (3) 魅力と活力

地域の宝や個性の再発見と発信による地域の魅力づくりと、人口減少期に適合した都市機能の集約や地域の実情に応じたきめ細かな土地利用調整による地域活力の増進を図る。

#### (4) 自立と連携

人と人、地域と地域の交流や連携の促進による持続人口（定住人口＋交流人口）の確保と地域の自主・自立を図る。

### 2 都市計画に関する現況と課題

#### (1) 人口減少・超高齢社会の到来

平成22年国勢調査における本県の人口は約559万人（平成26年4月1日時点推計 約554万人）であり、阪神・淡路大震災のあった平成7年を除いて戦後初めて減少へと転じた。今後も減少が続き、平成52年には、現在より約92万人少ない約467万人となる見込みである。

年齢別の人口構成をみると、平成52年の生産年齢人口（15歳～64歳）は、現在より約104万人少ない約250万人となる見込みである。その一方で、高齢者人口（65歳以上）は今後も増加し、平成52年の65歳以上人口比率は約36パーセントとなる見込みである。

#### ア 持続可能な生活圏の確保

生産年齢人口の減少は、医療、介護や生活支援等の担い手不足を招き、住民の生活を支えるサービスが低下するおそれがある。また、長期的には県内全域で人口が減少するのに併せて疎住化が進み、暮らしの利便性やサービスの効率性が低下する等の問題が生じると考えられる。

今後、まちのにぎわいや生活の質の維持・向上を図るため、日常生活に必要な都市機能の維持に必要な利用圏人口を確保するとともに、高齢者や女性の社会進出を促進するため、職場、子育て支援施設、教育施設や医療・福祉施設等と居住地が近接した持続可能な生活圏の確保が必要である。

#### イ 公共交通ネットワークの維持・確保

近年、人口減少やモータリゼーションの進展とあいまって公共交通の利用者数が減少し、地方鉄道や路線バスの廃止が見られる。こうした現象は、内陸部や日本海側で顕著であったが、最近では、都市近郊部でも顕在化してきている。

今後は、高齢化の進展に伴い、自家用車での移動が困難となる交通弱者が増え、日常生活に不便を強いられるおそれがある。そのため、自家用車からバスや鉄道など公共交通への移動手段の転換を図り、ユニバーサル社会に対応した公共交通ネットワークの維持・確保を図る必要がある。

#### ウ 地域の魅力の向上と地域間交流の促進

今後、情報化社会の進展に伴い、ICT（Information and Communication Technology：情報通信技術）を活用した遠隔医療・教育や個人向け商品販売・配送システムの充実等により、住民の居住地選択の幅が広がることが考えられることから、地域で提供される住環境や公共サービスの内容や質に応じた地域間競争が生じる可能性がある。また、交流人口についても、高速交通網の整備等による行動圏の拡大や観光情報発信の充実等による選択肢の拡大等から地域間競争が激化している。

各地域においては、定住人口の減少に伴う地域の担い手不足による地域活力の低下に対し、居住地としての魅力の向上を図るとともに、多様な地域の資源を生かし、県外、国外を含めた地域間交流の促進を図ることにより地域の活性化に取り組む必要がある。

## (2) 防災対策の必要性の増大

### ア 防災・減災の取組

阪神・淡路大震災の教訓を踏まえ、これまで広域防災拠点の整備や密集市街地の改善など災害に強いまちづくりを進めてきたが、東日本大震災における地震・津波による甚大な被害や、近年多発する集中豪雨等による浸水被害や土砂災害により、改めて自然災害に対する備えの大切さが認識され、住民の防災意識が高まっている。特に、従来の防災対策に加え、災害時の被害を最小化する「減災」の考え方に基づいた備えの充実が求められており、レジリエンス（強靱さ・しなやかさ）の確保に向けた防災対策の必要性が増大している。

なお、本県では、東日本大震災の被害状況を踏まえ津波による浸水想定区域の見直しを行ったほか、「総合治水条例」を制定し、台風や集中豪雨による浸水被害に対して、従来の河川下水道対策に流域対策や減災対策を組み合わせた総合治水に取り組むとともに、「第2次山地防災・土砂災害対策5箇年計画」に基づく治山ダムや砂防えん堤等の整備を進めている。

## (3) 都市の維持管理コストの増大

### ア 都市基盤施設の戦略的な維持管理・更新

道路、下水道や公園等の都市基盤施設については、高度経済成長期の急速な人口増加・都市の拡大に対応し整備を進めてきた結果、一定のストックを形成するまでになっている。しかし、建設後30～50年を経過する施設が多く、今後一斉に老朽化が進行し維持管理・更新費が急増することが懸念されている。

そのため、財政制約下での効率的なストック活用への転換に向けた戦略的な維持管理・更新が必要である。

### イ 都市基盤施設整備計画の適切な見直し

今後も真に必要な都市基盤施設の整備は進めていく必要があるが、人口が減少する社会においては、既に都市計画決定されている都市施設についても社会経済情勢の変化等を勘案し、適切に見直しを図る必要がある。

なお、本県では、長期未着手の都市計画道路について、市町とともに、平成15年度から第一次見直し、平成23年度から第二次見直しを行っている。また、並行して、土地区画整理事業や都市計画公園・緑地についても見直しを進めている。

## (4) 地球環境への配慮

### ア 低炭素・循環型社会の構築

都市の構造と二酸化炭素排出量には高い相関関係があり、面積と人口が同規模である場合、低密度の市街地が一様に広がる都市では、高密度な市街地を形成している都市に比べ自家用車の依存率が高く、運輸旅客部門の一人当たり年間二酸化炭素排出量が多くなっている。社会経済活動に伴って発生する二酸化炭素の相当の部分が都市において発生しているため、二酸化炭素排出量の少ない都市構造への転換が求められている。

加えて、東日本大震災を契機としてエネルギー需給が変化しており、市街地の集積を生かした効率的なエネルギーの利用、再生可能エネルギーの利用や廃棄物の再生利用等による資源の循環等が求められている。

### イ 都市と緑・農との共生

緑の保全を図ることは、二酸化炭素の吸収源となるなど地球環境問題の対応策の一つであるとともに、ヒートアイランド現象の緩和、生物多様性の保全や良好な居住環境の確保など都市環境の改善にも役立つものである。

そのため、都市化に伴う開発等により失われた森林、海岸等の豊かで多様な自然環境を保全・再生

するために県民の参画と協働による取組を地域の特色に応じて進める必要がある。

さらに、都市内の農地についても消費地に近い食料生産地であるほか、災害時の一時避難地やレクリエーションの場等の多様な役割を果たしており、都市内に一定程度の保全を図る必要があり、近年では、市街化区域内農地を、必ずしも宅地化を図るべき土地としてではなく、都市に残る緑地空間として積極的に評価し保全しようとする取組も見られる。一方、生産緑地法改正にあわせ平成4年以降に阪神間都市計画区域内で指定されてきた生産緑地地区については、指定後30年の経過とともに発生が予想される市町長に対する買取り申出及び宅地化によりその急速な減少が生じる可能性が指摘されており、保全に向けた検討が必要である。

#### (5) 産業構造の変化

##### ア 土地利用転換への対応

神戸、阪神、東播磨、西播磨地域では、第二次産業を基幹産業として工業地帯が形成されてきたが、産業構造の目まぐるしい変化や経済の低迷等の影響を受け、企業の事業縮小や海外への生産拠点の移転等による工場の閉鎖が増加している。この結果、閉鎖で生じた工場跡地等においては、大規模な集客施設や集合住宅等の立地が見られるほか、新産業の創出・集積を誘導する施策による土地利用転換が見られるため、こうした企業の土地需要の変化に的確に対応する必要がある。

なお、本県独自の取組として、「工場敷地の再利用に係る都市機能の調和等に関する要綱」を制定し、大規模な工場跡地の適切な再利用を促進している。

##### イ 大規模集客施設の立地調整

近年、大規模集客施設が市街地内の工場跡地等に出店し、広域にわたって道路の渋滞等を引き起こすなど市町域を越えた問題が発生している。また、郊外の大規模集客施設は雇用の促進、娯楽の場の提供や消費者ニーズの充足等の効果がある一方、中心市街地衰退の一因ともなっている。

そのため、市町の中心市街地活性化の取組や特別用途地区の指定と連携して、「大規模集客施設の立地に係る都市機能の調和に関する条例」とまちづくりの観点から大規模集客施設の誘導・抑制方針を定めた「広域土地利用プログラム」に基づき、大規模集客施設の適正な立地等に関する広域的な調整を図る必要がある。

#### (6) 地方分権の進展

##### ア 県と市町との役割分担

市町合併による行政区域の広域化に加え、地方分権の進展による県から市町への都市計画決定権限の移譲が行われている。その一方で、幹線道路沿道の散発的な商業開発など市町域や都市計画区域を越えた広域的な課題への対応が必要となっている。

そのため、広域調整を担う県と基礎的自治体としてまちづくりの中核を担う市町との役割分担を一層明確にし、それぞれの役割を果たすことが重要である。

### 3 目指すべき都市づくり

都市づくりの基本方針や都市計画に関する現況と課題を踏まえ、以下のとおり本県の今後の目指すべき都市づくりの方向性を示す。これらの取組を推進することにより持続可能な都市構造への転換を図るとともに、定住や交流に資するものとする。

#### (1) 安全・安心な都市空間の創出

##### ア 総合的な防災・減災対策による安全な都市づくり

阪神・淡路大震災の経験と教訓を生かし、災害に強い都市づくりを進めるため、災害時における都市機能の代替性の確保をはじめ、均衡のとれた都市施設の配置とそれらのネットワーク化や都市の耐震化・不燃化など被害を未然に防止する対策に引き続き取り組むとともに、災害が発生した場合であっても被害を最小限に抑えることのできる、防災・減災対策を進める。

特に、東日本大震災の教訓を踏まえ、南海トラフ地震等による津波被害が想定される臨海部における対策の強化を図る。また、台風や近年多発する局地的な集中豪雨による浸水被害や土砂災害に対して、流域圏全体で防災力の向上を図る総合的な治水対策、砂防えん堤等の設置による土砂災害対策、治山ダム等の設置による治山対策及び間伐木を利用した土留工の設置等の「災害に強い森づくり」による森林の適正管理を推進するとともに、土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域の指定を推進する。

##### イ 誰もが健康で社会参加できる安心な都市づくり

年齢、性別、障害の有無、文化などの違いにかかわらず、誰もが地域社会の一員として支え合う

中で、安心して暮らし、一人ひとりが持てる力を発揮して元気に活動できるユニバーサル社会づくりを進めるため、誰もが安心して住まい、自宅からまちなかまで安全・快適に移動し、活動できる社会の実現に向け、引き続き、住宅、公共交通や生活利便施設等の一体的なバリアフリー化を推進する。

さらに、超高齢社会が到来する中、特に高齢者の社会参加や外出機会を増加させることは重要であり、まちの中心部の歩行環境の向上、高齢者等の社会参加やコミュニケーションの場の提供、地域包括ケア体制の充実を含めた医療・福祉施設の充実等のまちなかへの出歩きを促す仕掛けについて、医療・福祉施策と連携しながら、ハード・ソフト両面から推進する。

## (2) 地域のイニシアティブ（主導）による魅力的な都市づくり

### ア エリアマネジメントの促進

今後は、人口増加に対応した市街地郊外の大規模開発から多数の権利者等が存在する既成市街地内での再開発や再整備が中心となり、住宅地における良好なまちなみや住環境の保全、商業・業務地における機能更新やにぎわいの創出など、多様な地域課題へ対応した魅力ある地域づくりが求められる。

そのため、住民、事業主、地権者等の地域の担い手が一定のエリア内における維持管理・運営に主体的に取り組み、自らの資産価値の向上や経済の活性化を図る「エリアマネジメント」の取組を促進する。

### イ 地域資源を生かした魅力ある都市づくり

本県は多様な自然と風土を背景に、優れた景観や自然環境、特色ある歴史・文化を持つ個性的な地域を形成しており、居住地としての魅力の向上や県外、国外を含めた地域間交流の促進により地域の活性化を図ってきた。引き続き、美しい自然景観や歴史的なまちなみの保全、屋外広告物の整序、グリーンインフラの推進や緑化等による美しい環境の形成、空き家や空き施設等の利活用など、住民が主体となった地域資源を生かした魅力ある都市づくりにより地域間交流を促進する。

特に、複数市町の区域に広がる幹線道路沿道や河川流域等において、地域のイメージを特徴付ける広域的な景観の保全・創造や今後増加が予想される良好な景観を阻害する老朽化した放置施設等への対応を進める。

また、市街化調整区域における制度の性格を維持しつつ、地域の実情に応じたまちづくりを実現するため、都市計画制度等を活用して地域活力の向上や産業の活性化を支援する。

### ウ 民間投資の誘導

成熟社会を迎えるにあたり、特に都市部では、都市基盤施設が公的セクターによって相当程度整備されたことから、今後は都市づくりにおいて中心的な役割を担う民間投資を適切に誘導することが一層重要となる。

民間投資を誘導するため、医療・福祉、商業施設等の日常生活に必要な民間施設が立地し維持される一定の人口密度をもった地域を形成するとともに、民間投資を重点的に誘導しようとする地区については、都市計画法等に基づく特例制度の活用等の行政側による積極的な対応に加え、民間事業者に対する税制優遇、利子補給、低利融資や補助等の立地支援措置を適切に講ずる。

さらに、公共投資についても、公共サービスに民間の資金や技術、ノウハウを取り入れるPPP（Public Private Partnership：公民連携）の推進やPRE（Public Real Estate：公的不動産）の効率的な管理運営とあわせ、地域に不足する民間機能の公有地への誘導など民間活力の活用を図る。

## (3) 持続可能な都市構造の形成

### ア 拠点連携型都市構造化

人口減少・超高齢社会が到来する中、誰もが安全・安心に暮らせ、魅力溢れる都市空間を創出するためには、これまで省みられることが少なかった都市経営的な発想に立ち、地域の実情や住民の意見を十分に踏まえながら、持続可能な都市構造として「拠点連携型都市構造」を実現することが必要である。

#### (i) 拠点連携型都市構造の実現に向けた基本的な考え方

拠点連携型都市構造とは、大都市部への一極集中を行うものではなく、大都市、地方都市、中山間地等が産業、医療・福祉、商業等の諸機能において役割分担し、相互に連携することにより、各地域が活力を持って自立できる都市構造を目指すものである。

サービスごとの利用圏域人口を勘案しながら、隣接する都市間で特色を生かして機能を分担し、都市拠点間を交通ネットワークで結び連携させ、地域全体で多様な都市機能を確保するとともに、人・もの・資本・情報等を活発に環流させることにより、新たな交流が生まれ、地域のにぎわいが

創出される。

○市街地エリア

用途地域の指定区域や建築物が連たんする市街地においては、都市機能が集積する拠点内において、機能の集積の維持・充実を図るとともに、地域全体の人口動向等を総合的に俯瞰した上で、土地の高度利用や必要に応じた集約などを図り、地域全体の魅力・活力の向上につなげていく。

また、拠点間を交通ネットワークで結ぶことにより都市機能の相互補完を図るとともに、市街地エリア等から拠点への公共交通によるアクセスを維持・確保する。あわせて拠点内は高齢者でも円滑に移動できるよう歩行環境等の整備を進める。

なお、市街地の拡散を防ぐとともに、災害の発生リスク、市街化圧力の低下や人口動態等を勘案し、必要に応じ市街地を縮小する。

○市街地以外のエリア

市街地以外のエリアにおいては、将来に渡って活力が維持されるとともに、一定程度の医療・福祉、商業等のサービスが日常生活圏内で受けられるような都市構造を構築する。

具体的には、旧町村の中心地や既存集落等の拠点において、コミュニティ維持に必要な人口の集積や日常生活に必要なサービス機能の確保を図る。

また、都市との交流、二地域居住や定住を促進し、地域の活力維持を図るとともに、市街地エリアの拠点等との交通ネットワークを維持・確保し、都市機能の補完を図る。

地域のイニシアティブ（主導）により、地域の維持・活性化を図るための多様な取組が行われるよう、地区計画等の都市計画手法をはじめとした各種制度を積極的に活用する。

(4) 都市機能の役割分担と連携

a 都市の拠点

都市の拠点は、既存都市機能の集積を基本としながら、交通ネットワークの状況、地勢、文化の圏域や地域の成り立ちの経緯等を踏まえつつ都市機能の集積度及び圏域の広さに応じて形成する。また、これらを適正に配置し、適切な役割分担の下で相互の連携を図ることにより多様な都市機能の確保を図る。

○広域都市拠点

県全体の中で地域を越える広域的な圏域を持ち、複合的な都市機能の集積度が特に高い神戸市中心部や姫路市中心部の市街地を広域都市拠点として位置付ける。

広域都市拠点においては、特に高度で多様な都市機能の強化を図るとともに、国際競争力の強化や県を代表する顔としてふさわしい風格のある都市空間の形成を図る。

○地域拠点

地域全域を対象とした都市機能が一定以上集積している主要鉄道駅周辺や官公庁周辺等の市街地を地域拠点として位置付ける。

地域拠点においては、広域都市拠点と連携しつつ、広域行政機関、高度医療施設、大規模商業施設等の高度な都市機能の維持・充実を図る。

地域拠点の位置付けにあたっては、対象となる圏域の人口の集積状況や交通ネットワークの状況に応じて、一つの市町域における複数の地域拠点を形成することを否定するものではない。また、他の地域拠点や広域都市拠点との距離を勘案した配置や、地域拠点間又は広域都市拠点との連携による相互補完についても考慮する。

○生活拠点

日常生活圏を対象として、生活に密着した都市機能が集積している市街地等を生活拠点として位置付ける。

生活拠点においては、広域都市拠点や地域拠点との役割分担に配慮し、コミュニティレベルでの医療・福祉、商業等の日常生活に必要なサービスの確保を図る。

b 交通ネットワーク

交通ネットワークは、輸送手段の特性や移動量及び距離等に応じた役割分担を行い、交通インフラの整備状況や利用頻度等の地域の実情に応じた輸送手段により形成する。これにより拠点間を連携し、都市機能の分担や相互補完を図る。

○広域連携軸

広域都市拠点や地域拠点を連絡する広域的な人の移動や物流を支える公共交通及び基幹道

路等による広域交通ネットワークを広域連携軸として位置付ける。

○地域内連携軸

広域都市拠点又は地域拠点と生活拠点を連絡する地域内の移動を支える公共交通及び県道等による交通ネットワークを地域内連携軸として位置付ける。

○日常生活圏内の移動

日常生活圏内における移動については、地域の交通需要に応じ、路線バス、コミュニティバスやデマンド型交通等により公共交通ネットワークを維持・確保する。また、鉄道駅やバス停へのアクセス性の向上に向け、歩行環境等の改善を図るとともに、シニアカーや電動アシスト自転車等のパーソナルモビリティの導入の促進についても検討する。

なお、公共交通ネットワークの確保が困難な農山漁村等においては、移動販売やICTを活用した個人向け商品販売・配送システムの充実等の民間企業・団体の新たな取組を活用しながら、日常生活の持続性を確保する。

(h) 成熟社会における効率的な都市基盤施設整備

都市基盤施設の老朽化に伴う維持管理・更新費が増大する一方で、財政的制約が高まる中、拠点連携型都市構造の実現に向け真に必要な都市基盤施設については引き続き整備を推進するとともに、既存ストックの長寿命化に取り組むなど、戦略的な維持管理・更新を進める。また、都市基盤施設整備の選択と集中を進めるにあたっては、既に都市計画決定されたものであっても必要性を検証し、定期的な見直しを行う。

市街地整備についても、従来の考え方に捉われず必要最低限の基盤整備による街区の再編や敷地の整序を行う土地区画整理事業、地域の床需要に合わせた高度利用を図る市街地再開発事業など、民間活力の活用を基本として、地域の特性に応じた柔軟な取組を促進する。

学校、公民館や病院等のPREについては、情報の整理・一元化を行い、人口減少や年齢構成の変化に対応し、将来に必要な施設サービスの質と量を踏まえた上で、規模の最適化や機能の複合化（多機能化）等による効率的な管理運営を図る。

(i) 拠点連携型都市構造化による効果

拠点連携型都市構造を実現することにより、医療・福祉施設、商業施設等が住まいに身近なところで集積し、あるいは公共交通により各拠点にアクセスできるなど、高齢者等が安心して暮らすことのできる環境が整った「歩いて暮らせるまち」となり、まちのにぎわいや生活の質の維持・向上が図られる。また、道路等の都市基盤施設の維持管理・更新の効率化・重点化、学校、公民館や病院等のPREの有効活用、公共交通や福祉サービスの効率的提供など、財政負担の軽減も期待でき、持続可能な都市へと変貌させることができる。

さらに、この実現は、自家用車から公共交通への転換を促すとともに、市街地の集積を生かしたエネルギーの効率的な利用を可能とするなど都市の低炭素化にも寄与することが期待できる。

イ 本県の現在の都市構造

本県では、交通利便性の高い瀬戸内臨海部において、人口及び都市機能が集積しており、特に神戸、阪神地域で高密度な市街地を形成している。

また、内陸部においては、ニュータウンや市町の中心部、鉄道駅の周辺等にこれらの集積がみられ、こうした市街地は、鉄道やバス、基幹道路等の交通ネットワークで瀬戸内臨海部とつながっている。

但馬、丹波、淡路地域では、山地が地域の大部分を占めており、平野部のうち鉄道駅周辺や河川・街道沿い等に人口及び都市機能の集積が島状に分布し、これらの市街地が基幹道路を中心とした交通ネットワークにより結ばれている。

このように本県は、地域ごとに適度に分散された都市機能が集積した拠点とそれらをつなぐ交通ネットワークが一定程度形成されており、拠点連携型都市構造化にあたっては、これら都市機能の既存集積ストックや交通ネットワークの状況に加え、市街地形成の経緯や自然環境等を踏まえた地域ごとに特色を持ったものとする必要がある。

第3 淡路地域の方針

1 地域の概況

(1) 位置・地勢

淡路島は、四方を海に囲まれた瀬戸内海最大の島である。東は大阪湾・紀淡海峡を隔てて大阪府・和歌山県に、西は大鳴門橋で徳島県に、北は明石海峡大橋で神戸・阪神地域に接する面積約596平方キロメ

ートの地域である。

北部には津名丘陵が南北に走り、その東西はいずれも傾斜地で海岸線に若干の耕地を形成している。中部から南部にかけては三原平野が広がり、洲本川、三原川が流れている。南部は淡路最高峰の論鶴羽山（608メートル）を有する論鶴羽山地が東西に走り、断崖絶壁の海岸線を形成している。

一方、本地域では、過去に台風や集中豪雨による水害や土砂災害が発生しており、近年では、平成16年台風第23号や平成23年台風第15号により洲本川水系、三原川水系、志筑川水系が氾濫し大規模な浸水被害が生じている。平成16年台風第23号では、土砂崩れやため池の決壊等が連鎖的に発生し被害を拡大させた。

地震災害については、平成7年の阪神・淡路大震災において甚大な被害が生じているほか、平成25年の淡路島地震においても地域北部で最大震度6弱を観測した。また、南海トラフ地震による津波浸水被害予測では、特に、地域南部において甚大な浸水被害が予測されている。このほか、奈良県から四国北部に跨る中央構造線断層帯を震源とする地震被害も想定されている。

② 人口・世帯数

本地域の人口は約14.4万人（平成22年）で県全体の約3パーセントである。高度経済成長期を含め一方的な減少傾向が続いており、平成32年には約12.7万人（平成22年比△11.5パーセント）、平成52年には約9.4万人（同△34.7パーセント）となる見込みである。

65歳以上人口比率は約30.1パーセント（平成22年）と全県の水準（約23.1パーセント）を上回っており、高齢化が顕著である。今後とも県全体と同じく高齢化が進行し、平成32年には約37.3パーセント、平成52年には約42.9パーセントとなる見込みであるが、人口減少の影響から、65歳以上の人口は平成32年をピークに減少に転じる見込みである。

また、世帯数は約5.3万世帯（平成22年）であり、平成12年の約5.4万世帯をピークに減少に転じている。平成32年には約4.7万世帯（平成22年比△11.6パーセント）、平成52年には約3.6万世帯（同△32.1パーセント）となる見込みである。

表2 市別人口の推移と将来見通し

単位：万人

市名等	昭和45年	昭和55年	平成2年	平成12年	平成22年	平成32年	平成42年	平成52年
兵庫県	466.8	514.5	540.5	555.1	558.8	542.2	508.8	467.4
淡路地域	17.6	17.0	16.6	15.9	14.4	12.7	11.1	9.4
洲本市	5.6	5.5	5.4	5.2	4.7	4.2	3.6	3.1
淡路市	6.2	5.8	5.5	5.2	4.6	4.1	3.5	3.0
南あわじ市	5.8	5.8	5.8	5.5	5.0	4.4	3.9	3.4

資料：国勢調査（平成22年以前）、国立社会保障・人口問題研究所推計（平成32年以降）

表3 市別65歳以上人口比率の推移と将来見通し

単位：%

市名等	昭和45年	昭和55年	平成2年	平成12年	平成22年	平成32年	平成42年	平成52年
兵庫県	6.9	9.2	11.9	16.9	23.1	29.3	31.7	36.4
淡路地域	12.1	15.8	18.9	24.9	30.1	37.3	39.8	42.9
洲本市	11.8	15.1	18.1	23.7	28.6	36.0	38.6	42.3
淡路市	13.0	17.3	20.4	26.8	32.4	39.4	41.6	43.9
南あわじ市	11.5	14.9	18.3	24.2	29.4	36.4	39.3	42.5

資料：国勢調査（平成22年以前）、国立社会保障・人口問題研究所推計（平成32年以降）

表4 市別世帯数の推移と将来見通し

単位：万世帯



市名等	昭和45年	昭和55年	平成2年	平成12年	平成22年	平成32年	平成42年	平成52年
兵庫県	123.3	158.3	177.5	203.5	225.3	223.9	220.0	208.8
淡路地域	4.5	4.8	5.0	5.4	5.3	4.7	4.2	3.6
洲本市	1.5	1.7	1.7	1.9	1.8	1.7	1.5	1.3
淡路市	1.6	1.6	1.7	1.8	1.7	1.5	1.3	1.1
南あわじ市	1.4	1.5	1.6	1.7	1.7	1.5	1.3	1.1

資料：国勢調査（平成22年以前）、兵庫県推計（平成32年以降）

(3) 産業

本地域の産業別就業人口構成比は、第1次産業及び第2次産業が減少傾向、第3次産業が増加傾向にある。全県に比べ南あわじ市における農業や淡路市の漁業等の第1次産業の比率が高いことが特徴的である。

農業産出額は373億円（平成12年）から350億円（平成18年）とほぼ横ばいであり、県全体の約25パーセントを占めている。平成18年における市別の内訳をみると、野菜の生産が盛んな南あわじ市が全体の約65パーセントを占めている。製造品出荷額等は4,776億円（平成12年）から2,194億円（平成22年）と減少傾向にある。平成22年における市別の内訳をみると、洲本市が全体の約45パーセントを占めている。商品販売額は3,089億円（平成14年）から2,727億円（平成19年）と減少傾向にある。平成19年における市別の内訳をみると、南あわじ市が全体の約40パーセントを占めている。

表5 就業人口の産業別構成比の推移

単位：%

市名等	平成12年			平成17年			平成22年		
	第1次産業	第2次産業	第3次産業	第1次産業	第2次産業	第3次産業	第1次産業	第2次産業	第3次産業
兵庫県	2.5	30.4	65.3	2.5	27.1	68.2	2.0	24.7	67.5
淡路地域	20.1	27.7	51.9	19.4	25.4	54.6	18.5	22.9	57.0
洲本市	13.6	28.1	57.9	13.0	25.1	61.0	11.2	23.1	62.8
淡路市	19.6	26.3	54.0	18.6	24.4	56.4	17.4	21.2	60.0
南あわじ市	26.2	28.6	45.1	25.6	26.5	47.8	25.3	24.0	50.0

資料：国勢調査

注：分類不能の産業があるため、合計は100にならない。

表6 農業産出額の推移

単位：億円

市名等	平成12年	平成15年	平成18年
兵庫県	1,676	1,649	1,462
淡路地域	373	401	350
洲本市	71	71	64
淡路市	76	72	63
南あわじ市	226	257	223

資料：生産農業所得統計

表7 製造品出荷額の推移

単位：億円

市名等	平成12年	平成17年	平成22年
兵庫県	140,700	134,778	141,838
淡路地域	4,776	2,571	2,194
洲本市	2,962	1,314	975
淡路市	842	495	612
南あわじ市	973	762	606

資料：工業統計調査

表 8 商品販売額の推移

単位：億円

市名等	平成14年	平成16年	平成19年
兵庫県	131,776	129,147	132,693
淡路地域	3,089	2,930	2,727
洲本市	1,065	1,027	919
淡路市	769	651	676
南あわじ市	1,255	1,253	1,132

資料：商業統計調査

(4) 市街地形成の経緯

瀬戸内海の交通上の重要な位置にある淡路島は、「国生み神話」に彩られた長い歴史を持ち、古くから農業や漁業の盛んな地域として発展してきた。

海岸線に沿って岩屋、富島、津名、洲本、福良等の港湾を有する市街地や集落が点在し、本州や四国を結ぶ航路の存在が生活の拠点としての都市機能集積に一定の役割を果たしてきたが、近年では、神戸淡路鳴門自動車道の開通に伴って大半の航路が廃止されたことにより、こうした港湾を中心とした都市機能集積の特徴は低下している。また、城下町として開かれた洲本は、行政や商業の中心地として発展し、まとまった市街地が形成されているものの、近年では、洲本インターチェンジ周辺等における自動車利用を前提とした開発や臨海部のリゾート開発等の市街地の拡散もみられる。

(5) 交通

基幹道路等は、地域を南北方向に貫通する神戸淡路鳴門自動車道や国道28号等がある。また、神戸淡路鳴門自動車道を利用した高速バスが京阪神や四国方面を結んでいる。その他、淡路交通による路線バス等により、国道28号に沿って地域の南北を結んでいるほか、各地から津名港や洲本までの移動を担っている。

海上交通については、神戸淡路鳴門自動車道の全線開通に伴い、地域外との連絡がフェリーや高速艇から道路交通へと移行したため、現在運行されている地域外との航路は明石港と岩屋港間の高速艇のみとなっている。また、地域内は洲本港及び土生港と沼島漁港とが航路で結ばれている。

(6) 人の移動

市町間の人の移動を15歳以上の通勤・通学の状況についてみると、全市で通勤・通学者の70パーセント以上が同一市内の移動である。他市町への移動では、地域内の移動に加え、神戸市への移動もみられることが特徴的である。

休日における自由目的の移動についてみると、通勤・通学と同様に同一市内の移動が最も高い比率となっている。他市町への移動では、島の中心である洲本市への移動が高い比率となっているほか、南あわじ市から徳島県への移動もみられることが特徴的である。

表 9 15歳以上の通勤・通学（流出移動）

単位：%

		移動先

市名	市内 移動率	第1位		第2位		第3位	
		市町等	移動率	市町等	移動率	市町等	移動率
洲本市	77.5	南あわじ市	10.4	淡路市	7.5	神戸市	1.7
淡路市	77.3	洲本市	10.0	神戸市	5.4	南あわじ市	2.2
南あわじ市	81.1	洲本市	13.3	淡路市	2.3	神戸市	1.0

資料：平成22年国勢調査

表10 休日における自由目的（流出移動）

単位：%

市名	市内 移動率	移動先					
		第1位		第2位		第3位	
		市町等	移動率	市町等	移動率	市町等	移動率
洲本市	73.6	南あわじ市	9.7	淡路市	7.6	神戸市	3.1
淡路市	70.3	洲本市	9.8	神戸市	4.3	南あわじ市	4.1
南あわじ市	67.6	洲本市	17.8	徳島県	3.6	淡路市	3.5

資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年度実施）

## (7) 地域資源

## ア 御食国の歴史を持つ豊かな農水産物等

淡路島は、古来から「御食国」として朝廷に食料を貢進するなど豊かな食材の宝庫としての歴史を持ち、現在でも豊かな漁場を背景とした水産物や代表的な農産物であるたまねぎ（南あわじ市）をはじめ、露地野菜、果樹、花卉（淡路市）のほか、肉用牛の飼育や酪農（南あわじ市）など県内有数の農・漁業地域となっている。

また、粘土瓦（南あわじ市）、線香（淡路市）、手延素麺（南あわじ市）、真珠核（洲本市）など特色ある地場産業が営まれている。

## イ 環境立島「公園島淡路」の実現に向けた多彩な花みどり施設等

平成12年に開催された「国際園芸・造園博『ジャパンフローラ2000』」が目指した自然再生の理念を継承し、その後の「花みどりフェア」や「淡路花祭」などの取組を通して、新たな花みどり文化を発信し続ける国営明石海峡公園、淡路夢舞台、県立淡路島公園、県立あわじ花さじきなどの多彩な花みどり施設が整備されている。

また、水仙の群生地（南あわじ市）や慶野松原（南あわじ市）などの景勝地にも恵まれている。

## ウ 国生み神話に象徴される歴史と文化

「国生み神話」の舞台としての面影を残す沼島（南あわじ市）、絵島（淡路市）、伊弉諾神宮（淡路市）等の史跡・社寺をはじめ、弥生時代後期の鉄器の生産集落である五斗長垣内遺跡（淡路市）、洲本城趾、近代化産業遺産の紡績工場（洲本市）など、各時代を代表する歴史的資源が島内各地に残っている。

また、国の重要無形民俗文化財である淡路人形浄瑠璃（南あわじ市）等の伝統芸能や文化が継承されている。

## エ 豊富な再生可能エネルギー資源

豊富な日照時間、広大な土取り跡地等の未利用地、西岸の強い西風、日本有数の潮流など、太陽光・太陽熱・風力・潮力発電等に利用できる再生可能エネルギーの資源が豊富である。

## 2 長期的に目指すべき地域の将来像

## (1) 淡路地域の現在の都市構造

本地域は、全体的に山地や丘陵地が多いため、限られた臨海部の平地に市街地が島状に分布し、その周辺の地域に農山漁村集落が点在する地域である。広域都市拠点は無く、神戸、阪神、東播磨、西播磨地域に比べ都市機能の集積度が低い地域拠点や生活拠点が点在し、幹線道路による自動車利用を中心とした交通ネットワークを形成している。

## (2) 淡路地域の都市構造の方向

本地域は、県内で人口減少率及び高齢化率が最も高くなることが予想され、拠点によっては、都市機能が十分に確保できないことが懸念されるため、コミュニティバス等公共交通ネットワークによる神戸市や徳島県などの地域外の拠点や地域内の拠点間の連携強化により、都市機能の代替又は相互補完を行い、地域全体での都市機能の確保を図る。

また、市街地エリアにおいては、豊かな自然や歴史・文化、産業を生かした市街地の形成を図るとともに適切な土地利用の誘導により市街地の拡散の防止や景観の保全を図る一方で、災害の発生リスク、市街化圧力の低下や人口動向等を勘案して必要に応じて市街地を縮小する。

一方、市街地以外のエリアにおいては、地域のイニシアティブ（主導）による集落の機能維持や地域の活性化を促進するとともに、デマンド型交通の導入等により市街地エリアの拠点等との連携を維持・確保し、活力を維持する。さらに、移動販売やICTを活用した個人向け商品販売・配送システムの充実等の民間企業・団体の新たな取組を活用しながら、日常生活の持続性の確保を図る。

## 3 区域区分の決定の有無

洲本都市計画区域、淡路都市計画区域及び南あわじ都市計画区域においては、過度な人口の集積等はなく、今後とも急激かつ無秩序な市街化の進行は想定されない。

そのため、用途地域や特定用途制限地域等の活用により土地利用コントロールが可能であることから区域区分は定めない。

## 4 都市づくりに関する方針

## (1) 拠点連携型都市構造化の方針

淡路島定住自立圏構想を推進するなど、既存の都市機能を活用しつつ、適正な役割分担の下に拠点間での都市機能の代替又は相互補完を行い、地域全体で都市機能の確保を図る。その際、神戸淡路鳴門自動車道によりつながる神戸地域、東播磨地域や徳島県等の地域外との広域的な連携についても検討するとともに、エリアマネジメントの取組を進める。

また、今後一斉に更新時期を迎える医療・福祉、教育・文化施設等の公共施設については、特に本地域では人口一人あたりの施設数が多いことから、拠点の位置付け及び人口減少等による利用需要の変化を踏まえ、規模の最適化や機能の複合化（多機能化）等による効率的な管理運営を推進するとともに、近隣自治体間での施設の共同利用の促進に取り組む。

## (1)-1 各地域拠点等の特性を生かした都市機能の充実

## ア 地域拠点

高速バスセンターを有し、一定の都市機能の集積がみられる洲本市役所周辺、志筑を地域拠点として位置付け、都市機能の代替又は相互補完も勘案し、地域全体で商業・業務、医療、金融等の都市機能の確保を図る。

南あわじ市においては、南あわじ市役所周辺を地域拠点として位置付け、市の中心地として都市機能の集積を促進する。

## イ 生活拠点

日常の生活圏を対象として、旧役場周辺等の生活に密着した都市機能が集積している市街地等を生活拠点として位置付け、コミュニティレベルでの商業、医療・福祉等の日常生活に必要なサービス等の確保を図る。特に、地域の維持に必要な民間施設にあっては、その存続や空き公共施設の活用による誘致等を検討する。

## (1)-2 現在の市街地を中心とした人口密度の維持

人口減少や超高齢化が進行する中、既存のバス交通体系を維持し、自家用車以外の生活交通手段を確保していく観点から、交通結節機能を有する拠点周辺において、魅力ある市街地の形成を図り、日常生活に必要な都市機能や公共交通の利用圏人口の維持を図る。その際には、将来起こり得る津波災害の防止・軽減を図るため、災害の発生リスクが高い区域においては、災害危険区域（建築基準法）等の指定による住宅等の建築抑制や構造規制について検討する。

また、農林漁業が盛んな本地域においては、住まいと生業が強く結びついている集落が多く存在することから、現在の集落に安心して住み続けられる環境を整えるため、地域の実情に応じた柔軟な対応を行う。

(1)-3 各地域拠点等の機能連携の強化

ア 広域連携軸

地域を超えた広域的な人の移動や物流を支える広域交通ネットワークとして、既に、神戸淡路鳴門自動車道と国道28号からなる広域連携軸が形成されていることから、これらにより徳島県を含む地域内外の地域拠点間における都市機能の相互補完と、温暖な気候風土や豊かな自然環境を生かした京阪神都市圏等との広域的な交流の促進を図る。

イ 地域内連携軸

淡路地域内の生活利便性の向上を図るため、地域内の移動を支える交通ネットワークとして、広域連携軸に加え、主要県道等からなる地域内連携軸を形成し、広域連携軸へのアクセスや地域拠点と生活拠点との連携を強化する。

ウ 日常生活圏内の移動

日常生活圏内における移動については、地域の交通需要に応じ、路線バスやコミュニティバス、デマンド型交通等により公共交通ネットワークを維持・確保する。また、バス停へのアクセス性の向上に向け、超高齢社会に対応した歩行環境の改善を図るとともに、シニアカーや電動アシスト自転車等のパーソナルモビリティの導入の促進についても検討する。

なお、公共交通ネットワークの確保が困難な農山漁村等においては、移動販売やICTを活用した個人向け商品販売・配送システムの充実等の民間企業・団体の新たな取組を活用しながら、日常生活の持続性を確保する。

(2) 土地利用に関する方針

ア 地域の特性に応じた重層的な土地利用コントロール

地域特性である緑豊かな山並みや変化に富んだ海岸線、伝統的な生活文化や産業等を生かしたまちづくりを推進するため、「緑豊かな地域環境の形成に関する条例」（以下「緑条例」という。）により定められた「淡路地域環境形成基本方針」の考え方を基本とし、緑条例による開発行為の誘導に加え、都市計画法、農業振興地域の整備に関する法律、農地法、森林法、自然公園法等の規制誘導手法を活用した重層的な土地利用コントロールを行う。

特に、洲本インターチェンジ周辺や国道28号の沿道等の開発圧力が比較的強い地域においては、用途地域や特定用途制限地域等の活用により、無秩序な市街地の拡大の抑制や生活環境の悪化の防止を図る。

イ 計画的な整備・改善による市街地の質の向上

緑条例に基づく洲本等の「まちの区域」においては、人々の居住や都市的な活動の場として、用途地域や地区計画等の活用により良好な市街地環境の形成を図る。

また、インターチェンジ周辺においては、工業・流通施設等の適切な立地を誘導する。

(3) 市街地整備に関する方針

漁村等の密集市街地においては、住民との協働による道路、公園等の整備と建築物の耐震化・不燃化を一体的に進めるなど地区の特性に応じた防災対策を推進し、災害に強い市街地の整備を図る。

ユニバーサル社会づくり推進地区に指定している洲本市中心市街地周辺地区、淡路市志筑中心地区、南あわじ福良地区においては、ハード・ソフト両面から高齢者、障害者等の社会活動への参画等の促進を支援する。

また、淡路花博跡地（淡路市）を活用し、景観に配慮しつつ京阪神の都市住民も訪れる健康回復・健康づくりの拠点形成を推進するとともに、県立淡路病院跡地（洲本市）を活用し、医療・福祉施設等が集積する複合型福祉拠点の整備を推進する。

(4) 都市施設に関する方針

「淡路地域社会基盤整備プログラム」に基づく効率的な都市基盤施設の整備や「ひょうごインフラ・メンテナンス10箇年計画」に基づく計画的な都市基盤施設の長寿命化に向けた修繕・更新を推進する。

また、長期末着手となっている都市計画道路や都市計画公園・緑地については、現況の整備状況や土地利用状況等を勘案し、廃止を含めた適切な見直しを行う。

(4)-1 交通施設

都市機能の相互補完を行う地域内外の拠点間連携の強化、広域的な観光交流の促進と地域内の生活利便性の確保を図るため、広域連携軸や東西の地域拠点を結ぶ地域内連携軸及び西岸部の南北方向の地域内連携軸に位置付けた幹線道路の整備を図るとともに、広域連携軸や地域内連携軸における公共交通の利便性の向上を図るため、パークアンドバスライドに加え、高速バスと路線バスとの接続改善等を図る。

また、近隣の拠点へアクセスする路線バスの維持を図るとともに、コミュニティバスやデマンド型交通の運行を支援するなど、地域の状況に応じた移動手段の確保を図り、拠点と集落間との連携を維持・確保する。

#### (4)-2 公園・緑地

失われた自然環境の復元に取り組んだ国営明石海峡公園、淡路夢舞台、県立灘山緑地、豊かな自然環境を保全する県立あわじ石の寝屋緑地、淡路地域のスポーツ振興拠点となる県立淡路佐野運動公園、多様なレクリエーション需要への対応や神戸淡路鳴門自動車道と連携した交流拠点となる県立淡路島公園・ハイウェイオアシス等の既存施設の適正な維持管理及び利用促進を図る。

また、既存の緑地を生かしながら、史跡、文化財等と一体となった身近なみどりや水辺を保全するなど、公園・緑地を適正に配置しその整備を図るとともに、緑条例に基づく「まちの区域」等においては、住民団体等が実施する植樹や芝生化等の緑化活動に対して支援を行う「県民まちなみ緑化事業」を活用し、まちなかの緑の保全・創出を図る。

#### (4)-3 河川・下水道

「ひょうご・人と自然の川づくり」の基本理念・基本方針に基づき、治水・利水・環境に配慮した河川改修を推進する。そのため、洪水等による浸水被害に対して、住民の安全・安心を確保する河川整備を計画的に推進するとともに、人と自然が共生する河川環境の保全と創出を図る。

また、本地域は下水道の整備率が低いことから、公共用水域の水質保全と生活環境の改善を図るため、生活排水処理計画に基づく公共下水道（特定環境保全公共下水道を含む）、集落排水処理施設、コミュニティプラント、合併処理浄化槽等の整備及び適正な維持管理を図る。

#### (4)-4 その他の都市施設

廃棄物処理施設は、住民の生活や事業活動に不可欠な施設であることから、周辺土地利用やアクセス等に配慮して適正な立地を図るとともに、廃棄物の発生抑制、再生利用を促進するなど持続可能な循環型社会の構築に取り組む。

### (5) 防災に関する方針

「兵庫県地域防災計画」との整合を図りつつ、災害時における都市機能の代替性の確保をはじめ、均衡のとれた都市施設の配置とそれらのネットワーク化、大規模な地震の発生に備えた都市の耐震化・不燃化等や津波対策の強化、水害・土砂災害等に強い地域づくりを推進する。

特に、南海トラフ地震や中央構造線断層帯地震に備え、周辺地域と相互に連携し、災害に強い都市づくりを進める。

また、人的被害を最小限に抑えるため、緊急気象情報や避難情報等に係る住民に対する防災情報提供システムの更なる充実等を図る。

#### ア 防災拠点の整備とネットワークの形成

災害時の救援・救護、復旧活動等を円滑に行うため、広域防災拠点である淡路広域防災拠点（淡路ふれあい公園）、淡路島公園を核として、地域防災拠点等を系統的に配置するとともに、災害応急活動に必要な物資の搬送等のための緊急輸送道路の整備や緊急自動車等の通行を確保する緊急交通路の設定など緊急輸送体制の確保を図る。

また、道路、公園、緑地その他のオープンスペースを計画的に配置・整備し、これらのネットワーク化を図ることで防災機能を高める。

#### イ 都市の耐震化・不燃化等

地域の特性を勘案しつつ、民間住宅を含めた建築物の耐震化・不燃化及び延焼防止に資する緑地の整備等を推進する。特に、防災上重要な公共建築物、密集市街地や緊急輸送道路沿道の建築物、津波避難ビル、老人ホームなど災害時要援護者利用施設等の耐震化・不燃化を一層推進する。

また、造成宅地の滑動崩落や擁壁の倒壊等の地震時の宅地被害を防止するため、宅地の耐震性向上を図るとともに、上下水道等のライフラインの耐震化を推進する。

県や市町のハザードマップ等により浸水のおそれがあると指摘されている区域においては、被害の

軽減を図るため、建築物の高床化や敷地のかさ上げ、電気設備等の高所への設置など建築物の耐水化を促進する。

#### ウ 発生頻度を踏まえた津波対策

近い将来発生が懸念される南海トラフ地震の発生に伴う津波に備えるため、「津波防災インフラ整備計画」等に基づく防潮堤や水門等の緊急整備を推進するとともに、「南海トラフ地震・津波対策アクションプログラム」に基づき、住民の迅速・円滑な避難体制の整備を図る。また、減災のための事前復興まちづくりを展開する。

想定津波水位が高く、浸水被害が想定される地域南部においては、防潮堤等の整備・改良による浸水区域の縮小に加え、津波避難ビルの指定や避難路の整備など、避難を前提とした浸水被害の軽減に取り組む。特に、最大クラスの津波等により甚大な浸水被害が想定される福良港、阿万港、沼島漁港、炬口地区（レベル2津波水位：福良港T.P.+8.1m、阿万港T.P.+5.9m、沼島漁港T.P.+4.4m、炬口地区T.P.+2.8m）の全ての津波対策の早期完了を図る。

#### エ 水害・土砂災害等に強い地域づくり

##### (7) 総合的な治水対策

近年多発する局地的な集中豪雨等による浸水被害を防止、軽減するため、総合治水条例に基づき、洲本川や三原川等の流域において、河川下水道対策に加え、ため池や水田、校庭等における雨水貯留浸透機能の確保等による流域対策、ハザードマップの公表、雨量や水位等の防災情報の発信、避難体制の整備等による減災対策を推進するとともに、河川整備の状況、災害発生のおそれの有無、水源のかん養の必要性等を考慮した土地利用を図るなど、総合的な治水対策を推進する。

##### (4) 土砂災害等の防止

山麓部におけるがけ崩れ、地すべり、土砂流出等による被害を防止するため、災害危険区域や土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域（土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律）の指定等により、警戒避難体制の整備、建築物の構造規制等を行う。

また、「第2次山地防災・土砂災害対策5箇年計画」に基づき、治山ダムや砂防えん堤等の重点的な整備を推進するとともに、緊急防災林の整備（間伐木を利用した土留工の設置）、野生動物による農作物被害を軽減する緩衝地帯の設置など「災害に強い森づくり」を推進する。

##### (6) 景観形成に関する方針

津丘丘陵や論鶴羽山地、それらの間を流れる洲本川や三原川、周囲の海岸線等の美しい自然環境の保全を図るとともに、景観法や景観の形成等に関する条例（以下「景観条例」という。）等の活用により、連続する海岸線に山並みが迫り、それらに集落、市街地や農地が溶け込んだ島特有の美しい景観の保全を図る。

そのため、緑豊かな山並みや変化に富んだ海岸線、美しい棚田やたまねぎ畑等の人々の生活や生業が育む文化的な景観、神話や歴史の物語を持った歴史的な景観など、自然、生活、歴史・文化が作りだす淡路島らしい景観を継承するとともに、「公園島淡路」として魅力あふれる景観を創造する。

また、地域のイメージを特徴付ける景観の形成を図るため、幹線道路沿道等において景観条例に基づく広域景観形成地域の指定を検討するなど、景観法や景観条例による建築物の形態や意匠の制限、屋外広告物条例による広告物の整序、緑条例による緑地の保全・創出等により、淡路地域にふさわしい景観誘導を行う。その際、インターチェンジ周辺等においては、地域の玄関口としての景観形成に配慮する。

さらに、公共施設等への淡路瓦や県産木材の活用、海辺や海上等からの眺望に配慮した緑化の促進、無電柱化の推進等により、周辺環境と調和した淡路地域らしい景観を創出する。

##### (7) 地域の活性化に関する方針

「淡路花博」が目指した自然再生の理念を継承し、自然や歴史、農山漁村の生活文化、地場産業の活用により、都市住民との交流による地域の活性化を図る。

そのため、人と自然の豊かな調和を目指す環境立島「公園島淡路」の実現を推進し、花をテーマとした地域内外の観光・交流を促進するとともに、再生可能エネルギーやエコライフなど自然環境への負荷の少ない取組や暮らし方が注目される中で、「あわじ環境未来島構想」等の参画と協働の取組を促進する。

また、御食国の時代からの豊かな食材の宝庫としての食のブランド「淡路島」を生かした観光交流や農林漁業体験等を通じた都市住民との交流、空き家や古民家、学校など余剰になった公共施設等を活用し、都市住民との交流、二地域居住や定住を促進するとともに、地域のまちづくりの取組を総合的に支援する「地域再生大作戦」により、住民が主体となった地域の活性化を促進する。