

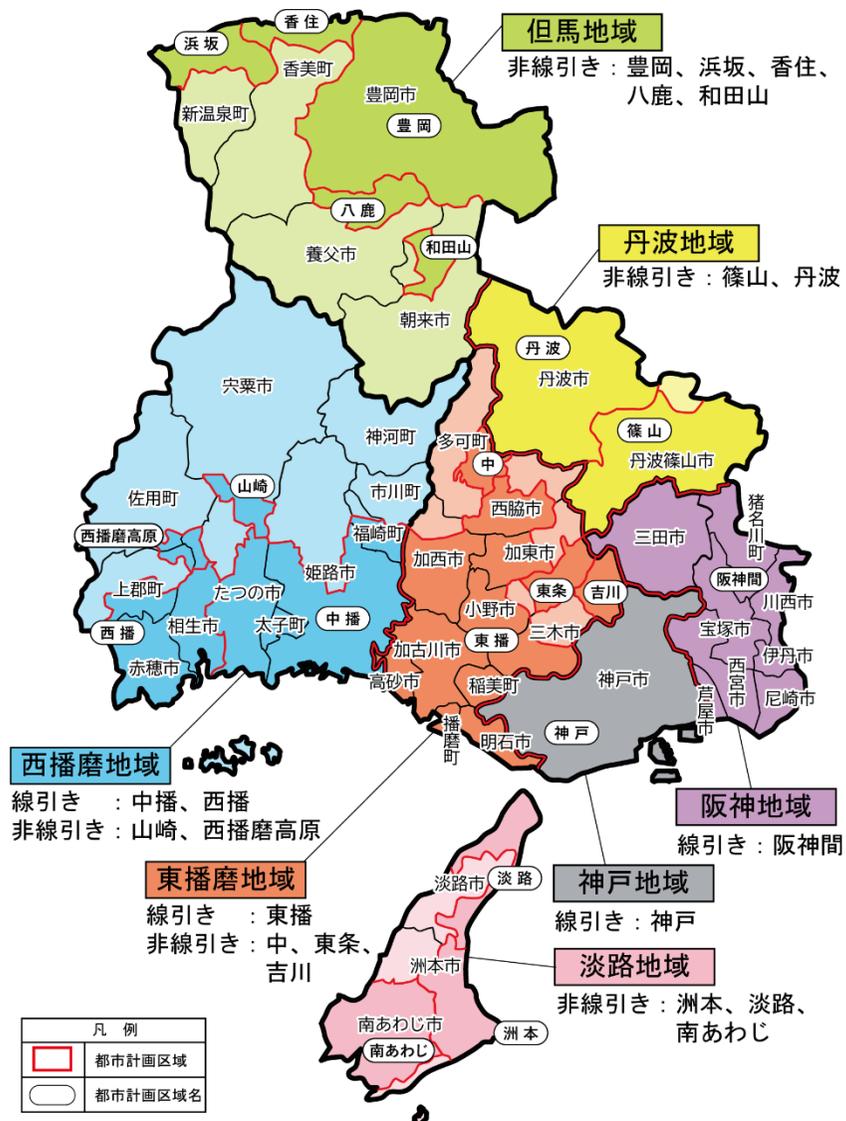
6 地域ごとの目指すべき都市づくりの主な方針

地域（都市計画区域マスタープランの策定単位）ごとの①特性、②魅力・強み、③課題を踏まえつつ、「5 県の目指すべき都市づくりの方向性」に即した『**地域ごとの目指すべき都市づくりの主な方針**』を設定する

都市計画区域マスタープランの策定単位

地域名	都市計画区域名	都市計画区域マスタープラン
神戸地域	神戸	○※1(R4.1)
阪神地域	阪神間	○(R3.3)
東播磨地域 →播磨東部地域※2	東播	○(R3.3)
	中条	
	吉川	
西播磨地域 →播磨西部地域※2	中播	○(R3.3)
	西播	
	西播磨高原	
但馬地域	豊岡	○(R3.3)
	浜坂	
	香住	
	和田山	
丹波地域	篠山	○(R3.3)
	丹波	
淡路地域	洲本	○(R3.3)
	淡路	
	南あわじ	

※1 神戸の都市計画区域マスタープラン等については神戸市が決定
 ※2 県民局名称との混同を避けるため、今回の見直しに併せて名称を変更



6 地域ごとの目指すべき都市づくりの主な方針

(1) 阪神地域

① 地域の特徴

■ 地勢

- ・ 県南東部に位置し、東は大阪府、西は神戸・播磨東部地域、北は丹波地域、南は大阪湾に面する約650km²の地域（可住地：約323km²、50%）
（南部）沿岸～中国道付近
- ・ 六甲山麓～武庫平野等の低地が面的に広がる
（北部）中国道以北
- ・ 北摂山系の山々が広がり、北西部に三田盆地

■ 土地利用

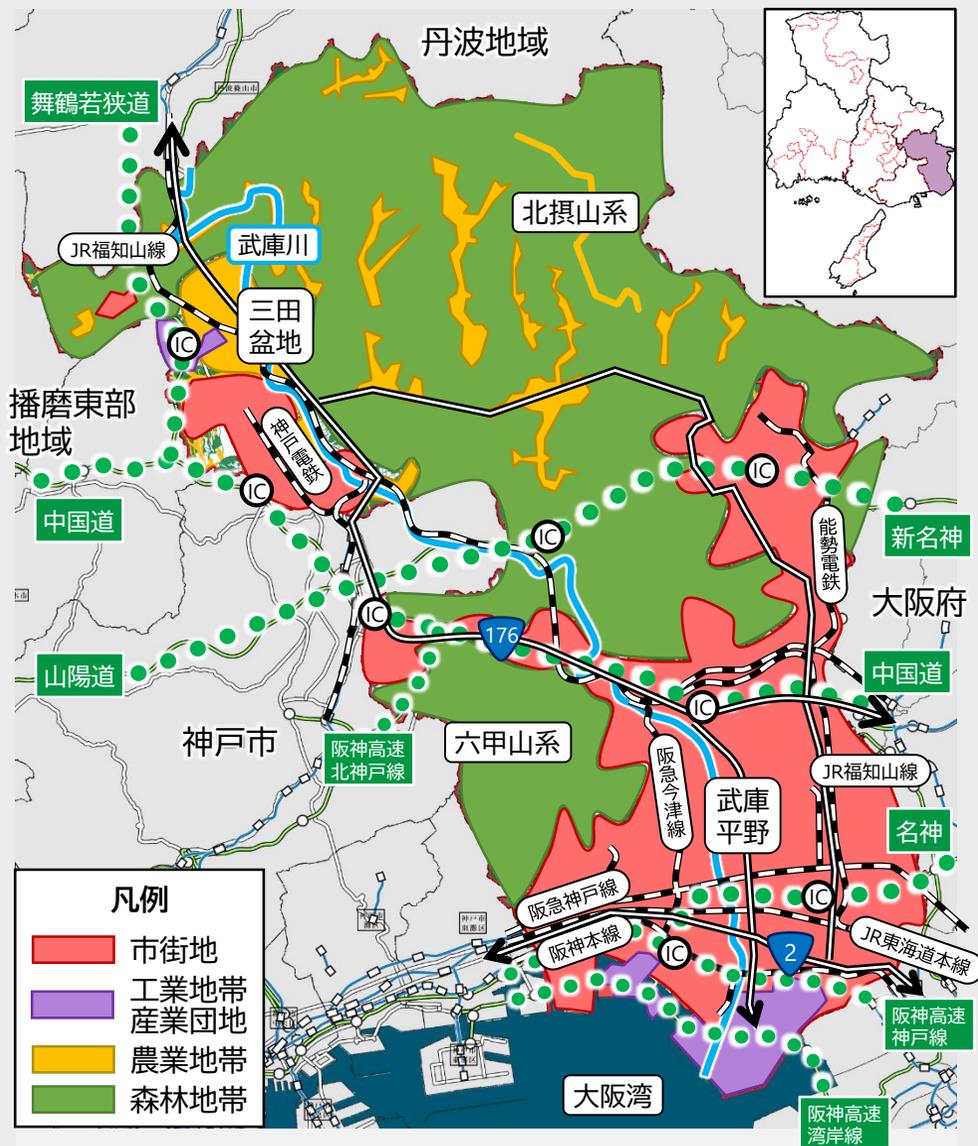
- （南部）
 - ・ 平野部を中心に住宅地を主体とする市街地が形成
 - ・ 住宅と農地が共存し、都市近郊農業が営まれている
 - ・ 臨海部の埋立地を中心に工業地帯（阪神工業地帯）が発達
- （北部）
 - ・ 能勢電鉄沿線や国道176号沿道の丘陵地にニュータウンが形成
 - ・ 三田駅周辺や神戸電鉄公園都市線沿線にニュータウンが形成
 - ・ 新名神高速道路の開通に伴い、IC周辺で物流施設等の立地が進んでいる
 - ・ 三田盆地や北摂山系の谷間に農業地帯が広がる（主に水田）

■ 人口

- ・ 約174万人（県全体の約32%）

■ 交通

- （鉄道）
 - ・ JR神戸線、阪急神戸線、阪神本線が東西を並走し大阪～神戸を結ぶ
 - ・ JR福知山線、阪急今津線、能勢電鉄等が内陸部と臨海部を結ぶ
- （基幹道路）
 - ・ 東西方向には阪神高速神戸線等の高速道路のほか国道が整備され、南北方向には山陰、北陸方面に連絡する舞鶴若狭自動車道等がある
- （バス）
 - ・ 阪急バス、阪神バスなどが南北方向を中心に発達



6 地域ごとの目指すべき都市づくりの主な方針

(1) 阪神地域

② 地域の魅力・強み

■ 充実した交通網

- ・ 関西3空港へのアクセスに優れ、JR、阪急、阪神、能勢電鉄、神戸電鉄の各線による鉄道網が発達
- ・ **阪神高速**や**名神**、**新名神**、**中国道**等の高速道路網が充実

■ 大阪や神戸のベッドタウンとしての人気

- ・ 大阪・神戸への通勤利便性の高い住宅地が形成(阪神地域の複数市が毎年、「住みたい街ランキング」に名を連ねている)
- ・ ファミリー層(0~14歳、30~49歳)人口は転入超過(R4:1,652人)(ex. 大阪府:▲3,972人、京都府:▲1,568人)
- ・ 大学等の高等教育機関が集積
- ・ 甲子園球場、宝塚大劇場等の地域資源を背景とした知名度

■ バイエリアのポテンシャル

- ・ 臨海部に金属、化学、食品など多様な製造業が展開(阪神工業地帯)
- ・ **主に国内物流港湾として重要な役割**を担う「**尼崎西宮芦屋港**」
- ・ 2025年大阪・関西万博開催、2030年前後の神戸空港国際化、名神湾岸連絡線や大阪湾岸道路**西伸部**の整備等による経済効果の期待

■ 都市近郊農業

- ・ 大消費地に近接する立地の優位性を生かした都市近郊農業
- ・ 葉物野菜、花木、いちじく等が代表的な地域ブランド

■ 身近で豊かな自然環境

- ・ 甲山森林公園、一庫公園、有馬富士公園など県立都市公園(広域公園)を有し、都市近郊で自然に親しめる環境が整備されている
- ・ 「北摂里山博物館構想」のもと、里山を保全する取組が推進されている



宝塚大劇場と阪急電車(宝塚市)



芦屋市の景観地区



尼崎臨海地域

③ 地域の課題

■ 土地利用に関する課題

(中心市街地の整備)

- ・ 密集市街地の整備による防災性の向上
- ・ 駅前等の都市機能更新による中心市街地の活性化

(工場跡地等の土地利用)

- ・ 工場等の撤退後、跡地にマンションや商業施設等が立地する土地利用転換が多く、周辺事業所の操業環境の悪化や、大規模集客施設の立地による周辺交通への影響が生じるおそれ

(オールドニュータウンの再生)

- ・ 郊外の大規模住宅団地等において、一斉に入居した住民の高齢化やインフラの老朽化が進展

■ 交通インフラの課題

- ・ 阪神高速3号神戸線の渋滞(都市高速道路で全国ワースト1位)

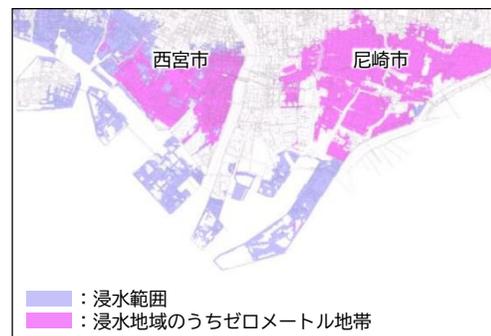
■ 浸水・土砂災害のリスク

(浸水のリスク)

- ・ 古くから氾濫を繰り返してきた武庫川などの河川や沿岸部に海拔ゼロメートル地帯があるなど、洪水、高潮、津波による甚大な被害のリスク

(土砂災害のリスク)

- ・ 急勾配の地形、崩れやすい地質から土砂災害リスクの高い六甲山麓等に市街地が形成



阪神間の南海トラフ地震による**津波**の浸水想定区域

6 地域ごとの目指すべき都市づくりの主な方針

(1) 阪神地域

④ 都市づくりの主な方針【目指すべき都市構造】

- 隣接する神戸地域とともに県全体の活力を牽引する地域として、民間投資の積極的な活用等により都市機能の強化を図る
- 利便性の高い公共交通ネットワークを活かし、隣接する地区間での相互補完により都市機能の確保を図る

拠点

✓ 地域拠点

- 鉄道駅周辺等において商業・業務、医療、行政サービス等の都市機能の充実に加え、特色ある芸術・文化等の都市機能の集積を図る

✓ 生活拠点

- 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

✓ 産業拠点

- バイアリのほか、インターチェンジ周辺など産業立地に適した地区において、計画的な産業集積を図る

交通ネットワーク

✓ 広域連携軸

- 阪神高速道路各線のほか、**県内区間が開通した新名神高速道路**等を活用しつつ、**名神湾岸連絡線**の整備等により大阪府を含む地域内外との連携強化を図る
- 国内外の交流や物流を促進するため、**2030年前後**に国際線が就航する神戸空港をはじめとする関西3空港及び阪神港へのアクセス強化を図る

✓ 地域内連携軸

- 鉄道、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、生活拠点の連携を強化する



6 地域ごとの目指すべき都市づくりの主な方針

(1) 阪神地域

④ 都市づくりの主な方針【目指すべき都市構造】

エリア

市街地

- 利便性の高い駅周辺の土地の高度利用や日常生活を営む身近なエリアにおける**きめ細かな**土地利用の見直し等により、高い人口密度を維持する
- 職住近接のニーズ等に的確に対応した居住環境の更なる魅力向上を図り、京阪神地域における良好な住宅地としての都市の競争力を強化する
- 大規模な工場の移転等が生じる場合は、企業と行政、住民との接点を確保しながら、適切な土地利用転換を促進し、望ましい市街地環境への誘導を図る
- 住宅地周辺等の農地について、消費地に近い食料生産地や農業体験を通じた住民の交流の場といった多様な機能が発揮されるよう、適切に保全し、地域資源としての活用を図る

市街地以外

- **集落の機能維持や、広域的に集落の機能を支え合う住民主体の地域運営体制の構築、地域活性化活動**を促進するとともに、コミュニティバス等により地域拠点や生活拠点との連携を支え、活力を維持する
- 市街化調整区域において地域活力の維持・向上を図るため、「地区計画」の制度等を活用した計画的なまちづくりを推進する
- 猪名川渓谷県立自然公園等の山々、猪名川や武庫川等の河川等からなる広域的な水と緑のネットワークを維持・保全する



(1) 阪神地域

④ 都市づくりの主な方針【重点テーマ】

1 市街地の整備と防災・減災対策の強化

- 都市計画法等の特例制度の活用等により大規模業務施設や都市型住宅などの民間投資を適切に誘導するとともに、既成市街地における空き家等の既存ストックの有効活用や低未利用土地の利活用を図る
- 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、無電柱化、上下水道などのライフラインの耐震化等を推進



JR西宮駅南西地区第一種市街地再開発事業



無電柱化整備状況(伊丹市)

3 住環境の高質化(子育て環境の充実)

- 駅前等の既成市街地において、都市機能更新に併せ、容積率緩和等の制度を活用し、**子育て世帯のニーズに応える住宅の供給を推進**
- ニュータウンにおいて、空き家等の既存ストックを活用し住宅の供給を促進するとともに、用途地域等の見直し等を通じて徒歩圏内に生活利便施設や子育て支援施設等の立地を誘導し、住宅地の持続可能性と価値を向上



阪神尼崎駅南地区第一種市街地再開発事業



フラワータウン(三田市)

2 大阪湾ベイエリアの活性化

- マリッジやアクティビティ拠点の形成等、**人の流れを生み交流を促進する**大阪湾ベイエリアの活性化に向けた官民の取組と連携を図り、**周辺の土地利用に配慮しつつ、土地利用計画や規制を柔軟に見直す**
- 工場跡地等の土地利用転換の動向を注視し、ベイエリアの活性化に資するよう適切に誘導する
- 名神湾岸連絡線等の整備を着実に進め、物流の効率化等を図る



臨海部の賑わい創出のイメージ



名神湾岸連絡線

4 グリーンインフラを活用した都市の快適性・防災性の向上

- 市街地内の公園・緑地や農地等を保全・活用するとともに、低未利用地等を活用して新たな緑地の創出を図る等、快適で高質な都市空間の形成を推進**
- 土砂災害に対する市街地の安全性向上や緑豊かな景観の創出等を目的とした六甲山系グリーンベルト整備事業等を推進し、自然緑地の保全と防災機能の強化を図る



都市計画公園の整備(西宮市)



グリーンベルト事業のイメージ

(国資料を一部加工)

6 地域ごとの目指すべき都市づくりの主な方針

(2) 播磨東部地域

① 地域の特徴

■ 地勢

- 県中央部に位置し、東は神戸・阪神地域、西は播磨西部地域、北は丹波地域、南は瀬戸内海に面する約1,162km²の地域（可住地：約624km²、54%）
- 県内最大の流域面積を有する加古川が中央を南北に流れる（沿岸～山陽道付近）
- 播州平野が広がり、東部に日本有数のため池密度を誇る印南野台地（山陽道～中国道付近）
- 青野ヶ原台地を挟んで東西にそれぞれまとまった平坦地が広がる（中国道以北）
- 山地が主体で、加古川・杉原川に沿って谷底平野が形成

■ 土地利用

- （沿岸～加古川バイパス）
- JR山陽本線、山陽電鉄、国道2号等に沿って带状に市街地が連たん
- 沿岸の埋立地に重化学工業が発達（播磨臨海工業地域）（加古川バイパス以北）
- 平坦地に農業地帯（主に水田）が広がり、島状に市街地が形成
- 神戸電鉄粟生線沿線の丘陵地にニュータウンが形成（三木市）
- 中国道、山陽道のIC周辺に産業団地が形成
- 東部の丘陵地にゴルフ場が多数（三木市は25ヶ所で西日本最多）

■ 人口

- 約97万人（県全体の約18%）

■ 交通

（鉄道）

- JR山陽本線・山陽電鉄が東西方向に並走し、JR加古川線が南北を縦断
- 神戸電鉄粟生線・北条鉄道が内陸の市街地を結ぶ

（基幹道路）

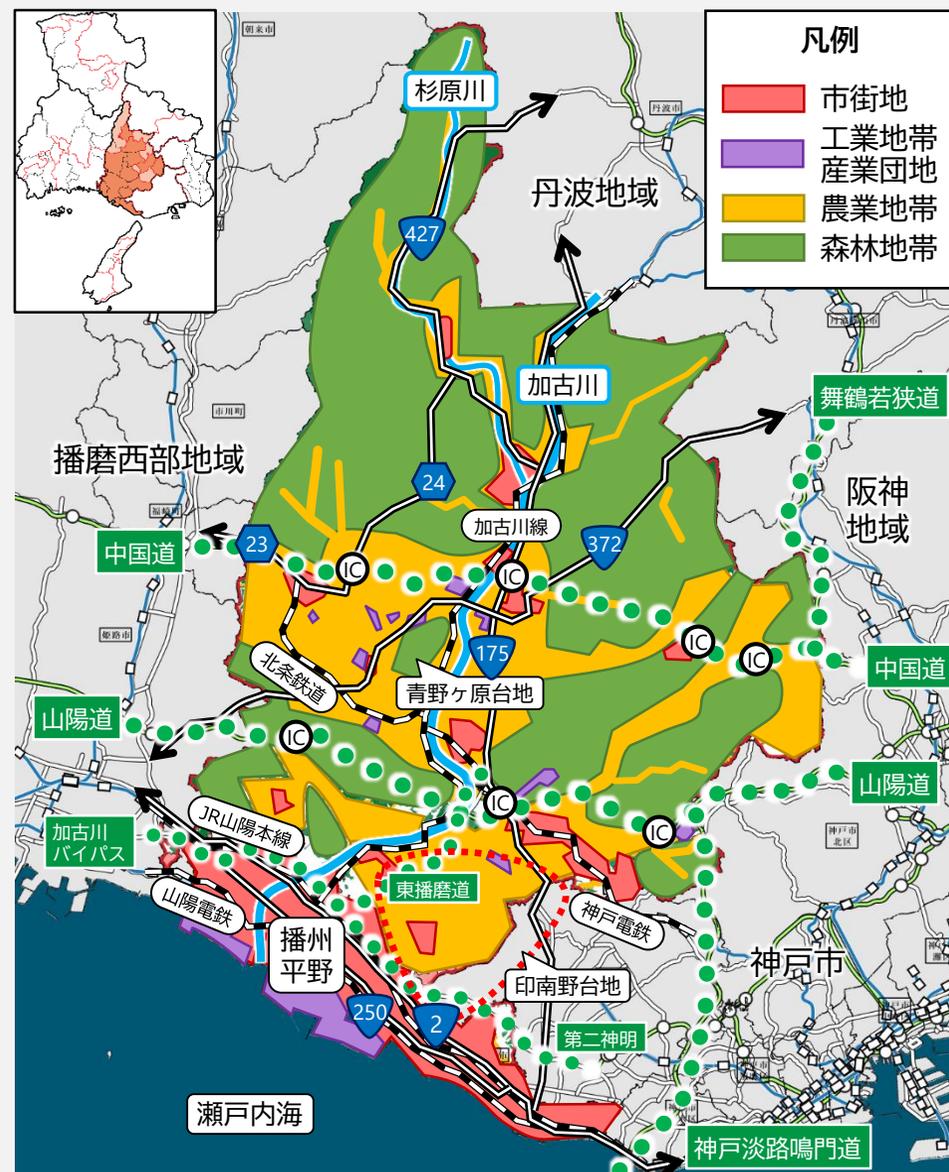
- 東西方向には中国道・山陽道のほか加古川バイパス等の自動車専用道路
- 南北を国道175号が縦断、国道372号が姫路～丹波篠山へ連絡
- 東播磨道が臨海部と内陸部（国道175号）を結ぶ（R7全線開通予定）
- 新たなスマートIC（（仮称）三木スマート）が整備中

（バス）

- 内陸部を中心に神姫バスの路線が発達し、神戸・大阪方面へ連絡

（海上交通）

- 明石港～岩屋港が航路で結ばれている



(2) 播磨東部地域

② 地域の魅力・強み

■ 県内有数の水田農業地域

- 加古川流域には播州平野が広がり、東条湖や翠明湖などから安定した水を供給する疏水やため池が整備されるなど、豊かな農業地域である
- 内陸部は酒米「山田錦」の国内最大の生産地であり、県内有数の水田農業地域となっている

■ 発達した交通網

- 中国道・山陽道が東西に横断し、舞鶴若狭道、神戸淡路鳴門自動車道に接続する東西南北の結節点として交通利便性が高い
- 東播磨道(高規格道路、R7全線開通予定)、西脇北バイパス(高規格道路)など地域内の南北交通の強化が進む
- 臨海部では東西方向の鉄道網が充実し、神戸・阪神間や姫路地域への交通の便が良く、住宅地としての需要も高まっている

■ 匠の技術が生きるものづくり産業

- 臨海部には鉄鋼、化学工業などの装置型産業が集積
- 内陸部は伝統的に地場産業(播州織、金物、釣針等)が盛んであり、平坦な地形と高速道路網を背景に産業団地が多数形成されている

■ 多彩な公園とスポーツ環境

- 明石公園、播磨中央公園、三木山森林公園、三木総合防災公園、三木ホースランドパーク、県立フラワーセンターなど多彩な公園施設
- 内陸部は全国有数のゴルフ場が立地する地域であり、青野運動公苑などスポーツリゾートも充実



田園風景(加東市)



ひょうご小野産業団地(小野市)



明石公園(明石市)

③ 地域の課題

■ 土地利用に関する課題

(都市機能の配置)

- 商業施設、文化施設等の多くが幹線道路沿いなどに分散して立地しており、明石駅など一部を除いて駅周辺への都市機能の集積が十分でない
- 内陸部では、臨海部に比べ都市機能の集積度は低い

(市街化調整区域の土地利用)

- 東播都市計画区域の内陸部では、合併前の旧町村中心部も含め面積で約9割を占める市街化調整区域に人口の4割以上が居住していることから、地域の活力維持に資する土地利用が求められている

■ 交通インフラの課題

- 加古川バイパス、国道2号、国道250号等において、朝夕の通勤時間帯を中心に渋滞が慢性化
- JR加古川線、神戸電鉄粟生線、北条鉄道の利用者数が低迷

■ 水害のリスク

- 地球温暖化に伴い異常気象が頻発が予測されており、加古川水系等の氾濫による水害のリスクが高まっている

東播都市計画区域における市街化調整区域の面積・人口比率(R4.3)

	比率	
	面積	人口
東播都市計画区域	78.0%	17.2%
東播磨地域	57.7%	9.5%
明石市	21.3%	2.0%
加古川市	70.9%	16.3%
高砂市	37.0%	3.1%
稲美町	90.7%	53.3%
播磨町	7.6%	1.4%
北播磨地域	91.3%	43.6%
三木市	83.1%	22.9%
小野市	92.8%	59.0%
加西市	95.1%	68.1%
西脇市	92.2%	39.9%
加東市	90.8%	39.5%

平成30年豪雨被害(北播磨地域)
 床上・床下浸水 / 約100件
 農地・ため池破損 / 約700カ所
 農産物等被害額 / 約36億6千万円

■ 地場産業の継承

- 播州織、利器工匠具(大工道具)の事業所数は近年減少傾向にあり、とりわけ播州織はコロナ禍の影響を受け、生産額の落ち込みが大きくなっている

(2) 播磨東部地域

④ 都市づくりの方針【目指すべき都市構造】

- 臨海部では神戸市や姫路市との役割分担に留意しつつ、地域全体での都市機能の集積や基幹産業や新産業の立地を促進する
- 内陸部では、隣接する地域拠点において都市機能の相互補完を図るとともに、IC周辺等において産業団地の形成を促進する

拠点

✓ 地域拠点

- 臨海部では明石駅や加古川駅等、地域全体を対象とした複合的な都市機能の集積を図る
- 内陸部では鉄道駅、官公庁周辺等において都市機能の相互補完等も勘案し、地域全体での都市機能の確保を図る

✓ 生活拠点

- コミュニティでの商業、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

✓ 産業拠点

- 播磨臨海地域のほか、IC等広域交通結節点周辺など産業立地に適した地区において、計画的な産業集積を図る

交通ネットワーク

✓ 広域連携軸

- 神戸西バースや播磨臨海地域道路の整備により広域拠点である神戸、姫路を含む東西方向の交通ネットワークの更なる強化を図る
- 本地域と丹波地域を結ぶ東播磨道や東播丹波連絡道路の整備により、南北方向の交通ネットワーク強化を図る
- JR0-加線等の鉄路の維持を図る

✓ 地域内連携軸

- 鉄道、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、生活拠点の連携を強化する



(2) 播磨東部地域

④ 都市づくりの方針【目指すべき都市構造】

エリア

✓ 市街地

- 臨海部では、利便性の高い駅周辺等において、高度利用や、**きめ細かな土地利用の見直し**等により、一定の人口密度を維持する
- 内陸部では、低未利用土地の整備や交通結節機能の強化、拠点における都市機能の維持・誘導を図り、個性と魅力あるまちづくりを推進する
- 環境への負荷軽減や良好な景観形成、災害時の防災空間等に資する都市農地の保全と活用を推進する

✓ 市街地以外

- 集落の機能維持や、広域的に集落の機能を支え合う住民主体の地域運営体制の構築、地域活性化活動**を促進するとともに、コミュニティバス等により地域拠点や生活拠点との連携を支え、活力を維持する
- 区域区分を設定している都市計画区域においては、原則これを維持しつつ、地域活力の維持・向上を図るため、特別指定区域や地区計画等の制度を活用した計画的なまちづくりを推進する
- 市街化調整区域の面積・人口比率が高い内陸部においては、必要に応じ、地域の特性やニーズに応じたスピーディな土地利用を実現し地域活力の維持を図るため、影響調査の結果等を踏まえ、「農」との健全な調和を前提として、区域区分に代わる市町が主体となった土地利用コントロールへの移行を検討する
- 播磨中部丘陵県立自然公園等の山々、加古川等の河川等からなる広域的な水と緑のネットワークを維持・保全する



(2) 播磨東部地域

④ 都市づくりの方針【重点テーマ】

1 都市機能の充実と交通ネットワークの維持・強化

- 明石駅や加古川駅等以外の公共交通軸上の拠点など日常生活を営むエリアにおいても身近な都市機能の立地誘導や確保を図る
- 地域と駅を結ぶ移動手段(デマンド交通等)の強化や、パーク&ライドの推進、自転車駐輪場の整備、サイクルレインの運行等、二次交通の充実によりJR加古川線、神戸電鉄粟生線、北条鉄道等の鉄道利用を促進し、公共交通ネットワークを維持する
- 播磨臨海地域道路や東播丹波連絡道路(西脇北バイパス)の整備を着実に進め、渋滞緩和や物流の効率化を図る



JR土山駅前の都市型商業施設(播磨町)



播磨臨海地域道路

3 伝統と次世代の産業の推進

- 播磨臨海地域等において、水素等の新エネルギーの活用等、カーボンニュートラルポートの形成を推進するとともに、次世代成長産業をはじめとする企業の立地や投資を促進する
- 播州織や金物等の伝統あるものづくり産業が立地する職住近接の地域においては、住環境と操業環境に配慮した土地利用を誘導するとともに、地域産業の振興を図る



播磨臨海地域(東播磨港)



1765年創業の金物問屋(三木市)

2 「農」の保全と健全な調和

- ため池の適切な管理・保全や、各法令に基づく重層的な土地利用規制等により農地を保全することで、農業の健全な発展を図るとともに、雨水の貯留浸透や生物多様性の保全など多面的機能の維持を図る
- 産業団地等の開発需要に対しては、都市的土地利用と農業的土地利用の適切なゾーニングのもと、「農」との健全な調和を前提とした計画的な土地利用を図る



加古大池と農地(稲美町)



加西インター産業団地(加西市)

4 集落の地域コミュニティ維持

- 集落と市内の拠点を結ぶ公共交通について、地域の利用実態やニーズ等を踏まえつつ、特性に応じた交通体系の構築や公共交通等の充実を図る
- 集落の地域コミュニティを支える拠点において、生活サービス機能の集約・維持を図るとともに、デジタルを活用した遠隔医療・教育、ドローン宅配等の導入も検討する
- 空き家や農地等を活用した地域住民や都市住民との交流、二地域居住や移住定住等の促進を図る



デマンド型乗り合い送迎サービス(加古川市)



空家活用特区(県条例)に指定(西脇市嶋地区)

(3) 播磨西部地域

① 地域の特徴

■ 地勢

- 県西部に位置し、東は播磨東部地域、西は岡山県、北は但馬地域／鳥取県、南は瀬戸内海に面する約2,432km²の地域（可住地：約615km²、25%）
- 市川、夢前川、揖保川、千種川等が南北に流れる（沿岸～山陽道付近）
- 播州平野等の平地が広がり、揖保川河口～千種川河口に自然海岸が続く（山陽道以北）
- 中国山地の山々が連なり、市川水系、揖保川水系等に谷底平野が形成

■ 土地利用

- （沿岸～山陽道付近）
- 市川、夢前川、揖保川下流の播州平野に姫路を中心とする市街地が連たん
- 西部に相生、赤穂の市街地が島状に点在
- 沿岸の埋立地を中心に重化学工業が発達（播磨臨海工業地域）（山陽道以北）
- 谷底平野に農地が広がり、福崎、山崎、新宮、上郡等の市街地が分布
- たつの市、上郡町、佐用町に跨がり播磨科学公園都市（光都）が整備

■ 人口

- 約80万人（県全体の約15%）

■ 交通

（鉄道）

- JR山陽本線、赤穂線、山陽電鉄本線等が臨海部を東西に連絡
- JR播但線、姫新線、智頭急行が内陸部と臨海部を結んでいる

（基幹道路）

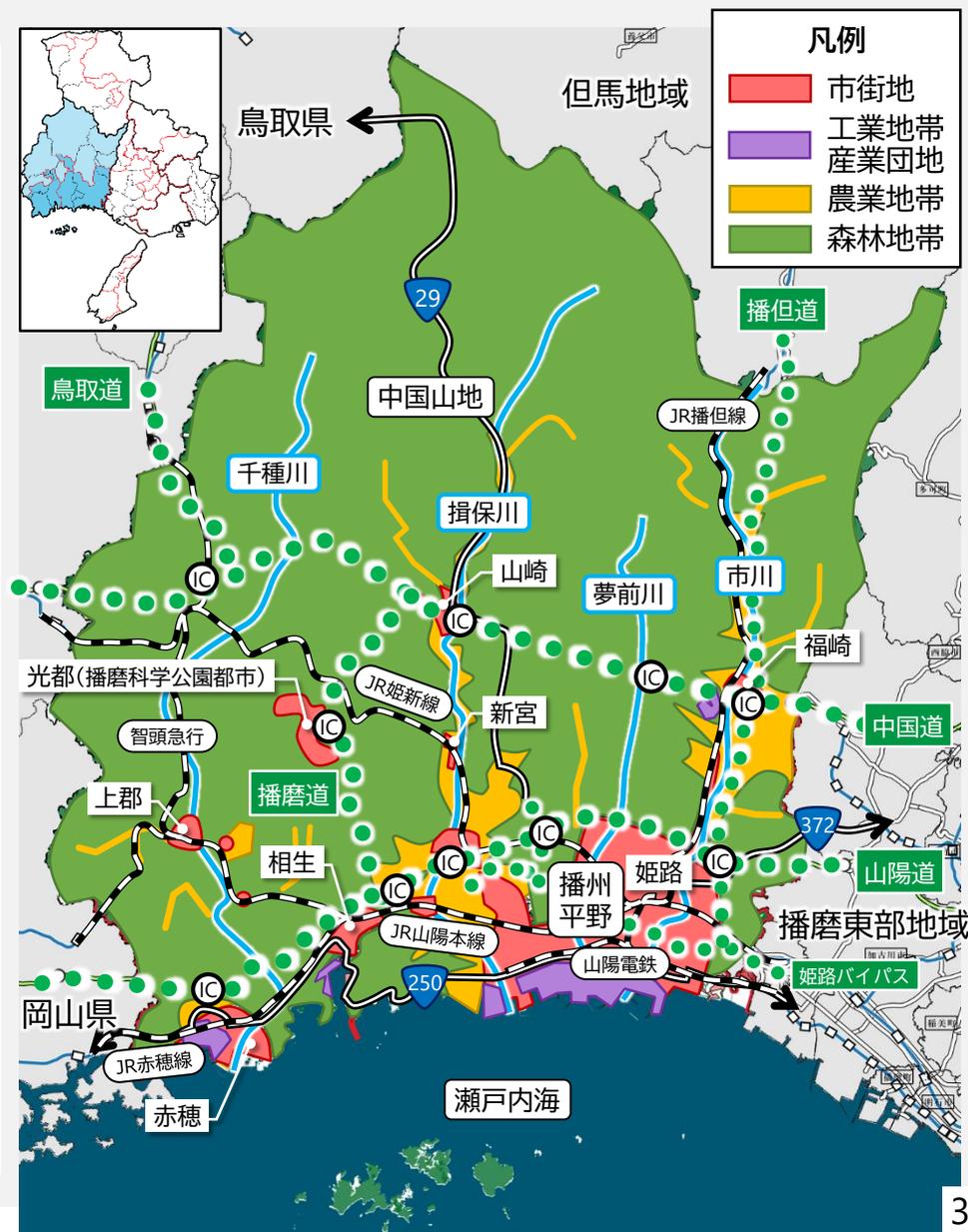
- 東西方向には中国道・山陽道のほか姫路バイパス等の自動車専用道路
- 南北方向には播但道、播磨道・鳥取道のほか、国道29号が鳥取へ連絡

（バス）

- 神姫バス等が姫路駅、相生駅、山崎等を拠点に地域内外を連絡
- 中国道を利用した高速バスが福崎、山崎等の内陸部の都市と大阪、神戸、津山（岡山県）等を結んでいる

（海上交通）

- 姫路港～家島、姫路港～小豆島が航路で結ばれている



(3) 播磨西部地域

② 地域の魅力・強み

■ 播磨地域の中心都市 姫路

- 歴史的に播磨地域の中心として発展し、姫路市を中心とした交通網が整備され、3次救急医療など広域的な都市機能が集積

■ 多彩なものづくり産業

- 播磨臨海地域には発電・鉄鋼・化学など基幹産業が集積し、製造品出荷額は大阪市、横浜市などを凌ぐ約6.7兆円(播磨東部地域を含む)
- そのほか、全国的に高いシェアを持つ地場産業が多い(皮革、手延素麺、薄口醤油、マッチ等)

■ 豊富な歴史的遺産

- 世界遺産である国宝姫路城をはじめ、書写山圓教寺、斑鳩寺等の名所、白旗城や利神城等の130ヶ所を超える城跡のほか、龍野、赤穂(城下町)、坂越(港町)、平福(宿場町)等の歴史的なまちなみ、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

■ 美しい自然景観

- 北部の千種川源流や砥峰高原、中央部の書写山、南部の播磨灘等、山・川・海の美しい自然景観に恵まれている

■ 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」等の放射光施設と、これらを活用し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が集積しているほか、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



姫路駅前(姫路市)



万葉の岬(相生市)



SPring-8(佐用町)

③ 地域の課題

■ 土地利用に関する課題

(都市機能の補完・連携)

- 都市機能が姫路市に集中しており、市町間における補完・連携が必要
主な都市機能の集積状況(R4)

	姫路市	相生市	赤穂市	宍粟市	たつの市	市山町	福崎町	神河町	太子町	上郡町	佐用町
高度医療機関 ・拠点病院 ・救急医療体制	18	3	2	1	5	0	0	1	0	0	2
大学・大学院 短期大学	4	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0
文化 スポーツ施設	65	6	19	15	21	7	9	6	6	5	15
百貨店 S C	13	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0
鉄道駅 コミュニティバス路線	35 4	4 0	5 2	0 0	6 2	2 3	1 4	3 1	0 0	4 3	8 1

■ 人口減少・高齢化に対応した地域活力の維持

- 人口減少・高齢化に伴い、増加する空き家・空き地、耕作放棄地の対応や、日常生活の利便性の確保などの対応が必要
- 特に、山間部に点在する集落においては、コミュニティの維持が必要

■ 臨海部の工業地帯からのCO₂排出

- 播磨臨海地域にはエネルギー多消費型の産業が集積し、CO₂排出量は2013年度で3,875万トン※(県全体の半分以上)
※姫路市、高砂市、加古川市の臨海部におけるCO₂排出量

■ 観光地へのアクセス

- 姫路駅をハブとした扇状の交通網(姫路経由の公共交通)しかなく、郡部の観光地へ行くには二次交通が課題

■ 地場産業の継承

- 手延素麺、醤油、皮革の事業所数及び生産額は2010年以降いずれも減少傾向

(3) 播磨西部地域

④ 都市づくりの主な方針【目指すべき都市構造】

- 姫路市中心部の広域拠点において都市機能の更新・強化を図り、県西部の活性化を牽引する
- 交通ネットワークによる拠点間の連携強化により、都市機能の相互補完を行い、地域全体での都市機能を確保する

拠点

✓ 広域拠点

- 芸術・文化等も含む高次都市機能や産業機能の強化、姫路城を活かした国際観光拠点都市として魅力向上を図る

✓ 地域拠点

- 広域拠点や地域拠点間の連携強化と適切な役割分担に配慮し、都市機能の代替又は相互補完も勘案して地域全体で都市機能を確保を図る

✓ 生活拠点

- コミュニティでの商業、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

✓ 産業拠点

- 播磨臨海地域のほか、インターチェンジ周辺など産業立地に適した地区において、計画的な産業集積を図る

交通ネットワーク

✓ 広域連携軸

- 中国自動車道等のほか、播磨臨海地域道路の整備により東西方向の交通ネットワークの更なる強化を図る
- 中国横断自動車道姫路鳥取線(R4開通)により播磨科学公園都市の有する先端技術機能等の広域的な活用を促進
- JR0-加線等の鉄路の維持を図る

✓ 地域内連携軸

- 鉄道、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、生活拠点の連携を強化する



(3) 播磨西部地域

④ 都市づくりの主な方針【目指すべき都市構造】

エリア

✓ 市街地

- ・ 姫路市では、利便性の高い駅周辺等において、高度利用や、**きめ細かな**土地利用の見直し等により、高い人口密度を維持
- ・ 内陸部や姫路市より西の地域では、低未利用土地の整備や交通結節機能の強化、拠点における都市機能の維持・誘導を図り、個性と魅力あるまちづくりを推進
- ・ 環境への負荷軽減や良好な景観形成、災害時の防災空間等に資する都市農地の保全と活用を推進

✓ 市街地以外

- ・ **集落の機能維持や、広域的に集落の機能を支え合う住民主体の地域運営体制の構築、地域活性化活動を促進するとともに、コミュニティバス等により各拠点との連携を支え、活力を維持する**
- ・ 区域区分を設定している都市計画区域においては、原則これを維持しつつ、地域活力の維持・向上を図るため、特別指定区域や地区計画等の制度を活用した計画的なまちづくりを推進する
- ・ 市街化調整区域の面積・人口比率が高い**中播都市計画区域の内陸部や西播都市計画区域においては**、必要に応じ、地域の特性やニーズに応じたスピーディな土地利用を実現し地域活力の維持を図るため、「農」との健全な調和等を前提として、区域区分に代わる市町が主体となった土地利用コントロールへの移行を検討する
- ・ 都市計画区域外等においては、各法令等に基づく森林や農地等の保全のほか、緑条例の制度等を活用した規制・誘導を図る
- ・ 西播丘陵県立自然公園等の山々、揖保川等の河川等からなる広域的な水と緑のネットワークを維持・保全する



(3) 播磨西部地域

④ 都市づくりの主な方針【重点テーマ】

1 広域都市機能の分担・連携

- 広域拠点の姫路市において、高度の医療や教育機関等の広域都市機能の維持・強化を図るとともに、その他の市町においては、広域拠点と連携した商業等の地域都市機能の充実を図る
- 市町間の交通ネットワークの維持・強化を図る。特に赤字路線となっているJR姫新線においては、駅舎や駅周辺の個性と魅力あるまちづくりを推進し、公共交通の維持を図る



県立はりま姫路総合医療センター(姫路市)



JR姫新線(姫路市・たつの市・佐用町)

3 伝統と次世代の産業の推進

- 播磨臨海地域等において、**水素等の新エネルギーの活用等、カーボンニュートラルポートの形成を推進するとともに、次世代成長産業をはじめとする企業の立地や投資を促進する**
- 皮革や醤油等の伝統あるものづくり産業が立地する職住近接の地域においては、住環境と操業環境に配慮した土地利用を誘導するとともに、地域産業の振興を図る



播磨臨海地域(姫路港)



揖保乃糸資料館「そうめんの里」(たつの市)

2 広域的な滞在型観光の促進

- 龍野や赤穂等の歴史的な城下町、地域内の美しい自然景観等を保全、活用し、国宝姫路城を核とした広域的な滞在型観光を促進する
- 道路網の整備や鉄道の維持・活用等により一次交通の充実を図るとともに、ラストマイルを担うグリーンモビリティやレンタサイクル等の二次交通の整備を推進する



姫路城(姫路市)



「西播磨MaaS実装プロジェクト」(R2~4)

県、近畿経済産業局、神姫バス(株)共同で次世代モビリティサービスを活用した実証実験を播磨科学公園都市で実施

4 集落の地域コミュニティ維持

- 集落と市内の拠点を結ぶ公共交通について、地域の利用実態やニーズ等を踏まえつつ、特性に応じた交通体系の構築や公共交通等の充実を図る
- 集落の地域コミュニティを支える拠点において、生活サービス機能の集約・維持を図るとともに、デジタルを活用した遠隔医療・教育、ドローン宅配等の導入も検討する
- 空き家や農地等を活用した地域住民や都市住民との交流、二地域居住や移住定住等の促進を図る



デマンド型乗合タクシー(たつの市)



古民家を改修した飲食店
空家活用特区(県条例)に指定(赤穂市坂越地区)

(4) 但馬地域

① 地域の特徴

■ 地勢

- ・ 県北部に位置し、東は京都府、西は鳥取県、南は播磨・丹波地域、北は日本海に面する約2,133km²の地域（可住地：約368km²、17%）
- ・ 円山川、竹野川、矢田川、岸田川等が日本海に注ぐ
- ・ 全般に山地が多く、平地は円山川沿いの豊岡盆地など一部に限られる
- ・ 火山帯地域であり、各地で温泉が湧出している
- ・ 日本海型気候であり、冬期は北西の季節風の影響で降雪が多い

■ 土地利用

- ・ 豊岡盆地には円山川左岸に豊岡の市街地が形成され、右岸に農業地帯が広がっており、市街地や集落と農地は各々まとまりが保たれている
- ・ 円山川水系沿いの平地に城崎、出石、八鹿、和田山等の市街地が形成
- ・ 日本海に面した河口付近の平地に香住や浜坂等の市街地が形成
- ・ 広大な中山間地域では限られた平地に農地が分布し、集落が点在

■ 人口

- ・ 約15万人（県全体の約3%）

■ 交通

（鉄道）

- ・ JR山陰本線が京都府から和田山、豊岡を經由し鳥取県に通じる
- ・ JR播但線が姫路～和田山を結ぶ
- ・ 京都丹後鉄道が豊岡から京都府の宮津方面に連絡

（基幹道路）

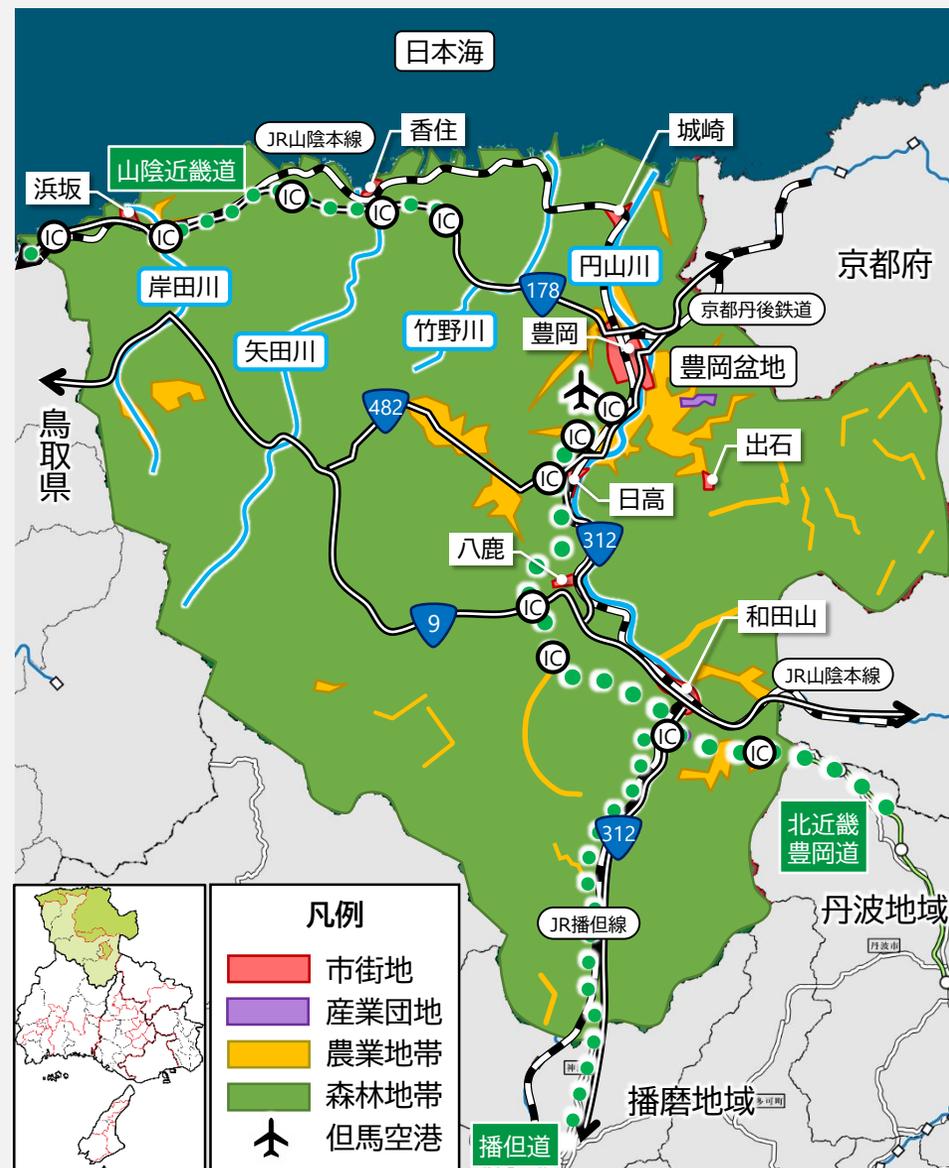
- ・ 北近畿豊岡自動車道が丹波地域から但馬空港ICまで整備されている
- ・ 姫路から連絡する播但連絡道路が和田山で北近畿豊岡道に接続
- ・ 山陰近畿自動車道のうち香住道路、余部道路、浜坂道路等が供用中
- ・ 国道9号、国道178号が東西を、国道312号が南北を連絡

（バス）

- ・ 全但バスが豊岡駅、八鹿駅等を拠点に路線バスを運行している
- ・ 高速バスが城崎温泉・豊岡や浜坂・湯村温泉と大阪・神戸等を連絡している

（空路）

- ・ コウノトリ但馬空港から伊丹空港に約35分で結ばれている



(4) 但馬地域

② 地域の魅力・強み

■ コウノトリが舞う豊かな自然環境

- コウノトリの野生復帰の取組や氷ノ山周辺のブナ林等の自然植生等に象徴される県内有数の豊かな自然環境を有している
- 「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

■ 歴史的まちなみと文化遺産

- 竹田城跡等の史跡、日本遺産に認定された生野、神子畑、明延をはじめとする鉱山施設等の近代化産業遺産、出石や大屋町大杉の重要伝統的建造物群保存地区、城崎や湯村等の温泉地など、文化財や歴史的まちなみ等が多数存在している

■ 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、但馬牛、「朝倉さんしょ」等の全国ブランドの特産品が生産されている
- 日本海に数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
- 豊岡かばん、但馬ちりめんなど、伝統的なものづくりが営まれている

■ 但馬芸術の郷づくり

- 2021年に開学した芸術文化観光専門職大学や城崎国際アートセンターにおける芸術文化活動等、芸術の魅力を但馬全域に広げる但馬まるごと芸術の郷プロジェクトの取組等により、他の地域にない「芸術」の魅力が生まれている



コウノトリと田園風景(豊岡市)



竹田城跡(朝来市)



JR山陰線と余部鉄橋(香美町)

③ 地域の課題

■ 土地利用に関する課題

(都市機能の配置)

- 広域的な都市機能が集積する地区はなく、各市町の中心部等に都市機能が集積する地区が点在しており、集積度は低い

■ 人口減少・高齢化に対応した地域活力の維持

- 人口減少・高齢化に伴い、増加する空き家・空き地、耕作放棄地の対応や、日常生活の利便性の確保などの対応が必要
- 特に、山間部に点在する集落においては、コミュニティの維持が必要(但馬は小規模集落が県内で最も多い地域)



■ 水害や土砂災害の被災リスク

- 平成16年台風23号による円山川水系の氾濫等、過去にも台風や集中豪雨による甚大な被害が生じている
- 但馬地域は土砂災害警戒区域等の指定箇所が多いため、近年の気候変動の影響により、特に土砂災害等の激甚化・頻発化のおそれがある

地域	神戸	阪神南	阪神北	東播磨	北播磨	中播磨	西播磨	但馬	丹波	淡路
Y区域	2,355	322	1,220	174	1,420	2,053	2,118	5,003	2,788	1,901
R区域	1,052	149	702	66	864	1,286	1,502	2,780	1,898	1,234
計	3,407	471	1,922	240	2,284	3,339	3,620	7,783	4,686	3,135

地域別の土砂災害警戒区域指定状況(R5.8.4時点)

(4) 但馬地域

④ 都市づくりの主な方針【目指すべき都市構造】

- 市町ごとの拠点(地域拠点、生活拠点)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、交通ネットワークによる地区間の連携強化により、都市機能の相互補完を行い、地域全体での都市機能の確保を図る
- 芸術文化観光専門職大学の開学や但馬まるごと芸術の郷プロジェクトの取組を通じた芸術の魅力発信等による交流人口の増加や地域の活性化に向け、広域交通ネットワークの強化により、滞在型観光等の広域的な交流の促進を図る

拠点

✓ 地域拠点

- 鉄道駅、官公庁周辺等において都市機能の相互補完等も勘案し、地域全体での都市機能の確保を図る
- 但馬地域の核となる豊岡駅周辺において、但馬地域全体の暮らしに必要な都市機能の集積・維持を図る

✓ 生活拠点

- コミュニティでの商業、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

✓ 産業拠点

- 山東工業団地のほか、インターチェンジ周辺など産業立地に適した地区において、計画的な産業集積を図る

交通ネットワーク

✓ 広域連携軸

- 北近畿豊岡自動車道の整備により、本地域と丹波地域を連携し、さらには京阪神都市圏との連携強化を図る
- 山陰近畿自動車道の整備により、鳥取県東部や京都府北部の各地方生活圏を含む広域的な交通ネットワークを形成する
- これら幹線道路の整備等により、**ワトリ但馬空港へのアクセスを強化し、広域的な交流の促進を図る**
- JR0-加線及び京都丹後鉄道の鉄路の維持を図る

✓ 地域内連携軸

- 鉄道、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、生活拠点の連携を強化する



(4) 但馬地域

④ 都市づくりの主な方針【目指すべき都市構造】

エリア

✓ 市街地

- 豊かな自然や歴史・文化等を活かした市街地の形成を図るとともに、国内外の来訪者との多様な交流・環流の拡大を図る
- 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、城崎、出石、竹田等の歴史的なまちなみの保全と活用に取り組む

✓ 市街地以外

- 集落の機能維持や、広域的に集落の機能を支え合う住民主体の地域運営体制の構築、地域活性化活動を促進するとともに、コミュニティバス等により地域拠点や生活拠点との連携を支え、活力を維持する
- 都市計画区域外等においては、各法令等に基づく森林や農地等の保全のほか、緑条例の制度等を活用した規制・誘導を図る
- 氷ノ山後山那岐山国定公園等の山々、円山川等の河川、山陰海岸国立公園の海岸線等からなる広域的な水と緑のネットワークを維持・保全する

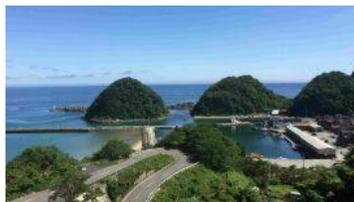


(4) 但馬地域

④ 都市づくりの主な方針【重点テーマ】

1 自然環境の保全と生態系ネットワークの形成

- 各法令に基づく重層的な土地利用規制等により、森林や農地、海岸線等、但馬の美しい自然環境を保全する
- 休耕田を利用して水田ビオトープを整備するなど湿地の再生により、コウリをはじめとする生態系ネットワークの形成を図る
- 里山の整備による緩衝帯(バッファゾーン)の形成や土地の適正な利用と管理を通じて、人と野生動物との棲み分けを図る



居組漁港と日本海(新温泉町)



加陽大規模湿地(豊岡市)

2 地域資源を活かしたまちづくり

- 山陰海岸ジオパーク等の自然遺産や竹田や出石等の歴史的なまちなみ、城崎や湯村等の温泉地、生野鉱山等の近代化産業遺産などの地域資源の保全と活用による地域活性化を促進する
- 公共施設の統廃合により生じた空き施設等の再生・活用等により、企業誘致や交流の場の創出等を推進する
- 道路網の整備や鉄道の維持・活用等により一次交通の充実を図るとともに、ラストマイルを担うグリーンソービリティやレンタサイクル等の二次交通の整備を推進する



城崎温泉街(豊岡市)



廃校舎をアーティストの制作の場等に活用(養父市)

3 水害・土砂災害に強い地域づくり

- 円山川、矢田川等において河川改修等の事前防災対策を推進するとともに、休耕田を活用した遊水池の整備、農地やため池等における雨水貯留浸透機能の確保等、総合的な治水対策を推進する



豊岡市街地直上流の河川敷を遊水池に整備



河川～湿地～支川～田の連続性を確保

【グリーンインフラの取組事例】 円山川水系流域治水プロジェクト

- 山麓部における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特別警戒区域の指定等により建築物の構造規制等を行うとともに、市街化を抑制



土砂・流木災害防止対策(養父市)

4 集落の地域コミュニティ維持

- 集落と市内の拠点を結ぶ公共交通について、地域の利用実態やニーズ等を踏まえつつ、特性に応じた交通体系の構築や公共交通等の充実を図る
- 集落の地域コミュニティを支える拠点において、生活サービス機能の集約・維持を図るとともに、デジタルを活用した遠隔医療・教育、ドローン宅配等の導入も検討する
- 空き家や農地等を活用した都市住民との交流、二地域居住や移住定住等の促進を図る



日本海に面する集落(香美町)



地域主体公共交通(豊岡市)

(5) 丹波地域

① 地域の特性

■ 地勢

- ・ 県中東部に位置し、北～東は京都府、南は大阪府／阪神・播磨東部地域、西は但馬地域に接する約871km²の地域（可住地：約218km²、25%）
- ・ 海に面しておらず、山林が地域面積の75%を占め、氷上盆地と篠山盆地へ流れ込む沢と扇状地が連続した入り組んだ地形
- ・ 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
- ・ 内陸盆地の気候に属し、昼夜の寒暖差が深い霧を生む（丹波霧）

■ 土地利用

- ・ 2つの盆地とこれらに連続する谷底平野に山際まで農地が広がり、農業的土地利用を基本として市街地や集落が点在している
- ・ 丹波篠山市域では篠山城跡周辺と篠山口駅周辺に市街地が形成されており、近年、これらの中間付近で大型商業施設等の開発が進展
- ・ 丹波市域では旧氷上町の中心部、柏原駅周辺、黒井駅周辺等に市街地が形成されており、近年、国道175号と176号が合流する稲継交差点周辺で大型商業施設等の開発が進展

■ 人口

- ・ 約10万人（県全体の約2%）

■ 交通

（鉄道）

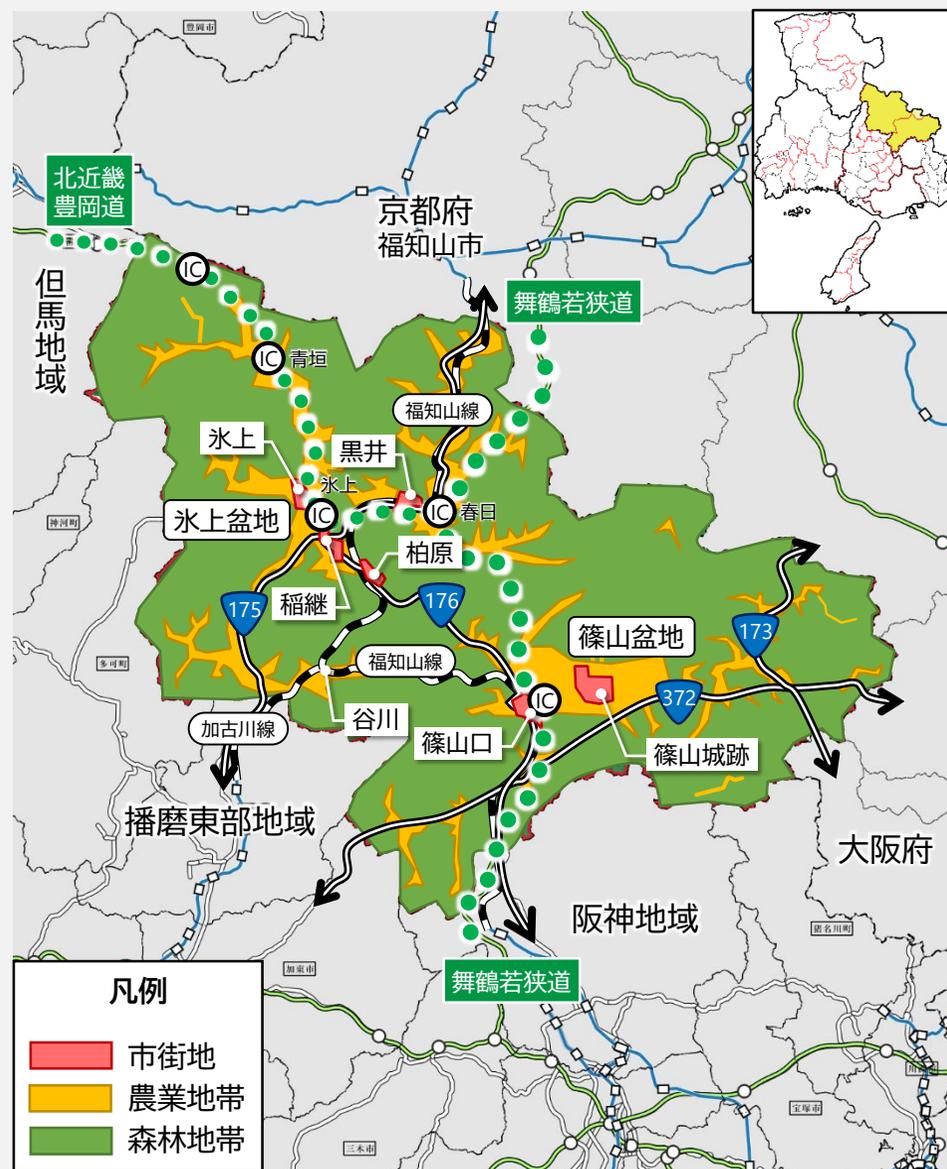
- ・ JR福知山線により京阪神及び福知山方面に接続しており、谷川駅で連絡するJR加古川線により播磨方面に接続している
- ・ JR福知山線は平成9年に篠山口駅以南が複線化され利便性が向上

（基幹道路）

- ・ 舞鶴若狭道により阪神地域及び北陸方面と結ばれている
- ・ 舞鶴若狭道の春日ICを起点に北近畿豊岡道が但馬地域へ連絡
- ・ 国道173号、175号、176号が南北を、国道372号が東西を連絡

（バス）

- ・ 但馬地域と大阪・神戸を結ぶ高速バスを青垣、氷上、春日から利用可能
- ・ ウイング神姫バス等が篠山口駅、柏原駅等を拠点に地域内の移動を担う



(5) 丹波地域

② 地域の魅力・強み

■ 都会に近い田舎

- ・ 阪神大都市圏の近郊にあり、神戸、大阪から電車や車で片道1時間程度でアクセスすることができる
- ・ コロナ禍をきっかけに田舎暮らしニーズが高まり、移住者が急増

■ 自然との共生

- ・ 地域の約75%が森林で覆われ、身近に里山があり、自然とのふれあいを楽しむことができる
- ・ 加古川や武庫川等の源流を有し、ホトケドジョウやバイカモなどの貴重種が生育する豊かな自然環境が保全されている

■ 歴史的なまちなみ

- ・ 篠山城跡周辺や福住の重要伝統的建造物群保存地区、柏原藩陣屋跡地周辺、黒井等の城下町、古市や佐治等の旧街道沿いの宿場町、今田の焼き物の里等の歴史的なまちなみが残っている

■ 全国的に名高い特産品

- ・ 丹波黒大豆、丹波栗、丹波松茸、丹波の山の芋、猪肉、丹波焼等の特産品が生まれ、丹波篠山市・丹波市の地域ブランドとして全国的な知名度を得ている

■ 大丹波連携

- ・ 歴史的・文化的つながりの深い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



丹波の山々と雲海
(丹波市)



丹波黒大豆の栽培ほ場
(丹波篠山市)



河原町商家群
(丹波篠山市)

③ 地域の課題

■ 土地利用に関する課題

(都市機能の配置)

- ・ 広域的な都市機能が集積する地区はなく、丹波市、丹波篠山市の中心部のほか、旧町の中心部や幹線道路沿道等に都市機能が分散している

(市街地の環境)

- ・ 篠山城跡、福住や柏原町柏原周辺等の歴史的なまちなみが残る市街地に関して、その景観を保全しつつ防災性の向上を図る必要がある

丹波篠山市山内町における大規模火災
令和3年7月、篠山城下町地区において火災が発生

焼失範囲:約1,950㎡
焼失戸数:民家等計10戸



(開発需要への対応)

- ・ 丹南篠山口や氷上等のインターチェンジ周辺、国道176号の沿道等において一定の開発需要があるため、無秩序な市街地の拡大を抑制し計画的な土地利用を誘導する必要がある

■ 人口減少・高齢化に対応した地域活力の維持

- ・ 人口減少・高齢化に伴い、増加する空き家・空き地、耕作放棄地の対応や、日常生活の利便性の確保などの対応が必要
- ・ 特に、山間部に点在する集落においては、コミュニティの維持が必要

■ 自然環境との共生

- ・ 農地や森林の管理放棄等を背景として、生物多様性の損失が危惧されるなか、森林、里山、河川・ため池などを適正に利用し管理することで、将来にわたって、自然、生き物と共生する暮らしが可能な地域社会を実現する必要がある

(5) 丹波地域

④ 都市づくりの主な方針【目指すべき都市構造】

- 丹波市と丹波篠山市の地域拠点間において都市機能の相互補完を行うとともに、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との連携強化により、地域全体での都市機能の確保を図る
- 交流人口の増加による地域活性化に向け、広域交通ネットワークの強化により、滞在型観光等の広域的な交流の促進を図る

拠 点

✓ 地域拠点

- 丹波市と丹波篠山市の両市の中心部等を地域拠点に位置づけ都市機能の集積を図るとともに、相互補完等も勘案し、地域全体での都市機能の確保を図る

✓ 生活拠点

- コミュニティでの商業、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

✓ 産業拠点

- 既存団地における産業立地を促進するとともに、東播丹波連絡道路の整備を含む高速道路網の充実を活かした計画的な産業集積を検討する

交通ネットワーク

✓ 広域連携軸

- 舞鶴若狭自動車道等により京都府を含む地域内外との連携を強化する
- 東播丹波連絡道路及び北近畿豊岡自動車道の整備により、南北方向の交通ネットワークの強化を図る
- JR〇-加線の鉄路の維持を図る

✓ 地域内連携軸

- 鉄道、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、生活拠点の連携を強化する



(5) 丹波地域

④ 都市づくりの主な方針【目指すべき都市構造】

エリア

✓ 市街地

- 歴史的なまちなみや美しい田園景観を活かした魅力ある市街地の形成を図るとともに、国内外の来訪者との多様な交流・環流の拡大を図る
- 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、福住、柏原等の歴史的なまちなみの保全と創造に取り組む
- IC周辺や国道沿道等、開発圧力が比較的高い地域においては、用途地域、特定用途制限地域の指定等により、適切な土地利用コントロールを行う

✓ 市街地以外

- 集落の機能維持や、広域的に集落の機能を支え合う住民主体の地域運営体制の構築、地域活性化活動を促進するとともに、コミュニティバス等により地域拠点や生活拠点との連携を支え、活力を維持する
- 各法令等に基づく森林や農地等の保全のほか、緑条例の制度等を活用した規制・誘導を図る
- 地域の約75%を占める多紀連山県立自然公園等の山々、加古川、武庫川等の河川等からなる広域的な水と緑のネットワークを維持・保全する



(5) 丹波地域

④ 都市づくりの主な方針【重点テーマ】

1 「森」の保全と活用

- 丹波地域の象徴である「森」を保全・整備することで、美しい自然景観や生物多様性を維持するとともに、「森」が持つ多様な機能を活用し、緊急防災林による土砂災害の防止、野生動物共生林による人と動物との棲み分け等を図る
- 丹波産木材の利用拡大に向け、公共施設の木造木質化や県産材を使用した木造住宅の普及促進を図るとともに、間伐材など未利用材のバイオマス利用拡大に取り組む



野生動物共生林整備(丹波市)



丹波篠山の家モデルハウス

3 美しい農村・田園景観と農地の保全

- 多紀連山等の山々や川、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、景観法や景観条例等を活用し、美しい農村・田園景観の保全を図る
- 農地の保全と適正な維持管理等を推進し、農業の健全な発展を図るとともに、雨水の貯留浸透や生物多様性の保全など多面的機能の維持を図る



昔ながらの農村・田園風景
(丹波篠山市)



農地維持活動(水路の泥上げ)
(丹波市)

2 歴史的なまちなみの保全・活用と防災性向上

- 景観法や景観条例、重要伝統的建造物群保存地区等の制度を活用し、歴史的なまちなみの保全・活用を図る
- 古民家や町家等を活用し、観光による交流の拡大を促進する
- 延焼防止性能を有する公園やポケットパーク・緑地の整備、建築物の耐震化・不燃化に加え、避難態勢の整備等リフト対策を一体的に進めるなど、災害に強い市街地の整備を図る



福住地区(丹波篠山市)



延焼防止性能を有する公園(丹波篠山市)

4 集落の地域コミュニティ維持

- 集落と市内の拠点を結ぶ公共交通について、地域の利用実態やニーズ等を踏まえつつ、特性に応じた交通体系の構築や公共交通等の充実を図る
- 集落の地域コミュニティを支える拠点において、生活サービス機能の集約・維持を図るとともに、デジタルを活用した遠隔医療・教育、ドローン宅配等の導入も検討する
- 空き家や農地等を活用した地域住民や都市住民との交流、二地域居住や移住定住等の促進を図る



デマンド型乗合タクシー(丹波市)



複数の空家を農家民宿にリノベーション
集落丸山(丹波篠山市)

(5) 淡路地域

① 地域の特性

■ 地勢

- 東は大阪湾・紀伊水道を隔てて大阪府／和歌山県に面し、南は大鳴門橋で徳島県に、北は明石海峡大橋で神戸につながる瀬戸内海最大の島である淡路島と沼島等からなる約596km²の地域（可住地：約285km²、48%）
- 北部は津名丘陵が広がり傾斜地が多く、海岸線にわずかに平地を形成
- 中部の先山山地、南部の諭鶴羽山地、西淡山地に挟まれて、三原平野、洲本平野が広がる
- 冬季温暖で年間を通じて降水量の少ない瀬戸内海気候に属する

■ 土地利用

- 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
- 城下町として開かれた洲本にはまとまった市街地が形成されているものの、洲本IC周辺や国道28号等の沿道で大型商業施設等の開発が進展
- 三原平野などでは温暖な気候を利用して水稻、玉ねぎ、葉物野菜の三毛作が営まれる一方、北部丘陵地域においては荒廃農地が多い

■ 人口

- 約12万人（県全体の約2%）

■ 交通

（鉄道）

- 島内に鉄道はない（洲本～福良に存在したが1966年に廃止）

（基幹道路）

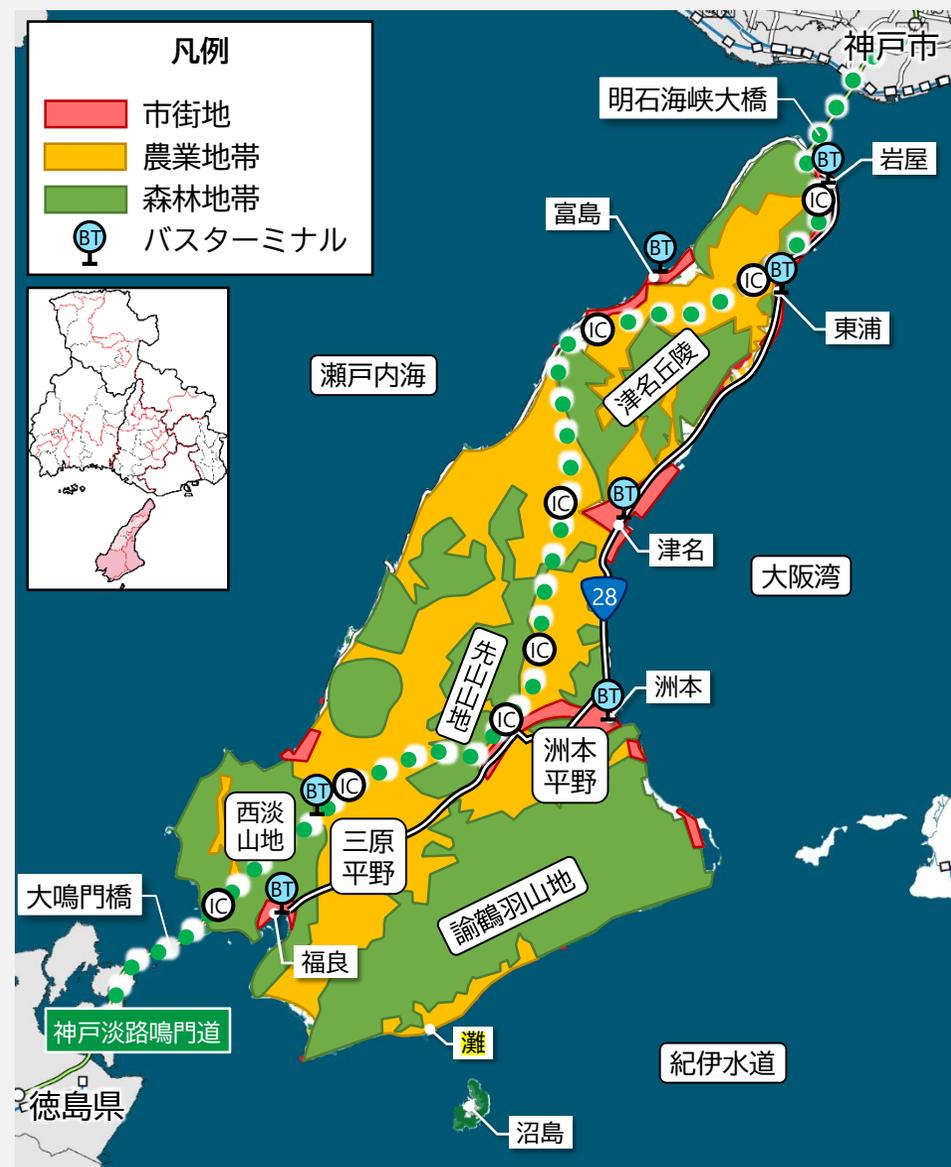
- 神戸淡路鳴門道が南北を縦貫し、本州・四国に連絡している
- 国道28号が岩屋～洲本の東海岸、洲本～福良の平野部を走る

（バス）

- 高速バスが大阪、神戸、四国方面へ連絡している
- 淡路交通の路線バスが洲本を拠点に津名港以南で複数路線を運行
- 東浦、洲本、福良等のバスターミナルを拠点として各市のコミュニティバスが島内の移動を担っている

（海上交通）

- 岩屋港～明石港、灘漁港～沼島漁港が航路で結ばれている



(5) 淡路地域

② 地域の魅力・強み

■ 都市近郊の島

- 明石海峡大橋と大鳴門橋という2つの橋で本州、四国と結ばれ、洲本から四国(徳島)へは約40分、神戸までは約60分という恵まれた立地環境にある

■ 歴史的背景とストーリー性

- 古事記や日本書紀において日本で最初に生まれた“はじまりの島”とされており、国生み神話は日本遺産に指定されている
- 万葉集などの和歌で海や景観が詠われるなど、古来、自然の豊かさが人々に親しまれてきた

■ 自然の恵み

- 温暖な気候と豊かな自然があふれる淡路島は多種多様な動植物の生息地となっている。
- 近年、豊かな自然環境が織りなす美しい景観や美味しい食などをテーマとした観光地化が進み、島外から多くの観光客が訪れている

■ 盛んな農漁業

- 淡路島は古来、“山の幸、海の幸、野の幸”に恵まれ、天皇や朝廷に豊かな食材を貢進する「御食国(みけつくに)」と呼ばれ、こうした食の豊かさは現在に至るまで継承されており、県内有数の農・漁業地域となっている

■ 豊富な再生エネルギー資源

- 豊富な日照時間、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資源が豊富である



明石海峡大橋(淡路市)



洲本の城下町(洲本市)



三原平野のたまねぎ畑(南あわじ市)

③ 地域の課題

■ 土地利用に関する課題

(都市機能の配置)

- 広域的な都市機能が集積する地区はなく、各市の中心部等に都市機能が集積する地区が点在しており、集積度は低い(淡路島西海岸における開発需要の高まり)
- 近年、西海岸において観光施設の立地が相次いでおり、土地利用規制や交通インフラ等について、開発需要の高まりや交流人口の増加に対応したものとする必要がある

■ 巨大地震の被害リスク

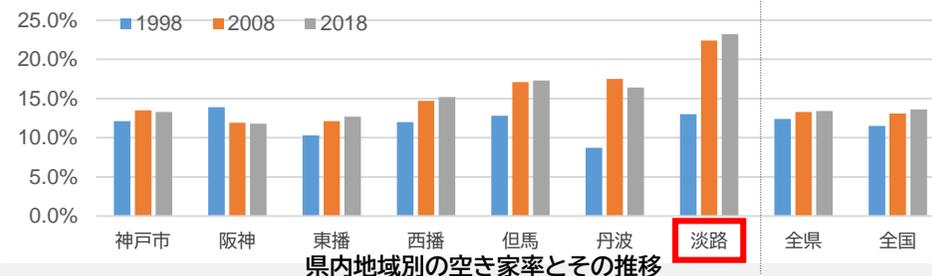
- 今後30年以内で高確率で発生すると予測されている南海トラフ地震等による大きな被害が想定される

最大震度		最高津波水位と到達時間		
震度	市	市	最高津波水位	最短到達時間
7	洲本市、南あわじ市	南あわじ市	8.1m	44分
6強	淡路市	洲本市	5.3m	45分
		淡路市	3.1m	65分

※最短到達時間は、津波が初期水位より1m上昇する時間

■ 人口減少・高齢化に対応した地域活力の維持

- 人口減少・高齢化に伴い、増加する空き家・空き地、耕作放棄地への対応や、日常生活の利便性の確保などの対応が必要(淡路は空き家率が県内で最も大きい地域)
- 特に、山間部に点在する集落においては、コミュニティの維持が必要



(5) 淡路地域

④ 都市づくりの主な方針【目指すべき都市構造】

- 淡路島3市の地域拠点間において都市機能の相互補完を行うとともに、交通ネットワークによる神戸市や徳島県などの地域外との連携強化により、地域全体での都市機能の確保を図る
- 交流人口の増加による地域活性化に向け、広域交通ネットワークの強化により、滞在型観光等の広域的な交流の促進を図る

拠点

✓ 地域拠点

- 淡路島3市の中心部等を地域拠点に位置づけ、都市機能の相互補完等も勘案し、地域全体での都市機能の確保を図る

✓ 生活拠点

- コミュニティでの商業、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

✓ 産業拠点

- 津名地域臨海部や国道28号の洲本IC周辺等において、産業立地を促進する

交通ネットワーク

✓ 広域連携軸

- 神戸淡路鳴門自動車道等により神戸市や徳島県を含む地域内外との連携を強化する

✓ 地域内連携軸

- 国道、県道等からなる地域内連携軸の形成、既存のバス交通体系を維持し、広域連携軸へのアクセスや地域拠点、生活拠点の連携を強化する



(5) 淡路地域

④ 都市づくりの主な方針【目指すべき都市構造】

エリア

✓ 市街地

- 豊かな自然や歴史・文化、産業を活かした市街地の形成を図るとともに、国内外の来訪者との多様な交流・環流の拡大を図る
- ポストコロナ社会において暮らし方、働き方が変化するなか、企業移転や移住等が進む本地域の状況を踏まえ、必要に応じて用途地域や地区計画等を活用し、良好な市街地環境の形成を図る

✓ 市街地以外

- 集落の機能維持や、広域的に集落の機能を支え合う住民主体の地域運営体制の構築、地域活性化活動を促進するとともに、コミュニティバス等により地域拠点や生活拠点との連携を支え、活力を維持する
- 各法令等に基づく森林や農地等の保全のほか、緑条例の制度等を活用した規制・誘導を図る
- 働き方、暮らし方の変化に伴う企業移転や美しい景観や美味しい食などをテーマとした観光地化が進んでいることから、必要に応じ、島西海岸について、用途地域や特定用途制限地域等の土地利用規制の導入を検討する
- 津名丘陵や諭鶴羽山地等の山林、瀬戸内海国立公園等の海岸線等からなる広域的な水と緑のネットワークを維持・保全する



(5) 淡路地域

④ 都市づくりの主な方針【重点テーマ】

1 津波・高潮対策の推進

- 「兵庫県高潮対策10箇年計画」に基づき、防潮堤のかさ上げなど、近年の台風等を踏まえた対策を計画的に推進する
- 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、津波防災ビルの指定や避難路の整備等、避難を前提とした浸水被害の軽減に取り組むとともに、必要に応じ防災に配慮した土地利用を検討する



福良港の防潮堤(南あわじ市)



避難路のカラー舗装(南あわじ市)

2 大阪湾ベイエリアの活性化

- 2030年前後の神戸空港国際化を見据え、海外富裕層観光の取込みに向けたラグジュアリーホテルの誘致、多様な移動手段を導入した広域交通ネットワークの形成を進める
- パークアンドバスライドの環境整備や高速バス・高速船と路線バス・コミュニティバスとの接続改善等により島内交通のさらなる利便性向上を図る



須磨・淡路島 海上航路導入実証実験 使用船舶「boh boh KOBE号」



「buSmo あわじ足ナビ」
淡路島に発着する全ての公共交通の乗り換え情報等を検索できる
(R5.7運用開始)

3 地域資源の積極的活用

- 廃校舎など公共施設の統廃合により生じた空き施設等の再生・活用等により、企業誘致や交流の場の創出等を推進する
- 自然や景観に配慮した再生可能エネルギーの循環活用の促進する
- 大鳴門橋の自転車道設置(2027年度完成予定)を契機とした島内における自転車の走行環境の整備を推進し、サイクルリズム等の展開を促進する



廃校を活用した複合観光施設(淡路市)



太陽光発電施設(淡路市)

4 集落の地域コミュニティ維持

- 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
- 集落の地域コミュニティを支える拠点において、生活サービス機能の集約・維持を図るとともに、デジタルを活用した遠隔医療・教育、ドローン宅配等の導入も検討する
- 空き家や農地等を活用した地域住民や都市住民との交流、二地域居住や移住定住等の促進を図る



コミュニティバス(淡路市)



空家を多自然居住交流拠点施設に改修(洲本市)