

阪神地域都市計画区域マスタープラン等の変更

【②説明事項】

阪神地域都市計画区域マスターplan等の見直しの流れ

【令和5年度】

都市計画区域マスターplan見直し基本方針（令和5年12月）

【令和6年度】

都市計画区域マスターplan等の見直し（素案）の作成

都市計画区域
マスターplan

区域区分
(線引き)

都市再開発方針等（3方針）
(都市再開発、住宅市街地の
開発整備、防災街区整備)

市素案（区域区分（線引き））の閲覧
(令和6年6月3日～6月24日)

芦屋市都市計画審議会（令和6年12月17日）
【説明】都市再開発方針等・区域区分（線引き）
の見直し市素案について

市素案（都市再開発方針等）の閲覧
(令和7年1月6日～1月27日)

市案の申出（令和7年3月13日）
区域区分（線引き）

市案の申出（令和7年3月31日）
都市再開発方針等

【令和7年度】

都市計画区域マスターplan等の県素案の作成

芦屋市都市計画審議会（令和7年5月23日）
【説明】阪神地域都市計画区域マスターplan等の見直し（素案）について

説明会の開催（令和7年6月27日）

公聴会の開催（令和7年7月22日）

都市計画区域マスターplan等の見直し（案）
縦覧・市町意見聴取（令和7年11月25日）

芦屋市都市計画審議会（令和7年11月25日）
【説明】阪神地域都市計画区域マスターplan等の見直し（案）について

兵庫県都市計画審議会（令和8年3月頃）
(阪神地域都市計画区域マスターplan等の都市計画決定に関する審議)

都市計画区域マスターplan等の変更告示（令和8年3月末頃）

阪神間都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更(県決定)

【②-1 説明事項】

計画書

阪神間都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を別添「阪神地域都市計画区域マスター
プラン」のとおり変更する。

理由

「別添理由書のとおり」

理　　由　　書

人口減少・高齢化のさらなる進行、気候変動等による災害リスクの増加、脱炭素化の要請など社会を取り巻く環境の変化を踏まえ、上位計画である「ひょうご都市計画基本方針」に基づき、中長期的視点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ため、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を本計画のとおり変更する。

阪神地域都市計画区域マスタープラン

〔 阪神間都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 〕

(案)

令和 年 月

兵 庫 県

目 次

第1 基本的事項	1
1 役割	1
2 対象区域	1
3 目標年次	2
4 地域の概況	2
(1) 地勢	2
(2) 土地利用	3
(3) 人口・世帯数	4
(4) 交通	4
第2 阪神地域の都市計画の目標等	6
1 都市計画の目標	6
(1) 地域の魅力・強み	6
(2) 地域の課題	7
(3) 目指すべき都市構造	7
(4) 都市づくりの重点テーマ	10
2 区域区分の決定の有無及び方針	12
(1) 区域区分の決定の有無	12
(2) 区域区分の方針	12
(3) 市街化調整区域における計画的な市街化の方針	14
3 都市づくりに関する方針	15
(1) 土地利用に関する方針	15
(2) 都市施設に関する方針	18
(3) 市街地整備に関する方針	20
(4) 防災に関する方針	21
(5) 環境共生に関する方針	23
(6) 景観形成に関する方針	24
(7) 地域の活性化に関する方針	25
4 主要な都市施設等の整備目標	26
(1) 交通施設	26
(2) 河川	27
(3) 下水道	27
(4) 港湾関連	27
参考) 現況図表	28
参考) 広域都市構造図	35
用語解説	36

第1 基本的事項

1 役割

阪神地域都市計画区域マスタープランは、県の都市計画における方向性を示した「ひょうご都市計画基本方針¹」に基づき、都市計画法（昭和43年法律第100号）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、中長期的視点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る。

また、都市計画法第18条の2に基づく「市町村の都市計画に関する基本的な方針」（以下「市町マスタープラン」という。）及び都市再生特別措置法（平成14年法律第22号）第82条に基づく「立地適正化計画」は、これに即して定められる。

2 対象区域

対象区域は、尼崎市、西宮市、芦屋市、伊丹市、宝塚市、川西市、三田市及び猪名川町の7市1町で構成される阪神間都市計画区域とする。

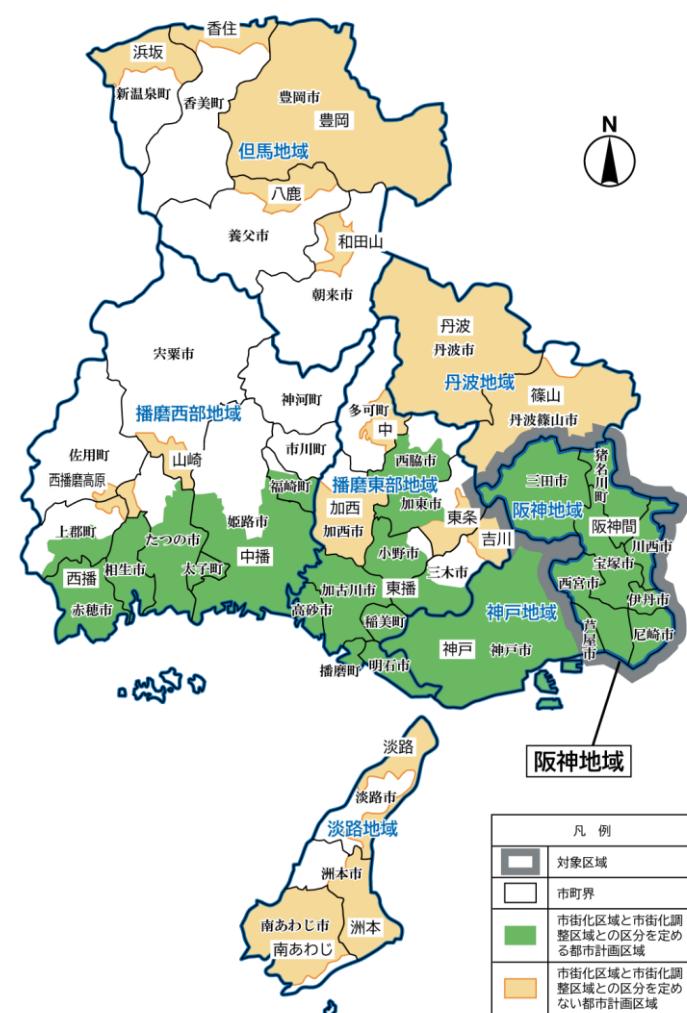


図1 対象区域

表1 阪神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)
阪神間都市計画区域	尼崎市	行政区域の全域	459,593
	西宮市	行政区域の全域	485,587
	芦屋市	行政区域の全域	93,922
	伊丹市	行政区域の全域	198,138
	宝塚市	行政区域の全域	226,432
	川西市	行政区域の全域	152,321
	三田市	行政区域の全域	109,238
	猪名川町	行政区域の全域	29,680
合計			1,754,911

資料：令和2年(2020年)国勢調査（就業状態等基本集計）

3 目標年次

県政の基本指針「ひょうごビジョン2050」の展望年次である令和32年（2050年）の都市の姿を展望しつつ、目標年次を令和12年（2030年）とする。

4 地域の概況

(1) 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の地域である。（可住地面積²：約323km²、50%）
- ・南部には、六甲山麓～武庫平野等の低地が面的に広がっている。
- ・北部には北摂山系の山々が広がり、武庫川上流の北西部に三田盆地が形成されている。

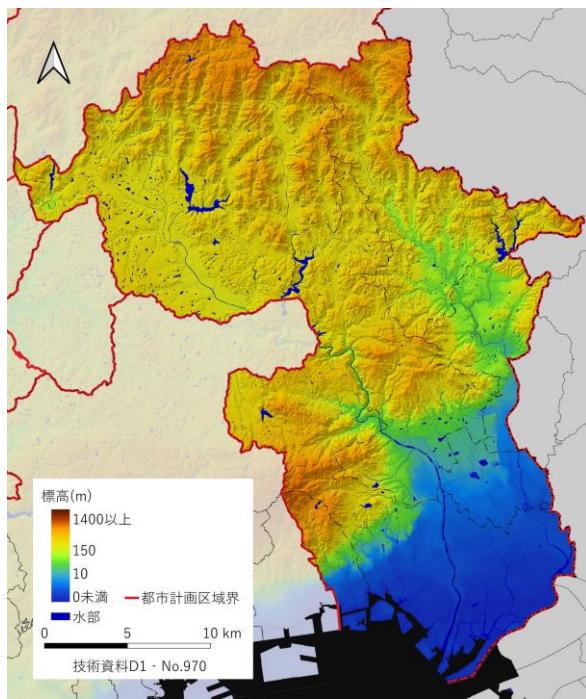


図2 地形(標高)

出典：国土地理院「デジタル標高地形図」

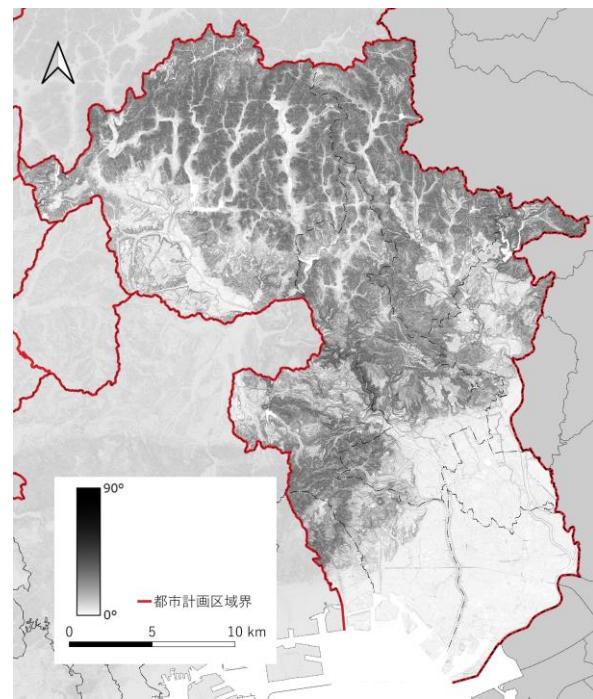


図3 地形(起伏)

出典：国土地理院「傾斜量図」

(2) 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されている。
- ・鉄道網が発達し、鉄道駅周辺には商業・業務と高層マンションを主とする複合市街地が形成されている。
- ・猪名川や武庫川の中流付近では、住宅地と農地が共存し、都市近郊農業が営まれている。
- ・臨海部の埋立地には工業地帯（阪神工業地帯）が形成されてきた。JR東海道本線・福知山線沿線には内陸型工業地が形成されてきたが、近年は住宅地や商業地への転換が進んでいる。
- ・大阪府との境界付近に大阪国際空港（伊丹空港）があり、周辺には空港関連産業や大規模商業施設が立地している。

(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・郊外住宅地が形成されている。
- ・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されている。
- ・新名神高速道路の開通に伴い、インターチェンジ周辺で物流施設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（主に水田）が広がっている。

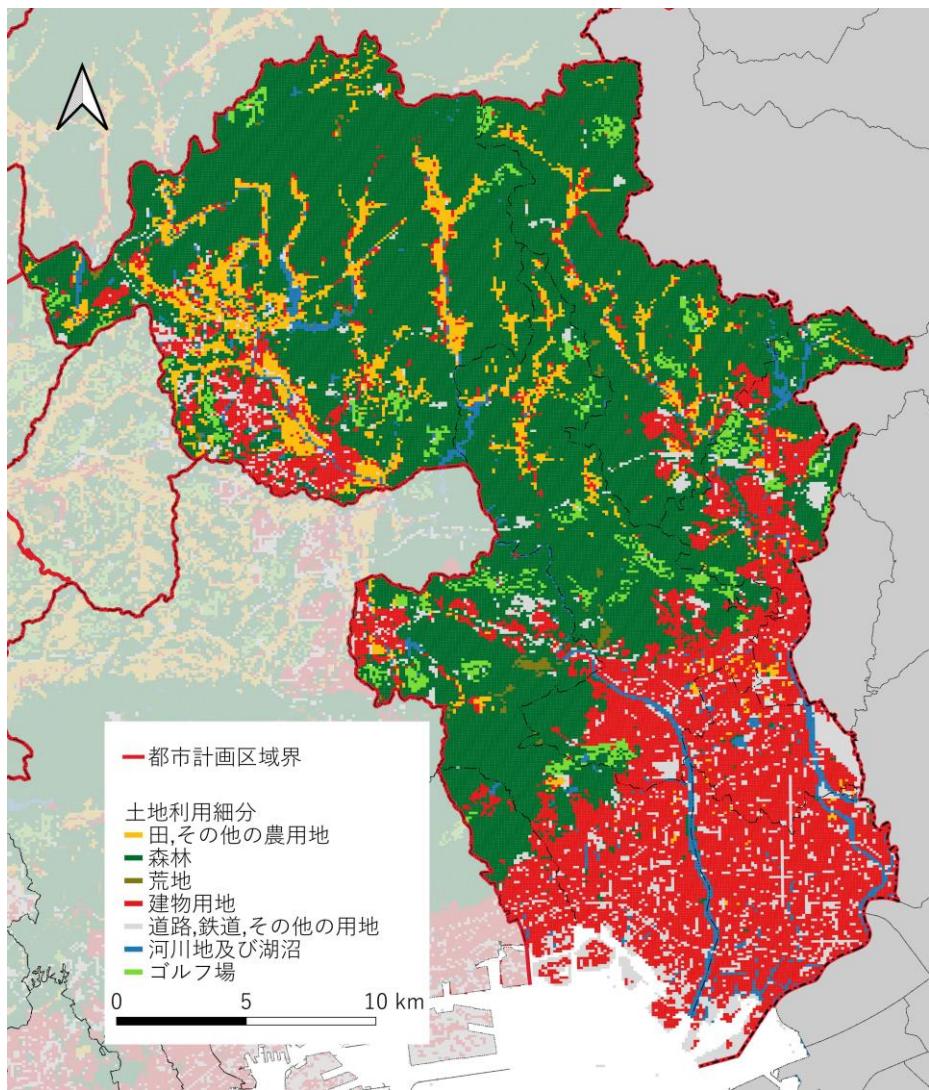


図4 土地利用の状況

出典：国土数値情報「土地利用細分メッシュ（令和3年度(2021年度)）」

(3) 人口・世帯数

- 人口は約175.5万人（県全体の約32%）、世帯数は約77.4万世帯（県全体の約32%）となっている。（令和2年(2020年)）

(4) 交通

(鉄道)

- JR東海道本線、阪急電鉄神戸線、阪神電鉄本線が東西方向に並走し、大阪・神戸間を結んでいる。
- JR福知山線、阪急電鉄今津線・宝塚線、能勢電鉄妙見線・日生線等が内陸部と臨海部を結んでいる。

(基幹道路)

- 東西方向には阪神高速神戸線・湾岸線、名神高速道路、中国自動車道、新名神高速道路といった高速道路のほか、国道2号、43号、171号といった幹線道路が整備され、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整備されている。

(バス)

- 充実した鉄道網に加えて、各駅などの拠点をつなぐ路線バス網が発達している。北部や山間地などでコミュニティバスが補完している。

(海上交通)

- 海上交通の拠点である尼崎西宮芦屋港（重要港湾）は、阪神工業地帯を支える物流拠点としての役割に加え、阪神地域の海洋性レクリエーション拠点としての役割も担っている。



図5 交通の状況

第2 阪神地域の都市計画の目標等

1 都市計画の目標

(1) 地域の魅力・強み

ア 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している。
- ・国土軸である名神高速道路、新名神高速道路をはじめ、阪神高速道路や中国自動車道などの東西方向の高速道路網が充実している。



新名神高速道路

イ 多彩な魅力をもつ「住みたい街」

- ・大阪や神戸への通勤利便性の高い住宅地が形成されており、民間企業による調査などから「住みたい街」として高い人気が伺われる。
- ・数多くの大学や短期大学といった高等教育機関が集積するなど、教育環境が充実する県内有数の地域である。
- ・甲子園球場、宝塚大劇場など全国的にも知名度の高い地域資源を有している。



宝塚大劇場(宝塚市)

ウ ベイエリアのポテンシャル

- ・臨海部の阪神工業地帯には、金属、化学、食品など多様な製造業が展開している。
- ・「尼崎西宮芦屋港」は、主に国内物流港湾として重要な役割を担っている。
- ・神戸空港の国際化、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が期待されるエリアである。



臨海部の産業集積地

エ 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が展開されており、葉物野菜、花木、果物などが代表的な地域ブランドとして認知されている。



オ 身近で豊かな自然環境

- ・甲山森林公园、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」の下、里山を保全する取組が推進されている。



豊かな農畜産物

(2) 地域の課題

ア 土地利用に関する課題

(中心市街地の整備)

- ・中心市街地内に密集市街地を有する地区では、市街地開発事業等の事業手法に加えて老朽木造建築物の建替えを促進し、防災性の向上を図る必要がある。
- ・大阪梅田、神戸三宮の駅周辺で大規模な再整備が進められている中、阪神地域の駅周辺においても、都市機能の更新等により中心市街地の活性化を図る必要がある。

(工場跡地等の土地利用)

- ・工業地において、工場からマンションや商業施設等への土地利用転換が見られる。こうした地区では、新たな用途の建物により周辺の既存事業所の操業環境が阻害されたり、交通環境の変化が生じたりするおそれがあるため、都市活動に支障を来さないよう土地利用の調整を図る必要がある。

(オールドニュータウンの再生)

- ・高度経済成長期に開発された郊外のニュータウンでは、一斉に入居した住民の高齢化、住宅・施設の老朽化、生活利便施設の撤退、空き家の増加、若年層の流出等に伴う活力の低下を防止する必要がある。

イ 交通インフラの課題

- ・阪神高速神戸線については、慢性的な渋滞が発生しており、渋滞緩和に向けた対応が求められている。

ウ 浸水・土砂災害のリスク

(浸水のリスク)

- ・武庫川などの河川や沿岸部の海拔ゼロメートル地帯などでは、洪水、高潮、津波により甚大な被害が生じるリスクを抱えており、総合的な治水対策に取り組む必要がある。

(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されていることから、治山・砂防対策に取り組む必要がある。

(3) 目指すべき都市構造

ア 現在の都市構造

神戸市から大阪市にかけた都市圏を構成する地域として、平野部を中心に密度の高い市街地が広範囲に連たんしているほか、山地を挟んで内陸に三田市などの市街地が形成されている。

また、東西方向、南北方向に複数の鉄道・バスからなる公共交通ネットワークを形成している。

イ 将來の都市構造

隣接する神戸地域と共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充実・強化を図るとともに、利便性の高い公共交通

通ネットワークを生かし、近接する拠点間での相互補完も含めた都市機能の確保を図ることで、「ひょうご都市計画基本方針」に示す地域連携型都市構造³の実現を目指す。

区分	要素*	方針
拠点	地域拠点 ⁴	・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・文化等の高度な都市機能の集積を図る。
	生活拠点 ⁵	・日常的に利用する商業、医療・福祉等の生活サービス機能の確保を図る。
	産業拠点 ⁶	・ベイエリアのほか、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 ⁷	・阪神高速道路各線のほか、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、令和12年(2030年)前後を基本に国際定期便の運用開始を目指す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 ⁸	・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、生活拠点相互の連携を強化する。
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需要に応じたきめ細かな土地利用により、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、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。 ・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。

*生活拠点、産業拠点（市町域で完結するもの）及び地域内連携軸については、市町マスタープランにおいて必要に応じて位置付けるものとする。

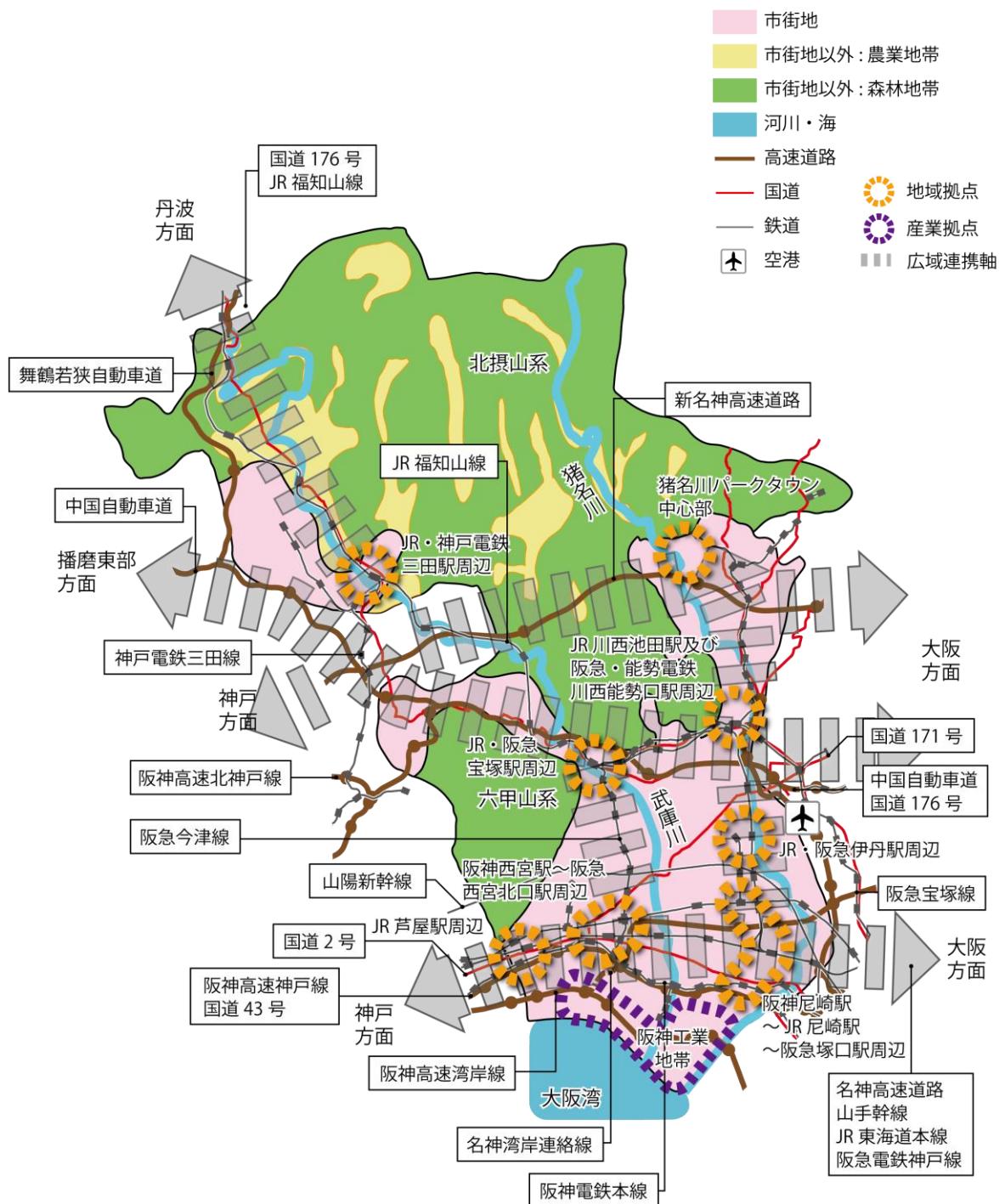


図6 都市構造

(4) 都市づくりの重点テーマ

ア 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する。



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）

イ 大阪湾ベイエリアの活性化

- ・マリンレジャーーやアクティビティ拠点の形成など、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を進める上で、既存の規制が土地利用の支障となる場合は、周辺に配慮しつつ、特別用途地区や地区計画等の活用により柔軟な土地利用を図る。
- ・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。
- ・名神湾岸連絡線の早期完成に向けた取組を促進し、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

ウ 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する。
- ・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の向上を図る。



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)

エ グリーンインフラ⁹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など、快適で高質な都市空間の形成を推進する。
- ・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）



グリーンベルト整備事業のイメージ（国資料を一部加工）

2 区域区分の決定の有無及び方針

(1) 区域区分の決定の有無

阪神間都市計画区域は、市街地が連たんし、依然として開発需要が高いため、区域区分により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。

なお、本区域は近畿圏整備法（昭和38年法律第129号）に基づく既成都市区域及び近郊整備区域を含むことから、都市計画法第7条第1項の規定により、区域区分を定めるものとされている。

(2) 区域区分の方針

ア 市街化区域の規模の設定

市街化区域は、都市計画区域マスタープラン、市町マスタープラン等に示された都市の将来像を前提として、人口や産業を適切に収容し得る規模とする。

住宅用地については人口フレーム方式によることとし、目標年次（令和12年（2030年））の人口を推計して市街地として必要と見込まれる面積（以下「フレーム」という。）を設定する。この際、世帯人員の変化や人口密度等の地域特性を考慮する。

商業、工業、流通等の業務用地については、将来の産業活動の規模を勘案して、生産及び流通が円滑に行われるよう配慮しつつ、国土利用計画法（昭和49年法律第92号）第7条の規定に基づく都道府県計画（以下「県国土利用計画」という。）における県土の利用区分ごとの規模の目標を踏まえて設定する。

また、市街化調整区域内で、区域区分に係る次回定期見直しまでの間に市街化区域へ編入すべき状況が整うと見込まれる区域の土地利用を合理的に取り扱うため、全てのフレームを具体的な土地に割り付けることなく、その一部を保留フレームとし、特定保留（市街化区域に編入予定の区域を特定したもの）又は一般保留（保留フレームのうち区域を特定しないもの）として設定する。

（ア）住宅用地の規模

阪神間都市計画区域における将来の人口を下表のとおり見通し、住宅用地の規模を想定する。

表2 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		令和12年 (2030年)
	都市計画区域内	令和2年 (2020年)	
阪神間都市計画区域	都市計画区域内	1,754.9千人	おおむね 1,690.1千人
	市街化区域内	1,719.7千人	おおむね 1,662.1千人

資料 令和2年(2020年)：国勢調査

令和12年(2030年)：国立社会保障・人口問題研究所推計（令和5年(2023年)
推計）を基に推計。

注：令和12年(2030年)の市街化区域内人口は、保留する人口を含む。

(イ) 業務用地の規模

阪神間都市計画区域における将来の工業出荷額及び商品販売額を下表のとおり見通し、業務用地の規模は、県国土利用計画における県土の利用区分に応じた規模を想定する。

表3 工業出荷額・商品販売額

都市計画区域	年次 区分	令和2年注 (2020年)	令和12年 (2030年)
		工業出荷額	31,133億円
阪神間都市計画区域	商品販売額	35,921億円	39,801億円

資料：令和12年(2030年)の工業出荷額及び商品販売額は、工業統計調査、商業統計調査、経済センサス－活動調査及び経済構造実態調査における過去の実績値の推移を基に推計。

注：商品販売額について、令和2年(2020年)は新型コロナウイルス感染症に係る緊急事態宣言下の休業等の影響が見られることから、令和3年(2021年)を基準としている。

(ウ) 市街化区域の規模

阪神間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とおり想定する。

表4 市街化区域の規模

都市計画区域	令和2年 (2020年)	令和12年 (2030年)
阪神間都市計画区域	おおむね 20,519ha	おおむね 20,527ha

注：令和12年(2030年)の市街化区域の規模には、保留フレームのうち特定保留に係る面積を含み、一般保留に係る面積は含まない。

イ 市街化区域への編入

市街化区域への編入は、土地利用の動向、都市基盤施設や公共交通網の整備状況等の詳細な検討を行い、計画的な市街化を図る上で特に必要な場合に行うものとし、編入する区域は、都市計画区域マスタープラン、市町マスタープラン等に位置付けられ、既に市街地を形成している区域又は計画的な市街地整備が行われる区域のうち、事業の妥当性及び確実性を備えた必要最小限の区域とする。

なお、既存の市街化区域において、農地（田園住居地域又は生産緑地地区が定められている場合は、これらの区域内の農地を除く。）、低未利用地又は都市基盤施設が脆弱な地区がある場合は、それらを優先して市街地整備を行うことに努める。

また、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又は土地需要の高まりが著しいと見込まれる区域については、都市計画上必要な理

由を明確に示し、保留フレームを活用することなどにより、市街化区域への編入に向けた検討を行う。

ウ 市街化が見込めない区域の措置

現在、市街化区域内にあって、計画的な市街地整備の予定がなく、当分の間市街化が見込まれない区域や、防災上の理由から都市活動に適さない区域等については、市街化調整区域への編入に努める。

市街化調整区域への編入は、農林漁業との健全な調和を図りつつ、市街化調整区域としての土地利用計画を検討した上で行う。

(3) 市街化調整区域における計画的な市街化の方針

計画的な市街化の見通しがある区域（特定保留区域）として、尼崎市東海岸町沖（船出）地区において工業用地を設定する。

また、川西市加茂4・5丁目地区において計画的な市街化を検討する。

3 都市づくりに関する方針

(1) 土地利用に関する方針

ア 主要用途の整備方針

(ア) 住宅地

主要な鉄道駅周辺は、人口構造の変化など様々な社会構造の変化を踏まえ、土地の高度利用を図りつつ、良質な都市型住宅の誘導を図る。また、山の手や郊外部は、低層を中心とした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、形態等を適切に誘導する。

特に、都市基盤の老朽化・陳腐化が進む既成市街地の住宅地、空き家の増加等が懸念される郊外住宅地においては、地区計画等の都市計画手法や公的不動産の活用、民間事業者によるリノベーションの促進等により、良好な住環境の維持・形成を図る。国道43号沿道においては、騒音の低減に資する沿道環境に配慮したまちなみの形成を図る。

また、京阪神地域における良好な住宅地としての魅力を高める観点から、子育て世帯が暮らしやすい住まいや住環境の整備等を促進する住宅政策、住み慣れた地域で住まい・医療・介護・予防・生活支援が一体的に提供される地域包括ケアシステムとの連携を図りつつ、用途地域のきめ細かな見直し等により、生活利便施設の適切な配置や、コワーキングスペースなど多様な暮らし方・働き方に必要な都市機能の充実を図る。

なお、近年の大型台風や集中豪雨等による災害の激甚化・頻発化を踏まえ、崖崩れ、地すべり、土砂流出等のおそれのある地域については、治山・砂防事業による防災対策を講じる場合を除き、土砂災害特別警戒区域等の指定と併せて市街化調整区域や立地適正化計画における居住誘導区域外とし、市街化を抑制する。

(イ) 商業・業務地

多様な都市機能が集積しており通勤・通学、買物等の利便性が高い主要鉄道駅周辺は、県全体の活力やにぎわいを牽引するエリアとして、都市機能の更なる充実・強化を図る。

また、建蔽率の高い建築物が密集する区域においては、防火地域又は準防火地域の指定により市街地の不燃化を推進し、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共同住宅等の立地が見込まれる区域においては、地区計画の活用等により新たな住環境問題の発生を防止するなど、地区の特性に応じた土地利用を誘導する。

なお、鉄道駅近くの有効活用に至っていない低未利用地、生産緑地以外の農地等については、市街地再開発事業や地区計画等の都市計画手法を活用し、都市の競争力の強化に資する都市的土地利用を推進する。

生活拠点については、徒歩圏内での医療・福祉、子育て支援、日用品販売等の施設の立地など、日常生活のニーズに対応する都市機能の誘導を図る。

(ウ) 工業地・流通業務地

物流の利便性や周辺環境等に配慮し、臨海部や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。

臨海部の工場集積地では、尼崎市東海岸町沖（船出）地区等の新たな工業用地において、基幹産業の強化や次世代成長産業¹⁰の立地を促進するとともに、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を進める上で、既存の規制が土地利用の支障となる場合は、周辺に配慮しつつ、特別用途地区や地区計画等の活用により柔軟な土地利用を図る。

内陸部においては、周辺環境との調和に配慮しつつ、産業用地における操業環境の維持を図るとともに、充実した基幹道路ネットワークを生かし、インターチェンジ周辺等における新たな産業拠点の形成を図る。

また、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、中国自動車道や新名神高速道路、阪神高速湾岸線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とともに、重要港湾である尼崎西宮芦屋港周辺において流通業務地を配置し、港湾物流機能の強化を図る。

産業構造の変化により工場と住宅や商業施設との混在が生じている工業地においては、特別用途地区、高度地区や地区計画等の活用により、住環境と操業環境に配慮した土地利用を誘導する。

さらに、工場における環境性能の向上等を踏まえ、工場立地法（昭和34年法律第24号）に基づく国の準則で定められた緑地面積率等を市町条例で緩和するなど、行政の積極的な対応により地域産業の振興を促進する。

イ 市街地において特に配慮すべき土地利用の方針

(ア) 既成市街地を中心とした都市機能の誘導

既に都市機能が充実している区域又は交通結節機能を有する区域等の既成市街地を中心として、立地適正化計画における誘導施設の設定により、都市機能を誘導する。

また、災害の発生リスクが高い区域においては、災害危険区域等の指定による住宅等の建築抑制や構造規制を検討する。

(イ) 都市農地の保全・活用

住宅地周辺のまとまりのある農地については、近郊農業による都市住民への農産物供給のほか、農業体験・学習や生産者との交流の場、災害時の一時避難地、雨水の貯留浸透などグリーンインフラとしての側面を有していることから、都市機能の集積とのバランスに配慮しつつ、都市における緑のオープンスペースとして保全・活用を図り、快適で高質な都市空間の形成を推進する。

その際、生産緑地制度、地区計画農地保全条例、市民農園等の制度の活用等により、都市と緑・「農」¹¹が調和したゆとりある土地利用を図る。

(ウ) オールドニュータウン等の住宅地の再生

住民の高齢化や住宅・施設の老朽化が一斉に進展する郊外のニュータウンでは、空き家の増加等に伴う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、「兵庫県ニュータウン再生ガイドライン」を活用して、施設のリノベーションや住み替えの促進、コミュニティ活動の場や日常の移動手段の確保などの取組を推進する。

さらに、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と併せて、専用住宅地としての住環境保全を主眼とする土地利用規制をきめ細かな視点で柔軟に見直すことにより、医療・福祉、子育て支援、日用品販売等の生活サービス機能やコワーキングスペース等の多様な働き方を支える施設が徒歩圏内に立地する魅力ある住宅地へ再生する。

(エ) 大規模集客施設の適正な立地

大規模集客施設については、目指すべき都市構造の形成や周辺道路の交通量の変化など都市基盤に及ぼす影響に配慮しつつ、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「大規模な集客施設の立地誘導・抑制に係る広域土地利用プログラム」を運用し、広域的な観点から適正な立地を推進する。

特に、地域拠点等については、大規模集客施設の立地を誘導する「商業ゾーン」とし、その他の郊外部の幹線道路沿道等においては、特別用途地区等により立地を抑制する。ただし、市町のまちづくりと一体となった大規模集客施設の立地については、地区計画の活用等により、弾力的に土地利用を誘導する。

(オ) 大規模工場の移転や大規模集客施設の撤退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」により、事業者に周辺環境と調和した適切な跡地利用を促し、都市機能との調和を図るとともに、大阪湾ベイエリアの活性化に資する土地利用を誘導する。

また、大規模集客施設が撤退する場合には、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（平成17年兵庫県条例第40号）により、撤退後の周辺地域における都市機能の調和を図る。

その際、跡地における土地利用の転換が見込まれる場合には、用途地域の変更や再開発等促進区を定める地区計画の活用などにより、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の方針

(ア) 「農」との健全な調和

農業を振興する地域として無秩序な市街化を抑制することとし、都市的土 地利用を図る場合は、「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。特に、三田市など地域北部における都市近郊農地については、阪神地域

での地産地消等を促進する貴重な農業生産の場として保全を図る。

農業を通じて維持されてきた地域環境を適切に管理していく上で、持続可能な農業構造の実現が重要であることを踏まえ、農産物の加工、販売等のための施設については、地域環境との調和に配慮しつつ立地の誘導を図る。

(イ) 地域の活力の維持に資するまちづくりの促進

人口減少・少子高齢化の進行などにより、活力が低下している地域も見られることから、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土地利用を実現する手法として、地区計画や特別指定区域制度の活用に加え、空家等活用促進特別区域の指定等による空家等の活用の促進に関する条例（令和4年兵庫県条例第22号）に基づく「空家等活用促進特別区域」の指定により、空き家の用途変更を柔軟に認めるなど、開発許可制度の弾力的運用を図る。

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が現地で事業を継続できるよう敷地を拡張する必要がある地域などにおいて、地区計画等の活用により、地域の住民や企業による主体的なまちづくりを誘導する。

特に、新名神高速道路等のインターチェンジ周辺における産業用地需要などへの対応については、上位関連計画を踏まえて開発整備の必要性を判断の上、農林漁業との適切な調整を図り、地区計画等を用いて計画的な開発整備を誘導する。

大規模集客施設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設置できない理由や施設の位置及び規模について相当の妥当性があり、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。

水災害が激甚化・頻発化していることを踏まえ、浸水想定区域等のうち災害時に人命に危険を及ぼす可能性の高いエリアについては、総合的な安全対策が講じられる場合を除き、原則として開発を抑制する。

(2) 都市施設に関する方針

目指すべき都市構造の実現に向け、「阪神南地域ひょうごインフラ整備プログラム」及び「阪神北地域ひょうごインフラ整備プログラム」に基づき都市基盤施設の整備を計画的に推進するとともに、「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・効率的な老朽化対策を推進することで、都市基盤施設の安全性を確保する。

また、長期未着手となっている都市計画施設については、必要性や実現性等を勘案し、廃止を含めた適切な見直しを行うほか、学校、公民館、病院等の施設については、将来に必要な施設サービスの質と量を踏まえた上で、需要が高いと見込まれる地区での立地を基本とする。

ア 交通施設

都市機能を相互に補完する地域拠点間の連携強化と日常生活圏における利便性の確保を図るため、周辺環境や景観に配慮しつつ、広域連携軸や地域内連携軸に位置付けた道路の整備及び公共交通の充実を図る。

特に、名神高速道路、新名神高速道路、中国自動車道、舞鶴若狭自動車道、阪神高速神戸線等からなる基幹道路ネットワークの一層の拡充に向け、名神湾岸連絡線の早期完成に向けた取組を促進するほか、大阪湾岸道路西伸部の整備により、阪神臨海地域の交通負荷を軽減し、交通渋滞や沿道環境などの改善を図る。また、都市計画道路尼崎宝塚線など南北幹線の整備により安全で円滑な道路交通環境を確保するとともに、阪神高速湾岸線のロードプライシング等により国道43号の沿道環境の改善を図る。

本地域においては、既に鉄道や路線バス等による密度の高い公共交通ネットワークが形成されているため、公共交通の更なる利便性の向上に向け、主要な鉄道駅舎のバリアフリー化、鉄道、バス、空港等の各交通機関の連絡の円滑化、歩行環境の改善、駐輪場や自転車レーン等の整備による自転車活用の推進を図る。

西宮市の北部から猪名川町に至る北部地域の鉄道駅から離れた住宅地においては、生活拠点や地域拠点へアクセスする路線バスの維持とともに、コミュニティバスの運営やデマンド交通¹²の運行支援など、地域の状況に応じた移動手段の確保を図る。あわせて、持続可能な交通体系の構築を目指し、定時定路線の交通における自動運転車の導入に向けた取組を推進する。

大阪・関西万博の開催やIR（Integrated Resort：統合型リゾート）等の大坂湾ペイエリアにおける開発整備を契機とした国内外との交流の拡大を見据え、大阪国際空港に神戸空港及び関西国際空港を加えた関西3空港の最大活用に向けた取組を推進するとともに、海上交通網のあり方等を検討する。

イ 公園・緑地

生物多様性の保全・再生の視点も踏まえ、六甲山系、北摂山系等の都市近郊に残る貴重な自然環境や優れた風致については、自然公園法（昭和32年法律第161号）や地域制緑地制度に基づき保全しつつ、自然環境と調和した土地利用を図る。

市街地においては、ヒートアイランド現象の緩和、防災機能の向上、都市景観の形成、コミュニティづくりやにぎわいの創出等に加え、テレワークの場など多様な機能を勘案し、公園・緑地の整備・保全を図り、自然が有する多様な機能を備えたグリーンインフラを形成するとともに、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、環境省の「自然共生サイト」にも認定された尼崎の森中央緑地は、「尼崎21世紀の森構想」を先導する拠点的な緑地として整備を推進する。また、自然環境豊かな甲山森林公園、一庫公園等については、適正に維持管理及び利用促進を図るとともに、有馬富士公園では、豊かな自然環境を生かした芸術文化機能の充実等により、地域内外の交流を促進する。

あわせて、生産緑地や社寺林は、都市における貴重な緑地空間として維持・保全に取り組むほか、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。

ウ 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、生態系、水文化・景観、親水に配慮した河川整備を推進するとともに、河川敷や川の水面を利用した「かわまちづくり」の取組を通じて、河川とまちをつなぐにぎわいのある水辺空間の形成を図る。

また、猪名川や武庫川等において、洪水等による浸水被害に対して住民の安全を確保するため、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。

さらに、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の計画的な改築・更新、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等の更新・整備及び適正な維持管理を図るとともに、合併処理浄化槽の設置及び適正な維持管理を促進し、下水汚泥の有効活用にも取り組む。

あわせて、豊かな海の実現に向けた栄養塩類の循環バランスに配慮した下水処理場の運転管理の取組や都市部における雨水対策を推進するとともに、尼崎運河においては、地域住民やNPO等と連携した水質浄化活動により水環境の改善に取り組む。

エ 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、廃棄物の発生抑制や再生利用の促進など持続可能な循環型社会の構築に取り組む。

（3）市街地整備に関する方針

安全で安心な魅力ある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の活用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し、都市の競争力の強化を図る。

既成市街地内においては、公民連携でビジョンを共有し、空地等の暫定利用、リノベーション、歩行者の利便増進に資する道路空間の再構築、駅前広場等の利活用、法定事業など多様な手法を組み合わせ、段階的・連鎖的に展開することで、持続的な更新と価値向上を図る。

特に、JR西宮駅周辺やJR芦屋駅周辺、JR・神戸電鉄三田駅周辺においては、市街地再開発事業等による再整備を進める。阪神西宮駅北地区においては、公民連携による公共施設の再編や駅前空間の再整備により多様な都市機能の集積を図る。

また、阪急電鉄神戸線の武庫川橋梁上への新駅設置に合わせて、両岸の新駅周辺

においてアクセス道路や歩行空間、自転車空間の整備等を進め、交通利便性の向上を図る。

さらに、高齢者、障害者等を含む全ての人が社会活動へ参画できる環境を整備するため、道路や施設等のバリアフリー化を促進する。

阪神間都市計画区域においては、都市再開発法（昭和44年法律第38号）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の促進に関する特別措置法（昭和50年法律第67号）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（平成9年法律第49号）に基づく「防災街区整備方針」を定め、適切な市街地整備を進める。

そのほか、これまでの市街地開発事業等の事業手法に加え、「兵庫県密集市街地整備マニュアル」を活用し、建築基準法（昭和25年法律第201号）の特例制度等を活用した住民の自主的な建替え等への支援により、密集市街地の解消を目指す。

（4）防災に関する方針

「兵庫県地域防災計画」に基づき、災害時における都市機能の強靭化を図るために、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、南海トラフ地震や上町断層帯地震等の広域的な大規模災害に備え、大阪府を含めた周辺地域との連携やより広域での応援協定等により復旧・復興力（レジリエンス）を高めておくなど、災害に強い都市づくりを進める。

また、「防災・減災」の取組に並行して、実際に被災した場合に、早期に的確な復興まちづくりに取り組めるよう「復興事前準備」の取組を進める。

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、国道43号等を軸とした広域防災帶の整備を推進するとともに、広域防災拠点である阪神南広域防災拠点（今津浜公園）、有馬富士公園、西猪名公園・東久代運動公園を核として、地域防災拠点等との連携を図る。

さらに、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橋梁の耐震化、無電柱化等を進めるとともに、緊急自動車等の通行を確保する緊急交通路を設定する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、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、緊急輸送道路沿道の建築物、津波避難ビル、災害時要援護者利用施設（老人ホーム等）などの耐震化・不燃化を図るとともに、

密集市街地における建物の不燃化や延焼防止対策を一層推進する。

また、上下水道等のライフラインの耐震化を推進するほか、ハザードマップ等により浸水のおそれがあるとされている区域においては、地区計画等を活用し、建築物の高床化、敷地のかさ上げ、電気設備等の高所設置など建築物の浸水対策を促進する。

ウ 水害・土砂災害等に強い地域づくり

(ア) 総合的な治水対策

平成30年7月豪雨や令和5年台風7号等、風水害が激甚化・頻発化していることを踏まえ、河川の事前防災対策として河川改修や既存ダムの有効活用等を重点的に推進する。

また、流域治水関連法¹³や総合治水条例に基づき、猪名川や武庫川等の流域において、河川や下水道の整備による浸水対策に加え、ため池、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、水源涵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。

(イ) 津波・高潮対策の推進

平成30年台風第21号等を踏まえ策定した「兵庫県高潮対策10箇年計画」に基づき、優先度の高い箇所から防潮堤嵩上げ等を推進する。

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。

(ウ) 土砂災害等の防止

市街地に面する六甲山系の南側斜面においては、土砂災害に対する市街地の安全性の向上と緑豊かな都市環境、景観等の創出やレクリエーションの場の提供を目的とした六甲山系グリーンベルト整備事業等を促進し、自然緑地の保全と防災機能の強化を図る。

その他の山麓部においても、崖崩れ、地すべり、土砂流出等による被害を防止するため、災害危険区域等の災害レッドゾーン¹⁴や土砂災害警戒区域の指定等により、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、災害レッドゾーンについては市街化調整区域や立地適正化計画の居住誘導区域外とし、市街化を抑制する。また、宅地造成及び特定盛土等規制法（昭和36年法律第191号）の適切な運用を図るとともに、太陽光発電施設等の設置に当たっては、太陽光発電施設等と地域環境との調和に関する条例（平成29年兵庫県条例第14号。以下「太陽光条例」という。）に基づき、防災上の措置を適切に講じる。

そのほか、「山地防災・土砂災害対策計画」に基づき砂防堰堤や治山ダム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（簡易流木止め施設の

設置や間伐木を利用した土留工の設置等) などにより「災害に強い森づくり」を推進する。

(5) 環境共生に関する方針

ア 脱炭素化の推進

(ア) コンパクトな都市構造の形成

都市のエネルギー利用効率の向上、CO₂排出量の削減等に向けて、地域拠点や生活拠点などへの都市機能の集積及び居住の誘導、公共交通の利用促進などにより脱炭素化に資するコンパクトな都市構造を形成する。

(イ) 住宅・建築物の脱炭素化

既に都市機能が集積する地域拠点や駅周辺の再整備、新たな住宅地や産業団地等の開発などの機会を捉え、先進技術の導入による建築物のエネルギー利用の効率化、エネルギーの面的利用による地域全体のエネルギー効率の向上を推進する。

また、ネット・ゼロ・エネルギー・ハウス (ZEH) やネット・ゼロ・エネルギー・ビル (ZEB) 等のエネルギー効率の優れた建築物の普及、住宅・建築物の木質化や省エネ改修を促進する。

(ウ) 交通の脱炭素化

発達した公共交通網の利便性向上や自転車通行空間の整備、駐輪場の適正配置、シェアサイクル等の導入、駅周辺等における回遊性の向上や郊外住宅地等におけるグリーンスローモビリティ¹⁵の導入等により、自家用車から公共交通や自転車等への転換を促進するとともに、電気や水素等の新エネルギーを活用した交通手段の導入を推進する。

また、都市計画道路の整備や踏切道の改良等により、交通渋滞に起因する燃費の悪化やCO₂排出量増加等の軽減を図るとともに、尼崎西宮芦屋港を活用した物流のモーダルシフト¹⁶を推進し、交通の脱炭素化を推進する。

イ グリーンインフラの活用

(ア) 市街地を取り巻く緑の保全・創出

武庫川水系をはじめとする河川やため池、大阪湾ベイエリアの海岸など水辺空間の保全を図り、六甲・北摂山系など市街地周辺の森林や市街地内の公園・緑地、緑化空間などと有機的につなげることで、景観、環境、防災・減災、生物多様性など多面的な効用を有する水と緑のネットワークを形成・充実する。

また、緑地の質・量両面での確保に向けて、都市の公園・緑地に加え、市街地や集落内にある歴史・文化資源等と一体となった緑の保全、公共空間における緑化の推進、新たな開発地や工業、商業その他の業務施設における緑化の誘導など、多様な緑を保全・創出する。

あわせて、グリーンインフラとして広域から地域レベルに至る多様な自然

環境のネットワークを形成し、自然の力を生かした安全・安心・快適なまちづくりを推進する。

(イ) 農地の保全・活用

自然・田園が広がる地域では、農地や自然環境を保全する制度の活用とともに、無秩序な市街化を抑制し、「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。特に、市街化調整区域においては、地区計画等を活用して農業的土地利用と調和した土地利用を誘導する。

また、市街化区域内農地については、これを保全し食糧生産とともに緑地や防災など多面的な機能を効果的に発揮させるため、田園住居地域や生産緑地地区の指定のほか、防災協力農地の登録や農地のコミュニティ利用等を促進する。

あわせて、「農」とのふれあい空間を確保するため、市民農園や農家レストラン、農産物直売所の開設等を促進する。

(ウ) 森林の整備、森林資源の活用

六甲・北摂山系などの森林は、国土保全、水源涵養、地球温暖化防止、生物多様性、癒しや休養、木材等の林産物供給などの多面的機能を有している。こうした豊かな自然環境を保全するため、各法令に基づく重層的な土地利用規制等により森林の保全を図る。また、林業振興のほか、集落近くでの野生動物共生林整備や、多様な担い手による森づくり活動の推進により、人と野生動物との棲み分けを図るとともに、里山の整備・活用を推進する。

あわせて、森林保全に貢献する都市づくりとして、木質バイオマスエネルギーの導入や住宅・建築物における県産木材の利用促進等、都市における森林資源の活用を推進する。

(6) 景観形成に関する方針

魅力ある景観を守り、創り、育み、未来に伝えるため、「ふるさと兵庫景観づくり基本方針」に基づき、住民、事業者、行政がそれぞれの役割の下で連携した景観形成の取組を進める。

黒川地区をはじめとする集落と田園が一体となった里山を擁する六甲山系や北摂山系、武庫川や猪名川、大阪湾等の恵まれた自然景観の保全を図るとともに、景観法（平成16年法律第110号）に基づく景観地区や風致地区等の活用により、甲陽園目神山や六麓荘等の古くからの戸建て住宅地やニュータウン等の緑豊かな住宅地、旧伊丹郷町の城下町や尼崎市の寺町等の歴史的まちなみを有する地区、芦屋川沿岸や関西学院周辺等の眺望景観を形成する地区、阪急宝塚駅等の鉄道駅周辺や南芦屋浜等のウォーターフロントなど都市の顔となる地区等において、地区ごとの特性に応じ、住民が誇りと愛着を持てる個性ある景観の保全・形成を図る。

その他の地域においても、景観法や景観の形成等に関する条例（昭和60年兵庫県条例第17号）による建築物の形態や意匠の制限、屋外広告物法（昭和24年法律第189号）や屋外広告物条例（平成4年兵庫県条例第22号）による屋外広告物の規制

を行うとともに、駅周辺などの利便性の高い地域では、民間投資の誘導による都市的景観の形成を促進するなど、阪神地域にふさわしい景観を誘導する。

また、明治から戦前にかけて数多く建てられた近代建築物など、地域の景観の形成に重要な役割を果たしている建築物等を景観法に基づく景観重要建造物等として指定し、優れた景観資源として保全・活用を図る。

さらに、道路等からの眺望に配慮した緑化や無電柱化の推進、太陽光条例の適切な運用等により、周辺環境と調和した阪神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

阪神間モダニズムに代表される独自の市民文化の蓄積、個性的で魅力あふれる文教施設等の集積、尼崎城などの新たな地域資源、日本遺産の構成文化財である中山寺本堂等を生かした回遊性のある都市型観光を促進するとともに、県立芸術文化センター、県立尼崎青少年創造劇場ピッコロシアターや宝塚大劇場などの多彩な芸術文化施設により芸術文化を通じた国内外の交流を促進する。

さらに、北摂の里山、六甲山、武庫川等の自然環境を生かしたサイクルツーリズムを促進するとともに、尼崎運河や河川を人々の憩いの空間として活用する「阪神なぎさ回廊プロジェクト」や「21世紀の尼崎運河再生プロジェクト」、北摂里山を保全・活用する「北摂里山博物館構想（地域まるごとミュージアム）」や「ひょうご北摂スポーツサイクルの郷づくり」、阪神地域の農と食の魅力を見つけ、生かし、楽しむ「阪神アグリパーク構想」等の参画と協働の取組により地域の活性化を促進する。

北部の自然豊かな地域等は、都市に近い豊かな自然環境を生かし、新たなワークスタイルやライフスタイルを実現する場ともなり得る地域であることから、地域特性を踏まえつつ、多様なライフスタイルを実現できるまちづくりを支援する。

年々増加する空き家については、空家等活用促進特別区域の指定等により、地域コミュニティや民間事業者等が主体となった利活用やリノベーション等を進め、積極的に市場への流通を促し、まちのにぎわいの創出や地域の人口維持につなげる。

4 主要な都市施設等の整備目標

目標年次までの期間に事業中又は計画の具体化を予定している主な都市施設等は次のとおりである。

(1) 交通施設

ア 自動車専用道路

路線名	事業場所	概要
名神湾岸連絡線	名神高速道路 ～阪神高速湾岸線	新設 L=約2.0km

イ 幹線街路

路線名	事業場所	概要
(国) 176号〔名塩道路〕	西宮市山口町～西宮市生瀬町	バイパス等 L=約4.3km
(都) 園田西武庫線〔藻川〕	尼崎市東園田町～食満	橋梁整備 L=約0.6km
(都) 尼崎宝塚線〔阪急立体〕	尼崎市南武庫之荘～武庫町	現道拡幅 L=約0.6km
(都) 尼崎伊丹線 〔阪神尼崎北〕	尼崎市御園町～昭和通	現道拡幅 L=約0.4km
(都) 尼崎伊丹線 〔阪神尼崎南〕	尼崎市西本町～御園町	現道拡幅 L=約0.3km
(主) 川西篠山線〔屏風岩〕	猪名川町北田原	現道拡幅 L=約0.2km
(主) 三田後川上線 〔志手原Ⅰ〕	三田市大原～志手原	現道拡幅、バイパス L=約1.0km
(主) 三田篠山線〔小野〕	三田市尼寺～小野	現道拡幅 L=約1.7km
(主) 三田後川上線〔下楓瀬〕	三田市下楓瀬～木器	現道拡幅 L=約0.5km
(都) 塚口長尾線〔昆陽南〕	伊丹市昆陽泉町～昆陽南	現道拡幅 L=約0.4km
(都) 吳服橋本通り線 〔寺畠Ⅰ〕	川西市寺畠	現道拡幅 L=約0.3km
(都) 中筋伊丹線〔中筋〕	宝塚市中筋	現道拡幅 L=約0.8km
(都) 塚口長尾線〔美鈴〕	伊丹市美鈴町～昆陽泉町	現道拡幅 L=約0.5km
(都) 吳服橋本通り線 〔寺畠Ⅱ〕	川西市寺畠	現道拡幅 L=約0.7km

ウ 駅前広場

駅名	事業場所	概要
JR芦屋駅(南側)	芦屋市業平町	A=約6,100m ²
JR広野駅	三田市広野	A=約1,800m ²

工 鉄道駅

路線名	事業場所	概要
阪急電鉄神戸線	尼崎市武庫町4丁目 ～西宮市日野町	橋上駅舎、相対式2面2線 L=約165m

(2) 河川

名称	箇所	概要
(二) 武庫川 〔下流部築堤工区〕	尼崎市、西宮市	河川改修 L=約5.0km
(一) 神崎川・左門殿川	尼崎市	河川改修 L=約2.9km
(一) 庄下川	尼崎市	河川改修 L=約3.1km
(二) 津門川	西宮市	河川改修 L=約1.8km
(二) 武庫川 〔下流部掘込工区〕	西宮市	河川改修 L=約2.5km
(二) 天神川	宝塚市、伊丹市	河川改修 L=約3.9km
(二) 大堀川	宝塚市	河川改修 L=約1.3km
(二) 荒神川	宝塚市	河川改修 L=約1.0km
(一) 猪名川	川西市	河川改修 L=約3.0km
(二) 相野川	三田市	河川改修 L=約1.4km

(3) 下水道

名称	事業場所	概要
兵庫東流域下水汚泥広域処理場	尼崎市ほか	下水汚泥有効利用施設整備

(4) 港湾関連

港湾名	事業場所	概要
尼崎西宮芦屋港〔扇町地区〕	尼崎市扇町	緑地（第3工区） A=約10.2ha

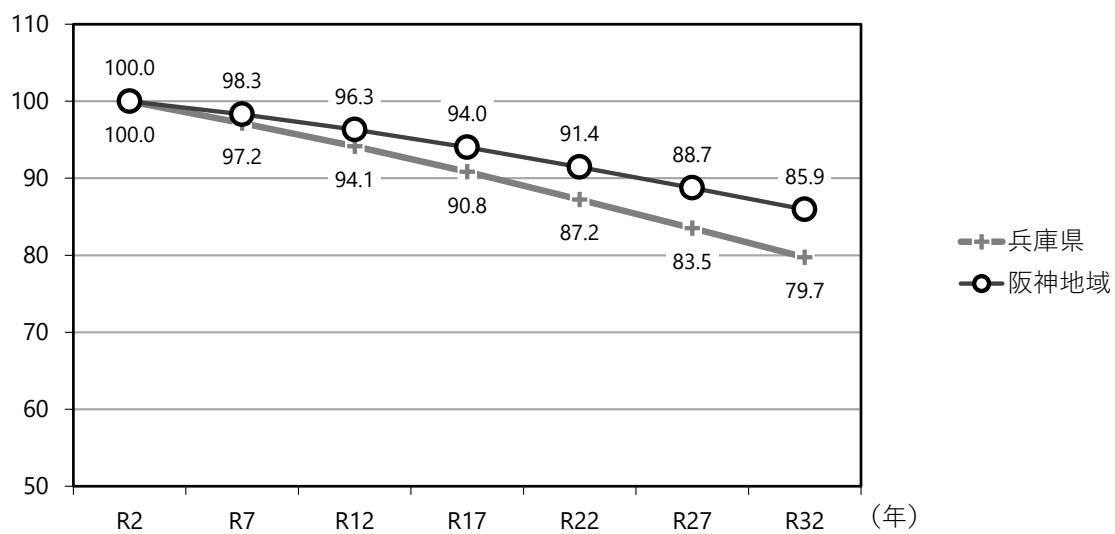
参考) 現況図表

1 市町別人口の推移と将来見通し 単位：万人

市町名等	平成 2年 (1990年)	平成 12年 (2000年)	平成 22年 (2010年)	令和 2年 (2020年)	令和 12年 (2030年)	令和 22年 (2040年)	令和 32年 (2050年)
兵庫県	540.5	555.1	558.8	546.5	514.5	476.7	435.8
阪神地域	162.9	168.8	175.4	175.5	169.0	160.5	150.8
尼崎市	49.9	46.6	45.4	46.0	44.3	41.9	39.4
西宮市	42.7	43.8	48.3	48.6	47.9	46.3	44.1
芦屋市	8.8	8.4	9.3	9.4	9.1	8.7	8.2
伊丹市	18.6	19.2	19.6	19.8	19.3	18.5	17.5
宝塚市	20.2	21.3	22.6	22.6	21.7	20.8	19.7
川西市	14.1	15.4	15.6	15.2	14.1	13.0	12.0
三田市	6.5	11.2	11.4	10.9	9.9	8.8	7.6
猪名川町	2.2	2.9	3.2	3.0	2.7	2.5	2.2

資料：国勢調査（令和2年(2020年)以前）、
国立社会保障・人口問題研究所推計（出生中位・死亡中位仮定）（令和12年(2030年)
以降）

2 人口の将来見通し（令和2年(2020年)を100とした将来見通し）



資料：国勢調査（令和2年(2020年)以前）、
国立社会保障・人口問題研究所推計（出生中位・死亡中位仮定）（令和7年(2025年)
以降）

3 市町別65歳以上人口比率の推移と将来見通し

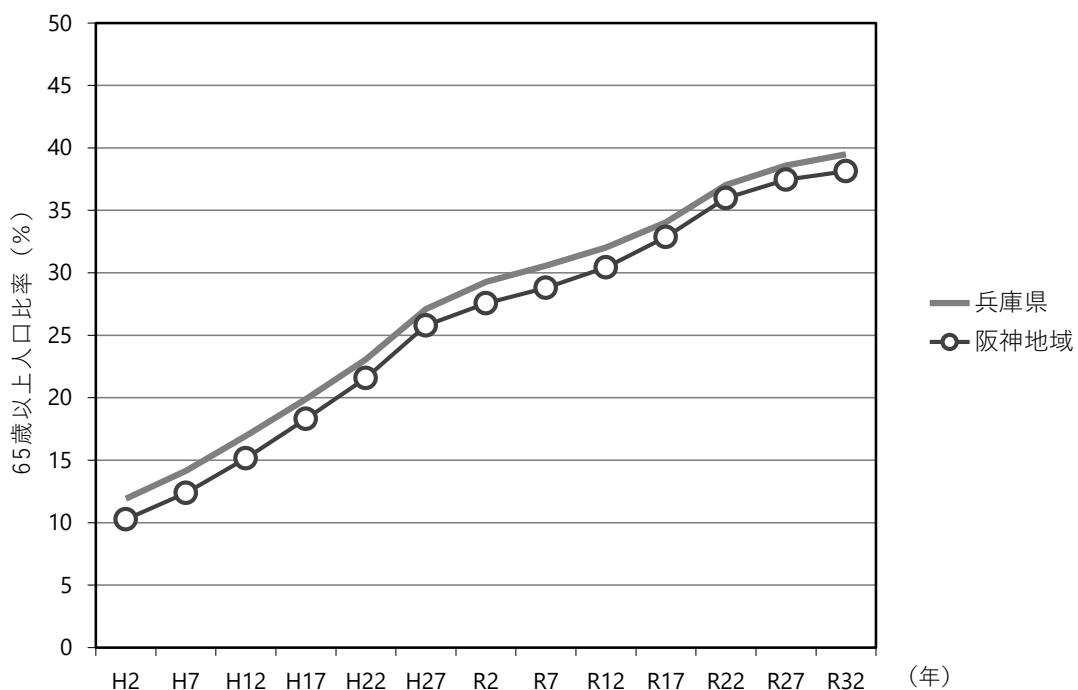
単位：%

市町名等	平成 2年 (1990年)	平成 12年 (2000年)	平成 22年 (2010年)	令和 2年 (2020年)	令和 12年 (2030年)	令和 22年 (2040年)	令和 32年 (2050年)
兵庫県	11.9	16.9	23.1	29.3	32.0	37.0	39.5
阪神地域	10.3	15.1	21.6	27.6	30.4	36.0	38.1
尼崎市	10.6	16.3	23.6	29.0	31.0	35.8	38.0
西宮市	10.3	14.6	19.4	24.4	27.0	32.9	35.1
芦屋市	12.1	18.4	23.2	30.0	34.2	40.7	42.1
伊丹市	8.5	13.1	20.0	26.0	28.1	33.3	36.0
宝塚市	10.1	15.3	22.4	28.6	31.3	37.9	40.2
川西市	10.0	16.3	25.8	32.3	34.0	39.5	41.2
三田市	10.6	11.7	16.9	26.5	36.3	41.4	43.9
猪名川町	11.6	14.9	20.7	31.7	38.2	45.3	47.4

資料：国勢調査（令和2年(2020年)以前）、

国立社会保障・人口問題研究所推計（出生中位・死亡中位仮定）（令和12年(2030年)
以降）

4 65歳以上人口比率の推移と将来見通し



資料：国勢調査（令和2年(2020年)以前）、

国立社会保障・人口問題研究所推計（出生中位・死亡中位仮定）（令和7年(2025年)
以降）

5 市町別世帯数の推移と将来見通し

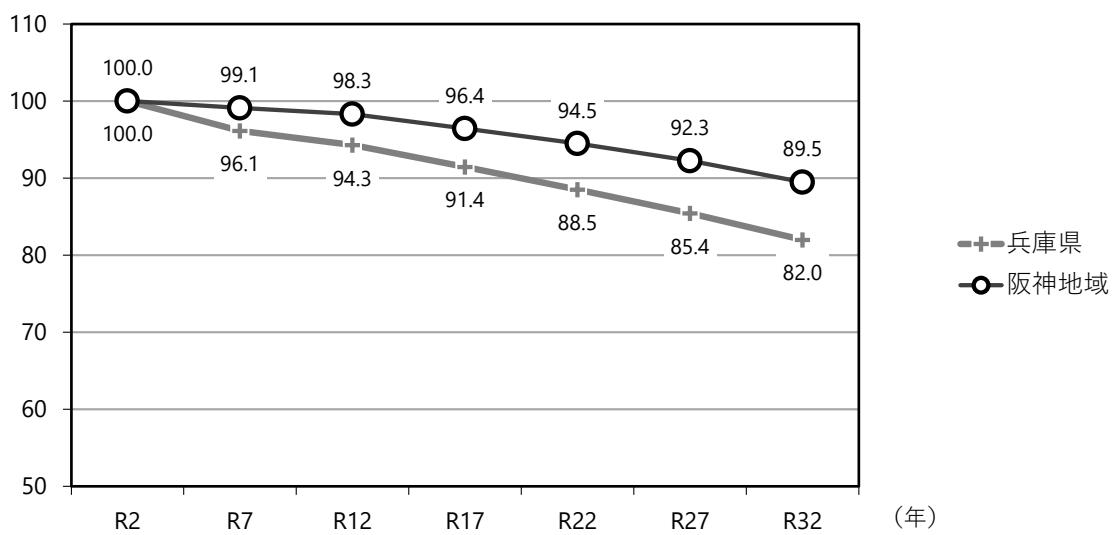
単位：万世帯

市町名等	平成 2年 (1990年)	平成 12年 (2000年)	平成 22年 (2010年)	令和 2年 (2020年)	令和 12年 (2030年)	令和 22年 (2040年)	令和 32年 (2050年)
兵庫県	179.2	204.1	225.5	240.2	226.5	212.7	196.9
阪神地域	57.5	65.1	73.2	77.4	76.1	73.1	69.3
尼崎市	18.6	19.1	20.9	22.1	20.9	20.2	19.5
西宮市	15.8	17.8	20.3	21.6	21.5	20.7	19.5
芦屋市	3.2	3.4	4.0	4.3	4.3	4.0	3.8
伊丹市	6.3	7.1	7.7	8.2	8.4	8.3	8.2
宝塚市	6.8	7.9	9.2	9.5	9.8	9.5	9.0
川西市	4.4	5.5	6.1	6.3	6.0	5.5	5.1
三田市	1.8	3.4	4.0	4.2	4.1	3.8	3.4
猪名川町	0.6	0.9	1.1	1.1	1.1	1.0	0.9

資料：国勢調査（令和2年(2020年)以前）、

「兵庫県の世帯数の将来推計（2015～65年）」（兵庫県）（令和12年(2030年)以降）

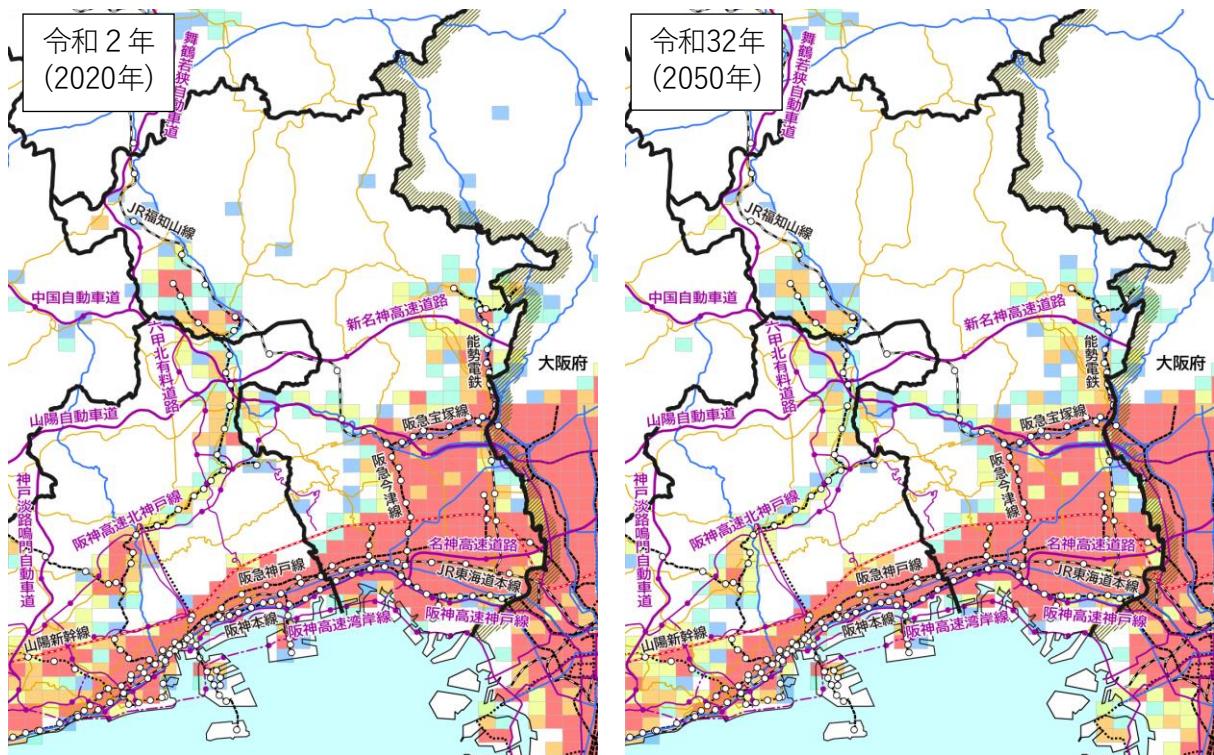
6 世帯数の将来見通し（令和2年(2020年)を100とした将来見通し）



資料：国勢調査（令和2年(2020年)以前）、

「兵庫県の世帯数の将来推計（2015～65年）」（兵庫県）（令和7年(2025年)以降）

7 阪神地域の人口分布の現況と将来予測



凡 例	
人口密度	
60人/ha以上	
40~60人/ha	
20~40人/ha	
10~20人/ha	
5~10人/ha	
5人/ha未満	

資料：国勢調査（令和2年(2020年)）

国土交通省推計（令和32年(2050年)）

（国土数値情報1kmメッシュ別将来推計人口データ（H30(2018年)
推計）

8 就業人口の産業別構成比の推移

単位：%

市町名等	平成 22 年 (2010 年)			平成 27 年 (2015 年)			令和 2 年 (2020 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	2.0	24.7	67.5	2.0	25.0	69.0	1.8	24.1	70.6
阪神地域	0.6	21.3	71.2	0.7	21.7	73.0	0.6	20.3	75.5
尼崎市	0.3	24.9	66.3	0.3	25.3	68.5	0.3	24.1	71.5
西宮市	0.3	17.9	74.9	0.3	18.7	76.2	0.3	17.7	78.8
芦屋市	0.2	15.4	79.3	0.2	16.6	78.4	0.2	15.3	80.9
伊丹市	0.7	26.1	67.1	0.7	25.2	69.7	0.7	23.1	71.8
宝塚市	0.9	18.6	73.4	0.9	19.2	76.8	0.9	18.0	77.9
川西市	0.9	20.9	74.4	0.9	21.5	74.9	0.8	19.1	77.6
三田市	2.1	23.5	67.8	2.3	23.7	69.6	2.3	22.8	71.7
猪名川町	2.5	19.4	73.6	3.0	20.4	75.3	2.6	18.3	75.4

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。

9 農業産出額の推移

単位：億円

市町名等	平成 18 年 (2006 年)	平成 27 年 (2015 年)	令和 3 年 (2021 年)
兵庫県	1,462	1,588	1,470
阪神地域	82	86	80
尼崎市	6	5	3
西宮市	11	6	7
芦屋市	0	0	0
伊丹市	9	7	6
宝塚市	13	14	16
川西市	6	5	4
三田市	32	43	37
猪名川町	5	6	6

資料：生産農業所得統計（平成18年(2006年)）、農林業センサス結果等を活用した
市町村別農業産出額の推計結果（平成27年(2015年)、令和3年(2021年)）

10 製造品出荷額の推移

単位：億円

市町名等	平成 22 年 (2010 年)	平成 23 年 (2011 年)	平成 27 年 (2015 年)	令和 2 年 (2020 年)
兵庫県	141,838	143,574	154,457	152,499
阪神地域	30,372	30,317	30,050	28,704
尼崎市	15,026	14,103	13,776	13,087
西宮市	3,736	3,659	3,074	2,624
芦屋市	15	30	35	28
伊丹市	6,080	6,280	6,204	6,348
宝塚市	476	380	476	680
川西市	550	568	690	505
三田市	4,425	5,236	5,726	5,351
猪名川町	64	61	70	80

資料：工業統計調査（平成22年(2010年)）、経済センサス－活動調査（平成23年(2011年)以降）

11 商品販売額の推移

単位：億円

市町名等	平成 23 年 (2011 年)	平成 27 年 (2015 年)	令和 2 年 (2020 年)
兵庫県	125,605	143,794	140,595
阪神地域	27,463	37,149	32,763
尼崎市	8,914	10,374	10,721
西宮市	8,986	15,249	10,896
芦屋市	823	1,115	956
伊丹市	4,585	5,157	5,218
宝塚市	1,557	1,831	1,733
川西市	1,315	1,529	1,476
三田市	989	1,569	1,472
猪名川町	293	325	290

資料：経済センサス－活動調査

12 15歳以上の通勤・通学（流出移動）

単位：%

市町名	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
尼崎市	39.7	大阪市	26.7	神戸市	8.1	伊丹市	6.5
西宮市	31.0	大阪市	26.4	神戸市	15.0	尼崎市	7.3
芦屋市	16.0	神戸市	27.3	大阪市	23.3	西宮市	12.9
伊丹市	36.5	大阪市	19.1	尼崎市	14.8	神戸市	4.7
宝塚市	26.0	大阪市	20.7	神戸市	10.0	伊丹市	7.2
川西市	30.9	大阪市	21.3	池田市	5.4	尼崎市	5.3
三田市	52.1	神戸市	12.9	大阪市	12.2	宝塚市	4.7
猪名川町	21.2	川西市	18.4	池田市	11.8	大阪市	11.4

資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査（令和3年度(2021年度)実施）

13 休日における自由目的（流出移動）

単位：%

市町名	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
尼崎市	70.1	伊丹市	6.9	大阪市	6.4	西宮市	5.0
西宮市	70.3	神戸市	8.3	大阪市	4.0	尼崎市	3.8
芦屋市	50.0	西宮市	20.6	神戸市	15.6	大阪市	4.1
伊丹市	64.6	尼崎市	9.1	宝塚市	6.0	大阪市	3.8
宝塚市	58.5	伊丹市	9.1	西宮市	9.1	川西市	5.8
川西市	60.7	猪名川町	10.8	伊丹市	6.0	宝塚市	3.0
三田市	72.7	神戸市	14.2	丹波篠山市	2.2	宝塚市	1.4
猪名川町	49.1	川西市	17.9	尼崎市	4.6	池田市	4.2

資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査（令和3年度(2021年度)実施）

参考) 広域都市構造図



用語解説

¹ ひょうご都市計画基本方針

「ひょうごビジョン2050」及び「まちづくり基本方針」に即し、広域的な視点から県全体の都市づくりの考え方や方向性を示す方針であり、都市計画区域マスターplanの基本となる。令和7年(2025年)6月に策定。

² 可住地面積

地域の総面積から林野面積と主要湖沼面積を差し引いて算出した面積。

³ 地域連携型都市構造

医療・福祉・子育て支援・商業等の生活サービスをはじめ、教育、交流、工業生産、物流等の都市機能、さらに農地や森林における食料供給や水源涵養といった機能を大都市、地方都市、中山間地域等が互いに補い、連携することにより、各地域が活力を持って存立することを目指す、持続可能でコンパクトな都市構造。

⁴ 地域拠点

市町内に加え近隣市町からの利用も見込まれる都市機能が集積している主要な鉄道駅や官公庁周辺等の市街地で、広域拠点（神戸市中心部及び姫路市中心部）や他の地域拠点と連携しつつ、都市的サービスを効果的・効率的に提供する拠点。

⁵ 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地区で、地域拠点を補完する拠点。

⁶ 産業拠点

工場や物流倉庫等の施設が集積している又は整備計画等がある地区で、各都市の産業の拠点。

⁷ 広域連携軸

広域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交通ネットワーク。

⁸ 地域内連携軸

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。

⁹ グリーンインフラ

社会資本整備や土地利用等のハード・ソフト両面において、自然環境が有する多様な機能を活用し、持続可能で魅力ある国土・都市・地域づくりを進める取組。

¹⁰ 次世代成長産業

産業立地の促進による経済及び雇用の活性化に関する条例（平成14年兵庫県条例第20号）における重点立地促進事業として定められた①新エネルギー、環境関連産業 ②航空産業 ③ロボット産業 ④健康医療産業 ⑤半導体産業の5分野に係る製造業。

¹¹ 「農」

農林水産業の営み、その営みを通じた生物多様性などの環境保全や洪水防止、水源涵養等の多面的機能により県民の「いのち」と「くらし」を支えるもの。さらには、人々の生活の場である農山漁村とそこに育まれた伝統・文化、豊かで美しい景観など、広く農林水産業・農山漁村を捉えた概念。

¹² デマンド交通

事前予約により運行する輸送サービスで、道路運送法に基づく乗合事業に位置づけられる。路線バスとタクシーの中間的な性格を有し、運行方式、運行ダイヤ、発着地の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在する。

¹³ 流域治水関連法

気候変動の影響による降雨量の増加等に対応するため、流域全体を俯瞰し、あらゆる関係者が協働して取り組む「流域治水」の実現を図ることを目的とした「特定都市河川浸水被害対策法等の一部を改正する法律」(令和3年5月10日公布、同年11月1日全面施行)。

¹⁴ 災害レッドゾーン

災害危険区域(建築基準法)、地すべり防止区域(地すべり等防止法)、急傾斜地崩壊危険区域(急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律)、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)及び浸水被害防止区域(特定都市河川浸水被害対策法)を指す。

¹⁵ グリーンスローモビリティ

時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス及びその車両の総称。公共交通が不足する地域の移動課題の解決や低炭素型交通の確立が期待されている。

¹⁶ モーダルシフト

トラック等の自動車で行われている貨物輸送を環境負荷の小さい鉄道や船舶の利用へと転換すること。