

作成年月日	平成 20 年 5 月 7 日
作成部局 課室名	県土整備部まちづくり局 都市計画課

広域都市計画基本方針の策定

「都市計画区域マスタープラン等の見直し基本方針」(平成 19 年 6 月 8 日都市計画審議会、平成 19 年 7 月 2 日政策会議)において、市町合併等の社会経済情勢の変化に対応するため、県内の 7 地域を基本として、都市計画区域外も含めた広域的な見地から都市計画の課題、目標、基本的な方針を策定する必要性が示されたところであり、それを受け、広域都市計画基本方針(以下「広域方針」という。)を策定した。

1 策定の趣旨

- (1) 広域方針は、都市計画区域外も含めた広域的な課題に対応するため、都市計画の課題、目標、基本的な方針等について広域的な見地から、21 世紀兵庫長期ビジョンの 7 地域ごとに策定するもの
- (2) 21 世紀兵庫長期ビジョン、まちづくり基本方針等の考え方を受けた広域的な都市計画の方針として都市計画区域マスタープラン等の見直しのガイドラインとなるもの

2 策定のポイント

複数の都市計画区域間又は都市計画区域外を含めた広域的見地から、県内の他の隣接地域及び隣接府県等との関係を踏まえつつ、広域的な視点から次の事項について方針を設定

- (1) 都市の拠点形成・配置及び都市機能の連携・分担
都市の拠点形成、都市機能の強化、都市機能の連携等について方針を設定
- (2) 広域ネットワークの形成
交通ネットワークの形成、ネットワークの連携・強化について方針を設定
- (3) 広域的な視点に立った土地利用
都市計画手法及びその他土地利用規制手法等との連携及び調整を踏まえ、都市計画区域外を含めた土地利用規制・誘導等について方針を設定

3 策定の経緯

- (1) 平成 19 年 7 月 都市計画区域マスタープラン等の見直し基本方針策定
- (2) 平成 19 年 9 月 地域別検討会での広域都市計画基本方針検討(～平成 19 年 10 月)
- (3) 平成 20 年 1 月 パブリック・コメント手続の実施(平成 20 年 1 月 30 日～2 月 19 日)

4 広域方針の概要

- (1) 共通編と地域編により構成
- (2) 共通編は上記 2 策定のポイントについて記載
- (3) 地域編は 7 地域ごとに地域の個性を生かした方針を記載

5 今後の取組み(平成 20～21 年度)

- (1) 都市計画区域マスタープランの見直し
- (2) 都市再開発の方針等都市計画区域に関するその他の方針の見直し
- (3) 区域区分(線引き)の見直し
- (4) 都市計画区域の再編

問い合わせ先 県土整備部まちづくり局都市計画課地域計画係 078 - 362 - 3588

広域都市計画基本方針（共通編）（概要版）

1 基本事項

- (1) 広域都市計画基本方針の必要性
都市計画区域を超えた広域的な課題への対応
- (2) 目的
土地利用、社会資本整備、地域開発の総合的かつ計画的な推進
- (3) 位置付け
・21世紀兵庫長期ビジョン、まちづくり基本方針等の考え方を受けた広域的な都市計画の方針
・都市計画区域マスタープラン等策定のガイドライン
- (4) 目標年次
平成17年を基準として、平成27年を目標年次
- (5) 対象地域
21世紀兵庫長期ビジョンの7地域（神戸、阪神、東播磨、西播磨、但馬、丹波、淡路）を基本
- (6) 配慮すべき主な視点
・隣接する地域や府県（大阪、京都、鳥取、岡山、徳島等）との連携
・地域境界付近の土地利用の調整
- (7) 各地域の特性
7地域の位置・地勢、人口、産業、市街地形成の経緯、交通等の現状分析による地域特性に応じた方針の策定

2 都市づくりの基本方向

人口減少・少子高齢化の進行など時代潮流、都市を取り巻く環境の変化に対応した持続可能な都市づくり

- (1) 都市づくりの目標
 - ア 生活の質を向上させる都市づくり
 - イ にぎわいと活力を生み出す都市づくり
 - ウ 安心して暮らせる安全な都市づくり
 - エ 広域的な交流と連携の都市づくり
- (2) 広域都市計画基本方針で定める都市づくりに関する事項
 - ア 都市の拠点形成・配置及び都市機能の連携・分担に関する事項
・都市の拠点形成について
・都市機能の強化について
・都市機能の連携について
 - イ 広域ネットワークに関する事項
・階層的な交通ネットワークの形成について
・交通ネットワークの強化について
・多様な交通手段の連携について
 - ウ 土地利用に関する事項
・土地利用規制と誘導について
・土地利用課題への対応について
 - エ 広域的な連携と調整のしくみづくりに関する事項

3 都市の拠点形成・配置及び都市機能の連携・分担の方針

- (1) 都市の拠点形成
機能集積度及び圏域の広さを勘案した拠点の形成
 - ア 広域都市拠点
広域的圏域をもつ複合的機能の集積が特に高い市街地
 - イ 都市拠点
市町域程度の圏域をもつ複合的な機能が一定以上集積している市街地等
 - ウ 生活拠点
日常生活に密着した都市機能が集積する市街地
 - エ 特定機能拠点
市町域程度の圏域または広域的圏域をもつ観光、交流、防災等特定機能の立地がある市街地
- (2) 都市機能の強化の考え方
 - ア 個々の機能の強化
中心的施設等の充実による強化
 - イ 拡散した機能の集約化
集積メリットの発揮による強化
 - ウ 既存機能の連携の強化
既存機能の特性に応じた役割分担と連携による強化
- (3) 都市機能の連携パターン
 - ・階層的な連携（医療など）
 - ・クラスターによる連携（産業など）
 - ・周遊型の連携（観光など）

5 土地利用の方針

- (1) 土地利用規制・誘導の方針
 - ア 都市計画区域及び区域区分
都市計画手法を活用した規制誘導
 - イ 地域内の複数の都市計画区域の設定方針
市町の行政区域にかかわらず総合的に勘案し、市町合併に起因する都市計画区域の再編については、一体的な都市として総合的に整備、開発及び保全することが適切な区域を設定
 - (イ) 準都市計画区域の設定方針
緑条例等により一定の成果を得ているため、当面の間、未設定
 - (ウ) 複数の都市計画区域が存する市町の土地利用方針
市町域全体の土地利用計画や都市施設等の配置の方針を策定
 - イ 緑豊かな環境形成地域及び地域の区分
緑条例による地域環境と調和した適正な土地利用の推進
 - ウ 関連する各種制度との連携・調整
各種法令等に基づく制度との連携・調整による規制誘導
 - (イ) 農業振興地域の整備に関する法律に基づく農業振興地域及び農用地域との関係
 - (イ) 森林法に基づく保安林等との関係
 - (ウ) 自然公園法・自然公園条例に基づく自然公園地域との関係
 - (イ) 環境の保全と創造に関する条例に基づく自然環境保全地域との関係
 - (イ) 景観の形成等に関する条例に基づく景観形成地区等との関係
- (2) 土地利用課題への対応方針
 - ア 広域的な都市機能の立地誘導・抑制
 - ・立地による影響が広範囲にわたる都市機能の立地誘導（広域土地利用プログラムの反映等）
 - ・オールドニュータウンの再生
 - イ 都市と農山漁村の交流や活性化への対応
 - ・二地域居住の促進、ツーリズムや地域振興策との連携による交流拠点の整備、集落地域の土地利用誘導や景観形成
 - ・都市計画手法、緑条例、景観条例の土地利用規制・誘導による地域の生活文化、地場産業などを生かした景観及び環境の形成
 - ・農山漁村における産業の活性化とあわせた地域づくり施策との土地利用における協調
 - ウ 災害に強いまちづくりへの対応
 - ・阪神・淡路大震災等の教訓を踏まえた災害に強いまちづくりの推進（密集市街地における建築物の不燃化、宅地内緑化の推進等）
 - ・広域防災拠点ネットワークの形成
 - エ 地域の玄関口等における顔づくり
 - ・沿道土地利用計画などによる高速道路IC及び幹線道路沿道や鉄道駅周辺における土地利用規制・誘導

6 広域的な連携と調整のしくみづくり

地域間や都市拠点間の広域的な連携や調整のためのしくみづくり（協議会等）

- (1) 都市の拠点相互の連携・役割分担
- (2) 道路や河川に沿った土地利用等の調整
- (3) 市町境界付近等での土地利用の調整
- (4) 地元主体の広域的取組みの支援

4 広域ネットワークの形成の方針

安心して暮らせる安全な都市づくりや広域的な交流と連携の都市づくりを支えるネットワークの形成

- (1) 階層的な交通ネットワークの形成
 - ア 地域を越える移動を支えるネットワーク
 - イ 地域内の移動を支えるネットワーク
 - イ 日常生活圏内の移動を支えるネットワーク
- (2) ネットワークの強化の考え方
 - ア 既存のネットワークの強化
 - イ 新たなネットワークの整備
- (3) 多様な交通手段の連携
 - ア 道路ネットワーク
 - ・高速道路六基幹軸を基本とした広域的な幹線道路ネットワークの形成
 - ・公共交通アクセスのための歩行者空間の快適性等の向上
 - ・産業面を支える物流・流通や緊急時の物資輸送を支えるネットワークの形成
 - イ 公共交通ネットワーク
 - ・鉄道、バスなど交通機関相互の連絡性の向上
 - ・船舶の旅客交通の利便性向上と物流機能の向上
 - ・神戸・大阪国際・関西国際空港へのアクセス性の向上と但馬空港の利用の利便性の向上
 - ・中山間地域などにおけるコミュニティバスなどによる公共交通の利便性向上

図1 広域都市計画基本方針の位置付け

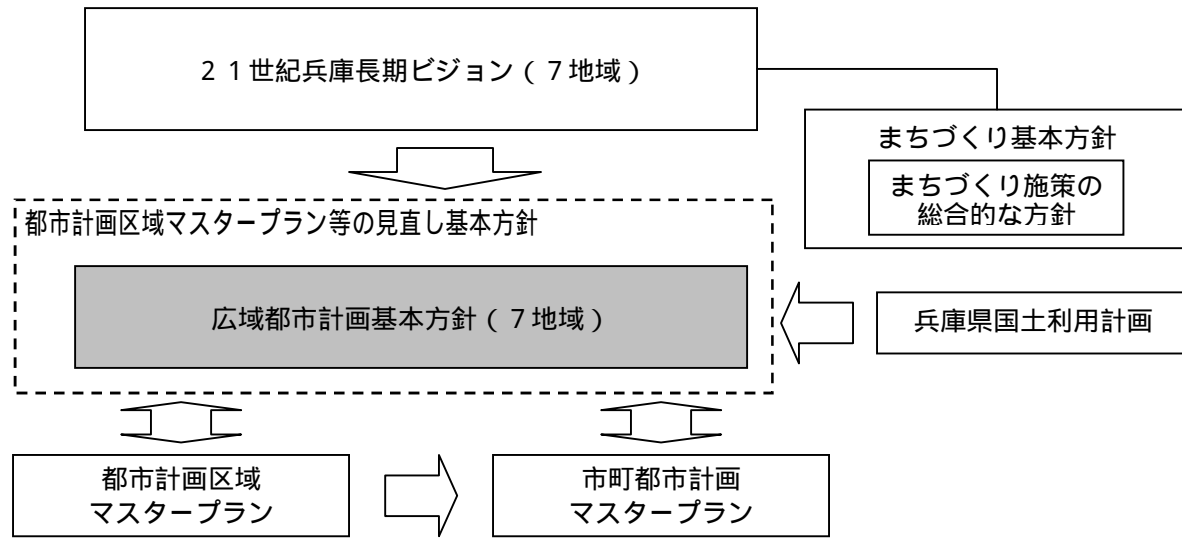


図2 各地域の市町と都市計画区域の現状

地域	市町	都市計画区域		
		線引き	非線引き (用途地域指定あり)	非線引き (用途地域指定なし)
神戸地域	神戸市	神戸国際港都建設計画都市計画区域		
阪神地域	尼崎市、西宮市、芦屋市、伊丹市、宝塚市、川西市、三田市、猪名川町	阪神間都市計画区域		
東播磨地域	加古川市、明石市、高砂市、三木市、小野市、加東市、加西市、西脇市、播磨町、稲美町、多可町	東播磨都市計画区域	東条都市計画区域	吉川都市計画区域 中都市計画区域
西播磨地域	姫路市、赤穂市、相生市、たつの市、宍粟市、太子町、福崎町、市川町、神河町、上郡町、佐用町	中播磨都市計画区域 西播磨都市計画区域	西播磨高原都市計画区域 山崎都市計画区域	
但馬地域	豊岡市、養父市、朝来市、香美町、新温泉町		豊岡都市計画区域 城崎都市計画区域 和田山都市計画区域	日高都市計画区域 出石都市計画区域 八鹿都市計画区域 香住都市計画区域 浜坂都市計画区域
丹波地域	篠山市、丹波市		篠山都市計画区域	市島都市計画区域 春日都市計画区域 氷上都市計画区域 柏原都市計画区域
淡路地域	淡路市、洲本市、南あわじ市		洲本都市計画区域	北淡都市計画区域 淡路・東浦都市計画区域 津名都市計画区域 緑都市計画区域 西淡都市計画区域 南淡都市計画区域

図3 都市計画区域図

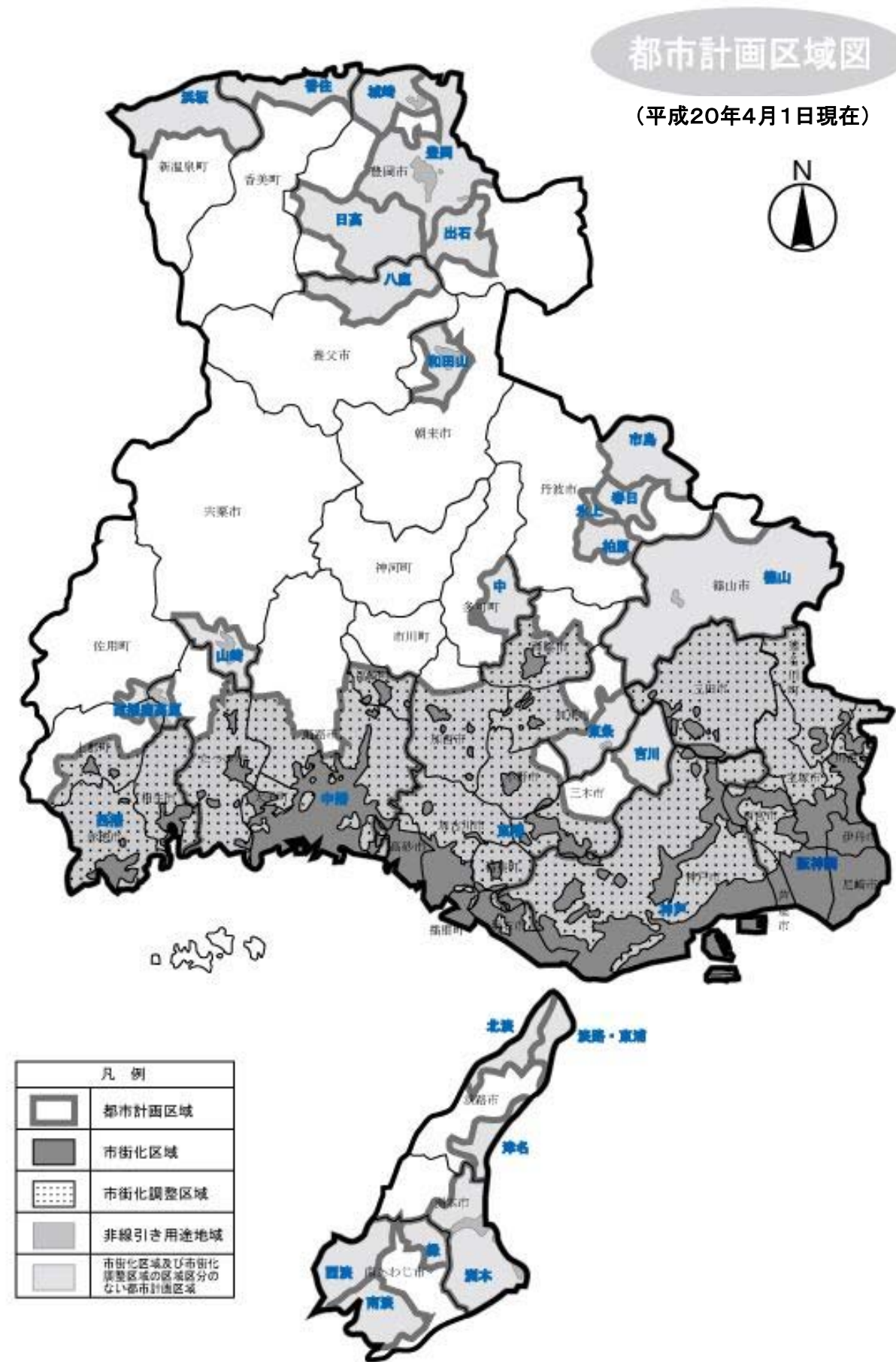


図4 土地利用規制・誘導図

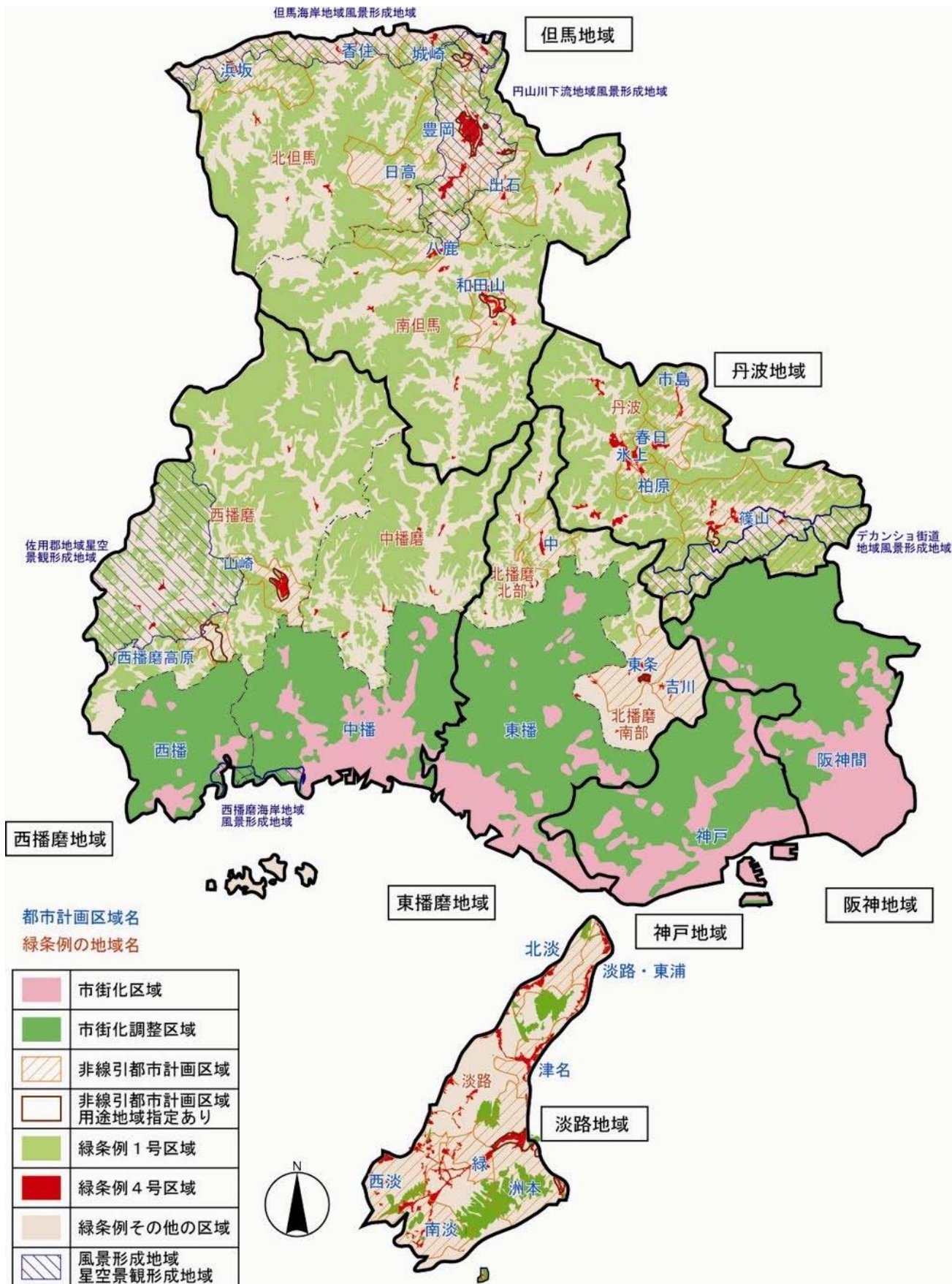


図5 広域都市計画基本方針における土地利用の連携・調整について

都市計画法	緑条例	景観条例					農振法		森林法		自然公園法 自然公園条例		環境条例	
		景観形成地区 (※1)				風景形成地域 (※1)	農振地域		保安林	民有林 (※2)	特別地域	普通地域	特別地区	普通地区
		歴史的景観形成地区	住宅街等景観形成地区	まちなか景観形成地区	沿道景観形成地区		農用地区域	その他の区域						
市街化区域	/	a					x	x	d	f	x	h	d	
市街化調整区域		b					d	e			g	d		
非線引き都市計画区域	用途地域	4号区域	a					x	x	d	f	x	h	d
		2項区域	c					d	e			g	d	
	用途地域以外	1号区域	c					d	e	d	g	d	i	d
		2号区域	c					d	e	d	g	d	i	d

※1 地区計画等の区域では、景観条例における景観形成地区及び風景形成地域の指定の規定は、適用しない。(景観条例第31条1項)

※2 民有林については、保安林、保安施設地区、海岸保全区域内の森林を除く。

x 制度上又は実体上重複しないもの。

- a** 用途地域による土地利用区分を基本に、景観形成及び風景形成の基準に沿った土地利用規制・誘導を図る。
- b** 市街化の抑制に配慮しつつ、景観形成及び風景形成の基準に沿った土地利用規制・誘導を図る。
- c** 緑条例に基づく地域環境形成基準との整合を図りつつ、景観形成及び風景形成の基準に沿った土地利用規制・誘導を図る。
- d** 農振法、森林法、自然公園法・自然公園条例、環境条例が定める地域、区域、地区等としての保全又は保護及び利用を図る。
- e** 神戸・阪神地域及び東・西播磨地域の臨海部では、原則、農業上の利用を図る。ただし、公共の福祉の観点からやむを得ない場合など特定の 場合には都市的な利用を優先する。
その他の地域では、土地利用の現況及び将来の地域発展の動向を勘案しつつ公共の福祉の観点から、農業上の利用との調整を図りつつ都市的な利用を図る。
- f** 都市的な利用を図る。ただし、神戸・阪神地域及び東・西播磨地域の臨海部では、森林が都市における緑地空間としての機能を果たしていることを充分考慮する。
- g** 土地利用の現況及び将来の地域発展の動向を勘案しつつ公共の福祉の観点から森林地域の利用との調整を図りつつ都市的な利用を図る。
- h** 自然公園としての機能をできる限り維持するよう調整を図りながら都市的な利用を図る。
- i** 神戸・阪神地域及び東・西播磨地域の臨海部では、自然公園としての保護及び利用を図る。
その他の地域では、両地域が両立するよう調整を図る。

広域都市計画基本方針（阪神地域編）（概要版）

1 阪神地域の広域的な都市づくりの課題

対象市町

尼崎市、西宮市、芦屋市、伊丹市、宝塚市、川西市、三田市、猪名川町

地域内の都市計画区域

阪神間都市計画区域

（1）都市機能の充実・連携に関する課題

- ・各都市の機能の充実・強化
- ・地域内連携による総合的な機能水準の向上
- ・周辺都市との連携・補完による広域的な役割の発揮
- ・大阪湾ベイエリアにおける環境の保全・創造

（2）広域的なネットワークに関する課題

- ・鉄道・道路の強化や利便性の向上
- ・大阪府など周辺地域との円滑な接続

（3）土地利用に関する課題

ア 大規模集客施設の立地に関する課題

- ・大規模集客施設の立地調整による適切な都市圏構造の形成

イ 地域資源の保全・活用に関する課題

- ・阪神らしい地域資源の保全・活用、魅力的な景観の形成
- ・大都市の間で埋没しない地域個性の発揮

ウ 東南海・南海地震による津波被害などに対する防災面での課題

- ・津波・土砂災害に対する防災や宅地耐震化の推進などに配慮した土地利用
- ・地震に起因する火災の発生や延焼が予測される密集市街地の改善

エ 住宅地の環境の保全に関する課題

- ・京阪神有数の住環境ブランド力の維持
- ・高層マンションの立地にとまなう景観の配慮と周辺土地利用との調和
- ・オールドニュータウンにおけるコミュニティ弱体化への対応

2 阪神地域の広域的な都市づくりの目標

環境と調和し、伝統ある市民文化に支えられた活力あふれる都市づくり

阪神地域は、大阪と神戸の間にあり、北摂山系・武庫川・大阪湾ベイエリアなどの自然に恵まれた住環境を形成する中で、「阪神間モダニズム」に代表される伝統ある独自の市民文化と先進的なものづくり産業を育んできた。こうした地域の特性を生かし、環境と調和し活力あふれる都市づくりを目指す。

3 都市の拠点形成・配置及び都市機能の連携・分担の方針

（1）各都市拠点の特性を生かした都市機能の充実

- ・JR 尼崎駅周辺、立花駅周辺、阪神尼崎駅周辺、阪急塚口駅周辺、西宮駅（JR～阪神）周辺、西宮北口駅周辺、JR 芦屋駅周辺、伊丹駅（JR～阪急）周辺、川西池田駅・川西能勢口駅周辺、宝塚駅（JR・阪急）周辺、宝塚南口駅周辺、JR 三田駅周辺、猪名川パークタウン地区を都市拠点と位置付け、都市機能を充実し、質の高い都市空間を整備
- ・南芦屋浜、西宮浜、尼崎臨海部等の海辺や運河の環境を生かした新たな都市空間の整備、大阪湾ベイエリアにおける拠点形成
- ・阪神工業地帯の一角を占める臨海部の工業地域における新規産業の導入、既存産業の活性化等による京阪神都市圏の活力増進

（2）各都市拠点の広域的な機能連携の強化

- ・大阪・神戸の郊外住宅地としての機能の補完
- ・京阪神都市圏の市民文化や市民社会を牽引する都市空間の形成
- ・阪神工業地帯の一翼を担う活力ある都市地域の形成
- ・商業・業務・医療・防災・行政などの高次都市機能の地域内の充足を図るとともに、大阪・神戸との連携・補完による広域的な都市圏域の形成
- ・武庫川・猪名川を中心とする水と緑のネットワークの形成、尼崎21世紀の森など尼崎臨海部での都市再生、尼崎運河を活用した水辺空間の再生、大阪湾ベイエリア「なぎさ海道」との連携による京阪神都市圏に広がる環境の保全・創造のネットワークを先導

5 土地利用の方針

（1）土地利用規制・誘導の方針

ア 都市計画区域及び区域区分

- ・大阪・神戸の大都市間に位置する都市地域として、地域全体を一つの線引き都市計画区域に設定
- ・開発許可や地域地区制度により土地利用を規制・誘導
- ・現行どおり、阪神間都市計画区域を維持

イ 関連する各種制度との連携・調整

- ・河川沿いや谷筋に広がる農地、北摂及び六甲山系以北の里山や森林、猪名川渓谷 県立自然公園や瀬戸内海国立公園に指定されている六甲山などの優れた自然環境を保全するため、農振法、森林法、自然公園法・自然公園条例、景観条例等による規制・誘導

（2）土地利用課題への対応方針

ア 都市構造に配慮した商業機能の適正配置の推進

- ・コンパクトな都市形成や中心市街地の活性化のため、大規模集客施設を JR 尼崎駅周辺など各市町の中心部への適正な立地誘導、幹線道路の沿道への立地規制
- ・各都市拠点等の都市機能の強化による、阪神モダニズムに代表される芸術・文化・生活様式など地域の特色を生かした個性的なまちづくりの促進

イ 環境と調和し阪神らしさを先導する土地利用や景観の形成

- ・北摂山系・長尾山系の森林、武庫川・猪名川など河川、瀬戸内海などの身近な自然や、歴史・文化・芸術・産業などの地域資源と調和する土地利用の規制・誘導や景観形成による阪神らしさの向上
- ・森林資源や田園環境などの保全・活用

ウ 防災に配慮した土地利用

- ・東南海・南海地震による津波や六甲山系周辺での土砂災害などに対する防災や宅地耐震化の推進などに配慮した土地利用
- ・密集市街地での建物の不燃化の促進や宅地内緑化の推進に配慮した土地利用

エ 阪神らしい良好な住環境の形成

- ・大阪・神戸の郊外住宅地として、芦屋及び西宮等の山麓部の戸建て住宅地や川西市及び三田市等の郊外部の緑豊かなニュータウンなど、阪神地域の魅力である優れた住環境を保全
- ・高層マンションの立地にとまなう景観への配慮と周辺土地利用との調和
- ・都市基盤の十分でない市街地の改善や高齢化が進行する郊外部のオールドニュータウンの再生

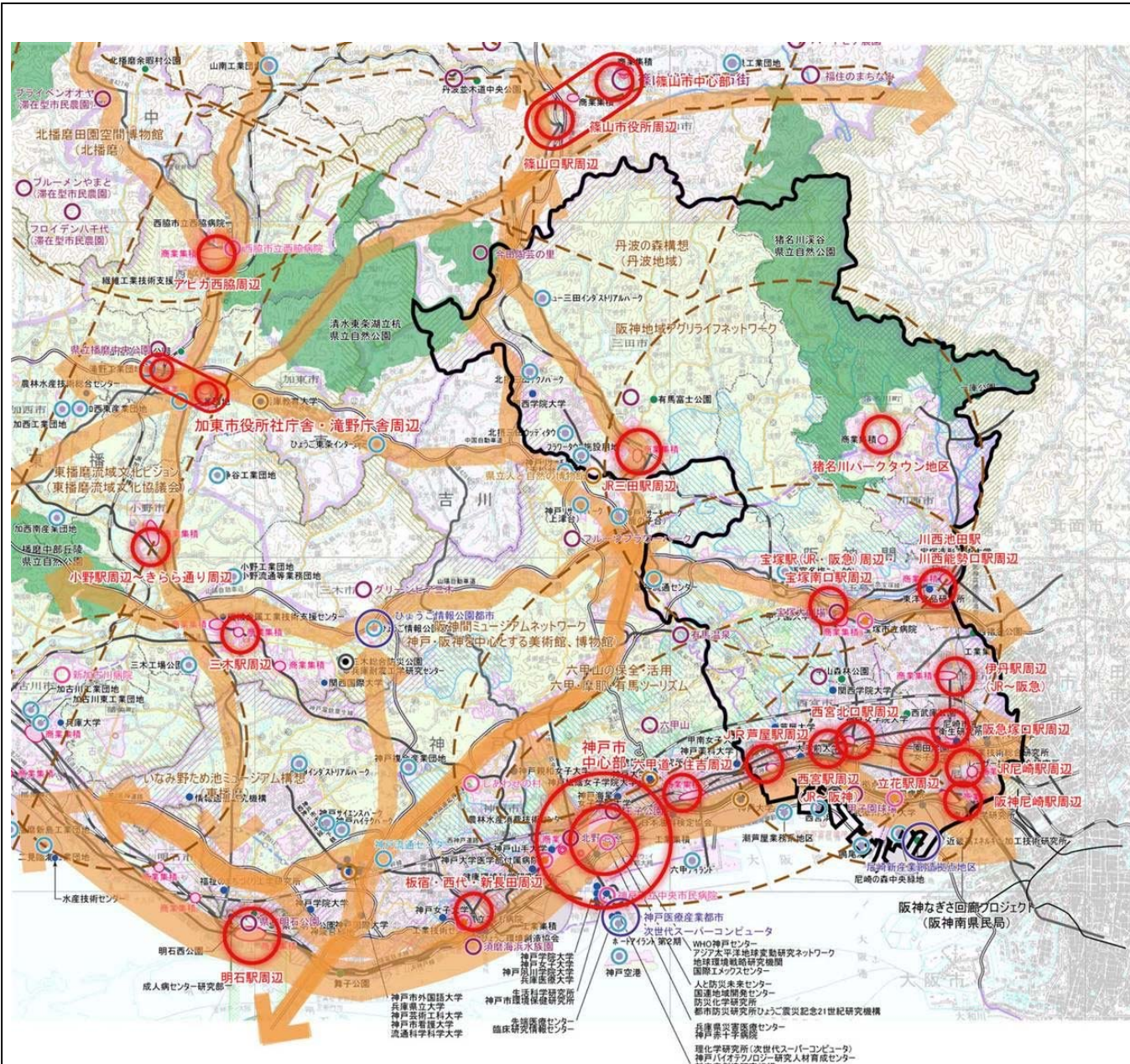
4 広域ネットワークの形成の方針

（1）道路交通ネットワークの充実

- ・中国縦貫自動車道、舞鶴若狭自動車道、阪神高速道路、新名神自動車道など高速道路網の整備・充実により、京阪神都市圏における広域ネットワークの要衝を形成
- ・関西の3空港及びスーパー中枢港湾・阪神港へのアクセス性の充実により、物流機能の強化及び災害・救急医療等の対応の迅速化
- ・神戸地域や大阪府等につながる山手幹線等幹線道路の円滑な整備等や渋滞の解消など地域間の課題への連携した取組み

（2）公共交通ネットワークの維持・充実

- ・JR・私鉄の各鉄道及びバス交通など公共交通のバリアフリー化等や環境への配慮など時代的要請への対応による利便性の向上
- ・鉄道とバスの結節性の向上、鉄道駅や空港、主要公共施設等を結ぶ基幹バス路線の充実や阪神間の南北を結ぶ循環バス路線の設定などによる公共交通の利便性の向上
- ・猪名川町など地域北部において、高齢社会の到来を踏まえ、生活の足としてバス交通をはじめとする公共交通の維持



- ◎ 広域都市拠点
- ◎ 都市拠点
- 行政機関(県庁、県民局、市町役所)
- 教育(大学)・公設研究機関
- 広域の医療施設(3次医療、災害拠点)
- 商業集積
- 産業団地、工業集積
- 広域公園(県立公園、自然公園)
- 広域防災拠点

凡 例	
■	市街地が連担するエリア
■	田園や集落等のエリア
■	森林のエリア
—	広域連携軸

図9 都市の拠点及び連携軸(阪神)

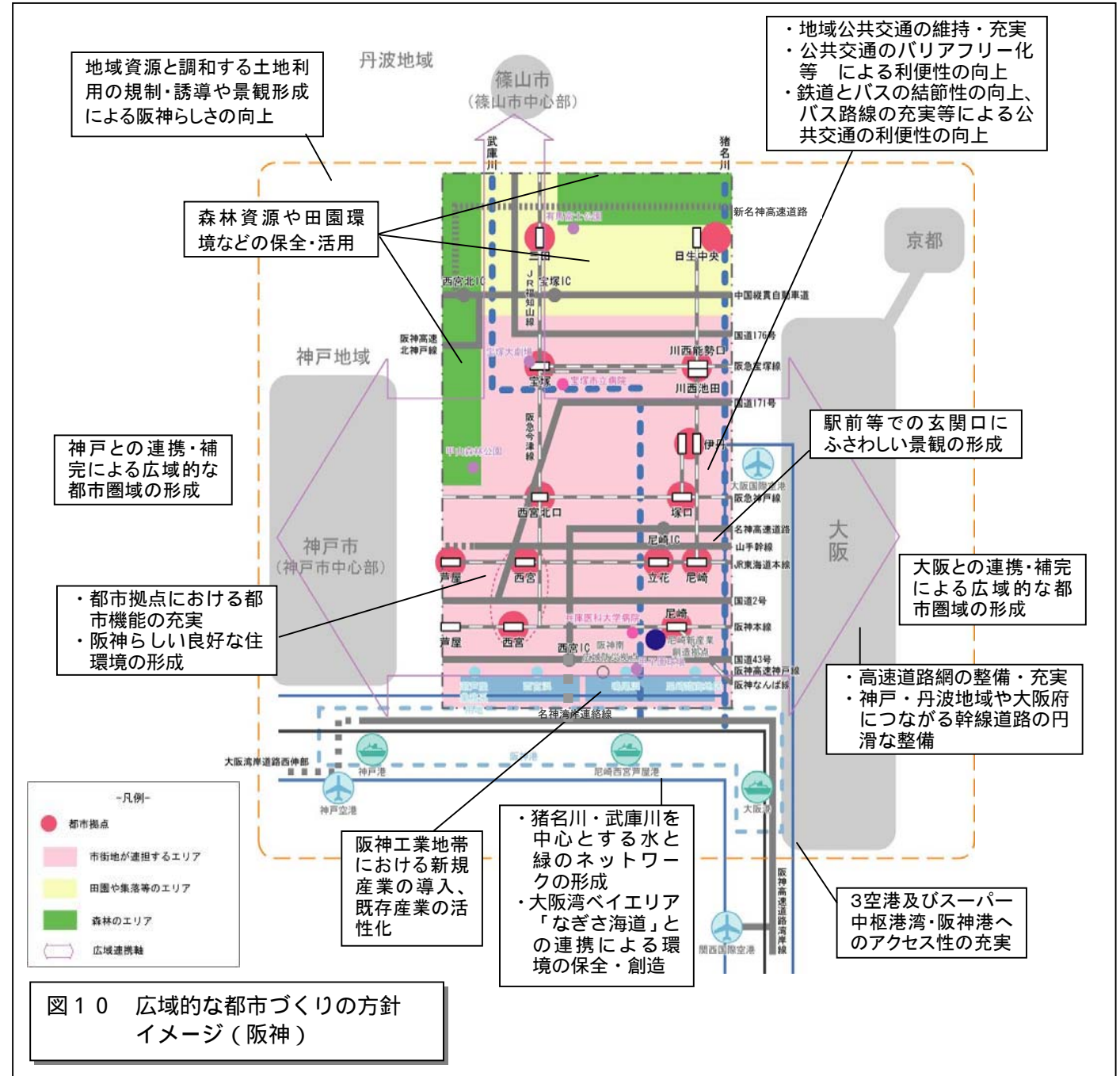


図10 広域的な都市づくりの方針イメージ(阪神)

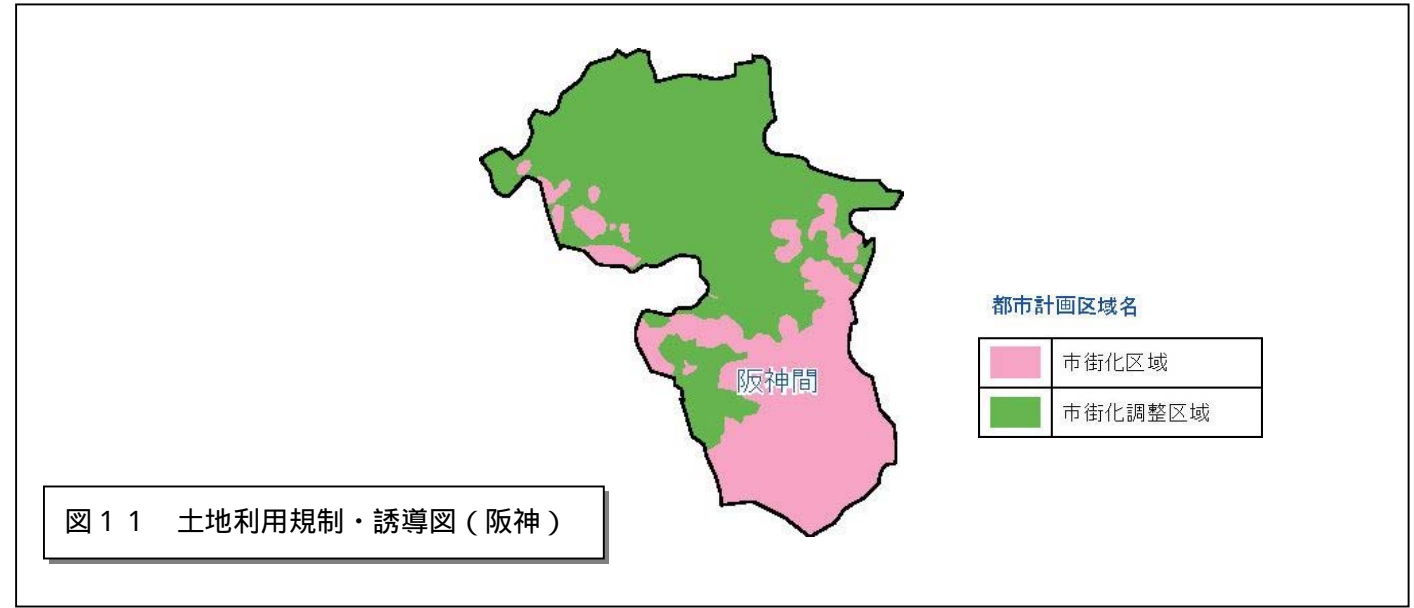


図11 土地利用規制・誘導図(阪神)

「都市計画区域マスタープラン等の見直し基本方針」(概要) H19.7.

現状に対する認識と課題

- 1 兵庫県の都市計画区域の現状**
 - (1) 都市計画区域の指定状況
 - ・線引き都市計画区域：5区域
 - ・非線引き都市計画区域：25区域
 - (2) 都市計画区域の面積及び人口
 - ・県人口の95%、県土の53%
- 2 都市を取り巻く環境の変化**
 - (1) 人口減少、少子高齢化の進行
 - ・地方部の過疎化と大都市への都心回帰
 - ・農林業の担い手不足
 - (2) 都市づくりに対するニーズの変化や意識の高まり
 - ・生活の質の向上や環境・景観への意識の高まり
 - ・都市の安全と安心
 - ・都市の多様性の確保
 - ・多様な主体の参画
- (3) 産業構造の変化**
 - ・第2次産業から第3次産業へ移行
 - ・大規模遊休地への大規模店舗の進出
- (4) モータリゼーションの進展と高速道路網の整備**
 - ・高速道六基幹軸の整備
 - ・地方部における高い自動車依存率
- (5) 都市機能の拡散と中心市街地の活力低下**
 - ・商業施設などの都市機能の郊外立地
 - ・中心市街地の居住人口の減少
- (6) オールドニュータウンの発生**
 - ・空き家、空き地の増加
 - ・公共公益施設などの老朽化
- (7) 市町合併による行政区域の拡大**
 - ・合併で21市70町から29市12町に減少
- (8) 震災からの復興**
 - ・住民の主体的で自立的な活動の活発化

目指すべき都市づくり

<p>生活の質を向上させる都市づくり</p> <p>都市機能の集積を活かした身近な都市づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市の既存ストックの活用 ・多様な都市機能を日常生活圏に集積 ・地区計画制度等の活用による柔軟な土地利用の推進 ・公共交通、歩道の整備など歩いて暮らせる都市づくり 	<p>にぎわいと活力を生み出す都市づくり</p> <p>中心市街地の活性化を図る都市づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・郊外開発による市街地拡散の抑制 ・広域土地利用プログラムを都市計画区域マスタープランへ反映 ・地域特性を考慮した総合的な駐車場対策 	<p>安心して暮らせる安全な都市づくり</p> <p>総合的な防災・減災に配慮した都市づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市機能の適度な分散配置と代替性のある都市構造の構築 ・均衡ある都市機能を有機的に連携する交通ネットワークの整備 ・建築物の耐震性の向上・不燃化 ・道路、公園、広場等の根幹的な公共施設の整備とその適正配置 ・災害の被害を最小限に抑え、拡大防止を行う減災対策 	<p>広域的な交流と連携の都市づくり</p> <p>交流と連携による都市づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自然、歴史、文化、風土など地域特性を生かした都市づくり ・交流人口拡大による農山漁村の活性化と地域振興などの取組 ・都市と農山漁村の交流と連携によるコミュニティの維持
<p>ユニバーサル社会の実現を目指す都市づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行空間、公共車両、交通ターミナルなど都市全体を視野に入れたバリアフリー化 ・誰もが就業や起業できる都市づくり ・県民の参画と協働による取組 	<p>郊外部の活性化を図る都市づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・オールドニュータウンでの徒歩圏内への生活利便施設等の配置 ・市街化調整区域での弾力的な土地利用規制・誘導 	<p>防犯に配慮した都市づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・空き地、空き家の解消 ・道路、公園、駐車場、共同住宅等の防犯設備の整備 ・地域安全まちづくり条例との連携 	<p>広域的視点による都市づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市機能の連携・分担 ・都市核を結ぶ交通ネットワークの形成 ・複数の都市計画区域における相互連携 ・インターチェンジ周辺や幹線道路沿道の土地利用規制
<p>美しく快適で暮らしやすい都市づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人と自然が共生した持続可能な循環型社会の実現 ・地域の特性を踏まえた都市景観の形成 ・歴史文化資源を活かした都市づくり ・里山や都市近郊の緑の保全等 ・建築物の敷地緑化や屋上及び壁面の緑化による都市緑化の推進 	<p>多様な交通ネットワークを形成する都市づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存公共交通を活かした多様な交通ネットワークの形成 	<p>震災の教訓を生かした都市づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者等のための多様な形態の住居の確保 ・多様な主体による地域資源を活かしたにぎわいのまちづくり ・災害弱者等への支援対策の充実 ・広域的な都市機能の補完・分担体制の整備 	<p>地域特性を活かした都市づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域住民、NPO、民間企業等の参画と協働による地域の特性を活かした都市づくり ・地域の魅力ある景観や自然環境の保護育成による豊かさを感じさせる都市づくり ・歴史や文化などの地域特性を活かした都市づくり

計画策定に当たって配慮すべき事項

- (1) 「21世紀兵庫長期ビジョン」や「まちづくり基本方針」などの上位計画との整合
- (2) 広域的な課題に対応する都市計画についての基本方針の策定
- (3) 市町合併に対応した都市計画区域の再編
- (4) 都市計画への住民意向の反映
- (5) 関連計画・方針の推進との連携
- (6) 社会経済情勢の変化等への対応

広域都市計画基本方針の策定

都市計画区域マスタープラン等の見直しに関する基本的な考え方

- 都市計画区域等の設定
- 都市計画区域マスタープラン
- 都市計画区域に関するその他の方針
- 区域区分

広域都市計画基本方針の策定

- 1 広域都市計画基本方針の必要性
広域的な（都市計画区域を超えた）政策課題への対応
- 2 広域都市計画基本方針の位置付け
 - ・ 21世紀兵庫長期ビジョン、まちづくり基本方針等の考え方を受けた広域的な都市計画の方針
 - ・ 都市計画区域マスタープラン等のガイドライン
- 3 広域都市計画基本方針の内容
 - (1) 基本的事項 地域ビジョンの策定対象の7地域（神戸、阪神、東播磨、西播磨、但馬、丹波、淡路）を基本として策定
 - (2) 課題と目標 都市整備の経緯や隣接地域との関係を踏まえた当該地域の都市づくりの課題と目標を設定
 - (3) 広域的な課題への対応
 - ・ 地域都市核の機能連携（連携・分担による都市機能の有効活用）
 - ・ 広域ネットワークの形成（都市核を結ぶ交通ネットワークの形成）
 - ・ その他広域課題
大規模集客施設等の立地誘導・抑制
都市と農山漁村の交流等への対応
インターチェンジ周辺及び幹線道路沿道等の土地利用のあり方
 - (4) 複数の都市計画区域が存する市町の土地利用等の方針
 - (5) 地域内の都市計画区域等の設定方針
 - (6) 関連広域計画等との連携等
- 4 策定効果
 - ・ 複数の区域、区域内外にまたがる都市づくりの指針
 - ・ 都市計画法体系外も含めた総合指針
- 5 策定期間と方法
平成19年度に7地域ごとに関係する各市町、有識者、県などで構成する地域別の検討会を設置し、地域の実情に応じた都市づくりの基本方針を策定

- 1 都市計画区域等の設定

- 1 都市計画区域の再編の必要性
 - ・ 生活圏域の拡大により都市計画区域と生活圏域が乖離
 - ・ 市町合併により単一の市町区域に複数の都市計画区域が併存
- 2 都市計画区域等の設定の考え方
 - (1) 都市計画区域の指定に関する基本的な考え方
自然的・社会的条件などの現況・推移から一体的な区域を指定
 - (2) 市町合併に起因する都市計画区域の再編
複数の都市計画区域が存する市町の市町域全体の土地利用計画等が必要
指定の経緯、新市町の計画等に配慮し個別事情に応じ総合的に検討
 - ・ 単一市町に複数の非線引き都市計画区域が併存
 - ・ 単一市町に線引き・非線引き都市計画区域が併存
 - (3) 準都市計画区域の指定に関する基本的な考え方
不適切な土地利用や環境悪化を抑制すべき区域について検討

- 2 都市計画区域マスタープラン

- 1 都市計画区域マスタープランの役割
人口、産業の現状及び将来の動向を勘案して長期的な視点に立った将来像を明確にし、その実現に向けた道筋を明示
- 2 広域都市計画基本方針との関係
広域都市計画基本方針との整合に留意し、相互に連携、補完
- 3 都市計画区域マスタープランの考え方
 - (1) 基本的考え方
概ね20年後（平成37年）の都市の将来像を展望し、市街化区域の規模など概ね10年以内に市街化を図るべき事項について記載
 - (2) 各個別の方針について

土地利用に関する方針

- ・ 都市機能の集積
- ・ 中心市街地における居住環境の向上
- ・ オールドニュータウンの再生
- ・ 大規模集客施設等の適正な立地誘導・抑制
- ・ 工業地における用途混在の適切な土地利用の誘導
- ・ 市街化調整区域における活力低下の防止
- ・ 緑条例による土地利用の方針との連携

自然的環境に関する方針

- ・ 地域を特徴づける自然の保全
- ・ 都市に残る貴重な自然的環境の保全
- ・ 自然的環境の回復

都市交通に関する方針

- ・ 多様な交通ネットワークの形成
- ・ 公共交通の整備
- ・ 道路交通の整備

都市環境に関する方針

- ・ 都市緑化の推進
- ・ 水と緑のネットワークの形成
- ・ 都市環境の保全

市街地整備に関する方針

- ・ 生活関連機能の集積
- ・ 中心市街地の機能回復
- ・ 大規模遊休地の適正な土地利用
- ・ 安心して生活できる安全な市街地の整備

都市防災に関する方針

- ・ 地震災害対策
- ・ 水害・土砂災害対策
- ・ 震災の教訓を生かした防災対策

景観形成に関する方針

- ・ 歴史、文化、風土など多様な地域特性の活用
- ・ 美しい景観へのニーズの高まりを踏まえた県民等の参画と協働の推進
- ・ 景観条例、緑条例等及び市町等の取組との連携

- 3 都市計画区域に関するその他の方針

- 1 都市計画区域に関するその他の方針とその役割
都市計画区域マスタープランの内容の一部をより具体化
- 2 各方針の考え方
 - 都市再開発の方針
 - ・ 生活関連機能の集積
 - ・ 公共交通の利便性の向上
 - ・ ユニバーサルデザインの推進
 - ・ 風格ある都市景観の形成
 - ・ 快適な都市環境の形成
 - ・ 中心市街地の機能回復
 - ・ オールドニュータウンの再生
 - ・ 大規模遊休地の適正な土地利用
 - 防災街区の整備の方針
 - ・ 公共施設の整備と建築物の耐震不燃化
 - ・ 重点密集市街地、防災再開発促進地区の位置付け
 - 住宅市街地の開発整備の方針
 - ・ 「兵庫県住生活基本計画」との整合
 - 拠点業務市街地の開発整備の方針
 - ・ 都市計画区域マスタープランの「土地利用に関する方針」、「市街地整備に関する方針」に基本的な考え方を記載

- 4 区域区分

- 1 区域区分の役割
 - ・ 既存ストックを活用し、新たな郊外開発などによる都市の拡散の抑制
- 2 区域区分の適用
 - ・ 区域区分の適用を変更する場合は、周辺の都市（隣接する市街地整備）に与える影響について検証
 - ・ 区域区分を適用しない場合は、区域区分に代わる開発・整備手法及び保全手法を検討
 - ・ 地元市町及び住民の意向の確認
 - ・ 地域の実情に応じた総合的な判断
- 3 区域区分の見直し
 - ・ 目標年次（平成27年）における人口フレームや産業フレームの設定（世帯数、宅地規模、産業活動、二地域居住の見通しを勘案）
 - ・ 新たな大規模住宅団地の開発などを目的とした市街化区域の拡大は、事業の妥当性、確実性を備えたもの以外は、原則として行わない。
 - ・ 市街化が当分の間見込まれない市街化区域は、市街化調整区域への編入も検討

提出された意見等の概要とこれに対する考え方

案 件 名 : 「広域都市計画基本方針(案)」
 意見募集期間 : 平成20年1月30日(水)~平成20年2月19日(火)
 意見等の提出件数 : 8件(4人)

項目等	意見等の概要	件数	県の考え方
共通編 5(2) 土地利用課題への対応方針	兵庫県では、豊かな自然環境を背後に控えたところに都市が成立しており、都市づくりではこのような自然環境との共生の視点から考えていくことが重要だと思えます。都市内での機能の配置や土地利用の面でもこうした視点を盛り込んだ方針とするのがよいと思えます。	1	〔ご意見を反映しました〕 ご意見を踏まえ、共通編38ページの記述を次の通り追加・修正しました。 「広域都市計画基本方針では、都市づくりの目標を踏まえ、特に広域的な観点に基づく土地利用課題に対する対応の方針を定める。 都市づくりの目標の実現に向けた土地利用に当たっては、都市機能が身近に集積した都市づくりを目指していくことが必要であり、立地による影響が広域に及ぶ都市機能の立地については、広域的な観点から計画的な誘導・抑制を行うことが必要である。
共通編 5(2) 土地利用課題への対応方針	市街地内の緑はヒートアイランドの抑制や人々のこころの癒しという点からも効果があります。 市街地内で緑を増やし、緑をつなげていくようなイメージが方針の中に盛り込めないでしょうか。	1	河川、海、森林などの県土の骨格を形作る自然環境と共生し、豊かな自然や地域の個性を生かした都市づくりを目指し、地域環境の保全や農山漁村地域の活性化を図るとともに、都市部における農地の緑地としての機能に着目して農地の保全を図っていくことなども必要である。加えて、ヒートアイランドの抑制効果のある都市内での緑の育成やネットワーク化を図るなど環境負荷の軽減につながる土地利用を図る。」
共通編 5(2) 土地利用課題への対応方針	都市部では農地は緑地としての意味合いも強いものです。都市計画としては、こうした視点から農業を振興していくことも必要だと思えます。	1	
共通編 1(7)エ(ウ) 産業(西播磨地域)	西播磨地域の産業について、鎖・ナット・マッチの製造業もあると思われます。また、全国的にシェアを持ち、西播磨地域を代表する素麺産業も立派な地場産業であると思えますので、これらの産業についても記述してはどうでしょうか。	1	〔ご意見を反映しました〕 ご意見を踏まえ、共通編11ページの記述を次の通り追加・修正しました。 「製造業については、鉄鋼や化学など基礎素材型産業が中心であるが、鎖、ナット、マッチ、手延素麺など全国的に高いシェアを持つ地場産業もある。」

項目等	意見等の概要	件数	県の考え方
丹波地域編 5(1)ア(ウ) 複数の都市計画が存 する市町の土地利用 方針	「また、丹波市を中心都市とした都市圏の形成を目指し、吸引力ある商業地区の整備を図る。」という記述について、丹波地域において丹波市を中心とした都市圏形成を目指すという趣旨でしょうか。	1	〔ご意見を反映しました〕 ご意見の箇所については、丹波市中心部の整備促進を目指す趣旨で記載したところですが、ご意見のような疑義をなくすため丹波編124ページの記述を次のとおり追加・修正しました。 「丹波市中心部においては、吸引力のある商業地区の整備を図るとともに、その他の市街地部においても、従来の生活圏域を踏まえた拠点を中心に都市機能の充実を図り、市街地部のまとまりをつくる。これと同時に、農業地域、森林地域での無秩序な開発を抑制し、自然と調和した居住環境の形成を図る。」
淡路地域編 土地利用規制・誘導 図(図39)	赤い楕円で囲まれている洲本・緑・西淡・南淡の4つの都市計画区域について統合・拡大を予定しているのでしょうか。 その場合、旧五色町については、どの都市計画の拡大と考えられているのでしょうか。	1	〔ご意見を反映しました〕 ご指摘の赤い楕円については、南あわじ市に存する緑・西淡・南淡都市計画区域と都市計画区域外の統合・拡大検討の区域を示しており、洲本都市計画区域を含まないよう淡路地域編138ページの図39を修正しました。
西播磨地域編 5(2)ア 都市構造に配慮した 商業機能等の適正配 置の推進	都市構造に配慮した商業機能等の適正配置の推進において、商業機能を立地誘導する箇所は、姫路市中心部や鉄道駅周辺などとされ、幹線道路沿いへの立地規制を図るとされていますが、市街地の中にも広い4車線道路もあり、全ての幹線道路沿道が規制対象となるのは現実的にはおかしいのではないのでしょうか。	1	〔ご意見を反映しました〕 ご意見の箇所については、郊外部の幹線道路を対象として記載したところですが、ご意見のような疑義をなくすため西播磨地域編98ページの記述を次の通り追加・修正しました。(併せて、他地域についても同様の修正を行いました。) 「コンパクトな都市形成や中心市街地の活性化のため、新たな商業機能の配置については、隣接地域も含めた広域的な観点から、大規模集客施設の姫路市中心部、鉄道駅周辺などへの立地を誘導するとともに、郊外部の幹線道路の沿道への立地抑制を図る。」
全編共通 (計画の実現及び県 民と行政の協働した まちづくりについ て)	このように理想的な計画は、実現しないことが多いように思えます。 そこで、計画が実現するためのプログラム(シナリオ)を定め、県民と行政が協働してすばらしいまちづくりが実現するようにお願いします。	1	〔既に盛り込み済みです〕 この広域都市計画基本方針を受け、都市計画区域マスタープランの見直しを行います。今後もこの都市計画区域マスタープランに即したかたちで個々の都市計画を定めることにより、都市づくりを実現していきます。 県としても、この広域都市計画基本方針を活用し、今後も県民と行政が協働した都市づくりを進めていきます。

広域都市計画基本方針

(共通編) P 1

(阪神地域編) P 59

平成 20 年 5 月

兵 庫 県

(共 通 編)

目 次

【共通編】

1	基本事項	1
	（1）広域都市計画基本方針の必要性	1
	（2）目的	1
	（3）位置付け	1
	（4）目標年次	2
	（5）対象地域と都市計画区域	3
	（6）各地域における配慮すべき視点の違い	4
	（7）県内各地域の地域特性	5
2	都市づくりの基本方向	19
	（1）都市づくりの目標	19
	（2）広域都市計画基本方針で定める都市づくりに関する事項	21
3	都市の拠点形成・配置及び都市機能の連携・分担の方針	22
	（1）都市の拠点形成	22
	（2）都市機能の強化の考え方	24
	（3）都市機能の連携パターン	25
4	広域ネットワークの形成の方針	27
	（1）階層的な交通ネットワークの形成	27
	（2）ネットワークの強化の考え方	28
	（3）多様な交通手段の連携	29
5	土地利用の方針	31
	（1）土地利用規制・誘導の方針	31
	（2）土地利用課題への対応方針	38
6	広域的な連携と調整のしくみづくり	40
	（1）都市の拠点相互の連携・役割分担	40
	（2）道路や河川に沿った土地利用等の調整	40
	（3）市町境界付近等での土地利用の調整	40
	（4）地元主体の広域的取組みの支援	40

参考	地域の現状と特性.....	41
	(1) 人口.....	41
	(2) 産業.....	42
	(3) 地勢・土地利用	44
	(4) 交通.....	45
	(5) 通勤・通学流動	45

【共通編】

1 基本事項

(1) 広域都市計画基本方針の必要性

都市計画区域マスタープランは、長期的視点に立った都市の将来像を明確にし、その実現に向けての大きな道筋を明らかにするものであり、その策定に当たっては、広域的観点を確認するため、隣接・近接する他の都市計画区域や都市計画区域外の現況及び今後の見通しを勘案することが望ましい。

そこで、兵庫県では、このような広域的観点を踏まえて、平成 15 年度に県下 30 区域の都市計画区域すべてについてそれぞれ都市計画区域マスタープランを策定した。

その後、広域的な影響を及ぼす公共施設や大規模集客施設等の適正立地については、平成 18 年 5 月に改正された都市計画法において、広域的な視点から判断する必要があるとの考え方が示されたところであり、従来にも増して、広域にわたる都市計画的課題へのより踏み込んだ対応が必要となっている。

都市計画区域ごとに定められる都市計画区域マスタープランは、記載内容も当該都市計画区域内に関するものに限られるため、複数の都市計画区域や都市計画区域内外にわたる課題への対応に限界がある。また、市町合併により行政区域が広域化したことにより、広域的な観点から都市や地域の構造再編を捉えていくことが必要になっている。

このため、平成 19 年 7 月に策定した都市計画区域マスタープラン等の見直し基本方針の中で、広域的な見地からの都市計画の課題、目標、基本的な方針などを示す広域都市計画基本方針の策定の必要性について明示したところである。

(2) 目的

広域都市計画基本方針は、21 世紀初頭の兵庫県の目指すべき社会像とその実現方向を明らかにした 21 世紀兵庫長期ビジョン及びそのまちづくりに関わる分野別基本方針であるまちづくり基本方針を都市計画の面から実現するため、長期的視点に立った 7 つの地域の都市づくりの目標を明確化するとともに、地域ごとの総合的、一体的な広域の都市計画の基本方針を示すことによって土地利用、社会資本整備、地域開発を総合的かつ計画的に推進することを目的とする。

(3) 位置付け

広域都市計画基本方針は、21 世紀兵庫長期ビジョン及びまちづくり基本方針を受けた都市計画の基本的な方針であるとともに、県土の利用に関する基本的事項を定めた兵庫県国土利用計画を踏まえた都市づくりの指針となるものである。

都市計画区域マスタープラン及び市町都市計画マスタープランの策定に当たっては、広域都市計画基本方針を指針として、それぞれの都市計画区域あるいは都市計画区域内の市町の区域の都市計画に関する基本的な方針を定めるものとする。

(4) 目標年次

平成 17 年を基準として、おおむね 20 年後の都市の姿を展望しつつ、目標年次を平成 27 年としたおおむね今後 10 年間の広域的な都市計画に関する基本方針を定める。

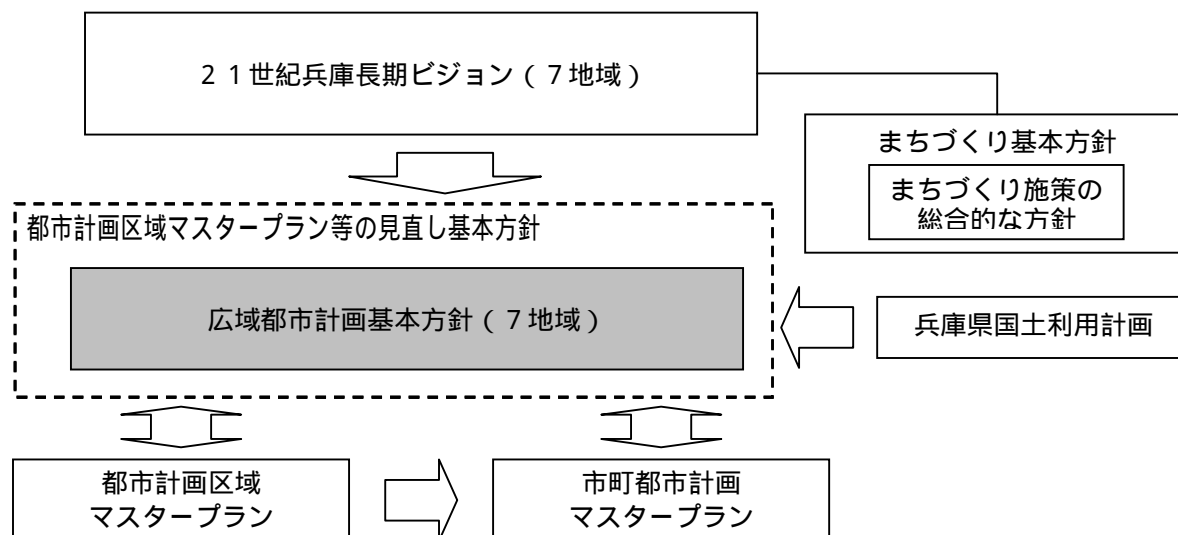


図1 広域都市計画基本方針の位置付け

表1 広域都市計画基本方針と各マスタープランの比較

	広域都市計画基本方針	都市計画区域マスタープラン	市町都市計画マスタープラン
目的	7つの地域ごとの、長期的視点に立った地域の都市づくりの目標を明確化するとともに、総合的、一体的な広域の都市計画の基本方針を示す。	一体の都市として整備、開発及び保全すべき地域について、一市町を越える広域の見地から、区域区分をはじめとした都市計画の基本的な方針を定める。	各市町の区域について、都市計画区域マスタープランに即し、地域に密着した見地から、市町の定める都市計画の基本方針を定める。
位置付け	都市計画区域マスタープランや市町都市計画マスタープラン等の指針	都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	市町の都市計画に関する基本的な方針
根拠法	なし(任意)	都市計画法第6条の2	都市計画法第18条の2
策定者	県	県	市町
策定範囲	21世紀兵庫長期ビジョンの7つの地域	それぞれの都市計画区域(30都市計画区域)	都市計画区域内の各市町の区域(39市町)
目標年次	平成27年(おおむね10年後)	平成27年(おおむね10年後)	各市町により異なる(おおむね10年後)
備考	複数の市町域や都市計画区域、都市計画区域の内外にわたり共通する広域的な課題への対応方針を記載	都市計画の目標、土地利用、都市施設の整備、市街地開発事業に関する事項を記載	市町の独自性に基づき、都市計画のみならずまちづくり全般にかかる方針についても記載

(5) 対象地域と都市計画区域

広域都市計画基本方針の対象地域は、歴史、風土、文化などを共有する広域的な圏域として設定された21世紀兵庫長期ビジョンの7つの地域とする。それぞれの地域内の市町と都市計画区域の現状は下表のとおりである。

表2 各地域の市町と都市計画区域の現状

地域	市町	都市計画区域		
		線引き	非線引き (用途地域指定あり)	非線引き (用途地域指定なし)
神戸地域	神戸市	神戸国際港都建設計画 都市計画区域		
阪神地域	尼崎市、西宮市、芦屋市、伊丹市、宝塚市、川西市、三田市、猪名川町	阪神間都市計画区域		
東播磨地域	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、多可町、稲美町、播磨町	東播都市計画区域	東条都市計画区域	吉川都市計画区域 中都市計画区域
西播磨地域	姫路市、相生市、赤穂市、宍粟市、たつの市、市川町、福崎町、神河町、太子町、上郡町、佐用町	中播都市計画区域 西播都市計画区域	西播磨高原都市計画区域 山崎都市計画区域	
但馬地域	豊岡市、養父市、朝来市、香美町、新温泉町		豊岡都市計画区域 城崎都市計画区域 和田山都市計画区域	日高都市計画区域 出石都市計画区域 八鹿都市計画区域 香住都市計画区域 浜坂都市計画区域
丹波地域	篠山市、丹波市		篠山都市計画区域	市島都市計画区域 春日都市計画区域 水上都市計画区域 柏原都市計画区域
淡路地域	洲本市、南あわじ市、淡路市		洲本都市計画区域	北淡都市計画区域 淡路・東浦都市計画区域 津名都市計画区域 緑都市計画区域 西淡都市計画区域 南淡都市計画区域

(6) 各地域における配慮すべき視点の違い

広域都市計画基本方針では、市町域及び都市計画区域を越える広域的な観点から都市計画の基本方針を示すことになるが、各地域では市町と都市計画区域の構成が異なるため、方針を定めるに当たって配慮すべき視点にも違いがあり、7つの地域は、市町と都市計画区域の構成から以下の3つのグループに分けることができる。これらのグループごとの個性に着目しつつ拠点の配置や交通ネットワークの形成などに関し、地域内の市町や都市計画区域、都市計画区域の内外、隣接する地域や府県、都市圏などの範囲を超えた広域的な連携や調整、また、これらの境界付近における土地利用の調整などを整理することが必要である。

ア 全域が線引き都市計画区域であり、都市計画区域と広域都市計画基本方針の対象範囲が一致する地域（神戸地域及び阪神地域）

神戸地域及び阪神地域は、全域が1つの都市計画区域で構成されていることから、都市計画区域と広域都市計画基本方針の対象地域の範囲が一致している。政令市である1つの市で構成される神戸地域では、兵庫県全体の中での地域の位置付けや、近畿圏の中での大阪や京都など他の大都市圏との関係についての視点が重要になる。阪神地域では、1つの都市計画区域内に複数の市町が存在し、これらの間の関係については基本的には都市計画区域マスタープランで扱うべき事項となるが、特に地域外との関係なども考慮した広域的な観点が求められる事項については広域都市計画基本方針に記載することとなる。また、隣接する他地域や大阪府との関係についても配慮する必要がある。

イ 線引き都市計画区域、非線引き都市計画区域及び都市計画区域外が併存する地域（東播磨地域及び西播磨地域）

東播磨地域及び西播磨地域では、線引き都市計画区域と非線引き都市計画区域が併存し、都市計画区域外のエリアもある。線引き都市計画区域は、広域都市計画区域として設定されているため、区域内の市町間の関係については基本的には都市計画区域マスタープランで扱うべき事項となるが、特に地域外との関係なども考慮した広域的な観点が求められる事項については広域都市計画基本方針に記載することとなる。非線引き都市計画区域及び都市計画区域外では、区域内外の市町間の関係などについての視点が必要である。また、隣接する他地域との関係や、西播磨地域では岡山県や鳥取県との関係についても配慮する必要がある。

ウ 非線引き都市計画区域と都市計画区域外が併存する地域（但馬地域、丹波地域及び淡路地域）

但馬地域、丹波地域及び淡路地域では、合併前の旧市町単位の非線引き都市計画区域が設定されており、また、都市計画区域外であるエリアの占める割合も高い。これらの地域では、地域内の市町間及び都市計画区域間に関する関係についての視点が重要になる。また、隣接する他地域との関係や、鳥取県、京都府、大阪府、徳島県等との関係についても配慮する必要がある。

(7) 県内各地域の地域特性

広域都市計画基本方針の対象地域である7つの地域では、人口、産業、地勢・土地利用及び交通等の現状より、次のような特性が見られる。それぞれの地域特性に着目し、県下での役割分担、地域間の連携等を考慮しながら都市づくりの方向を定める必要がある。

ア 神戸地域

(ア) 位置・地勢

神戸地域は、県南東部中央よりに位置し、東は芦屋市、西宮市、北は宝塚市、三田市、三木市、西は稲美町、明石市に接する、面積約553km²の地域である。

大阪湾に面した南側は、東西に細長い山麓台地と扇状地群で構成され、業務、商業、文化、医療といった都市機能が高密度に集積した市街地を形成している。西神地域はゆるやかな丘陵と明石川水系沿いの段丘、平野部からなり、北神地域は帝釈・丹生山系により南側の鈴蘭台・山田地区と北側の六甲北地区に二分されている。

瀬戸内海に面した海岸線の総延長は、約30kmで、港湾、工業地帯、レクリエーション、漁業活動の場として幅広く活用されている。

(イ) 人口

神戸地域の人口は、約153万人(平成17年)で、兵庫県全体の約27%を占める。人口の推移では、平成7年の阪神・淡路大震災の影響を受けて一時減少したが、既に震災前人口を上回っている。

人口の分布状況としては、南神戸地域(東灘区、灘区、中央区、兵庫区、長田区、須磨区、垂水区)において、人口及び世帯数ともに神戸地域の約7割を占めている。また、西区、北区においてもニュータウン開発による人口増加がみられる。

(ウ) 産業

神戸市の市内総生産は、平成17年度で6兆2千億円となっており、県全体の約3分の1を占めている。産業構造は、平成17年産業分野別就業人口では第1次産業(0.8%)、第2次産業(20.2%)、第3次産業(76.1%)で、製造業の活動は盛んであるが、サービス業等第3次産業を中心とした都市型の就業構造となっている。

近年は、医療産業都市構想に基づく、高度な新産業を集積する動きも活発である。

(I) 市街地形成の経緯

神戸地域は、六甲山を背後にもつ港町として開かれた地域である。明治以降、日本有数の港湾として、貿易、物流、製造業を中心として発展してきた。海岸部は古くから港湾のための掘削と埋め立てによる産業用地造成が進み、臨海部には鉄鋼、造船、化学工業などの集積が進んだ。一方、南下がりの斜面地形を生かした住宅地形成が進み、明治以降の鉄道整備によって、阪急、JR、阪神の各鉄道駅周辺には住宅と生活関連施設の集積が見られる。

戦後は港湾部における埋立て造成と、内陸丘陵地の宅地開発を同時に進め、臨海部には港湾に関係する物流、流通、製造業を誘致し、丘陵部では住宅地開発と教育研究施設や電子・機械製造などを誘致することで産業集積を図ってきた。

(オ) 交通

神戸地域は、国土軸を形成する山陽自動車道や本州四国連絡道路、阪神高速道路のほか、国道2号、国道43号などの広域幹線道路が集中している。今後は、大阪湾岸道路の整備推進等により、さらに広域的な道路交通体系が整備されることとなる。

海運では、国際貿易港であり、また、大阪港とともにスーパー中枢港湾・阪神港に位置付けられた神戸港を有し、アジアの主要港として知られているが、震災後のアジア諸港との競争激化により、相対的な地位の低下が見られる。

鉄道網は、主として東西方向を中心に発達し、西北神地域のニュータウン開発に対応した地下鉄整備や、海上都市への新交通システムの導入を行っている。

また、近年、神戸空港の開港により、陸・海・空の交通網が更に充実してきている。

イ 阪神地域

(ア) 位置・地勢

阪神地域は、県南東部に位置し、東は大阪府に、西は神戸地域及び東播磨地域に、北は丹波地域に接し、南は大阪湾に面する、面積約 649k m²の地域である。

北部は、北摂山系・長尾山系の山々が連なり、猪名川渓谷県立自然公園など豊かな森林、里山があり、緑豊かなニュータウンも位置している。北部に接する丹波山地から猪名川、武庫川が南北に貫流し、下流域では市街地内の貴重な水と緑の環境を形成している。南部の武庫平野及び中部西側の三田盆地には市街地が形成され、臨海部には阪神工業地帯の一角を担う工業地や港湾のほか、海辺の環境を生かした新市街地が位置している。南部西側にある六甲山系の一部は、瀬戸内海国立公園に指定されている。

(イ) 人口

阪神地域の人口は、約 173 万人（平成 17 年）で、県全体の約 31%を占めている。阪神・淡路大震災で一時的に減少したものの、おおむね増加傾向が続いており、世帯数は一貫して増加している。特に西宮市、芦屋市において人口増加傾向が著しい。

(ウ) 産業

臨海部に製造業や物流業が集積し、阪神工業地帯の一角を形成し、地域経済を牽引している。産業構造の変化による停滞が見られていたが、最近では臨海部の遊休地や工場団地への工場立地が進んでいる。

(エ) 市街地形成の経緯

阪神地域は、小規模な城下町、街道沿いの集落や宿場町、神社仏閣の門前町などが点在する地域であった。大阪市と神戸市に挟まれ鉄道の利便性の高い地域であることから、明治後期から鉄道整備が進み、大都市郊外の住宅地や西国街道沿いの集落や産業地区を結び、各駅周辺に市街地の集積が進んだ。大阪神戸間の産業集積を結ぶ地域であることから道路、鉄道、港湾など交通基盤の整備が進み、急速に市街地が形成された。

また、阪神地域では、戦後復興と高度経済成長期の住宅需要に伴い、中北部の豊かな自然の中に多くのニュータウンが開発され急速に市街地が拡大した。

阪神工業地帯として我が国有数の産業集積を誇る地域であったが、公害問題の深刻化、重厚長大産業の海外移転などにより、既存産業の低迷化が長らく続いた。近年、内陸部や臨海部における新しい産業立地や機能更新により、地域の産業活力を取り戻しつつある。

(オ) 交通

東西方向に国土軸を形成する名神高速道路、中国縦貫自動車道のほか、阪神高速道路神戸線、同湾岸線、同北神戸線、国道2号・43号・171号などの広域幹線道路が通っている。南北方向には県道尼崎宝塚線・尼崎池田線・大沢西宮線などのほか、大阪方面へ至る国道176号がある。

鉄道は、臨海部において東西方向の幹線鉄道としてJR東海道本線が通っている。また、JR福知山線が南北方向に地域を結び、三田市で神戸電鉄と接続している。その他、阪神電鉄、阪急電鉄などの私鉄路線が市街地内を通っている。なお、阪神電鉄西大阪線の延伸により大阪府南部、奈良方面と接続される。

バス交通は、各都市の中心都市拠点をターミナルとする市営及び民間のバス路線網が形成されている。

ウ 東播磨地域

(ア) 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 1,162k m²の地域である。

北部は笠形山千ヶ峰県立自然公園など中国山地の一部をなす山地、北部から中部にかけては県立自然公園にも指定される地域を含む青野ヶ原台地や播磨中部丘陵、南部には臨海部の市街地を擁する加古川平野が広がるなど多様な地形が連なっている。また、東条川、千鳥川、万願寺川、美嚢川など多くの支川を持ち県下最大の流域面積を持つ加古川が地域の中央部を南北に流れ、内陸部では概ね流域に沿って市街地が分布している。地域内に灌漑用のため池が多いことも特徴である。

地域内には日本の標準時を定める東経 135 度の子午線が貫き、西脇市域には日本のへそ（東経 135 度、北緯 35 度）と称せられる地理上の国土の中心地があるなど、兵庫県のみならず日本の真ん中に位置している。

(イ) 人口

東播磨地域の人口は、約 101 万人（平成 17 年）で県全体の約 18%を占めている。明治から大正にかけての一時期に減少するものの、その後は一貫して増加が続いていた。平成 12 年以降の市町別の人口増減は、加古川市と小野市では横ばいであるが、その他の市町では減少傾向にある。

全般に少子高齢化の進展が見られるが、特に北部の中山間地に位置する多可町では過疎化の問題が顕在化している。

(ウ) 産業

臨海部の工業地帯や高速道路のインターチェンジに近い内陸型の工業団地などを有していることなどから、就業構造は、第 2 次産業の割合が全県の平均よりも高いことが特徴である。

製造業は、事業所数、従業者数ともに減少傾向にあるが、出荷額では、臨海工業地帯のある加古川市や内陸部の加西市、小野市、多可町などで増加していることから、地域全体でも増加傾向にある。

(エ) 市街地形成の経緯

東播磨地域は、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、内陸部は加古川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運輸業が、内陸部では農業を中心に、繊維、食品、金物などの地場産業の集積が進んだ。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、より加工度の高い産業、付加価値の高い産業への転換が進みつつある。

(オ) 交通

東西方向に国土軸を形成する中国縦貫自動車道と山陽自動車道のほか、国道 2 号、国道 250 号、国道 372 号などの広域幹線道路がある。中国縦貫自動車道を利用した高速バスが三木（東条）、加東（滝野社）、加西（北条）など内陸部の都市と大阪・中国方面を結んでいる。一方、南北方向を結ぶ広域幹線道路は国道 175 号及び国道 427 号のみであり、現在、東播磨南北道路の整備が進められている。

鉄道は、臨海部において東西方向の幹線鉄道として JR 山陽新幹線、JR 山陽本線、山陽電鉄が通っている。その他、内陸部と臨海部を結んで JR 加古川線、神戸電鉄などがある。

海上交通は、明石港と淡路島方面（岩屋、富島）が航路で結ばれている。

エ 西播磨地域

(ア) 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 2,432k m²の地域である。

北部は中国山地の山々が連なり、音水ちくさ県立自然公園や雪彦峰山県立自然公園などの豊かな森林があり、それを源とする市川・揖保川・千種川などの河川が流れ、多様な田園景観や歴史文化の景観を育んでいる。河川下流域には市街地が広がり、特に臨海部では埋立地に播磨臨海工業地帯が立地しているほか、瀬戸内海国立公園に指定されている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。

(イ) 人口

西播磨地域の人口は、約 86 万人（平成 17 年）で県全体の約 15%を占めている。明治以降一貫して増加が続いていたが、平成 7 年以降やや減少傾向がみられる。平成 12 年以降の市町別の人口増減は、姫路市と赤穂市がほぼ横ばい、太子町と福崎町は増加、その他の市町では減少となっている。中山間部では過疎化と高齢化の傾向が見られる。

(ウ) 産業

臨海部の大規模な工業地帯、高速道路のインターチェンジに近い内陸型の工業団地などを有しており、就業構造は、第 2 次産業が県内他地域と比べて高いが、サービス業を中心とした就業構造に向かいつつある。

製造業については、鉄鋼や化学など基礎素材型産業が中心であるが、鎖、ナット、マッチ、手延素麺など全国的に高いシェアを持つ地場産業もある。

(エ) 市街地形成の経緯

西播磨地域は、南には瀬戸内海の沿岸部に平野部が開け、中央部は丘陵地、北部は山岳地形の森林地帯となっている。市川と揖保川、加古川の沖積平野である播州平野の西部に位置する。市川流域に沿って姫路の市街地が形成され、揖保川流域には龍野、新宮、揖保川、御津、網干（姫路市西部）などの、千種川流域には赤穂の市街地が形成された。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、農業と林業を中心にした産業が栄えた。

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、赤穂では臨海部を中心に重化学工業の集積を進め、播州地域の経済の担い手となってきた。近年は重厚長大型産業、とりわけ製鉄業など基幹産業の低迷が続いた。西播磨地域の産業を活性化し、新しい地域活力を生み出すため、既存産業集積の活性化と新しい産業拠点整備が進みつつある。

新産業の誘致・育成を支援するため播磨科学公園都市の整備や高速道路インターチェンジ周辺での工業団地の整備などが進み、内陸部にも教育研究拠点や産業拠点が形成されつつある。

(オ) 交通

東西方向には、国土軸の形成を担う中国縦貫自動車道と山陽自動車道のほか、国道2号、国道250号などの広域幹線道路がある。南北方向には、播磨と但馬を結ぶ播但連絡道路や国道312号、姫路中心部から地域西北部さらに鳥取方面を結ぶ国道29号などの広域幹線道路がある。

また、山陽自動車道と播磨科学公園都市を結ぶ播磨自動車道については、既に供用開始され、西播磨地域と鳥取県等を結ぶ中国横断自動車道姫路鳥取線については、整備が進んでいる。

臨海部では東西方向が主軸となっており、中北部では谷筋に沿った道路配置となっている。

鉄道は、臨海部において東西方向の幹線鉄道としてJR山陽新幹線、JR山陽本線が通っている。その他、JR播但線、JR姫新線、JR赤穂線、智頭急行、山陽電鉄が内陸あるいは臨海部を結んでいる。

バスは、姫路駅前・相生駅前・宍粟市山崎町などを主要バスターミナルとする路線バス網が形成されているほか、中国縦貫自動車道を利用した高速バスが福崎町や宍粟市山崎町など内陸部の都市を経由しながら大阪市と津山市間を結んでいる。

海上交通では、姫路港において、旅客船ターミナルや公共岸壁が整備されており、家島・小豆島への旅客船及び釜山港（韓国）への定期コンテナ船等が就航している。

オ 但馬地域

(ア) 位置・地勢

但馬地域は、兵庫県の北部に位置し、面積約 2133 k m²で県全体の面積の 1/4 を占める。

全体的に山地が多く、兵庫県最高峰の氷ノ山や妙見山、鉢伏山、段ヶ峰といった 1,000m 級の山々のほか、鉢伏高原、大屋高原、若杉高原、神鍋高原、上山高原などの高原が連なり、県土の骨格を形成する山岳高原地帯、分水嶺を形成している。その間の河川流域に集落や市街地が形成されている。また、県内で唯一の火山帯地域であり、城崎や湯村などの温泉地が各所にみられる。

水量の豊かな円山川や竹野川、矢田川、岸田川等が日本海に注ぎ、市川が瀬戸内海方面に流れている。海岸部はリアス式海岸の入り組んだ地形となっており、下流域や少ない平地部に漁村が形成されている。

地域全体の大半を森林が占め、豊かな自然が残っていることが大きな特徴であり、山陰海岸国立公園、氷ノ山後山那岐山国定公園及び 4 つの県立自然公園が指定され、天然記念物のオオサンショウウオやイヌワシ等も生息するほか、コウノトリの野生復帰への取り組みが行われている。

(イ) 人口

但馬地域の人口は、約 19 万人（平成 17 年）であり、県全体の約 3% を占める。戦後の昭和 22 年をピークとして一貫した減少傾向が続いている。

高齢化についても進行が著しく、65 歳以上人口の比率が約 28%（平成 17 年国勢調査）と全県の水準（約 20%）を大きく上回り、他地域と比較して最も高い。

(ウ) 産業

但馬地域は、第 1 次産業の割合が高いことが特徴であるが、農業では、米、鶏、野菜、肉用牛などの京阪神等への食料供給地としての役割を担っているが、人口の減少に伴って農家数、農家人口、農業粗生産額はともに減少している。

産業面でも製造業事業所数、従業者数、製造品出荷額が、また、商業面でも商店数、従業者数、年間販売額が年々減少しており、地域の活性化が課題となっている。

また、温泉地（城崎、湯村など）やスキー場（神鍋、鉢伏高原など）、海水浴場（竹野浜など）のほか、出石や竹田といった歴史的なまちなみや、香住や浜坂などの恵まれた漁場でとれるマツバガニやホタルイカなどの水産物を観光資源とした観光地が多く、観光が主要産業となっている。

(I) 市街地形成の経緯

但馬地域は、東西を京都府と鳥取県に挟まれた地域であり、南で丹波地域や東播磨地地域、西播磨地域と接する。円山川に沿って南から北に但馬平野が広がり、円山川は勾配が緩やかで平坦な地形であるため、古くから下流部で新田開発と治水事業が進められた。下流部に位置する豊岡盆地は、広大な穀倉地帯を背景にして農業を中心に発展してきた。日本海に面する地域には平野部が少なく、漁業や観光を中心にした集落や市街地が海沿いに東西に展開している。

円山川を中心に点在する出石、和田山、豊岡、城崎などの市街地を軸として、日本海の海岸線と矢田川、岸田川、佐津川に沿って展開する小規模な市街地や集落が地域を構成している。

(オ) 交通

但馬地域の主要な広域幹線道路である、播但連絡道路、北近畿豊岡自動車道（春日～和田山間が開通）、鳥取豊岡宮津自動車道（佐津～香住間が開通）のほか、東西方向の国道9号、178号、426号、482号、南北方向の国道312号、427号がある。なお、北近畿豊岡自動車道と鳥取豊岡宮津自動車道は、今後、豊岡市で接続される予定である。

鉄道は、姫路～和田山間を結ぶJR播但線と、京都から和田山・豊岡を經由して日本海側へとつながるJR山陰本線が通り、JR福知山線、JR神戸線を經由して神戸・大阪方面と接続するほか、豊岡から京都の宮津に向かう北近畿タンゴ鉄道がある。

また、豊岡市にはコウノトリ但馬空港が整備されており、大阪国際空港と約30分で結ばれている。

カ 丹波地域

(ア) 位置・地勢

丹波地域は、県の中東部に位置し、阪神地域の近郊にありながら、山林面積が 75% を占め自然豊かで美しい田園風景が広がった面積約 870 k m²の地域である。

小さな山々の連なりと、その山並みに囲まれて長く続く谷底平野や盆地が風景の骨格を形成しており、山々に囲まれた農地、合間を流れる河川、里山や樹林の緑、まちや集落が調和した風景を形成している。

盆地が多いことから昼夜の気温差が大きく、丹波黒大豆、丹波栗などの特産品が育まれ、丹波・篠山ブランドとして全国的な知名度を得ている。

(イ) 人口

丹波地域の人口は、約 12 万人（平成 17 年）であり、県全体の約 2% を占める。昭和 25 年にピークがあり、昭和 55 年以降はほぼ横ばいの状況が続いていたが、平成 17 年でやや減少に転じている。

高齢化が年々進行しており、65 歳以上人口の比率が約 26%（平成 17 年国勢調査）と全県の水準（約 20%）を大きく上回っている。

(ウ) 産業

丹波地域では、農業・林業の第 1 次産業、及び地域に密着した丹波焼（立杭焼）などの伝統産業、丹波布などの軽工業の第 2 次産業が中心となって発展してきた。

しかし、農家数、農家人口、農業粗生産額ともに減少しており、産業面においても製造品出荷額は増加しているが製造業の事業所数、従業者数は減少している。また商店数、従業者数は減少しているが、年間販売額は増加している。

(エ) 市街地形成の経緯

丹波地域は、加古川の最上流部に位置する丹波盆地と篠山川上流部の篠山盆地という 2 つの盆地地形が連続した地域である。古来より京都への交通路であると同時に、寒暖差の激しい内陸型の気候を生かした農業の盛んな地域である。

丹波市においては、明治以降、丹波盆地の底部にあたる柏原には国や県の地方機関が設置され、行政機能の中心となるとともに、現在では、成松、佐治、黒井、谷川、上田など旧町の中心が地域生活の拠点地域として小規模な集積を持っている。

一方、篠山市においては、篠山盆地で篠山藩の城下町として市街地が形成され、明治以降は農産品の加工・流通など地域の産業の中心として栄え、現在も篠山城趾周辺を中心に市街地が維持されている。

(オ) 交通

高速道路では、小浜市へ通じる舞鶴若狭自動車道が南北に通じ、また、豊岡につながる北近畿豊岡自動車道が和田山まで供用しており、和田山方面へのアクセスが向上している。

地域内外を結ぶ広域幹線道路として、南北方向に貫通する国道 175 号・176 号、篠山市を東西に貫く国道 372 号などがある。

鉄道網は、JR 福知山線・加古川線があり大阪・神戸方面と接続している。JR 福知山線は新三田～篠山口間の複線化により通勤・通学の利便性が向上し、全線複線化に向けた取組みが進められている。

キ 淡路地域

(ア) 位置・地勢

淡路地域は、南北 55km（淡路市松帆～南あわじ市沼島）、東西 28km（洲本市由良～南あわじ市阿那賀）周囲 203km の細長い島であり、面積約 596 k m²の地域である。

緑豊かな山並みや長く変化に富んだ海岸線を有し、三熊山や五色浜などの山地部や海岸部の一部は、瀬戸内海国立公園に指定されている。気候は瀬戸内海気候に属し、比較的温暖で少雨のため、水不足に備えた多くのため池がみられる。

(イ) 人口

淡路地域の人口は、約 15 万人（平成 17 年）で、兵庫県全体の約 3% を占める。人口の推移では、昭和 20 年をピークに、その後は一貫して減少傾向を示している。

平成 17 年の淡路地域の高齢化率は約 27% で、兵庫県全体（約 20%）の数字を大きく上回っている。

(ウ) 産業

淡路地域は、兵庫県全体と比較すると第 1 次産業の割合が高いのが特徴であり、淡路の代表的な農産物であるたまねぎをはじめ、露地野菜、果樹、花卉のほか肉用牛の生産や酪農などが盛んである。その他、地場産業として粘土瓦、線香、手延素麺、真珠核などがある。

経年的には第 1 次産業、第 2 次産業の割合は減少がみられ、サービス業を中心とした第 3 次産業が相対的に増加してきている。

(I) 市街地形成の経緯

淡路地域は、四方を海に囲まれた日本で 7 番目に大きな島である。北側で本州の神戸市と南側では四国の鳴門市と本州四国連絡橋で結ばれている。淡路島の東側は大阪湾に面し、西側では播磨灘と面する。島の北部では中央に丘陵部を挟んで、それぞれ東下がり、西下がりの斜面地となっている。島の南部では中央部に平野部を抱き、東と南西部に丘陵部が存在する。

海岸線に沿って漁村集落が点在し、生活の拠点となっている。本州と四国を結ぶ航路のため、北より岩屋、富島、津名、洲本、福良などの港湾が利用されたが、本四間の架橋整備により航路による輸送機能は著しく低下している。

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、市内には、まとまった市街地が形成されている。また、最近まで大阪・関西国際空港方面と航路により結ばれていた。現在は、自動車利用を前提とした市街地形成が展開されるなど、洲本を中心とした地域構造に変化が見られる。

(オ) 交通

淡路地域は、昭和 60 年に大鳴門橋、平成 10 年には明石海峡大橋が開通し、神戸淡路鳴門自動車道が全線開通したことに伴い、自動車交通による本州や四国方面へのアクセスが向上し、地域外との連絡の主体はフェリーや高速艇から道路交通へと移行した。それに伴い、京阪神地域や四国地域などの隣接地域との間で高速バスによる新たな交通網が形成されている。

地域内の主要な幹線道路として、南北方向に貫通する国道 28 号などがある。

地域内交通としては、昭和 41 年に洲本と福良をむすぶ淡路交通鉄道線が廃止され、現在では、路線バスやコミュニティバスが地域で暮らす住民の足として利用されている。

2 都市づくりの基本方向

人口減少や少子高齢化の進行により農山漁村地域においては農林漁業の衰退などによる農地や森林の荒廃、地域コミュニティの希薄化、また、都市地域においては空き家の発生などによる環境の変化など様々な影響が顕在化しつつある。また、社会の成熟化とともに県民の指向は生活の質の向上へと向かい、都市づくりに対するニーズや意識にも変化が見られる。

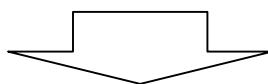
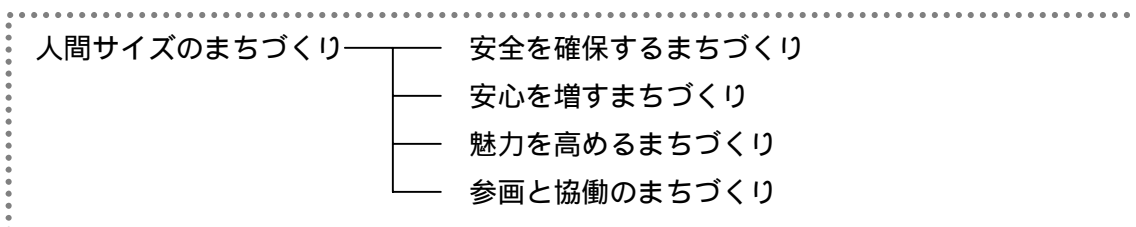
一方、産業構造の変化、モータリゼーションの進展などによる都市機能の拡散化、環境負荷の増大による地球温暖化やヒートアイランド現象などの環境問題の発生などが都市構造にも重大な影響を及ぼしている。

今後の都市づくりの基本方向を考えるに当たっては、こうした時代潮流や都市を取り巻く環境の変化を踏まえて持続可能な都市づくりを目指す必要がある。

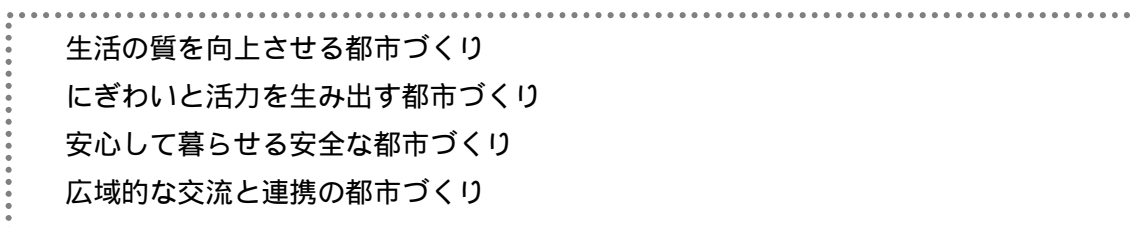
(1) 都市づくりの目標

時代潮流を踏まえたまちづくり像やまちづくり施策の展開方向を明らかにしたまちづくり基本方針の基本コンセプトにのっとり、4つの都市づくりの目標を設定する。

まちづくり基本方針の基本コンセプト



都市づくりの目標



ア 生活の質を向上させる都市づくり

新たな郊外開発により都市機能を拡散するのではなく、都市機能の既存ストックを活用しつつ多様な都市機能が身近に集積した誰もが暮らしやすい都市づくりを目指す。また、様々な面におけるバリアフリー化を進めるなどすべての人が社会参加できるユニバーサル社会を支える都市づくりを目指す。さらに、省資源型及び環境負荷の軽減につながる人と自然が共生した持続可能な循環型社会の実現と、やすらぎや潤いを与える美しい景観や豊かな自然を身近に感じる美しく快適な都市づくりを目指す。

イ にぎわいと活力を生み出す都市づくり

中心市街地においては複合的な機能の集積、公共施設の利便性の向上、交流促進施設の充実による都市の活性化を目指す。一方、郊外部においては中心市街地との適切な役割分担のもと徒歩圏内への生活利便施設等の適切な配置や職住近接の都市づくりにより都市の活性化を目指す。また、様々な都市機能に対する利便性の向上を図る多様な交通ネットワークを形成する都市づくりを目指す。さらに、大規模遊休地等の都市内の貴重な資源を活用した都市づくりを目指す。

ウ 安心して暮らせる安全な都市づくり

災害時における都市機能の代替性の確保、均衡のとれた都市施設の配置とそれを有機的に連携する交通ネットワークの整備を進めるとともに、被害を最小限に抑え、拡大を防止する防災・減災に配慮した都市づくりを目指す。また、犯罪を誘発するおそれのある公共空間や施設等については、防災上の観点から都市整備や防災施設整備を図り防犯に配慮した都市づくりを目指す。さらに、震災の教訓を生かし、都市機能の強化、広域的な都市機能の補完・分担体制の整備により、県全体として災害に強い都市づくりを目指す。

エ 広域的な交流と連携の都市づくり

多様な個性を持った地域が、それぞれの地域の役割、地域特性を相互に理解した上で、都市機能の連携・分担を進め、広域的な視点から地域相互、二地域居住等により都市と農山漁村の交流と連携を進め、農山漁村などにおいては、地域での暮らしを支えるコミュニティを維持する都市づくりを目指す。また、市町の行政区域や都市計画区域を越える課題に対応できる広域的な視点による都市づくりを目指す。さらに、多様なまちの個性、景観や自然環境、地域の歴史や文化を生かした都市づくりを目指す。

(2) 広域都市計画基本方針で定める都市づくりに関する事項

4つの都市づくりの目標の達成を目指し、広域都市計画基本方針において市町域や個々の都市計画区域を超える広域的な都市づくりを方向付けるものとして、次の事項について地域特性に着目し方針を定めるものとする。

ア 都市の拠点形成・配置及び都市機能の連携・分担に関する事項

地域内における既存集積の活用や新たな整備による都市機能の集積を図り、都市の拠点を形成し、これを適正に配置とともに、都市機能相互の連携、適切な役割分担による広域的な都市づくりの方針を定める。

イ 広域ネットワークの形成に関する事項

都市機能の連携をはじめ様々な都市活動や地域間交流を支える基盤である広域的なネットワークの形成や有効活用に関する方針を定める。

ウ 土地利用に関する事項

地域の様々な特性に応じた個性的な都市づくりを実現するために必要となる土地利用に関する方針を定める。

エ 広域的な連携と調整のしくみづくりに関する事項

広域的な観点による都市づくりを実現するため、地域内における地元主体の取組みに係る地域住民、行政機関、民間団体等の連携と調整に関する方針を定める。

3 都市の拠点形成・配置及び都市機能の連携・分担の方針

人口が減少期に入る成熟社会において、地域内における都市機能は、機能の集積度の高い特定地域の強化による一極集中を目指したり、新たな市街地の広がりを郊外に求めることにより機能を拡散させるのではなく、それぞれの地域における都市機能の既存集積ストックを生かしつつ、都市の拠点を形成し、これを適正に配置し、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が身近に利用できる都市の実現を目指す。

都市機能の集積に当たっては、各都市の将来像を見据え、都市の個性に合わせて必要な機能を計画的に集積することが重要であり、その実効性を高めるためには、交通政策と土地利用政策の連携が必要である。

(1) 都市の拠点形成

既存のストックや新たに整備する都市機能の配置状況などから、機能の集積度及び圏域の広さによって拠点性の高い市街地を都市の拠点として形成し、身近な範囲に多様な都市機能があるコンパクトな都市づくりを推進する。

地域における都市の拠点の位置付けは既存都市機能の集積を基本としながら、公共交通や道路などの交通基盤の状況、地形・地勢、文化の圏域、地域の成り立ちの経緯等を踏まえるとともに、市町の総合計画等において位置付けがある場合にはその考え方を尊重する。

ア 広域都市拠点

県全体の中で地域を超える広域的な圏域をもち、複合的な機能の集積度が特に高い市街地を広域都市拠点として形成する。広域都市拠点においては、都市拠点としての機能の集積を図るとともに、県を代表する顔としてふさわしい風格のある都市空間を形成する。

イ 都市拠点

市町域程度の圏域をもつ複合的な機能が一定以上集積しているか（量としての集積度）市町域を超える広域的な圏域をもつ機能が一定以上集積（広域機能としての集積度）した市街地を都市拠点として形成する。都市拠点においては、経済活動や県民生活の広がりに応じて商業、業務、広域行政サービス、産業、アミューズメント、教育文化、福祉医療など多様な機能の集積を促進する。

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する市街地を生活拠点として形成する。生活拠点においては、地域的なニーズに対応して、コミュニティレベルでの商業、業務、サービスなどの集積を図る。

エ 特定機能拠点

市町域程度の圏域あるいは市町域を超える広域的な圏域をもつ医療、産業、観光、交流、防災等の特定の機能の立地が見られる市街地を特定機能拠点として形成する。特定機能拠点においては、当該特定の機能を発揮するための中心的な施設等の整備を促進するなど機能の強化を図る。

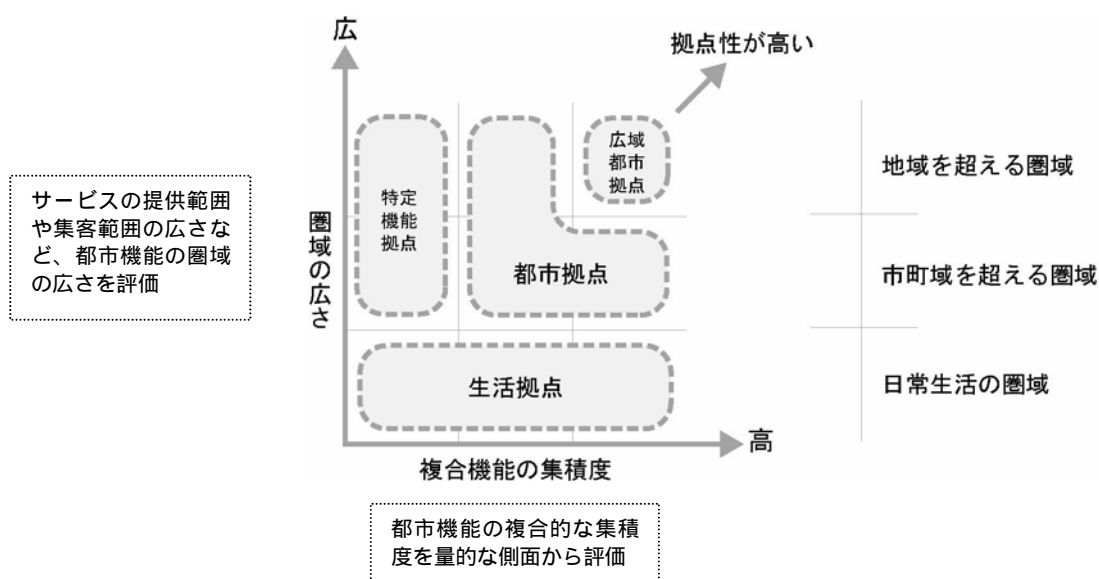


図2 都市拠点の位置付け

（２）都市機能の強化の考え方

地域内においては商業、観光、文化、教育、医療、産業、防災、行政、交流、水や緑など都市が備えるべき様々な機能について、それぞれの中心的な施設や複数の施設群などで形成される都市機能を地域の特性に応じて適切に配置する。例えば、商業面ではショッピングセンターやスーパー、飲食店、商店街など、医療面では救命救急センターや総合病院、診療所など、防災面では防災施設や避難地、避難所、備蓄基地などの都市施設が主要な都市機能となる。

それぞれの都市機能については、市町域や地域を超える広域的な圏域を持つものから市町域内や日常生活の範囲を圏域とするものまで、利用やサービスの対象となる圏域の広がり異なるものがある。これらの都市機能の役割分担と連携を図ることにより地域全体としての機能を高め、活力やにぎわいを生み出し、安心して快適に暮らせる都市づくりを進める。

各地域においては都市機能の整備や配置を十分考慮し、相互の連携を高めるなど、都市機能の実態に応じて強化を図ることが求められる。都市機能の強化に当たっては、次のような視点が重要である。

ア 個々の機能の強化

都市機能を構成する中心的な施設等を充実することにより個々の機能を強化する。例えば、観光機能であれば観光資源周辺の景観整備や情報発信の強化、サインの整備によるアクセス強化などにより機能を高めることなどがこれにあたる。

イ 拡散した機能の集約化

拡散して配置されている機能を特定の場所に集約化し、集積メリットを発揮させることにより機能を強化する。例えば、商業機能であれば郊外部での大規模店舗の立地を抑制して中心市街地への立地を促進し、既存の商店街などと合わせてより集客力を高めることなどがこれにあたる。

ウ 既存機能の連携の強化

既存の都市機能の特性に応じた役割分担と相互連携を高めることにより機能を強化する。例えば、医療機能であれば身近な診療所、入院設備を備える病院、救急患者を受け入れる施設、高度な医療を提供する施設などが互いに役割を分担し、情報交流や患者に紹介しあう関係をつくることにより総合的な医療サービスの利便性や質を高めることなどがこれにあたる。

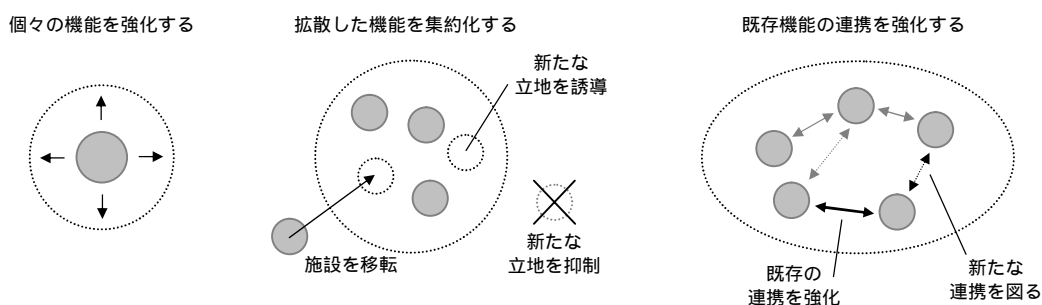


図3 都市機能の強化のイメージ

(3) 都市機能の連携パターン

都市機能の連携の強化に当たっては、分野ごとの特性によって異なる相互の連携のパターンに配慮することが必要となる。対象とする圏域の広さや分担する機能の性格に応じて階層的な関係で連携をするもの、各機能が階層性をもたずに水平的な関係で相互に機能を高め合うもの、特定のテーマや役割によって線的につながるものなどがある。

連携のパターン例

階層的な連携（医療など）

おおむね市町域内程度を対象とする外来診療を扱う一次医療施設、やや広域に入院患者を受け入れる二次医療施設、主に救急患者を対象に最先端の高度な医療を提供する広域的な三次医療施設を人口の集積状況や交通条件等に応じて配置し、それぞれの役割分担に応じて相互に紹介するなど階層的な連携を図ることが考えられる。

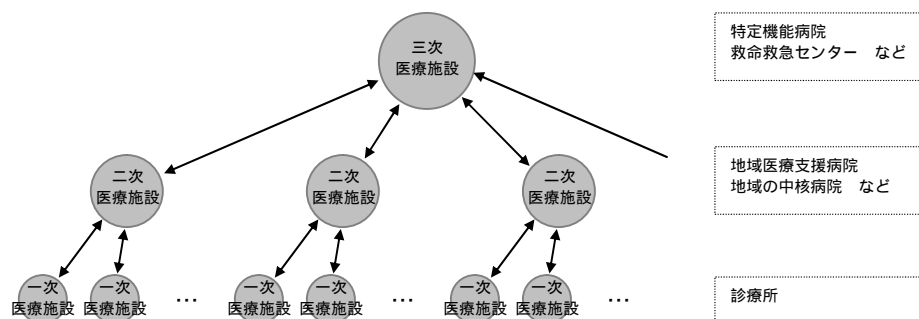


図4 医療機能の階層的な連携パターンのイメージ

クラスターによる連携（産業など）

特定の分野の関連企業や大学などの研究機関、業界団体などの支援機関が一定のエリアに集中して立地し、水平的な交流・連携を深めることにより新たな産業や需要の創出を図る産業クラスターを形成することが考えられる。

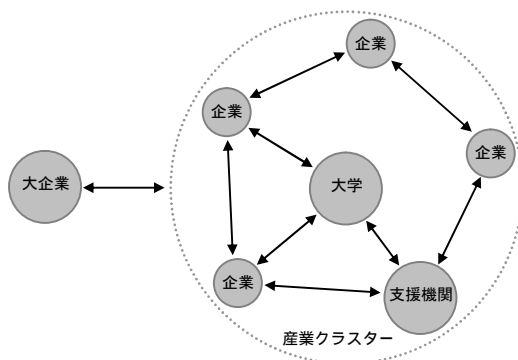


図5 産業クラスターによる連携パターンのイメージ

周遊型の連携（観光など）

歴史や地域文化など特定のテーマに沿って地域内の観光スポットや歴史的建造物等を広域的に周遊するルートを設定し、共同でのPRや観光情報の提供などを行うことにより、それぞれの観光スポットへの入り込み客数の増加と周辺地域の活性化を図ることが考えられる。

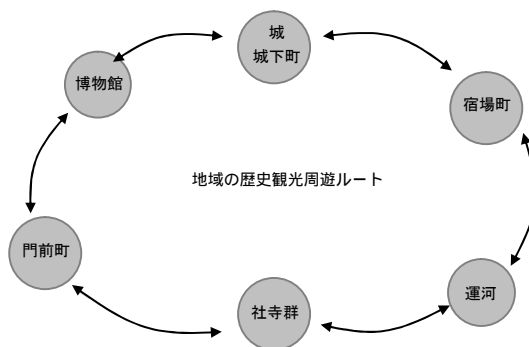


図6 観光機能の周遊型の連携パターンのイメージ

4 広域ネットワークの形成の方針

安心して暮らせる安全な都市づくりや広域的な交流と連携の都市づくりを目指し、都市機能の連携・分担を図ることが必要で、そのためには、情報通信ネットワークなど様々な情報交流を支えるインターネットなどの高度な情報通信ネットワークとともに、人々の交流や物流を支える広域的な交通ネットワークの基盤を強化することが必要である。中でも地域の空間形成においては、公共交通と道路交通が有機的に連絡する広域的な交通ネットワークの形成を図ることが主要な課題となる。持続可能で環境負荷の小さい都市構造への転換を図るため、自動車への依存度の高い従来の移動手段から公共交通と徒歩を中心とした移動手段への転換を図りながら、ユニバーサル社会に対応した交通ネットワークを形成する。

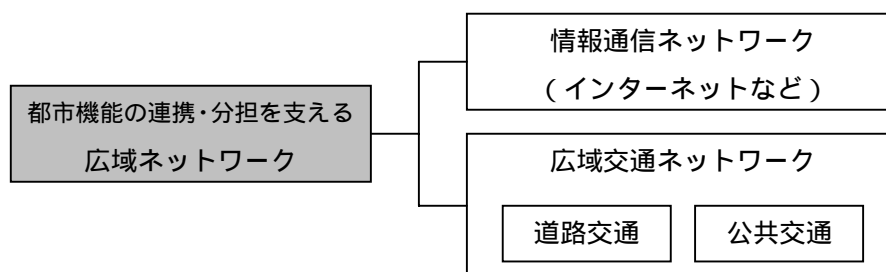


図7 広域ネットワークの基盤

(1) 階層的な交通ネットワークの形成

都市機能の連携・分担を支える交通ネットワークは、移動距離の違いに応じた役割分担により階層的なネットワークとして形成する。

ア 地域を越える移動を支えるネットワーク

地域を越えて都市拠点や広域都市拠点を連絡する広域的な人の移動や物流を支えるものとして、空路や海路の他、幹線鉄道、高速バスなどの公共交通、高規格道路などによりネットワークを形成する。

イ 地域内の移動を支えるネットワーク

市町域内や地域内の都市拠点間などの移動を支えるものとして、幹線鉄道や地方鉄道、路線バス、コミュニティバスなどの公共交通や国道・県道などによりネットワークを形成する。

ウ 日常生活圏内の移動を支えるネットワーク

日常生活圏内において居住地と生活拠点や都市拠点を連絡するなど身近な生活における移動を支えるものとして、路線バスやコミュニティバスなどの公共交通、市町道などによりネットワークを形成する。

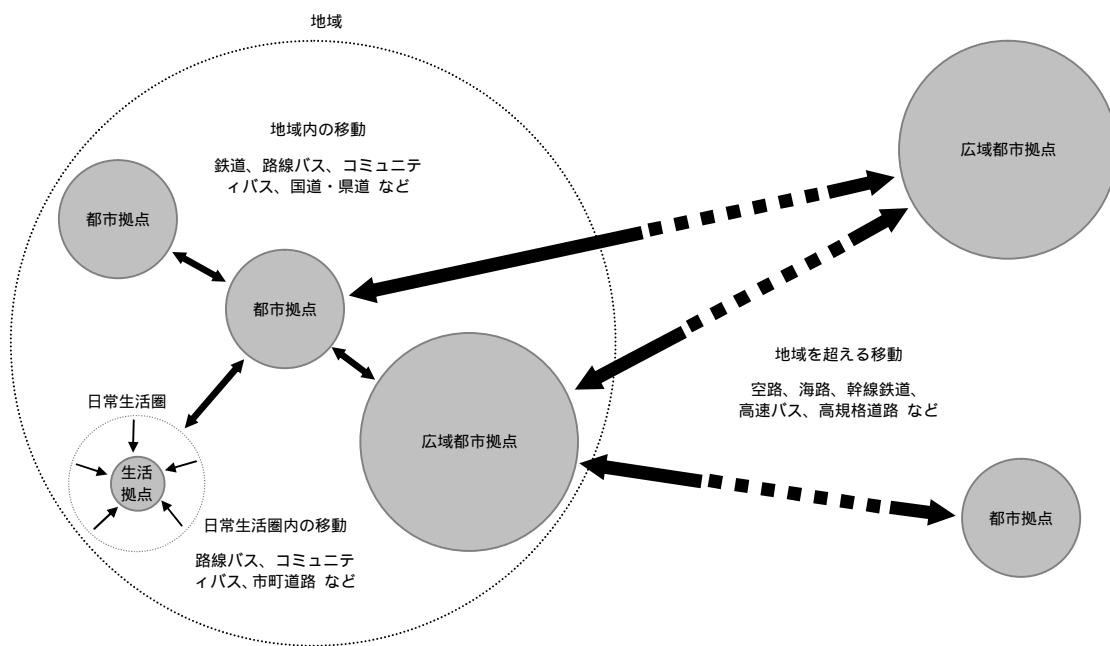


図8 交通ネットワークの階層性

(2) ネットワークの強化の考え方

各地域においては都市機能の連携強化の方向と合わせて基盤となる広域交通ネットワークの強化を図ることが求められる。ネットワークの強化に当たっては次のような方向が考えられる。

ア 既存のネットワークの強化

既存のネットワークを活用しながら、鉄道の軌道改善や道路の拡幅により輸送量を拡大するなど量的な強化を図ったり、利用者の利便性や快適性の向上など質的な強化を図ることによりネットワークを強化する。

イ 新たなネットワークの整備

既存の都市機能の連携・分担を強化するために必要で、都市機能の既存集積ストックを活用する上で波及効果が大きいなど特に整備効果が高い路線（道路、鉄道、バスなど）を新たに整備することによりネットワークを強化する。

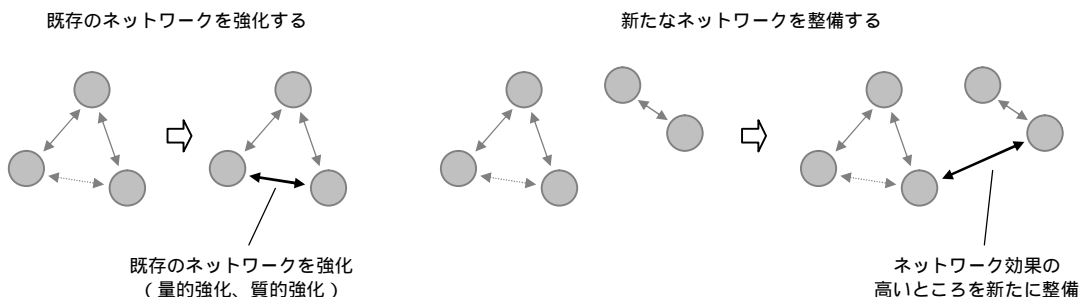


図9 交通ネットワークの強化のイメージ

（３）多様な交通手段の連携

都市機能や都市拠点の配置及び連携の方向性との整合を図りながら道路交通及び公共交通のそれぞれのネットワークを充実するとともに、相互の連携を図ることにより多様な交通手段が利用できる総合的な交通ネットワークを形成する。

ア 道路交通ネットワーク

道路交通については、人の流れや物流など様々な都市活動を支える基幹軸として、日本海太平洋軸、播磨但馬軸及び播磨因幡軸の南北３本、瀬戸内臨海軸、東西内陸軸及び日本海沿岸軸の東西３本からなる高速道六基幹軸を基本とし、主要な広域幹線道路が連絡する広域的な道路交通ネットワークを形成するとともに、地域内の移動を支える国道、県道等によるネットワークの向上を図る。

居住地と公共交通を結ぶ路線では、歩いて暮らせる都市づくりを支えるための歩行者空間の快適性を高めるとともに、自転車道の整備などにより移動の利便性等の向上を図る。

産業面においては、特に内陸部の地域などで高速道路インターチェンジ周辺に産業団地等の集積を図る場合などは、インターチェンジへのアクセス性を高めるなど広域的な物流や流通を支えるネットワークの形成を図り、インターチェンジと一体となった産業拠点形成に資するものとして充実を図る。

さらに、緊急時の物資輸送を支えるネットワークの形成を図る。

イ 公共交通ネットワーク

公共交通については、公共交通と徒歩を中心とした移動手段への転換の推進、持続可能で環境負荷の小さい都市構造への転換を図るため、鉄道、高速バス、路線バス、コミュニティバス、船舶、航空機などの多様な公共交通の利便性を高め、都市機能の連携・分担を支える地域から広域にわたる交通ネットワークを形成する。

鉄道については隣接する府県や地域を結ぶ広域的な移動を担う幹線鉄道と地域内の移動や幹線鉄道までの連絡を担う地方鉄道によって、バスについては広域的な移動を担う高速バス路線と地域間の移動を担う幹線バス路線によって基幹的な公共交通のネットワークを形成する。また、鉄道とバス、高速バスと幹線バスなど交通機関相互の連絡性を高める。

船舶についてはターミナル機能の充実などにより旅客交通としての利用者の利便性を高め、広域的な物流を支える機能の向上を図ることとし、航空機については神戸空港、大阪国際空港、関西国際空港へのアクセスの向上を図るとともに、但馬空港へのアクセス性の改善などにより、利用者の利便性の維持向上を図る。

また、公共交通により地域内での身近な生活を支えるため、鉄道やバスなどの公共交通による生活の足の確保が重要な課題となる。このため、中山間地域などをはじめ路線

バスのバス停や鉄道駅までの距離が遠いところでは、既存路線の改善やコミュニティバスや福祉有償運行バスなどにより鉄道駅やバス停などと居住地とを結び、公共交通の利用者の利便性を高める。

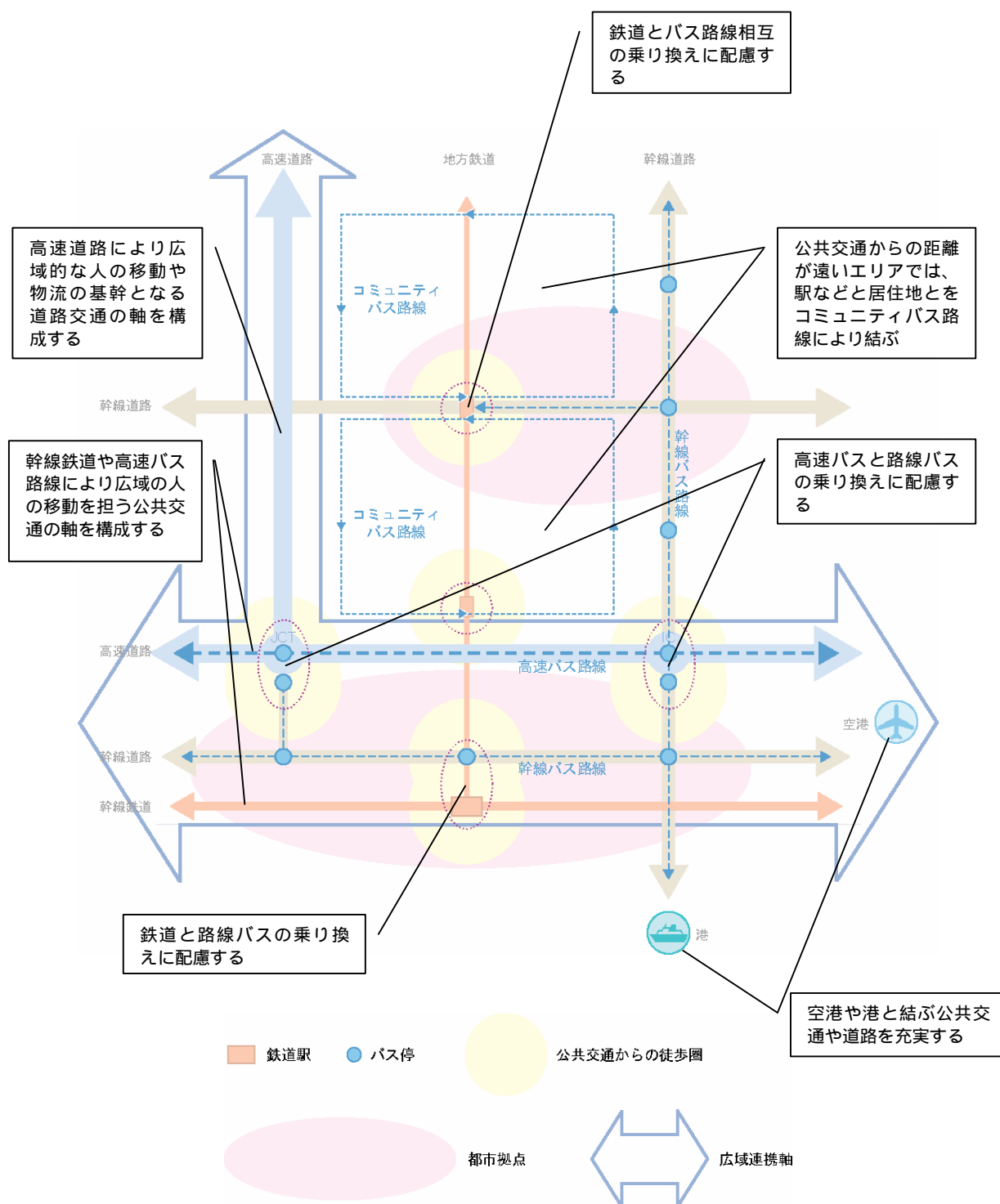


図 10 多様な交通手段の連携による広域交通ネットワークのイメージ

5 土地利用の方針

県土の土地利用は、公共の福祉を優先させ、自然環境の保全を図りつつ、地域の自然的、社会的、経済的及び文化的条件に配慮して、安全かつ健康で文化的な生活環境の確保と県土の均衡ある発展を図ることができるよう総合的かつ計画的に行うことが求められる。このため、兵庫県国土利用計画や兵庫県土地利用基本計画との整合を図りながら、地域形成の歴史的な経緯や森林、丘陵・台地、平野、河川などの地形条件に配慮して都市づくりの目標の実現に向けた適切な土地利用を図る。

(1) 土地利用規制・誘導の方針

適切な土地利用の実現を図るため、都市計画法及び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。）に基づく土地利用規制・誘導を基本としながら、関連する他の法令による制度等とも連携・調整を図る。

都市基盤整備と併せて開発行為や建築行為の適正化により適切な土地利用の実現を図るため都市計画法による規制・誘導及び自然に配慮した開発行為を誘導することにより、自然と調和した緑豊かな地域環境の形成を図るため緑条例に基づく規制・誘導を行うことを基本とし、農地や林業の振興を図りながら農地や森林を維持する地域、自然環境を保全しながら活用する地域及び自然環境の保全を図る地域などでは、都市計画法及び緑条例と併せて、関連する各種制度と連携・調整を図りながら土地利用の規制・誘導を行う。

また、地域内に複数の都市計画区域を設定する場合や準都市計画区域の設定の方針、市町合併により同一市町内に複数の都市計画区域が存在する場合の土地利用の方針を明らかにする。

ア 都市計画区域及び区域区分

現に都市的な土地利用が進んでいる地域や、将来にわたる都市的な土地利用の需要、都市基盤整備の必要性などを勘案し、一体の都市として総合的に整備、開発又は保全する必要のある区域を都市計画区域とし、開発許可制度や地域地区の指定などの都市計画手法を活用した土地利用の規制・誘導を行う。また、都市計画区域のうち、土地利用圧力が強く無秩序な市街地の拡大による環境悪化を防止する必要がある場合や、農地や自然的環境と調和した土地利用の誘導を図る必要がある場合には、市街化区域と市街化調整区域の区域区分（線引き）を行う。

(ア) 地域内の複数の都市計画区域の設定方針

都市計画区域は、市町の行政区域にかかわらず、現実の市街地の広がりや住民の生活圏域などを考慮し、現在及び将来の都市活動に必要な土地や施設が相当程度充足できる範囲として設定する。設定に当たっては、広域的な都市づくりの目標の実現を目指しつ

つ、都市計画的に対応すべき問題の発生状況、土地利用動向や将来の土地需要予測、都市基盤整備の必要性、住民の意向、過去の指定経緯などを総合的に勘案するものとする。

市町合併により、合併後の市町が同一の都市圏を形成している場合には、合併後の市町の行政区域が同一の都市計画区域に含まれるよう指定を行い、一体的な都市として総合的に整備、開発及び保全するものとする。

ただし、合併前の各市町の区域をめぐる社会的、経済的状况等地域的特性に相当な差異がある場合や、地理的条件等により一体的な都市として整備することが困難であること等により、同一の都市計画区域に含めることがふさわしくない場合には、実質的に一体的な都市として整備することが適切な区域ごとに、複数の都市計画区域に含めて指定することも考えられる。

なお、市町合併に起因する都市計画区域の再編に当たり、特に課題として想定される3つの場合の考え方は次のとおりである。

a 単一の行政区域に複数の非線引き都市計画区域が併存する場合

市町合併により、単一の行政区域に複数の非線引き都市計画区域が併存する場合にあっては、現況及び将来的な都市の一体性について検討し、市町合併前からの日常生活圏、土地利用、交通網などの結びつきがある場合や合併後の新市建設計画等により一体的な都市として将来像が示されることが想定される場合には都市計画区域を統合するなど、地域の個別の状況に応じて適切に判断する。

b 単一の行政区域に線引き都市計画区域と非線引き都市計画区域が併存する場合

市町合併により、単一の行政区域に線引き都市計画区域と非線引き都市計画区域が併存する場合についても、現況及び将来的に一体的な都市として設定できる場合はそれぞれの都市計画区域を統合するものとするが、地域の個別事情に応じて総合的に検討し、当分の間、実質的に一体的な都市として整備することが適切な区域ごとに、都市計画区域を併存させることも考えられる。

c 既に都市計画区域が指定されている市町と指定されていない市町が合併した場合

既に都市計画区域が指定されている市町と指定されていない市町が合併した場合にあっては、同一の都市圏の形成の有無や現況及び将来的な都市の一体性について検討し、社会的、経済的状况等地域的特性や地理的条件等により一体的な都市として整備することが適当であり、同一の都市計画区域に含めることがふさわしい区域については、既存の都市計画区域の拡大について検討するなど、地域の個別の状況に応じて適切に判断する。

(1) 準都市計画区域の設定方針

県土の土地利用規制・誘導は、都市計画区域及び緑豊かな環境形成地域の設定により都市的な土地利用の誘導と都市的な土地利用と周辺の農地や自然環境との摩擦による環境悪化の予防を図っており、これにより一定の成果を得ている。このため、現状では、

準都市計画区域の設定によって土地利用の規制、誘導を行わなければならない地域は想定していない。

ただし、都市計画区域外における開発行為や市街化の状況を考慮して、このまま放置すれば用途の混在や農地の侵食等が生じる可能性が高くなった場合には、準都市計画区域の設定について検討する。

(ウ) 複数の都市計画区域が存する市町の土地利用方針

単一の行政区域においては一つの都市計画区域として設定することが望ましいが、市町合併の経緯や日常生活圏、土地利用や交通網の実態など地域の個別の状況に応じて、当面の間、複数の都市計画区域を併存させることも考えられる。

その場合、市町の市町域全体を対象とする土地利用計画や都市施設等の配置についての基本的な方針を策定する。

イ 緑豊かな環境形成地域及び地域の区分

線引き都市計画区域以外の地域において、複数の市町にわたる広域的な土地利用計画が必要な地域、地域の特徴を表す自然的環境を中心とした地域整備の推進が必要な地域、今後、住宅、工場レクリエーション施設等の新たな整備が確実と見込まれる地域を緑豊かな環境形成地域とし、地域環境形成基準に基づく開発の協議や環境形成協定制度など条例上の手法を活用した土地利用の規制・誘導を行う。

緑豊かな環境形成地域のうち、森林環境の保全を図る区域を第1号区域、森林と建築物等が調和した森林環境の形成を図る区域を第2号区域、農地と建築物等が調和した田園環境の形成を図る区域を第3号区域、良好な市街地環境の形成を図る区域を第4号区域、地域の特性に応じて適正な土地利用の推進との連携・調整を図る区域を第2項区域に区分し、地域環境と調和した適正な土地利用の推進を図る。

ウ 関連する各種制度との連携・調整

(ア) 農業振興地域の整備に関する法律に基づく農業振興地域及び農用地区域との関係

農業の振興を図ることが必要な地域は農業振興地域の整備に関する法律に基づいて農業振興地域に指定される。中でも農用地として利用すべき区域は原則として農用地区域に指定されるため、農用地としての保全又は利用を図る。農用地区域以外の農業振興地域については、都市計画区域等との関係を踏まえて次のように考える。

市街化調整区域内では原則として農業上の利用を優先するが、公共の福祉の観点からやむを得ない場合など特定の場合には都市的な利用を優先する。非線引き都市計画区域内では土地利用の現況及び将来の地域発展の動向を勘案しつつ公共の福祉の観点から、農業上の利用との調整を図りつつ都市的な利用を優先する。都市計画区域外では農業上の土地利用を図る。

なお、農用地区域を含め、農業振興地域の農用地の将来利用については、経済事情の変動等を踏まえて見直しを図る。

(イ) 森林法に基づく保安林等との関係

水源かん養、土砂の崩壊その他の災害の防備、生活環境の保全・形成等を図るため森林法に基づき保安林に指定されている森林については、公益的機能が高いため森林として保全を図る。森林法に基づく林地開発許可の対象となる民有林（保安林、保安施設地区、海岸保全区域内の森林を除く）については、都市計画区域等との関係を踏まえ次のように考える。

用途地域が定められた地域では都市的な利用を優先するが、森林が都市における緑地空間としての機能を果たしていることを十分に考慮する。市街化調整区域及び非線引き都市計画区域（用途地域外）では、土地利用の現況及び将来の地域発展の動向を勘案し、公共の福祉の観点から森林地域の利用との調整を図りつつ都市的な利用を優先する。都市計画区域外では森林地域としての利用を優先する。

(ウ) 自然公園法・自然公園条例に基づく自然公園地域との関係

自然公園としての風致を維持するために特に必要な地域は自然公園法や自然公園条例に基づく特別地域に指定されるため、特別地域については自然公園としての保護及び利用を図る。自然公園法や自然公園条例に基づく普通地域については、都市計画区域等との関係により次のように考える。

用途地域が定められた地域では自然公園としての機能をできるだけ維持するよう調整を図りながら都市的な利用を図る。それ以外の地域では自然公園としての保護及び利用を優先する。

(I) 環境の保全と創造に関する条例に基づく自然環境保全地域との関係

周辺の自然的社会的諸条件からみて当該自然環境を保全することが特に必要な地域は環境の保全と創造に関する条例（以下「環境条例」という。）に基づく自然環境保全地域に指定され、また、自然環境保全地域の中でも地域における自然環境の特質に即して、特に保全を図るべき区域は自然環境保全特別地区に指定される。これらの地域や地区が指定されている場合には自然環境の保全を最優先する。

(オ) 景観の形成等に関する条例に基づく景観形成地区等との関係

優れた景観を創造又は保全する必要がある区域や地域は景観の形成等に関する条例（以下「景観条例」という。）に基づく景観形成地区や風景形成地域に、また、美しい星空が見える環境を創造又は保全する必要がある地域は星空景観形成地域に指定される。このうち、特に幹線道路沿いを地区内に含んでいる景観形成地区、良好な自然の

風景や田園風景、歴史的・文化的な風景を有する地域として広域にわたって指定される風景形成地域、美しい星空を共有する地域として広域にわたって指定される星空景観形成地域については、広域的な土地利用との連携が必要になる。こうした地区や地域では、景観形成や風景形成の目標、基準との整合を図りながら都市計画手法及び緑条例の環境形成地域により土地利用規制・誘導を図る。

また、都市計画区域外においては、将来の土地利用動向によって準都市計画区域の検討を進めることになるが、その際には当該地域の景観形成や風景形成の目標や基準に配慮する。

都市計画法	緑 条 例	景観条例					農振法		森林法		自然公園法 自然公園条例		環境条例		
		景観形成地区 (※1)				風景形成地域 (※1)	農振地域		保安林	民有林 (※2)	特別地域	普通地域	特別地区	普通地区	
		歴史的景観形成地区	住宅街等景観形成地区	まちなか景観形成地区	沿道景観形成地区		農用地区域	その他の区域							
市街化区域	/						×	×			×				
市街化調整区域															
非線引き都市計画区域	用途地域	4号区域						×	×			×			
		2項区域													
	用途地域以外	1号区域													
		2号区域													
		3号区域													
		4号区域													
2項区域															
都市計画区域外	1号区域														
	2号区域														
	3号区域														
	4号区域														
	2項区域														

※1 地区計画等の区域では、景観条例における景観形成地区及び風景形成地域の指定の規定は、適用しない。(景観条例第31条1項)

※2 民有林については、保安林、保安施設地区、海岸保全区域内の森林を除く。

× 制度上又は実体上重複しないもの。

- 用途地域による土地利用区分を基本に、景観形成及び風景形成の基準に沿った土地利用規制・誘導を図る。
- 市街化の抑制に配慮しつつ、景観形成及び風景形成の基準に沿った土地利用規制・誘導を図る。
- 緑条例に基づく地域環境形成基準との整合を図りつつ、景観形成及び風景形成の基準に沿った土地利用規制・誘導を図る。
- 農振法、森林法、自然公園法・自然公園条例、環境条例が定める地域、区域、地区等としての保全又は保護及び利用を図る。
- 神戸・阪神地域及び東・西播磨地域の臨海部では、原則、農業上の利用を図る。ただし、公共の福祉の観点からやむを得ない場合など特定の 場合には都市的な利用を優先する。
その他の地域では、土地利用の現況及び将来の地域発展の動向を勘案しつつ公共の福祉の観点から、農業上の利用との調整を図りつつ都市的な利用を図る。
- 都市的な利用を図る。ただし、神戸・阪神地域及び東・西播磨地域の臨海部では、森林が都市における緑地空間としての機能を果たしていることを充分考慮する。
- 土地利用の現況及び将来の地域発展の動向を勘案しつつ公共の福祉の観点から森林地域の利用との調整を図りつつ都市的な利用を図る。
- 自然公園としての機能をできる限り維持するよう調整を図りながら都市的な利用を図る。
- 神戸・阪神地域及び東・西播磨地域の臨海部では、自然公園としての保護及び利用を図る。
その他の地域では、両地域が両立するよう調整を図る。

図 11 広域都市計画基本方針における土地利用の連携・調整について

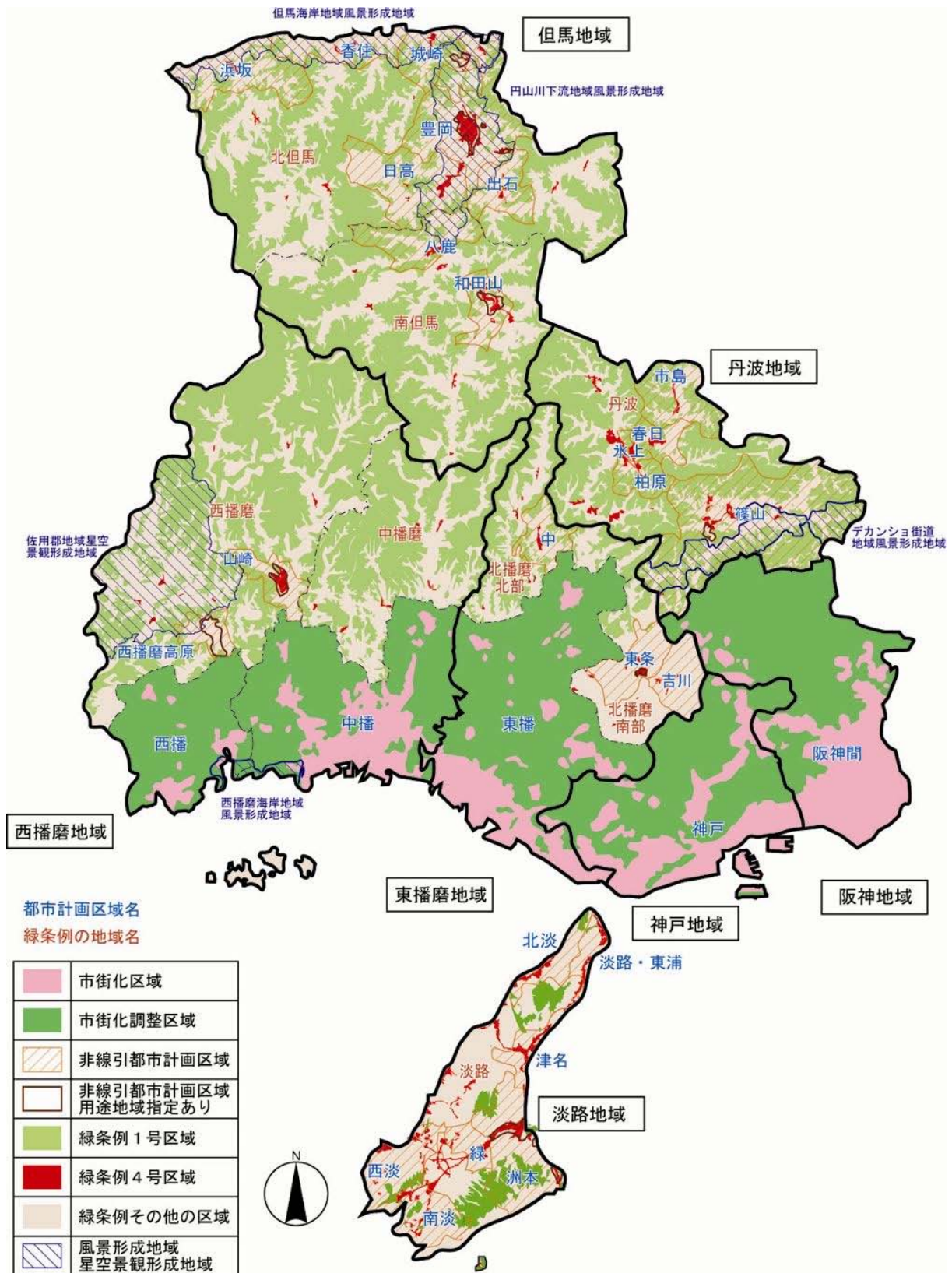


図 12 土地利用規制・誘導図

（２）土地利用課題への対応方針

広域都市計画基本方針では、都市づくりの目標を踏まえ、特に広域的な観点に基づく土地利用課題に対する対応の方針を定める。

都市づくりの目標の実現に向けた土地利用に当たっては、都市機能が身近に集積した都市づくりを目指していくことが必要であり、立地による影響が広域に及ぶ都市機能の立地については、広域的な観点から計画的な誘導・抑制を行うことが必要である。

河川、海、森林などの県土の骨格を形作る自然環境と共生し、豊かな自然や地域の個性を生かした都市づくりを目指し、地域環境の保全や農山漁村地域の活性化を図るとともに、都市部における農地の緑地としての機能に着目して農地の保全を図っていくことなども必要である。加えて、ヒートアイランドの抑制効果のある都市内での緑の育成やネットワーク化を図るなど環境負荷の軽減につながる土地利用を図る。

また、県全体として阪神・淡路大震災の教訓等を踏まえた災害に強いまちづくりを推進し、地震や台風などの自然災害に対する防災・減災対策のための取組みにふさわしい土地利用を図ることが必要である。

さらに、広域的な交通によるアクセス拠点となるなど地域の玄関口としての性格をもつエリアでの土地利用の整序や景観の誘導は地域が広く共有する課題である。

ア 広域的な都市機能の立地誘導・抑制

立地による影響が広範囲にわたる都市機能については、広域的な視点に立った地域構造の形成の観点からその立地のあり方を検討することが求められる。特に大規模集客施設については道路交通などへ広域的に影響が及ぶばかりでなく、立地によっては景観その他の都市機能や中心市街地の商業機能にも影響を与えることから、都市構造の観点から適切な立地誘導・抑制をする必要がある。誘導・抑制に当たっては、都市計画区域マスタープランや市町の総合計画等における土地利用計画に基づき、地域特性に応じて立地誘導・抑制を行うこととなるが、大規模集客施設の立地は出店市町のみならず周辺市町にも影響が及ぶことから、周辺市町と調整を図る必要がある。

このため、県では、阪神地域、播磨地域において『「広域商業ゾーン」「地域商業ゾーン」の設定による大規模集客施設の立地誘導・抑制について』（以下、「広域土地利用プログラム」という。）を策定し、大規模集客施設の誘導・抑制の方針、広域的なゾーニングを設定したところであり、大規模集客施設の散在を防止し、広域土地利用プログラムの対象地域では広域商業ゾーンの位置付けに基づき、それ以外の地域では地域都市拠点の位置付けや都市機能の集積状況等を勘察し、地域地区や地区計画などの都市計画手法、まちづくりに関する条例や要綱などにより大規模集客施設の計画的な立地誘導を図る。

なお、神戸地域においても広域的な影響の大きい大規模集客施設の立地については、隣接地域も含めた広域的な観点から適正な立地を検討し、集約型の都市構造を形成していく必要がある。

さらに、高度経済成長期に開発された郊外の住宅団地においては、高齢化と人口減少によるコミュニティの弱体化に対応できるオールドニュータウンの再生を図る必要がある。

イ 都市と農山漁村の交流や活性化への対応

都市と農山漁村が持つそれぞれのよさや役割、地域社会の特性などの違いを認め合う中で多様な人的・物的交流と外部経済の導入を促し、農山漁村における生活環境の維持と活性化を図る。こうした取組みを支えていくため、二地域居住を促進するとともに、ツーリズム、古民家再生、地域振興施策等とも連携しながら都市と農山漁村の交流拠点の整備をはじめ集落地域の土地利用誘導や景観形成を図る。

自然環境や河川流域ごとに発展してきた地域の生活文化、地場産業などの生業の文化や歴史を地域の魅力として生かした景観形成や地域環境の形成を目指し、都市計画手法に加えて緑条例に基づく環境形成区域、景観条例に基づく景観形成地区や風景形成地域、自然公園の区域指定、環境条例に基づく緑化の推進などにより土地利用や地域環境の保全・誘導を図る。

なお、農林業や漁業などの地域の基幹となる産業の活性化とあわせた地域づくりを進めていくことが重要であることから、地域の土地利用方針を検討する場合にはこれらの産業の振興施策との協調に配慮する。

ウ 災害に強いまちづくりへの対応

阪神・淡路大震災以降も台風などによる大規模な自然災害が発生するなか、東南海・南海地震や山崎断層地震などの発生が予測されている。この自然災害による被害を最小限に抑えるとともに、被害の拡大を防止するためには、阪神・淡路大震災の教訓を踏まえ、密集市街地における建築物の不燃化の促進や宅地内緑化の推進など災害に強いまちづくりを推進することが重要である。

さらに、災害時における防災活動の拠点及び住民の避難地となる広域防災拠点の整備や既存施設を活用した広域防災拠点ネットワークの形成などの防災基盤整備の推進が必要である。

エ 地域の玄関口等における顔づくり

広域的な幹線道路や高規格道路の整備の進展や鉄道など公共交通の利便性向上等とともに、インターチェンジ周辺及び幹線道路沿道、鉄道駅周辺など、地域の新たな玄関口や顔となるべきエリアでの土地利用の圧力が高まっている。このため、沿道土地利用計画の策定などにより、これらの地域での秩序ある土地利用の規制・誘導を図る。

土地利用の規制・誘導上、特に問題となる非線引き都市計画区域では用途地域の指定や地区計画、特定用途制限地域の指定などの都市計画手法や緑条例による環境形成区域の運用により、また、都市計画区域外については緑条例による環境形成区域の運用により土地利用の誘導を図る。

6 広域的な連携と調整のしくみづくり

地域間や都市拠点間などの広域にわたるエリアでの連携を図るためには、地元住民等が主体となった地域づくりの取組みと協調し、そうした取組みの支援にも配慮することが求められる。

また、広域都市計画基本方針に基づいて市町域や都市計画区域をまたがる計画の策定や事業の推進に当たっては、関連する市町間において広域的な観点からの調整を行うことが必要となり、特に都市的土地利用に当たっては農業地域、森林地域、自然保全地域などとの調整が必要となるため、次に掲げる広域的な連携や調整が必要となる事項について、関連機関等による協議会などの広域的な調整や協議の場を設けることが必要である。

(1) 都市の拠点相互の連携・役割分担

大規模集客施設の立地などによる広域的な商業拠点の形成や産業団地整備による産業拠点の形成、大規模集客施設や大規模な製造工場等の撤退などによる拠点構成の見直しに当たっては、相互の連携や役割分担について調整、協議を行う。

(2) 道路や河川に沿った土地利用等の調整

市町域や都市計画区域をまたがる広域的な幹線道路の沿道や河川の流域に沿った土地利用や景観などを考える場合には、それぞれの地域の特性を生かしつつも一体のエリアとしての連続性を確保することにより、効果を高めていく。

(3) 市町境界付近等の土地利用の調整

市町域や都市計画区域の境界付近においては、開発に対する規制など土地利用誘導の連続性を確保する。特に市街化調整区域内の土地利用誘導に当たっては、地区計画や特別指定区域制度の活用を検討するなど地域の活性化と土地利用の整序を図る。

(4) 地元主体の広域的な取組みの支援

鉄道や道路に沿った地域や河川流域など地域間をまたがる地域の活性化に向けた共通のイベントやPRなど、地域からの発信を全県に広げていくなど連携、協働する。行政間にとどまらず、県民と行政との協働の取組みを都市づくりにおいても支える。

参考 地域の現状と特性

(1) 人口

平成 17 年の兵庫県内人口は、約 559 万人で、平成 12 年に比べ 0.7% 増であった。第 1 回国勢調査（大正 9 年）以降、終戦直後（昭和 22 年）及び阪神・淡路大震災の影響によって一時的に減少した平成 7 年を除き、増加しているものの伸び率は鈍化している。

地域別にみると、神戸地域、阪神地域では増加傾向にあるが、それ以外の地域においては減少傾向がみられる。特に但馬地域、淡路地域における平成 17 年の人口は平成 12 年に比べ 5% 程度の落ち込みがみられその傾向が強い。

地域別の年齢別人口構成をみると、老年人口の割合は、但馬(27.8%)、淡路(27.4%)、丹波(26.4%)、西播磨(20.2%)の順で 20% を超えており、以下、神戸、東播磨、阪神の順になっている。一方、年少人口の割合は、西播磨(15.1%)、東播磨(14.9%)、及び丹波(14.6%)の順で高いが、いずれも老年人口比率を下回っている。

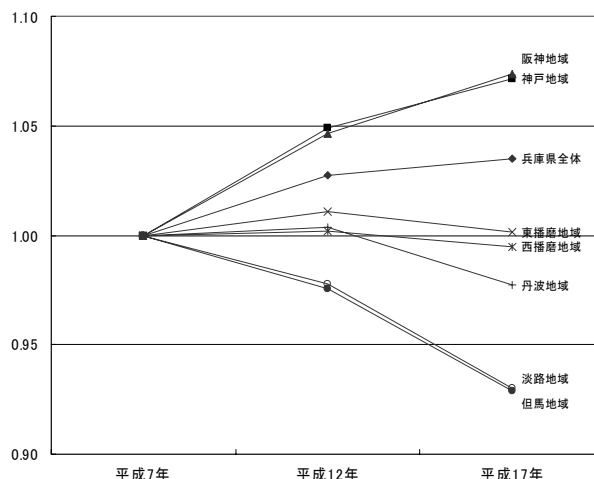


図 13 人口の推移 (地域別)

出典：国勢調査

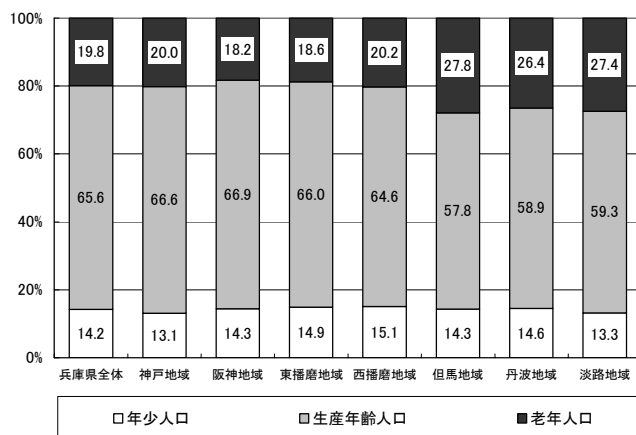


図 14 年齢別人口構成比 (地域別)

出典：国勢調査

(2) 産業

兵庫県の産業構造を就業人口でみると、神戸地域の76.1%を筆頭に第3次産業の割合が最も多い。過去2時点における就業者数の割合をみても、すべての地域において第3次産業の比率は増加している。神戸地域や阪神地域では第1次産業比率は極めて低い。

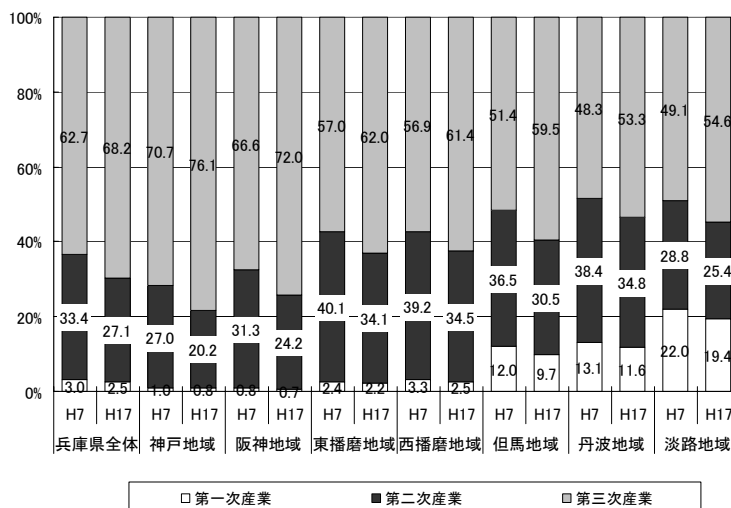
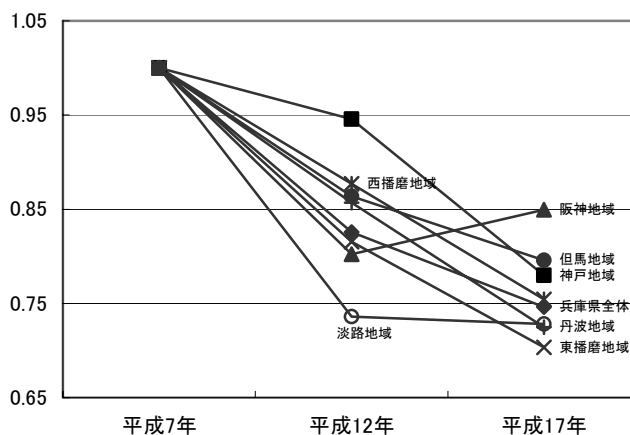


図15 就業人口の産業別構成比(地域別)

出典：国勢調査

ア 農業

兵庫県では、多様な自然、社会経済条件のもとに多種多様な農業生産が営まれ、京阪神大消費市場への食糧供給基地として重要な地位を占めているが、平成16年時点における兵庫県全体の農業粗生産額(農業産出額)は、約1,515億円であり、平成6年と比べ約25%減となっている。地域的には、阪神地域では都市近郊の有利性をいかした野菜生産が盛んで平成11年以降、増加しているほか、淡路地域では野菜や畜産、但馬地域のプロイラー・肉牛生産等により微減に留まっている。

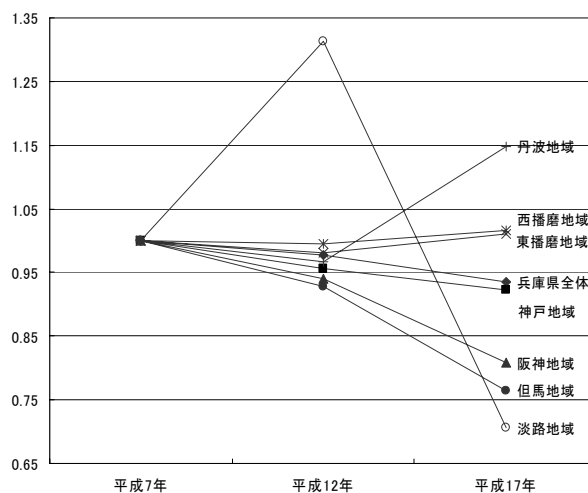


出典：生産農業所得

図16 農業粗生産額の推移(地域別)

イ 製造業

製造業の海外移転による国内製造業の不振の中、内陸部に向上集積が見られる丹波地域、臨海部や内陸部に工場集積のみられる西播磨、東播磨地域では製造品出荷額等を増加させている。一方、但馬、阪神、神戸地域などでは年々減少傾向にある。淡路地域は平成12年に一時的に増加したものの、平成17年には減少している。



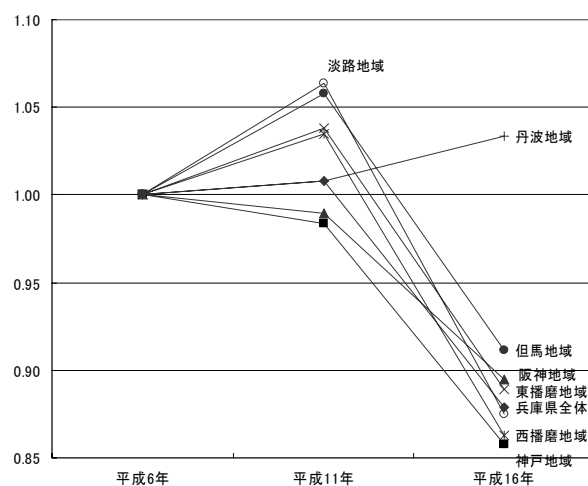
出典：工業統計調査

図 17 製造品出荷額等の推移 (地域別)

ウ 商業

平成16年の兵庫県の小売業年間販売額は5兆3千億円で、全国的にみると上位に位置するが、平成11年と比較して約7千億円の減少がみられる。

地域別にみても丹波地域を除く地域で減少傾向がみられるが、中でも西播磨、淡路地域の落ち込みが大きい。一方、丹波地域においては平成6年以降、緩やかな増加がみられる。



出典：商業統計調査

図 18 小売業年間商品販売額の推移 (地域別)

(3) 地勢・土地利用

兵庫県は、日本標準時子午線が通過する日本のほぼ中央に位置し、日本海国土軸、西日本国土軸、太平洋新国土軸の3つの国土軸が縦断している。東は大阪府、京都府、西は岡山県、鳥取県、南は淡路島・瀬戸内海を経て徳島県、香川県に接する。面積は約8,400平方kmあり、その大きさは東京都、神奈川県、埼玉県の合計面積に匹敵する。

南部の瀬戸内海沿岸部は、阪神工業地帯や播磨臨海工業地帯といった日本有数の重化学工業地帯が形成されており、産業都市をいくつも抱えている。また、阪神間については、大阪都市圏に近接し交通利便性も高いことからベッドタウンとしての性質が強い都市も多く、それにあわせて都市機能の集積がみられる。

土地利用比率をみると、森林が67%と突出して多く、次いで農用地、宅地などとなっている。地域別には神戸・阪神地域や東播磨地域では宅地や道路の比率が高く、但馬地域や丹波地域、西播磨地域では森林の比率が高い。

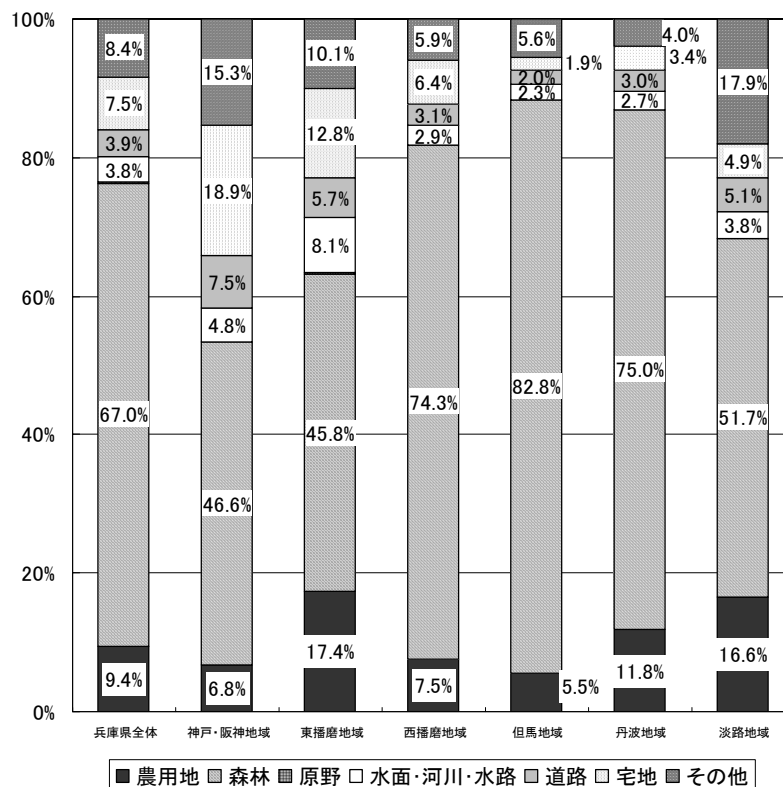


図 19 土地利用比率

出典：県都市計画課
(H16)

（４）交通

兵庫県では大正期に国鉄や私鉄による鉄道網が形成され、阪神地域や播磨地域の瀬戸内海臨海部における住宅地開発や工業立地の基盤となった。戦後、モータリゼーションの進展を受け、都市機能の充実とその効果の波及を目指して瀬戸内海臨海部の東西軸と地域の交流・連携を目指して内陸部の東西軸及び南北軸の整備が進められた。現在はさらに３つの基幹軸の整備が進められ、地域の交流・連携を目指した高速道六基幹軸の整備が進展している。

鉄道の運行密度が低い内陸部や日本海側の地域では、移動に際しての自動車への依存率が高く、バスの運行密度も低減している。一方、運転免許保有者や自動車保有台数は増加の一途をたどり、自動車利用機会の増加などによりモータリゼーションは今後も進展することが想定される。こうした流れに対し、身近な公共交通としてコミュニティバスを運行する市町も増えてきている。

（５）通勤・通学流動

神戸地域では、隣接する周辺地域からの流入が多く、一定の求心力を有しているが、大阪府への流出もみられる。地域内では商業・業務機能の集積がみられる中央区への流入が多い。

阪神地域では、大阪市・神戸市への流出が多く、隣接する大都市に依存した形となっている。一方で地域内では尼崎市や川西市への流入傾向があるが、市町間の移動は少ない。

東播磨地域では、臨海部では神戸市や姫路市への流出が多く、内陸部では市町間の移動は比較的少なく、明確な依存関係は見られない。

西播磨地域では、地域全域及び周辺地域も含め姫路市への流入が大きいのが特徴である。たつの市・赤穂市・福崎町への移動も一部見られる。

但馬地域では、豊岡市・朝来市への移動が若干見られるが、明確な依存関係は見られない。新温泉町は鳥取市への移動が主となっている。

丹波地域では、隣接する阪神地域・京都府への流出傾向が見られることが特徴である。

淡路地域では、地域内移動が主となっており、洲本市の求心力が大きい。

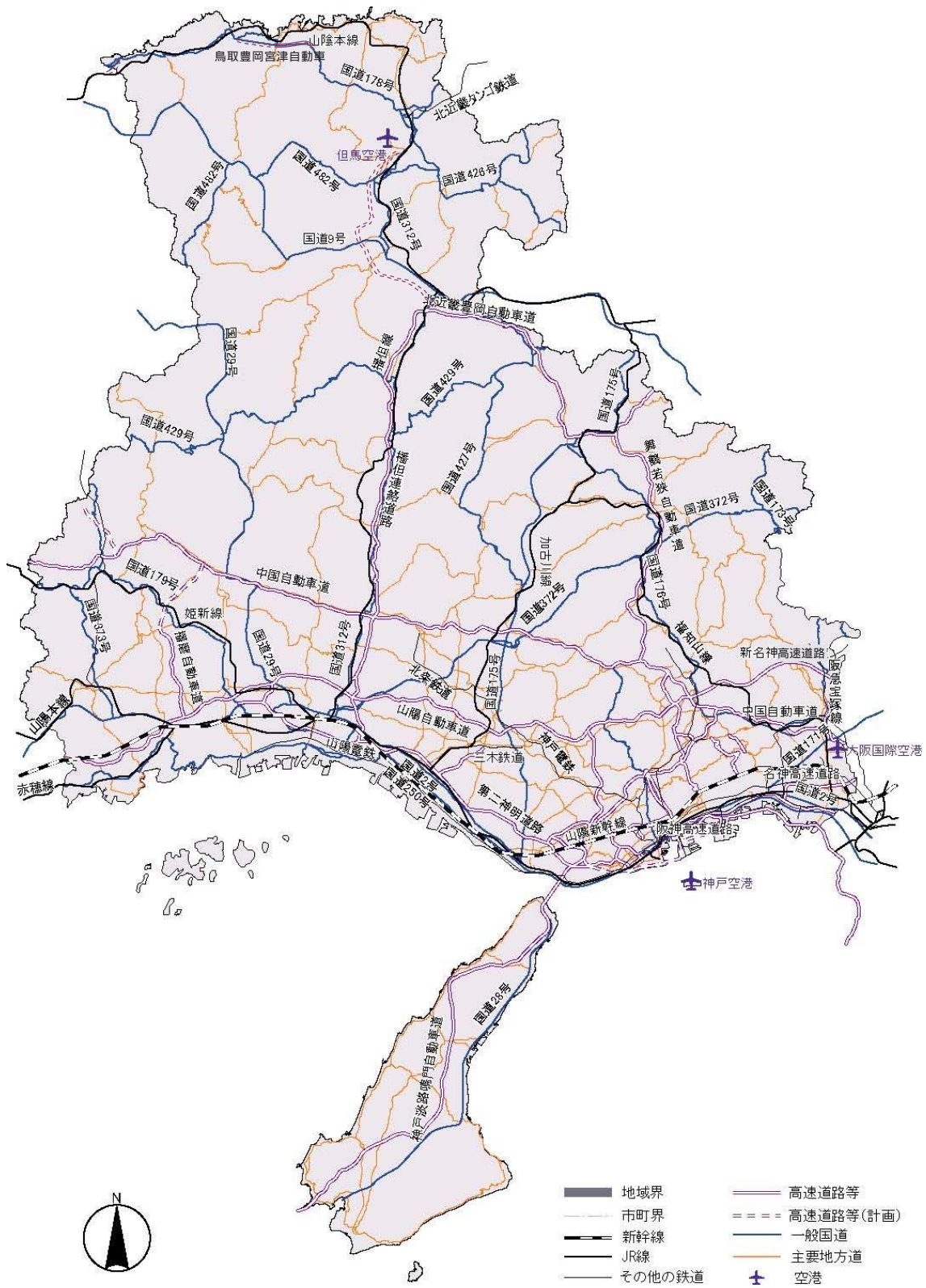


図 20 交通網図

(阪神地域編)

目 次

【阪神地域編】

1	阪神地域の広域的な都市づくりの課題	
	（１）都市機能の充実・連携に関する課題.....	59
	（２）広域的なネットワークに関する課題.....	59
	（３）土地利用に関する課題	59
2	阪神地域の広域的な都市づくりの目標.....	62
3	都市の拠点形成・配置及び都市機能の連携・分担の方針	
	（１）各都市拠点の特性を生かした都市機能の充実	63
	（２）各都市拠点の広域的な機能連携の強化	64
4	広域ネットワークの形成の方針	
	（１）道路交通ネットワークの充実.....	65
	（２）公共交通ネットワークの維持・充実.....	65
5	土地利用の方針	
	（１）土地利用規制・誘導の方針	66
	（２）土地利用課題への対応方針	67

1 阪神地域の広域的な都市づくりの課題

(1) 都市機能の充実・連携に関する課題

阪神地域は、地域内においては、それぞれ都市機能が整備された都市拠点を持つ8市町が共存共栄しつつ、地域全体では、大阪・神戸と一体となった大都市圏に属している。各都市は、教育・文化・芸術・医療・福祉機能の整った住宅地として成長し、京阪神都市圏における良好な住環境を有する地域となっている。さらに、全国的に有名な甲子園球場や宝塚大劇場、兵庫県立芸術文化センターなどの観光レクリエーション施設、臨海部やJR福知山線沿いなどの工業地、大阪国際空港や大阪港、神戸港とともにスーパー中樞港湾・阪神港と位置付けられた尼崎西宮芦屋港、国土軸の形成を担う高速道路などの物流基盤も有しており、京阪神都市圏において重要な位置を占めている。

大阪・神戸の2大都市の間に位置し、この2都市との機能分担がなされてきたが、阪神間各都市の機能強化と地域内連携を強め、阪神地域の総合的な機能水準の向上を図ることが必要である。その上で、大阪・神戸といった隣接する大都市との連携・役割分担のもと、大阪湾ベイエリアなど広域的な視点を持ちながら役割を發揮することが求められる。

(2) 広域的なネットワークに関する課題

阪神地域では、工業都市として、また、大阪・神戸の郊外住宅地として、急速な市街化が進み、それに対応して産業活動や都市活動を支える交通網整備が進められてきた。臨海部の東西方向には鉄道ではJR東海道本線、阪急電鉄、阪神電鉄、道路では中国縦貫自動車道、名神高速道路、阪神高速道路、国道2号、国道43号等が整備され大阪・神戸間をつなぐ大動脈となっているが、阪神高速神戸線等の慢性的な交通渋滞などが発生するとともに、東西方向に比べて南北方向の鉄道・道路は機能が弱く、各都市拠点間の交通確保や効率的な産業活動などのため、機能の強化や利便性の向上が必要となっている。

また、地域内のみならず、神戸・丹波・但馬といった県内周辺地域へのアクセス性を向上するとともに、隣接する大阪府との円滑な接続など、広域のネットワークを形成する必要がある。京阪神都市圏の観点からは、関西3空港及びスーパー中樞港湾・阪神港へのアクセス性の向上が必要となっている。

(3) 土地利用に関する課題

ア 大規模集客施設の立地に関する課題

阪神地域では、工場跡地や遊園地跡地等に大規模なショッピングセンターが立地することにより、周辺的生活環境との摩擦や道路交通への影響の広域化などの問題が発

生している。また、こうした施設の立地や郊外の大規模店舗に依存したライフスタイルの浸透により中心市街地の商業施設が疲弊し、にぎわいの低下を招くなど都市構造にも大きな影響を及ぼしている。

このため、広域的な影響の大きい大規模集客施設の立地については、隣接地域も含めた広域的な観点から調整し、適切な都市圏構造を形成していくことが必要である。

イ 地域資源の保全・活用に関する課題

阪神地域は森・川・海の自然に恵まれ、各都市は歴史、文化、芸術など多様な資源を有しており、これらは身近な存在として認知され、生活環境の中で活用されてきている。また、阪神間ミュージアムネットワークの活動など資源の活用に関して都市間で連携する取組みも見られ、良好な住環境とあいまって、阪神らしい文化的なライフスタイルや優れた景観を生みだしている。

地域内外において幅広く、それぞれの個性的な地域資源の価値を享受し、文化的で潤いある生活様式など阪神間らしさを創造してため、こうした地域資源の保全・活用を図ると共に、魅力的な景観を形成し、大阪・神戸の大都市の間で地域の個性を發揮していくことが必要である。

ウ 東南海・南海地震による地震被害などに対する防災面での課題

阪神地域では、近い将来、東南海・南海地震の津波による被害などが予測されており、隣接する大阪などとも相互に連携し、浸水などの被害を最小限に抑え、ともに被害の拡大を防止するための防災に配慮した土地利用を図る必要がある。

また、芦屋市・西宮市・宝塚市の六甲山系周辺では、神戸地域と同様に土砂災害が発生しやすい地形や地質、気候などの自然条件を備えており、これまでも大規模な土砂災害が発生している。

このため、隣接する神戸地域とも相互に連携し、この土砂災害による被害を最小限に抑え、ともに、被害拡大の防止のための防災に配慮した土地利用を図る必要がある。

さらに、阪神地域での谷を埋めた大規模な盛土造成地等では、地震時における宅地の地すべりを防止するための宅地耐震化の推進などに配慮した土地利用を図る必要がある。

また、尼崎市内の密集市街地などでは、地震に起因する火災の発生とその延焼による被害が広範囲に及ぶことから、建物の不燃化や宅地内緑化を進める必要がある。

エ 住宅地の環境の保全に関する課題

阪神地域は、大阪市・神戸市という大都市の間に位置し、両市の郊外住宅地として市街地が形成されてきた。東西方向を中心に高密度な鉄道網やバス路線が形成されており、自然や教育環境にも恵まれている。また、阪神間モダニズムに代表される固有の市民文化等の良好な地域イメージもあり、京阪神都市圏の住んでみたい街に地域内の芦屋市・西宮市が上位に入るなど、京阪神有数の良好な住環境を有している。

一方、既成市街地の一部には都市基盤が整わないままに市街化した地区があり、市街地防災の観点から改善が必要である。また、地域北部では、大阪通勤圏として郊外部のニュータウン開発が進んだが、高齢化と人口減少によるコミュニティの弱体化への対応等オールドニュータウンの再生方策が求められている。

良好な住宅地の環境の保全と既成市街地での住環境の改善を促進し、地域全体で良好な住環境を形成することにより、京阪神有数の住環境ブランド力を伸ばしていくことが必要である。

一方で、旺盛なマンション建設によって、良好な住環境が破壊されることもあり留意が必要であり、宝塚市などにおける高容積率を利用した高層マンションの立地により、都市景観上の問題となっている。また、商業系の地域に住宅が立地することにより、商業地としての機能の低下が危惧される。

2 阪神地域の広域的な都市づくりの目標

環境と調和し、伝統ある市民文化に支えられた活力あふれる都市づくり

阪神地域は、大阪と神戸の間にあり、北摂・六甲山系、猪名川・武庫川、大阪湾ベイエリアなどの自然に恵まれた住環境を形成する中で、「阪神間モダニズム」に代表される伝統ある独自の市民文化と先進的なものづくり産業を育んできた。こうした地域の特性を生かし、環境と調和し活力あふれる都市づくりを目指す。

3 都市の拠点形成・配置及び都市機能の連携・分担の方針

(1) 各都市拠点の特性を生かした都市機能の充実

尼崎市においては、JR 尼崎駅周辺、立花駅周辺、阪神尼崎駅周辺、阪急塚口駅周辺を、西宮市においては、西宮駅（JR～阪神）周辺、西宮北口駅周辺を、芦屋市においては、JR 芦屋駅周辺を、伊丹市においては、伊丹駅（JR～阪急）周辺を、宝塚市においては、宝塚駅（JR・阪急）周辺、宝塚南口駅周辺を、川西市においては、川西池田駅・川西能勢口駅周辺を、三田市においては、JR 三田駅周辺を、猪名川町においては、猪名川パークタウン地区をそれぞれ都市拠点と位置付け、商業・業務・芸術・文化・娯楽などの機能の集積を図るとともに、それぞれ質の高い都市空間の整備と都市魅力の向上を図る。この際、伊丹市や西宮市、尼崎市などでは都市的な地域に残る歴史的な町並み、近代建築など、歴史文化の蓄積にも配慮する。

また、日常の生活圏を対象とした、生活に密着した都市機能が集積する市街地を生活拠点とし、地域的なニーズに対応して、コミュニティレベルでの商業、業務、サービスなどの集積を図る。

さらに、南芦屋浜、西宮浜、尼崎臨海部等においては、海辺や運河の環境を生かした新たな都市空間を整備し、大阪湾ベイエリアにおける拠点形成を図る。

一方、阪神工業地帯の一角を占める臨海部の工業地域では、阪神港として一開港化が実現された尼崎西宮芦屋港においては、スーパー中枢港湾である大阪港・神戸港との連携による港湾機能の強化を図るとともに、新規産業の導入、既存産業の活性化、地域環境の保全などを促進し、京阪神都市圏の活力増進に寄与する。

なお、内陸部の鉄道沿線や幹線道路沿道等に位置する大規模工場等については、操業環境の保全、地域環境との調和などを促進しつつ活性化を図る。

(2) 各都市拠点の広域的な機能連携の強化

地域内においては、多様なニーズに対応し広域的にも貢献できる都市機能の提供するため、芸術・文化・医療・産業等の既に整備された都市機能や自然・伝統文化等について充実を図るとともに、地域内の各都市の連携を強化する。

また、阪神地域は、大阪・神戸の大都市圏域に属することから、次のように大阪・神戸との機能連携を図ることにより、広域的な都市圏域を形成する。

自然や文教環境に恵まれ、便利で快適な住環境を有する強みを生かし、大阪・神戸の郊外住宅地としての機能を補完し、京阪神有数の住宅都市地域を形成する。合わせて、阪神間モダニズムと称される独自の市民文化や、文化・芸術・歴史等の蓄積を生かし、京阪神都市圏の市民文化や市民社会を牽引する質の高い都市空間を形成する。

また、臨海部や内陸部の工業集積の活性化と地域環境の保全を図り、阪神工業地帯の一翼を担う活力ある都市地域を形成する。

一方、商業・業務・医療・防災・行政などの高次都市機能については、大阪・神戸との連携・補完を図る。

環境の保全・創造については広域連携により取り組むこととし、猪名川・武庫川を中心に地域全域にわたる水と緑のネットワークの形成、及び尼崎21世紀の森など臨海部での都市再生及び尼崎運河を活用した水辺空間の再生を推進し、大阪湾バイエリアにおける「なぎさ海道」の取り組み等と連携して、京阪神都市圏に広がる環境の保全・創造のネットワークを先導する。

4 広域ネットワークの形成の方針

(1) 道路交通ネットワークの充実

名神高速道路、中国縦貫自動車道及び舞鶴若狭自動車道は国土軸の一翼として、また、阪神高速道路神戸線、同湾岸線及び同北神戸線は京阪神都市圏の広域交通ネットワークとして、それぞれ整備・充実を図り、京阪神都市圏における広域ネットワークの要衝を担う。さらに、既存の道路交通ネットワークをより強化するものとして新名神高速道路の整備及び名神湾岸連絡線の具体化に向けた取組みを推進する。

京阪神都市圏の観点からは、関西の3空港及びスーパー中枢港湾・阪神港へのアクセス性のさらなる充実、工業地内の交通機能の強化により、大阪・神戸を補完する物流機能や、災害・救急医療等への迅速な対応等の安全・安心を支える機能の強化を重視する。

また、周辺地域との連携の観点からは、隣接する神戸地域、大阪府等につながる山手幹線など幹線道路の整備や渋滞の解消などに連携して取り組む。

広域ネットワークの形成に当たっては、災害時の避難路や物資輸送路、代替路線の確保など地域の安全性の向上にも配慮する。

(2) 公共交通ネットワークの維持・充実

阪神地域には既に鉄道・バス交通による京阪神都市圏の一角をなす密度の高い公共交通網が形成されており、生活利便性を支える重要な要素となっていることから、バリアフリー化や環境への配慮など時代的要請に対応しながらさらなる利便性の向上を図る。

このため、鉄道とバスの結節性の向上、鉄道駅や空港、主要公共施設等を結ぶ基幹バス路線や地域南北を結ぶ循環バス路線の設定など、公共交通の利便性を高める。

また、猪名川町など地域北部においては、高齢社会の到来を踏まえ、生活の足としてバス交通をはじめとする公共交通の維持を図る。

なお、広域的な公共交通ネットワークの整備・充実に向けた、市町間あるいは隣接の神戸地域や大阪府も含めた広域での事業者や行政等の協議会など、連携の仕組みづくり等を進める。

5 土地利用の方針

(1) 土地利用規制・誘導の方針

ア 都市計画区域及び区域区分

阪神地域は摂津地域として発展し、大阪圏域、神戸地域からの影響を大きく受けている。大阪・神戸の大都市の間に位置する一連の都市地域として市街化が進んだことから、一体の都市として整備、開発及び保全するため、地域全体を一つの都市計画区域とし、開発許可制度や地域地区の指定などにより土地利用の規制・誘導が行われている。

都市計画法では、近畿圏整備法に基づく既成都市区域又は近郊整備区域を含む都市計画区域について区域区分を定めるものとされている。阪神間都市計画区域は、既成都市区域及び近郊整備区域にあることから区域区分を定めている。

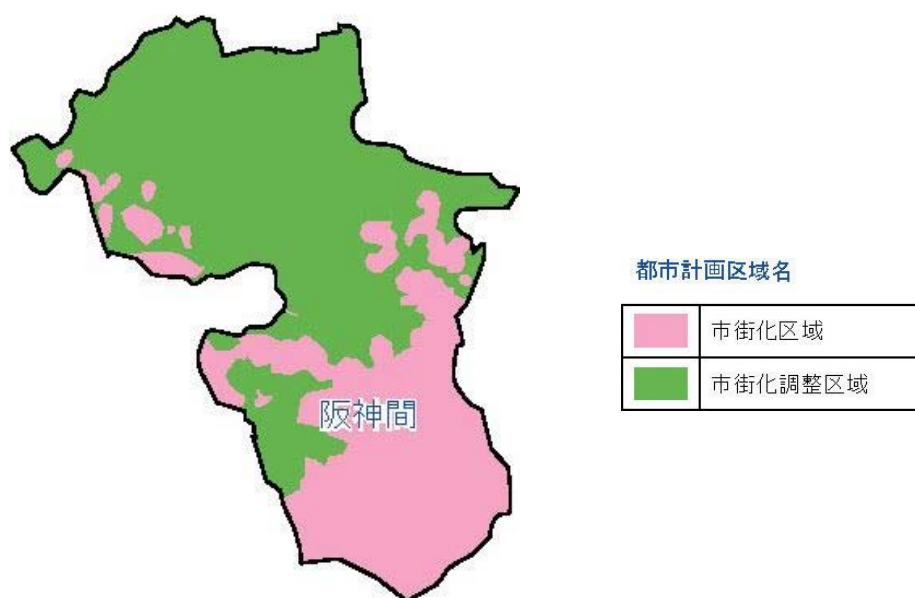


図 24 土地利用規制・誘导图（阪神）

イ 関連する各種制度との連携・調整

阪神地域では、おおむね、北摂及び六甲山系以北が市街化調整区域となっており、里山や森林地域のほか、河川沿いや谷筋には農地が広がっている。また、猪名川渓谷県立自然公園や瀬戸内海国立公園に指定されている六甲山などの優れた自然環境を有する地域がある。

このような、農地や林業の振興、あるいは水源涵養や保養など多様な機能の確保を図りながら農地や森林を維持していく地域、自然環境を保全しながら活用していく地域、自然環境の保全を図る地域などでは、都市計画法に基づく規制・誘導と併せて、景観形成地区や風景形成地域（景観条例）、農用地区域の指定（農振法）、保安林の指定（森林法）、自然公園地域の指定（自然公園法、自然公園条例）、自然環境保全地域の指定（環境条例）などにより必要な規制・誘導を行う。

（２）土地利用課題への対応方針

ア 都市構造に配慮した商業機能の適正配置の推進

コンパクトな都市形成や中心市街地の活性化のため、新たな商業機能の配置については、隣接地域も含めた広域的な観点から、大規模集客施設を各市町の中心部である鉄道駅周辺などへの適切な立地誘導及び郊外部の幹線道路沿道への立地規制を図っていく。また、これと併せて身近な生活拠点での生活利便機能等の充実を図り、地域全体での計画的な土地利用を推進し、暮らしやすさを高める。

公共交通の拠点性が高く、高度な都市基盤が整っている鉄道駅周辺等を、市町域を越えて集客するゾーンに位置付け、大規模集客施設の立地を誘導していく。大規模集客施設の誘導に当たっては、地域特性に応じて都市計画や条例、要綱を活用することにより適正な土地利用を図る。

大規模集客施設の適正な立地を誘導する一方で、各都市拠点や鉄道駅周辺等においては、地域での暮らしに密着した商業、業務、住宅、教育、福祉、レクリエーションなどの機能を高め、地域の特色を生かした個性的なまちづくりを促進する。

なお、隣接する神戸・丹波地域や大阪府とも、大規模集客施設の立地誘導や広域的な影響への対応について、相互に連携・調整を図る。

イ 環境と調和し阪神らしさを先導する土地利用や景観の形成

森林・河川・海浜などの自然及び歴史・文化・芸術・産業などの多様な地域資源が、身近な生活環境に備わっていることが阪神地域の特徴である。

この特徴を生かし阪神地域全体での魅力を高めるため、自然や地域資源と調和する土地利用の規制・誘導や景観形成、さらに森林資源や田園環境などの保全・活用を図るとともに、これらを生かした地域間の連携・交流や統一的なイメージづくり、情報発信機能の強化などを促進する。

さらに、各都市の駅前や新たな都市整備地区などにおいては、阪神地域を印象付ける美しく質の高い都市景観の形成を図る。

これらを通じて、文化的なライフスタイルや魅力的な景観を創出し、阪神らしさを高めていく。

ウ 防災に配慮した土地利用

阪神地域では、近い将来、東南海・南海地震の津波による被害などが予測されており、隣接する大阪などとも相互に連携し、浸水などの被害を最小限に抑えるとともに被害の拡大を防止するための防災に配慮した土地利用を図る。

また、芦屋市・西宮市・宝塚市の六甲山系周辺では、神戸地域と同様に土砂災害が発生しやすい地形や地質、気候などの自然条件を備えており、これまでも大規模な土砂災害が発生している。

このため、隣接する神戸地域とも相互に連携し、この土砂災害による被害を最小限に抑えるとともに、被害拡大の防止のための防災に配慮した土地利用を図る。

さらに、阪神地域での谷を埋めた大規模な盛土造成地等では、地震時における宅地の地すべりを防止するための宅地耐震化の推進などに配慮した土地利用を図る。

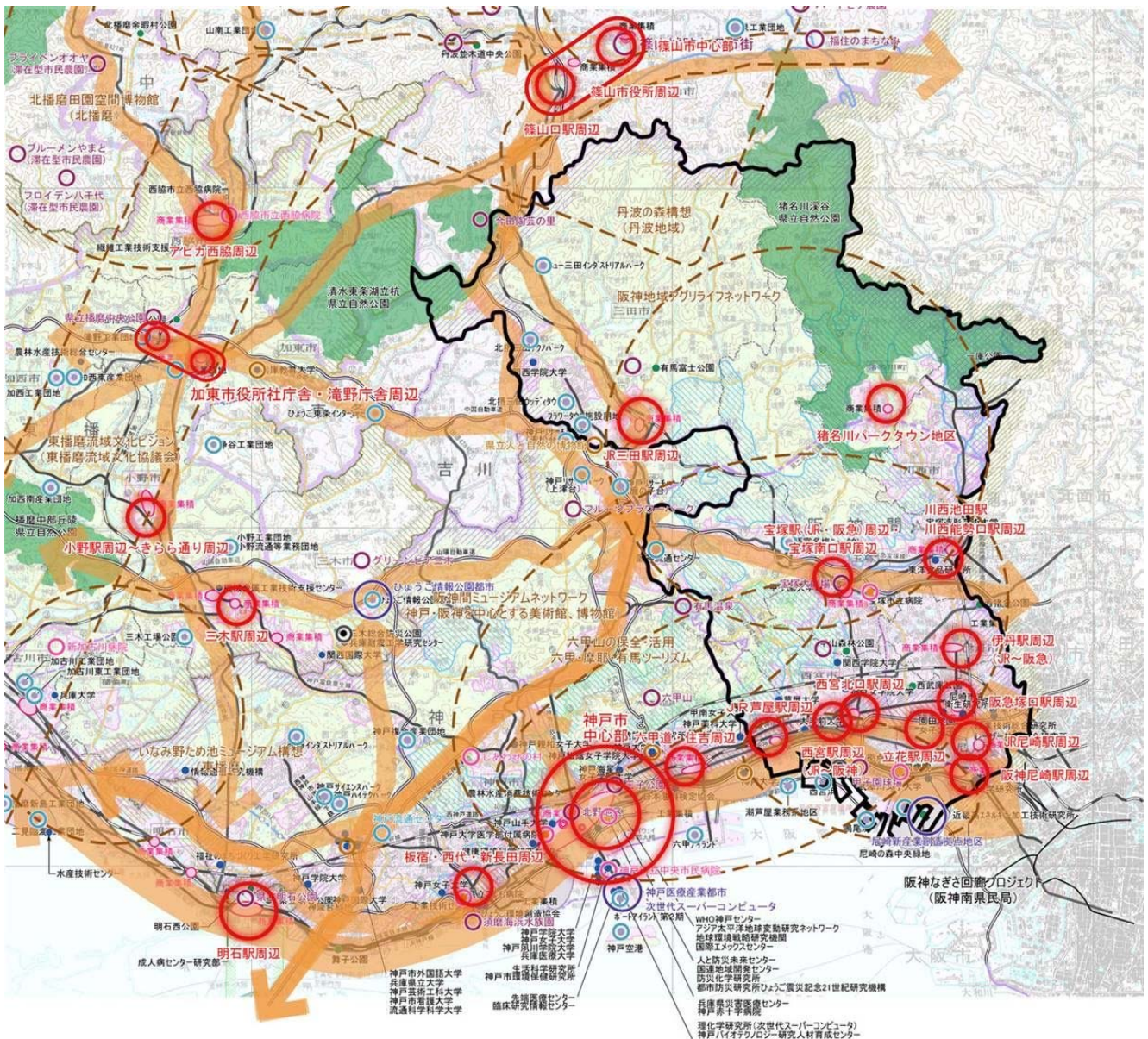
また、尼崎市内の密集市街地などでは、地震に起因する火災の発生とその延焼による被害が広範囲に及ぶことから、建物の不燃化の促進や宅地内緑化の推進に配慮した土地利用を図る。

エ 阪神らしい良好な住環境の形成

大阪・神戸の郊外住宅地としての特徴を生かすため、古くからの戸建て住宅地（芦屋市・西宮市・宝塚市の山麓部など）、緑豊かな郊外部のニュータウン（川西市、三田市、猪名川町など）、利便性の高い都市型住宅地（西宮市、尼崎市、伊丹市など）など、阪神地域の魅力である優れた住環境を保全する。

また、宝塚市などにおける高容積率を利用した高層マンションの立地が見込まれる地域にあっては、景観にも配慮した良好な居住環境を確保するとともに、商業地としての機能も確保しつつ、適切な土地利用を図る。

さらに、都市基盤の十分でない市街地の改善や高齢化が進行する郊外部のオールドニュータウンの再生などを促進し、地域全体で良好な住環境を形成する。



- 行政機関(県庁、県民局、市町役所)
- 教育(大学)・公設研究機関
- 広域の医療施設(3次医療、災害拠点)
- 商業集積
- 産業団地、工業集積
- 広域公園(県立公園、自然公園)
- 広域防災拠点

凡 例	
市街化調整区域	市街化調整区域
市街化区域	市街化区域
市街化調整区域	市街化調整区域
用途地域の指定のある区域	用途地域の指定のある区域
用途地域の指定のない区域	用途地域の指定のない区域
既成都市区域	既成都市区域
近郊整備区域	近郊整備区域
都市開発区域	都市開発区域
保全区域	保全区域

図 25 都市の拠点及び連携軸(阪神)

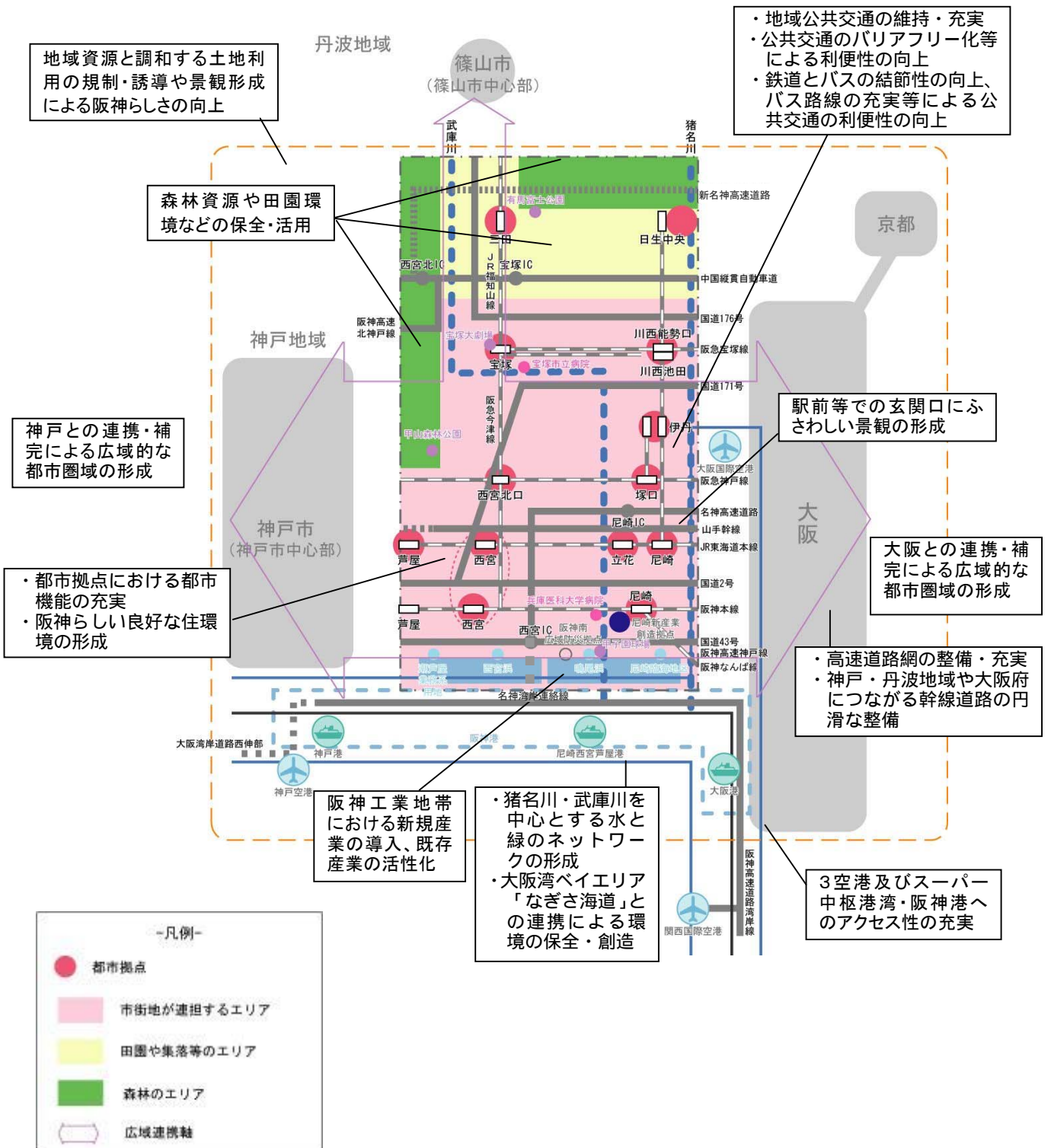


図 26 広域的な都市づくりの方針イメージ (阪神)