

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 〕

令和3年3月

兵 庫 県

目次

第1 基本的事項	1
(1) 役割	
(2) 対象区域	
(3) 目標年次	
第2 都市計画の目標	3
1 都市計画の基本的な視点	3
(1) 本県の将来像	
(2) まちづくり基本方針	
2 都市計画に関する現状と課題	4
(1) 人口減少・超高齢社会の進行	
(2) 防災対策の必要性の増大	
(3) 都市の維持管理コストの増大	
(4) 地球環境への配慮	
(5) 産業構造の変化	
(6) 地域の主体性の高まり	
(7) 新型コロナ危機の経済社会への影響	
3 都市づくりの基本理念	11
(1) 安全・安心な都市空間の創出	
(2) 地域主導による都市づくり	
(3) 持続可能な都市構造の形成	
第3 阪神地域の都市計画の目標等	18
1 都市計画の目標	18
(1) 地域の概況	
(2) 将来の都市像	
2 区域区分の決定の有無及び方針	27
(1) 区域区分の決定の有無	
(2) 区域区分の方針	
3 主要な都市計画の決定の方針	30
(1) 地域連携型都市構造化に関する方針	
(2) 土地利用に関する方針	
(3) 都市施設に関する方針	
(4) 市街地整備に関する方針	
(5) 防災に関する方針	
(6) 景観形成に関する方針	
(7) 地域の活性化に関する方針	
4 主要な都市施設の整備目標等	42

- (1) 主要な都市施設の整備目標
- (2) 市街化調整区域における計画的な市街化の目標

参考図

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、「21世紀兵庫長期ビジョン」（「阪神地域ビジョン」）（平成23年改定）、「兵庫2030年の展望」（平成30年策定）及びまちづくり基本条例（平成11年兵庫県条例第29号）に基づく「まちづくり基本方針」（平成25年改定）を踏まえ、都市計画法（昭和43年法律第4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」（以下「立地適正化計画」という。）は、これに即して定める。

(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。

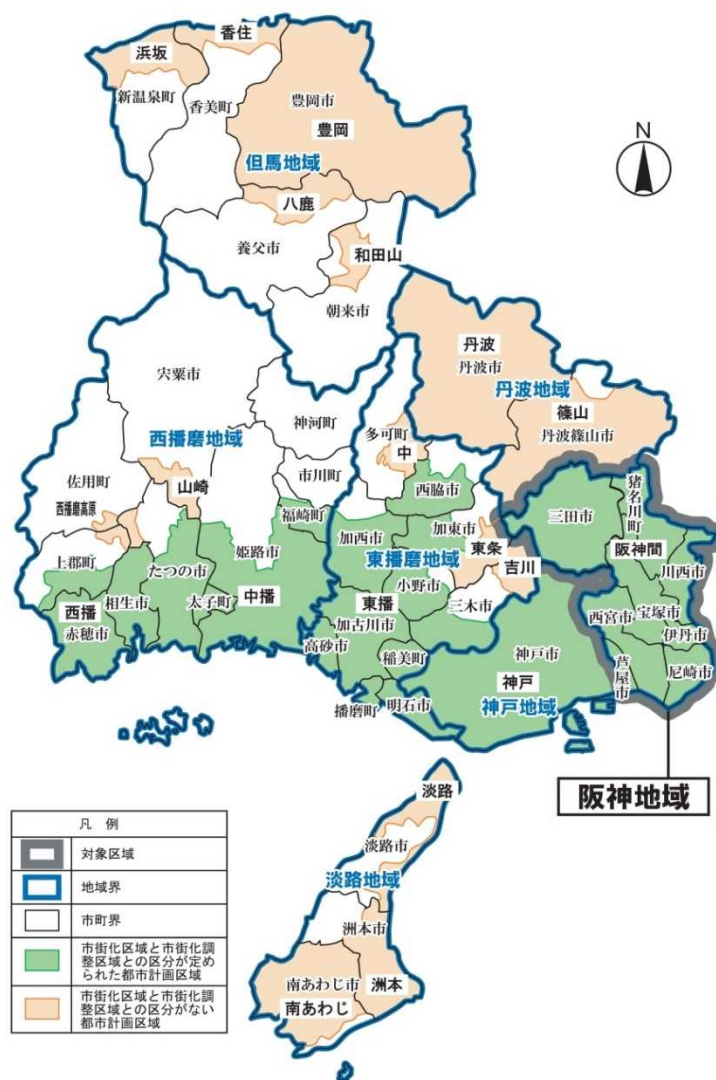


図1 対象区域

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	452,563
	西宮市	行政区域の全域	487,850
	芦屋市	行政区域の全域	95,350
	伊丹市	行政区域の全域	196,883
	宝塚市	行政区域の全域	224,903
	川西市	行政区域の全域	156,375
	三田市	行政区域の全域	112,691
	猪名川町	行政区域の全域	30,838
合計			1,757,453

資料：平成 27 年国勢調査（人口）

(3) 目標年次

「21 世紀兵庫長期ビジョン」の展望年次である令和 22 年（2040 年）の都市の姿を展望しつつ、目標年次を令和 7 年（2025 年）とする。

第2 都市計画の目標

1 都市計画の基本的な視点

本格的な人口減少や少子高齢化の進行など、本県を取り巻く環境が大きく変化する時代の転換期において、目指すべき将来像が示された「21世紀兵庫長期ビジョン」、「兵庫2030年の展望」や、地域創生の実現に向けた「兵庫県地域創生戦略（2020～2024）」を踏まえつつ、安全・安心で魅力あるまちづくりを総合的に展開するための県の基本的な考え方を明らかにした「まちづくり基本方針」に即し、地域が主役となった持続可能な地域の形成に向けた都市づくりを進める。

(1) 本県の将来像

ア 21世紀兵庫長期ビジョン（平成23年改定）の目指す社会像

- (ア) 創造的市民社会
- (イ) しごと活性化社会
- (ウ) 環境優先社会
- (エ) 多彩な交流社会

イ 兵庫2030年の展望（平成30年策定）の基本方針

- (ア) 「未来の活力」の創出 ～人口が減っても活力が持続する兵庫を実現～
- (イ) 「暮らしの質」の追求 ～豊かな生活ができる兵庫を実現～
- (ウ) 「ダイナミックな交流・環流」の拡大 ～活躍の舞台が広がる兵庫を実現～

ウ 兵庫県地域創生戦略（2020～2024）の戦略目標

- (ア) 地域の元気づくり
- (イ) 社会増対策
- (ウ) 自然増対策（子ども子育て対策）
- (エ) 自然増対策（健康長寿対策）

(2) まちづくり基本方針（平成25年改定）

ア 安全・安心

南海トラフ巨大地震等に備えた都市機能の確保と迅速な復興への対策、誰もが安心して暮らせる環境整備など、まちの安全・安心の確保

イ 環境との共生

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

ウ 魅力と活力

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

エ 自立と連携

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

2 都市計画に関する現状と課題

本県は、旧五国からなる広域な県土を有し「日本の縮図」と言われている。瀬戸内海から日本海に至る広い県域に、平野部から山地丘陵部、島しょ部まで多様な地形的特徴を有し、古代から多彩な歴史が展開されてきた。こうした多様な自然や多彩な歴史が一体となっていることが特徴であり、兵庫らしさの基盤となっている。

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

内陸部では、ニュータウンや市町の中心部、鉄道駅の周辺等の都市機能が集積する地区が、鉄道やバス、基幹道路等の交通ネットワークで瀬戸内臨海部と結ばれている。

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

このように、地域の中心となる拠点市街地がそれぞれの都市圏域を持って位置し、これらが基幹交通でネットワークされているという都市構造の特徴を踏まえて、都市づくりに取り組む必要がある。

(1) 人口減少・超高齢社会の進行

ア 持続可能な生活圏の確保

平成 27 年国勢調査における本県の人口は約 553 万人（平成 30 年 4 月 1 日時点推計 約 548 万人）であり、出生数の減少や東京圏、大阪府等への人口流出等の要因から、平成 22 年国勢調査以降、減少傾向が続いている。国立社会保障・人口問題研究所の推計（平成 30 年推計）によれば、令和 27 年には、現在より約 100 万人少ない約 453 万人となる見込みである。

年齢別の人口構成を見ると、令和 27 年の生産年齢人口（15 歳～64 歳）は、令和 2 年より約 88 万人少ない約 229 万人となる見込みである。その一方で、高齢者人口（65 歳以上）は今後も増加し、令和 27 年の 65 歳以上人口比率は約 39%となる見込みである。

生産年齢人口の減少は、産業、医療や介護、生活支援等の担い手不足を招き、住民の生活を支えるサービスが低下するおそれがある。また、長期的には県内全域で人口が減少するのに併せて疎住化・偏在化が進み、暮らしの利便性やサービスの効率性が低下する等の問題が生じるおそれがあるため、日常生活を支える都市機能の維持に必要な利用圏人口を確保する必要がある。

また、本県における育児をしている女性の有業率が上昇していることや高齢者人口が増加していることから、女性や高齢者の社会進出を更に促進するため、職場、子育て施設、教育施設や医療・福祉施設等と居住地が近接した持続可能な生活圏の確保が必要である。

イ 公共交通ネットワークの維持・確保

近年、少子高齢化の進展、人口減少に伴い、公共交通の利用者数が減少し、路線バス等の廃止が見られる。こうした現象は、内陸部や日本海側で顕著であったが、最近では、都市近郊部でも顕在化してきている。こうした状況に対して、コミュニティバス・タクシー、デマンド型交通等の運行や地域が主体となった自主運行バス等の取組が見られるようになっている。

また、高齢運転者による事故の社会問題化を背景に、特に地方や過疎地域において交通弱者が今後更に増えるおそれがある。日常的な移動手段の確保は、健康面からも重要性が指摘されており、交通事業者・住民・行政の連携によるユニバーサル社会に対応した公共交通ネットワークの維持・確保を図る必要がある。

ウ 地域の魅力の向上と地域間交流の促進

近年、情報化社会の進展は著しく、ICT (Information and Communication Technology: 情報通信技術) や IoT (Internet of Things: モノのインターネット化) を活用した遠隔医療・教育や個人向け商品販売・配送システムの充実、各種生活サービスの複合化・高度化等により、住民の居住地選択の幅が広がることが考えられる。

交流人口についても、高速交通網の整備等による行動圏の拡大や観光情報発信の充実等による選択肢の増加等から地域間競争が激化している。また、急激に拡大しているインバウンド (訪日旅行) 需要についても、文化の体験を重視する個人旅行が主体となっており、地域ごとの魅力向上や特色を生かした観光戦略が求められている。

各地域においては、地域の担い手不足による地域活力の低下に対し、居住地としての魅力の向上を図ることで人口増につなげるとともに、多様な地域資源を生かし、県外、国外を含めた地域間交流の促進により、地域の活性化に取り組む必要がある。

特に、景観は、地域の自然、暮らしや生業、祭り等の行事によって育まれた歴史・文化、その時代の社会構造等が折り重なることで形づくられた地域の財産であることから、ふるさとの魅力ある景観を守り、創り、育み、将来に伝える取組を進めていく必要がある。

エ 市街地や集落の低密度化対策

人口減少社会においては、都市の内部で空き地、空き家等の低未利用地が、時間的、空間的にランダム性をもって発生する「都市のスポンジ化」が進行することによる、地域活力の低下や治安・景観の悪化などが市街地環境の問題となっている。

本県の市街地エリアでも、密集市街地や機能更新が進まない旧市街地など、従来から課題を抱えていた地区に加え、高度経済成長期に建設されたいわゆるオールドニュータウンにおいて、人口減少や老朽化した住宅の増加に伴い空き地や空き家が増加し、市街地の低密度化が進行している。

一方、市街地以外のエリアでは、小規模な集落や古くからの住宅地を中心に、エリア全域で低密度化が進行しており、集落や自治会等の機能を維持・継承できなくなる事態が予想される。こうしたエリアでは、居住地と農林漁業地が一体性を有しており、集落の低密度化により、農地や里山等の管理が困難となるおそれもある。

市街地や集落の低密度化は、治安や景観、コミュニティの弱体化、土地の荒廃による災害リスクの増大、民間投資の減少、インフラ管理や公共サービスの非効率化などの問題の要因となる。このため、地域の特性や将来の見通しに基づき、日常生活を支える都市機能の効率的な確保や住環境の維持、地区の個性や魅力の向上、コミュニティの継承等の実現に向けた対策を講じていく必要がある。

(2) 防災対策の必要性の増大

ア 防災・減災への更なる対策

阪神・淡路大震災の教訓を踏まえ、これまで広域防災拠点の整備や密集市街地の改善など災害に強いまちづくりを進めてきたが、東日本大震災における津波による甚大な被害や、近年、頻発化する異常豪雨による浸水被害や土砂災害により、改めて自然災害に対する備えの大切さが認識され、住民の防災意識も高まっている。特に、従来の防災対策に加え、災害時の被害を最小化する「減災」の考え方に基づいた備えの充実が求められており、レジリエンス（強靱さ・しなやかさ）の確保に向けた防災対策、さらには災害後の復興が円滑に進むように事前に復興まちづくりの計画を検討し、災害に強いまちにしておく事前復興の必要性が増大している。

本県では、東日本大震災の被害状況を踏まえ津波による浸水想定区域の見直しを行ったほか、「津波防災インフラ整備計画」（平成 26 年策定）に基づく津波対策や「兵庫県高潮対策 10 箇年計画」（令和 2 年策定）に基づく高潮対策を進めている。また、総合治水条例（平成 24 年兵庫県条例第 20 号）を制定し、台風や集中豪雨による浸水被害に対して、従来の河川下水道対策に流域対策や減災対策を組み合わせた総合治水の取組を進めている。さらに、「第 3 次山地防災・土砂災害対策計画」（平成 30 年策定）に基づき、砂防堰堤や治山ダム等の整備を進めるとともに、「ひょうご道路防災推進 10 箇年計画」（平成 31 年策定）に基づき、緊急輸送道路や被災した場合に社会的影響の大きい道路の橋梁耐震補強や法面防災対策を進めており、災害に強いまちづくりの実現のため、これらの取組を更に推進する必要がある。

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（平成 12 年法律第 57 号）（以下「土砂災害防止法」という。）に基づき、危険箇所の周知と警戒避難体制の整備をいち早く進めるため、土砂災害警戒区域の指定を平成 26 年度までにおおむね完了した。引き続き、特定の開発行為の制限、建築物の構造規制等を行う土砂災害特別警戒区域の指定を進めている。また、平成 27 年度の水防法（昭和 24 年法律第 193 号）改正に伴い、想定し得る最大規模の洪水に対する避難体制等を充実・強化するため、想定最大規模降雨等による洪水等の浸水想定区域を公表している。さらに、農業用ため池の管理及び保全に関する法律（平成 31 年法律第 17 号）やため池の保全等に関する条例（平成 27 年兵庫県条例第 18 号）に基づき、決壊時に人的被害等を及ぼすおそれのあるため池を特定ため池に指定し、適正な保全を図っている。これらの災害のおそれのある地域の指定等を踏まえ、安全なまちづくりを進める必要がある。

(3) 都市の維持管理コストの増大

ア 都市基盤施設の戦略的な維持管理・更新

道路、下水道、公園等の都市基盤施設については、高度経済成長期の急速な人口増加・都市の拡大に対応して整備を進め、一定のストックを形成してきた。しかし、高度経済成長期に建設された施設が、今後一斉に老朽化が進行し維持管理・更新コストの急増が懸念されている。このため、「ひょうごインフラ・メンテナンス 10 箇年計画」（令和 2 年改定）等に基づき、計画的に都市基盤施設の長寿命化に向けた修繕・更新を進めていく必要がある。

イ 都市基盤施設整備計画の適切な見直し

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

なお、本県では、長期未着手の都市計画道路については、市町と共に、平成 15 年度から第一次見直し、平成 23 年度から第二次見直しを行い、平成 29 年度に見直しを完了している。また、土地区画整理事業や都市計画公園・緑地についても順次見直しを進めている。

(4) 地球環境への配慮

ア 低炭素・循環型社会の構築

都市の構造と二酸化炭素排出量には高い相関関係があり、面積と人口が同規模である場合、低密度の市街地が一様に広がる都市では、高密度な市街地が集積している都市に比べ、自家用車への依存度が高く、運輸旅客部門の一人当たりの年間二酸化炭素排出量が多くなっている。

このため、二酸化炭素排出量の少ない都市構造への転換や、市街地の集積を生かした効率的なエネルギーの利用、地域資源を活用した再生可能エネルギーの導入や廃棄物の再生利用等によるエネルギー資源の循環等が求められている。

イ 都市と緑・農との共生

緑の保全を図ることは、ヒートアイランド現象の緩和、生物多様性の保全、良好な居住環境の確保など、都市環境の改善に役立つものである。

このため、森林、公園等の緑については、県民の参画と協働による保全・再生の取組を進める必要がある。

さらに、都市内の農地については、都市農業振興基本法（平成 27 年法律第 14 号）に基づき国が定める「都市農業振興基本計画」（平成 28 年策定）の中で、これまでの「宅地化すべきもの」から、都市に「あるべきもの」へと転換され、消費地に近い食料生産地であるほか、災害時の一時避難地やレクリエーションの場等の多様な役割・機能の発揮が期待されている。また、都市緑地法（昭和 48 年法律第 72 号）の改正により、良好な都市環境の形成を図る観点から保全すべき農地を「緑地」として積極的に位置付けるとともに、生産緑地法（昭和 49 年法律第 68 号）も改正され、当初の指定から 30 年を経過する生産緑地について、引き続き「特定生産緑地」として指定することにより、保全が図られることとなった。こうした状況を踏まえ、住宅地周辺のまとまりのある農地など将来にわたり保全することが適当な都市農地は、多面的機能を発揮する空間として、都市環境との調和を図りつつ、保全・活用することが求められている。

(5) 産業構造の変化

ア 土地利用転換への対応

神戸、阪神地域では、第 2 次産業を基幹産業として工業地帯が形成されてきたが、産業構造の変化や激しいグローバル競争等の影響を受け、企業の事業縮小、海外へ

の生産拠点の移転や統廃合等による工場の閉鎖が発生している。この結果、閉鎖で生じた工場跡地等においては、大規模な集客施設や集合住宅等への土地利用転換が見られるほか、新産業の創出・集積を誘導する施策による新たな工場の立地が見られるため、こうした企業の需要の変化への的確な対応が求められている。

なお、本県独自の取組として、工場敷地の再利用に係る都市機能の調和等に関する要綱（平成 23 年施行）により、大規模な工場の移転等により生じる敷地の再利用について、移転等を行う事業者に対して適切な対応を求めている。

イ 大規模集客施設の立地誘導

郊外の大規模集客施設は雇用の促進、娯楽の場の提供、消費者ニーズの充足等の効果がある一方、中心市街地衰退の一因ともなっている。

このため、市町の中心市街地活性化の取組や特別用途地区の指定等と連携して、「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」（平成 28 年改定）（以下「広域土地利用プログラム」という。）を運用し大規模集客施設の立地を誘導・抑制する必要がある。

ウ 産業用地開発への柔軟な対応

近年、新名神高速道路や東播磨南北道路の新たな高速道路の整備等を契機に、インターチェンジ周辺等での産業用地としての土地利用の需要が高まっている。

これらの需要に柔軟に対応し、周辺環境等に配慮した産業の活性化を図る土地利用を推進する必要がある。

(6) 地域の主体性の高まり

ア 地域創生等の取組

少子高齢化や人口減少、東京圏への人口の集中、地域経済の縮小等の社会的な課題を克服し、将来にわたって活力ある日本社会を維持していくことを目的にまち・ひと・しごと創生法（平成 26 年法律第 136 号）が制定され、長期ビジョンの実現に向けた総合戦略が策定された。

本県においても、急速な少子高齢化の進展に的確に対応し、人口の減少を抑制するとともに、東京圏に一極集中している人口及び活力を地方に分散することにより、地方が自立する構造を確立し、将来にわたって、県内の各地域で活力のある地域社会を構築していくため、兵庫県地域創生条例（平成 27 年兵庫県条例第 4 号）を制定するとともに、その具体的な目標と対策を定めた「兵庫県地域創生戦略」を策定している。さらに、「兵庫県地域創生戦略」と「21 世紀兵庫長期ビジョン」をつなぐものとして「兵庫 2030 年の展望」を策定し、「すこやか兵庫」の実現を目指して、「未来の活力の創出」、「暮らしの質の追求」、「ダイナミックな交流・環流の拡大」を方針化している。

こうした地域創生等の方針に基づいて都市機能や公共施設の更新・集積、公共交通の利便性向上などによる人や企業を呼び込むまちづくりを支援し、都市の魅力づくりを促進する必要がある。

イ 県と市町との役割分担の明確化

市町合併による行政区域の広域化に加え、地方分権の進展による県から市町への

都市計画決定権限の移譲が行われている。その一方で、幹線道路沿道の散発的な商業開発など市町域や都市計画区域を越えた広域的な課題への対応が必要となっており、基礎自治体としてまちづくりの中核を担う市町と広域的な調整を担う県が役割分担のもと連携し、総合的・一体的に対応する必要がある。

(7) 新型コロナ危機の経済社会への影響

ア 新たな働き方や意識の変化への対応

新型コロナウイルス感染症の拡大は、令和2年4月7日から5月25日まで、新型インフルエンザ等対策特別措置法（平成24年法律第31号）に基づく緊急事態宣言が発令され、外出の自粛要請がなされるなど、経済社会活動は、大きく制限された。特に過密な大都市ほど、その影響は深刻であり、一極集中型社会の脆弱性が明らかになった。

ポストコロナ時代のまちづくりの方向性については、国土交通省が都市再生、都市交通、公園・緑地、都市防災、医療、働き方など様々な分野の有識者へのヒアリング結果を基に、今後検討すべき論点を整理した「新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性」（令和2年8月）を公表した。また、有識者による「ポストコロナ社会兵庫会議」は、構成員へのインタビューを基に、ポストコロナを見据えた社会のあるべき姿を提言した「ポストコロナ社会に向けて」（令和2年7月）を公表した。

これらに示された、テレワークやオンライン会議といった働き方の拡がり、緑とオープンスペースの重要性の再認識、データや新技術の更なる活用の必要性などを踏まえて、都市づくりを進める必要がある。

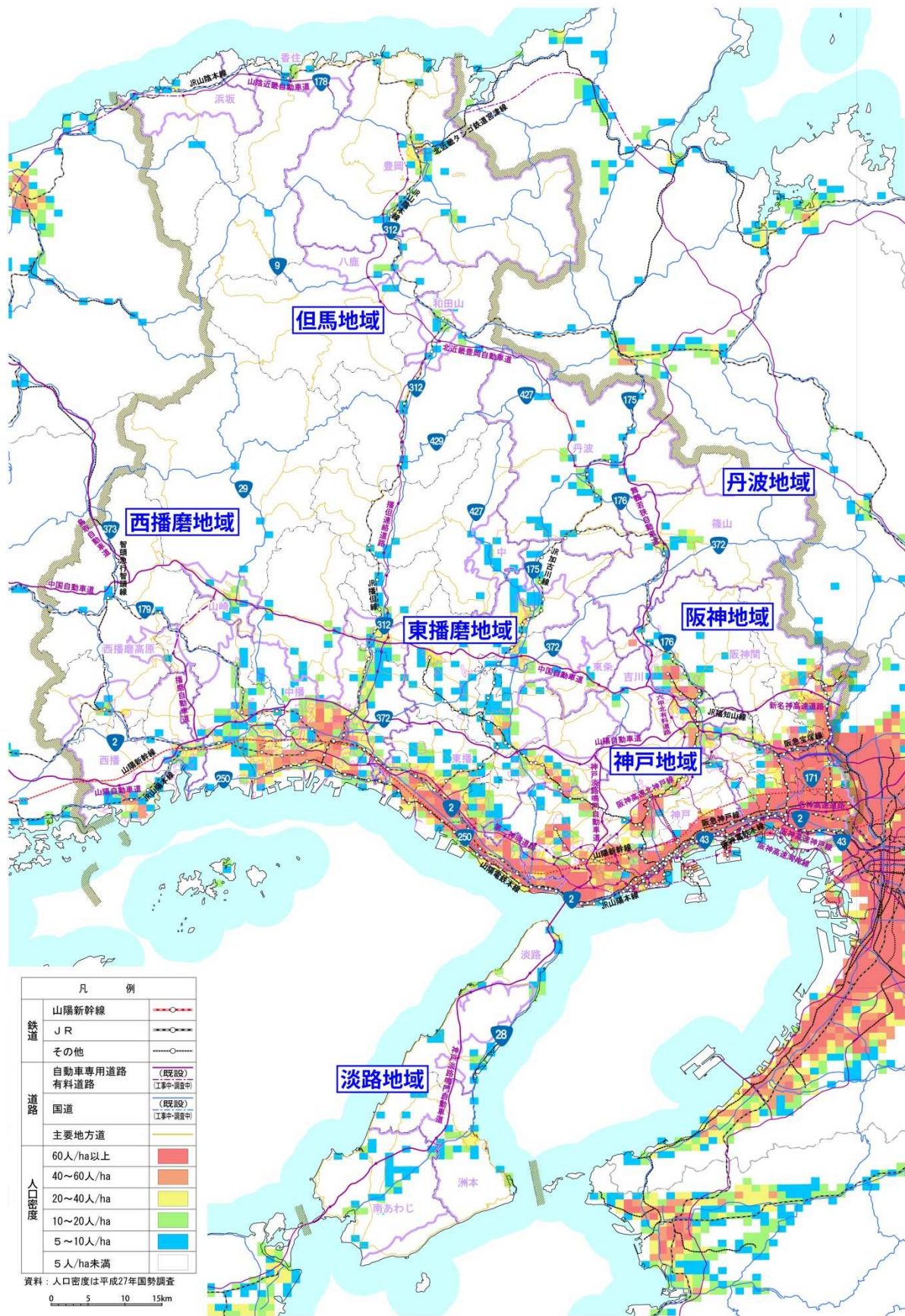


図2 本県の現在の人口分布及び交通ネットワークの状況

3 都市づくりの基本理念

都市計画の基本的な考え方、現状や課題を踏まえ、本県の都市づくりの基本理念を示す。これに基づき、持続可能な都市構造への転換を図るとともに、定住や交流の拡大を図る。

(1) 安全・安心な都市空間の創出

ア 総合的な防災・減災対策の強化

阪神・淡路大震災の経験と教訓を生かし、災害時における都市の強靱化を図るため、均衡のとれた都市施設の配置とそれらのネットワーク化、都市の耐震化・不燃化、密集市街地の改善など、被害を未然に防止する対策に引き続き取り組むとともに、災害が発生した場合の被害を最小限に抑えるため、防災・減災対策を進める。

特に、南海トラフ地震や日本海における大規模地震等による津波被害や台風等による高潮被害が想定される臨海部における対策を強化する。また、近年、頻発化する異常豪雨による浸水被害や土砂災害に対して、流域全体で被害の軽減を図る総合的な治水対策、砂防堰堤等の設置による土砂災害対策、治山ダム等の設置による治山対策や「災害に強い森づくり」による森林の適正管理を推進する。

なお、土砂災害特別警戒区域などの自然災害の発生のおそれのある区域については、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。特に大きな災害の危険性がある区域においては、事前復興の必要性について検討する。

緊急輸送道路をはじめ、橋梁の耐震補強及び法面の防災対策を計画的に進め、災害に強い安全な道路ネットワークの整備・強化を図る。

イ 全員活躍社会の推進

年齢、性別、障害の有無、文化などの違いにかかわらず、誰もが安心して住まい、自宅からまちなかまで安全・快適に移動し、活動できるユニバーサル社会の実現に向け、引き続き、住宅、公共交通、生活利便施設等の一体的なバリアフリー化を推進する。

特に、超高齢社会が到来する中、高齢者の社会参加や外出機会を増加させることは、健康寿命の延伸においても重要である。このため、まちの中心部の歩行環境の向上、高齢者等の社会参加やコミュニケーションの場の提供等のまちなかへの出歩きを促す取組をハード・ソフト両面から推進する。

また、女性の社会進出や共働き世帯の増加を踏まえ、女性が安心して活躍できる社会の実現に向けて、子育て支援施設等の充実した環境づくりを促進する。

ウ 分散型社会に対応した都市づくりの推進

新型コロナ危機を契機としたテレワークの進展による職住近接や、ゆとりある空間で過ごすことへのニーズの高まり等により、東京等から地方への人の流れが生まれることが予想される。これを契機として、東京等大都市への一極集中を是正し、分散型社会に対応した都市づくりを進める。

地方回帰の機運を捉えた地域創生を更に推進するため、都市部の主要な駅周辺では、充実したオープンスペースやゆとりある空間を備えた安全で良質なオフィスや都市型住宅を誘導する。また、郊外ニュータウンや地方部では、居住の場、働く場、憩いの

場として様々な機能を備えた住宅地の形成を図り、それぞれの地域の特性に応じた都市づくりを進める。さらに、本県の都市部と地方部が近接する環境を生かした二地域居住についても促進する。

また、重要性が再認識された公園・緑地、水辺空間、都市農地等のオープンスペースについては、都市景観の形成、防災、スポーツ・レクリエーション、コミュニティづくりやにぎわいの創出等の機能に加え、これまでにないテレワークの場としての機能など、地域の多様なニーズに応じた柔軟な活用を促進する。

さらに、地域の実情に応じて、公共交通に加え自転車、シェアリングモビリティ等と自家用車等とのバランスのとれた輸送手段の確保により交通ネットワークの形成を図る。

今後、更に進展が見込まれるデジタル化に対応するため、情報通信基盤の整備を促進するとともに、データ・新技術等を活用した都市づくりについても検討を進める。

(2) 地域主導による都市づくり

ア エリアマネジメントの促進

今後は、人口増加に対応した市街地郊外の大規模開発から、多数の権利者等が存在する既成市街地内での再開発や再整備が中心となることから、住環境の保全、オールドニュータウン等における多世代の住民等が支え合うまちづくり、商業・業務地における機能更新やにぎわいの創出など、多様な地域課題へ対応した魅力あるまちづくりが求められる。

そのため、住民、事業主、地権者、関連団体等の地域の担い手が一定のエリア内における維持管理・運営に主体的に取り組み、地域の価値の向上や経済の活性化を図る「エリアマネジメント」の取組を促進する。特に、後継者不足や商業環境の変化により空き店舗の増加等が進む商店街については、専門家の支援を得ながら商店主等が中心になって取組む再開発や再編成を促進する。

イ 地域資源を生かした都市の活性化

本県の多様な自然と風土を背景とした優れた景観や自然環境、特色ある歴史、文化などの地域資源を生かした魅力ある都市づくりを実現し、居住地としての魅力の向上やインバウンドの誘致を含む多様な交流の拡大を促進する。特に、県立都市公園等のスポーツ・レクリエーション機能の充実等による利用促進を図り、地域内外の交流を促進する。

優れた景観を有する地区や地域の景観形成に重要な役割を果たしている建造物等、地域の人々に親しまれる景観資源については、その創造・保全に努めるとともに、地域住民の景観の形成に向けた意識の高揚や活動を促進する。

複数市町の区域にわたる幹線道路沿道や河川流域等においては、地域間で連携することにより、地域のイメージを特徴付ける広域的な景観を保全・創造するとともに、今後増加が予想される良好な景観を阻害する放置施設等への対応を進める。

また、利活用が可能な空き地・空き家等を地域資源とみなし、都市部においては、交流拠点等としての活用を促進するとともに、民間事業者等が主体となったリノベーション等により、市場への流通を促し、地域のにぎわいの創出や人口増加につなげる。地方部では、古民家や町家などの空き家を交流拠点や宿泊施設等として活用した地域

間交流、二地域居住や移住を促進する。さらに、今後空き地・空き家の増加が特に懸念される立地適正化計画における居住誘導区域外などにおいては、良好な自然環境に囲まれた豊かな生活などの様々なニーズに応じた活用を支援する。

将来にわたり保全することが適当な住宅地周辺のまとまりのある農地等については、農地の保全や農業の振興を通じて都市と農が共生する生活文化を育成する。

市街化調整区域においては、その性格を維持しつつ、地域の活力維持や産業の活性化に資するまちづくりを促進するため、地区計画制度等の柔軟な活用を支援する。

ウ 民間投資の誘導

成熟社会を迎えるに当たり、特に都市部では、既に整備された都市基盤施設を計画的に機能維持・向上を図ることにより、都市づくりにおいて中心的な役割を担う民間投資の適切な誘導を促進する。

また、民間投資を誘導するため、立地適正化計画の策定等により医療・福祉施設、商業施設等が継続して運営するために必要となる一定の人口を持った地域の形成を図る。また、大規模な業務施設や都市型住宅の立地等を誘導する中心市街地等の地区については、都市計画法等に基づく特例制度の活用、条例や要綱の規制緩和等の行政による積極的な対応に加え、民間事業者に対する税制優遇、利子補給、低利融資、補助等の立地支援措置を適切に講ずる。さらに、都市部の大規模工場の跡地など利便性の高い市街地内に残る低未利用地のうち都市基盤施設が未整備の地区については、土地地区画整理事業等の面的整備事業により土地利用の増進を図ることにより、適切に民間投資を誘導する。

さらに、公共投資についても、公共サービスに民間の資金や技術、ノウハウを取り入れる PPP (Public Private Partnership: 公民連携) の推進や PRE (Public Real Estate: 公的不動産) の効率的な管理運営と併せ、地域に不足する商業、医療・福祉等の都市機能の公有地への誘導などへの民間活力の活用を推進する。

エ 情報ネットワーク等の活用

情報化社会がより高度化することにより、新たな働き方や生活サービスが生まれるなど社会に対する大きな影響が想定される。

このため、国で検討されているスマートシティの考え方や加古川市における ICT を活用した安全安心なまちづくりの取組等を踏まえ、情報ネットワークや革新的技術を活用した都市づくりについて検討を進める。

(3) 持続可能な都市構造の形成

ア 地域連携型都市構造の実現

人口減少・超高齢社会の進行や新型コロナ危機を契機とした社会の変化を踏まえ、誰もが安全・安心に暮らせ、魅力溢れる都市空間を創出するために、地域の実情や住民の意見を十分に踏まえつつ、持続可能な都市構造として「地域連携型都市構造」の実現を図る。

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

のである。

地域連携型都市構造の実現により、医療・福祉、商業等の機能が住まいの身近なところに集積し、あるいは公共交通により容易にアクセスできるなど、誰もが安心して暮らすことのできる環境が整備され、まちのにぎわいや生活の質の維持・向上が図られる。また、新型コロナ危機でその脆弱性が明らかになった集中型社会から持続可能な分散型社会への転換が図られる。

さらに、道路等の都市基盤施設の維持管理・更新の効率化・重点化、学校、公民館や病院等のPREの有効活用、公共交通や福祉サービスの効率的な提供などにより、持続可能な都市の形成を図る。

持続可能な地域連携型都市構造の実現
(各都市機能集積地区の特色を生かした都市機能の分担と地区間のネットワーク化)

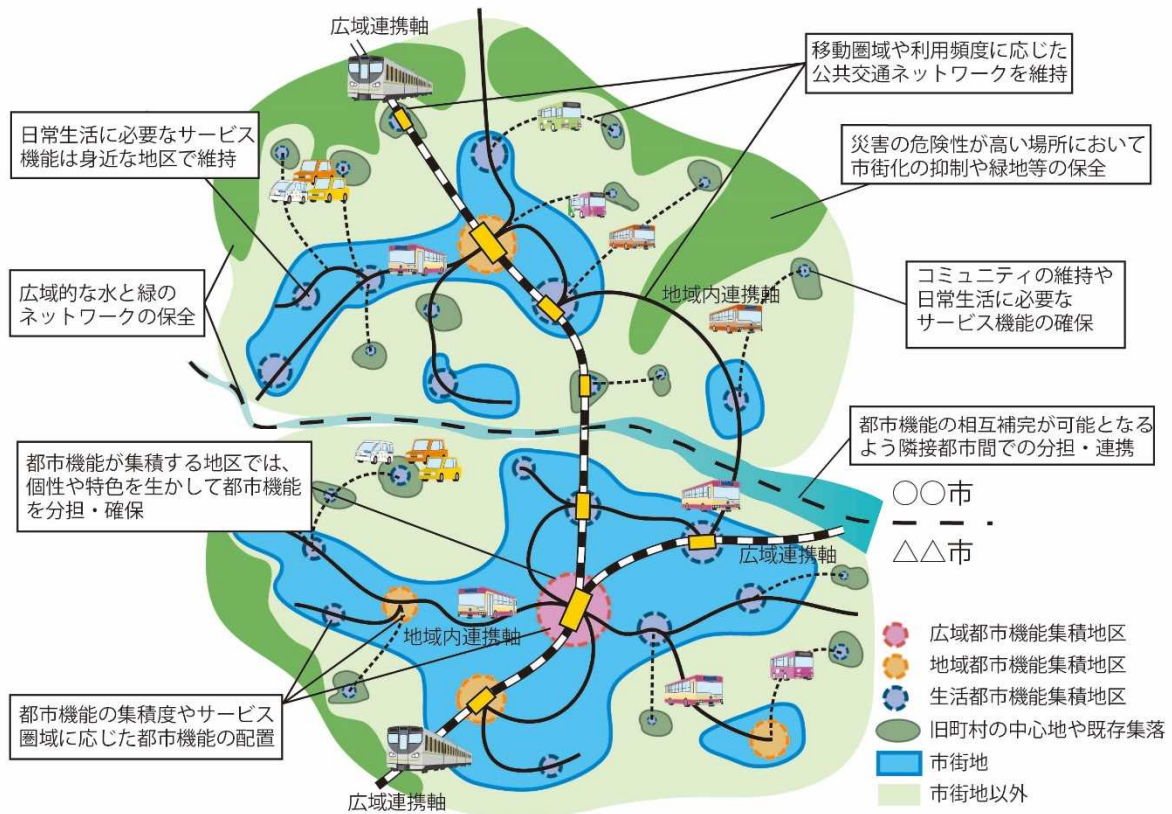


図3 地域連携型都市構造のイメージ

(ア) 地域連携型都市構造の実現に向けた基本的な方針

本県は、地域ごとに都市機能が集積した地区とそれをつなぐ交通ネットワークが一定程度形成されており、これら都市機能の既存ストックや交通ネットワークの状況に加え、市街地形成の経緯や自然環境等、地域の特色を生かしつつ、地域連携型都市構造の実現を図る。

また、サービスごとの利用圏人口を勘案しつつ、隣接する都市間の特色を生かして都市機能を分担し、それらを交通ネットワークで連携させ、地域全体で多様な都市機能を確保するとともに、人・もの・情報等を活発に環流させることにより、新たな交流や地域のにぎわいを創出する。

① 市街地エリア

都市機能が集積する地区において、機能を更新・充実させるとともに、地域全体の人口や産業、医療・福祉等の状況を総合的に俯瞰した上で、低未利用地の活用、土地の高度利用や必要に応じた都市機能の誘導などにより、地域全体の魅力・活力の向上につなげる。

また、都市機能が集積する地区間を交通ネットワークで連携させることにより都市機能を相互補完するとともに、市街地エリア等からそれらの地区への公共交通によるアクセスを維持・確保する。都市機能が集積する地区内では、高齢者等が円滑に移動でき、憩いの場やにぎわいを創出するなど、魅力的な歩行者空間の整備を進める。

なお、災害の発生リスク、市街化圧力の低下や人口動態等を勘案し、必要に応じて市街化を抑制する。

② 市街地以外のエリア

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

具体的には、旧町村の中心地や既存集落等の既に都市機能が集積する地区において、日常生活に必要なサービス機能を確保する。

また、都市との交流、二地域居住や定住の促進、既存産業の事業継続支援等により、地域の活力を維持するとともに、市街地エリアの都市機能が集積する地区等との交通ネットワークを維持・確保し、都市機能を補完する。

(4) 都市機能の役割分担と連携の方針

既存都市機能の集積を基本とし、交通ネットワークの状況、地勢、文化の圏域や地域の成り立ちの経緯等を踏まえつつ、都市機能の集積度及び圏域の広さに応じて都市機能が集積する地区を次のように位置付け、適切な役割分担と連携により多様な都市機能を確保する。

① 広域都市機能集積地区

地域を越える広域的な圏域を持ち、複合的な都市機能の集積度が特に高い神戸市中心部や姫路市中心部を広域都市機能集積地区として位置付ける。

これらの地区においては、特に高度で多様な都市機能を集積するとともに、国際競争力の強化や県を代表する顔としてふさわしい風格のある都市空間の形成を促進する。

② 地域都市機能集積地区

地域全域を対象とした都市機能が一定以上集積する主要な鉄道駅や官公庁周辺等の市街地を地域都市機能集積地区として位置付ける。

これらの地区においては、広域都市機能集積地区と連携しつつ、広域行政機関、高度医療施設、大規模商業施設等の高度な都市機能を維持・充実させる。

また、他の地区との距離を勘案した配置や、連携による相互補完についても考慮する。

③ 生活都市機能集積地区

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

これらの地区においては、地域都市機能集積地区等との役割分担に配慮し、コミュニティレベルでの医療・福祉、商業等の日常生活に必要なサービスを確保する。

(ウ) 交通ネットワークの方針

交通ネットワークは、交通インフラの整備状況や利用頻度等の地域の実情に応じて、適切な輸送手段により形成する。これにより、都市機能が集積する地区間を連携し、都市機能の役割分担や相互補完を図るとともに、地域公共交通計画の作成等により適切な輸送手段の確保を図る。

また、「ひょうご基幹道路ネットワーク整備基本計画」（平成31年策定）に基づき、基幹道路やアクセス道路の整備等を推進する。

地域の魅力を生かした観光戦略や大阪・関西万博の開催、IR（Integrated Resort：統合型リゾート）の誘致等の大阪湾ベイエリアの開発整備等による国内外との交流・環流の拡大を見据え、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、海上交通網の在り方等を検討する。

近年、急速に進歩している自動運転技術の播磨科学公園都市をはじめ各地における実証実験の結果や、国におけるスマートシティの考え方等を踏まえつつ、新技術による「モビリティ・サービス（MaaS[※]）時代」に対応した交通ネットワークの在り方について検討を進める。

「兵庫県自転車活用推進計画」（令和2年策定）に基づき、自転車通行空間の計画的な整備等を推進し、自転車ネットワークの形成を図る。

※MaaS：Mobility as a Service の略。出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに一つのアプリで提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念

① 広域連携軸

広域都市機能集積地区や地域都市機能集積地区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を広域連携軸として位置付ける。

② 地域内連携軸

広域都市機能集積地区又は地域都市機能集積地区と生活都市機能集積地区を連絡する地域内の移動を支える公共交通及び県道等による交通ネットワークを地域内連携軸として位置付ける。

③ 日常生活圏内の移動

日常生活圏内における移動については、路線バス、コミュニティバスやデマンド型交通等の地域の交通需要に応じた適切な移動手段により、公共交通ネットワークを維持・確保する。また、鉄道駅やバス停、公共公益施設、日常生活に必要なサービス施設等へのアクセス性の向上に向け、歩行環境等の改善、駐輪場や自転車レーン等の整備による自転車の通行環境の改善を図るとともに、シニアカー

等のパーソナルモビリティの活用も促進する。

さらに、移動販売や ICT・IoT を活用した個人向け商品販売・配送システムの充実等の民間企業・団体の新たな取組を活用しつつ、日常生活の持続性を確保する。

第3 阪神地域の都市計画の目標等

1 都市計画の目標

(1) 地域の概況

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 650km²の地域である。

北部には、北摂山系等の山々が連なり、猪名川溪谷県立自然公園など豊かな森林、里山が残っている。南部には、六甲山麓から大阪湾にかけての東西に細長い低地や武庫平野等が広がり、高密度な市街地が形成されている。また、丹波山地を源とする猪名川、武庫川水系等が南北に貫流し、市街地内の貴重な水と緑の環境を形成している。

このような地勢にあつて、本地域では、過去に台風や集中豪雨による水害や土砂災害が発生しており、特に、六甲山系周辺は、土砂災害が発生しやすい自然条件を備えている。近年では、平成 30 年台風第 21 号により尼崎市、西宮市及び芦屋市で高潮による浸水被害が発生している。

地震災害については、平成 7 年の阪神・淡路大震災において甚大な被害が生じている。また、南海トラフ地震による津波浸水被害が予測されており、特に、臨海部^{うへまち}では甚大な浸水被害を受ける可能性がある。このほか、大阪府を南北に貫く上町断層帯を震源とする地震被害も予測されている。

イ 人口・世帯数

本地域の人口は、約 175.8 万人（平成 27 年）で、県全体の約 32%を占めている。阪神・淡路大震災の直後を除き、増加傾向が続いてきたが、今後は減少に転じ、令和 7 年には約 170.7 万人（平成 27 年比△2.9%）、令和 27 年には約 150.3 万人（同△14.5%）となる見込みである。

65 歳以上人口比率は約 25.2%（平成 27 年）と県全体の水準（約 27.1%）を下回っているものの、今後、65 歳以上人口の急激な増加により、その比率は、令和 7 年には約 29.6%、令和 27 年には約 39.6%となる見込みである。

また、世帯数は約 75.1 万世帯（平成 27 年）であり、令和 7 年には約 75.5 万世帯（平成 27 年比+0.5%）となると予測され、一貫して増加傾向が続いているものの、令和 7 年をピークに減少に転じ、令和 27 年には約 71.7 万世帯（同-4.5%）となる見込みである。

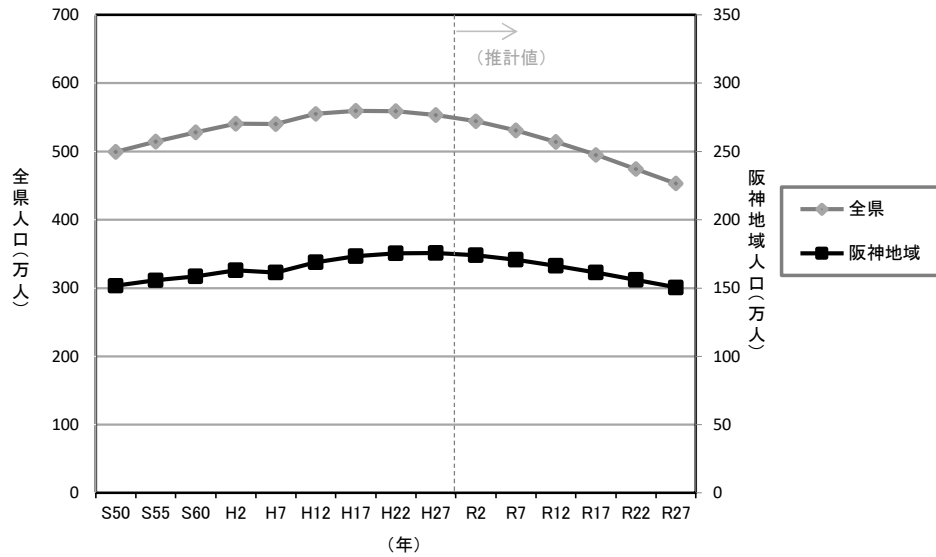


図4 人口の推移と将来見通し

資料：国勢調査（平成27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2年以降）

表2 市町別人口の推移と将来見通し 単位：万人

市町名等	昭和50年	昭和60年	平成7年	平成17年	平成27年	令和7年	令和17年	令和27年
兵庫県	499.2	527.8	540.2	559.1	553.5	530.6	494.9	453.2
阪神地域	151.6	158.6	161.3	173.2	175.8	170.7	161.4	150.3
尼崎市	54.6	50.9	48.9	46.3	45.3	43.3	40.6	37.6
西宮市	40.1	42.1	39.0	46.5	48.8	48.4	46.5	44.1
芦屋市	7.6	8.7	7.5	9.1	9.5	9.4	9.1	8.7
伊丹市	17.2	18.3	18.8	19.2	19.7	19.3	18.3	17.1
宝塚市	16.3	19.4	20.3	22.0	22.5	21.7	20.3	18.6
川西市	11.6	13.6	14.5	15.8	15.6	15.1	14.1	13.1
三田市	3.5	4.1	9.6	11.4	11.3	10.7	10.0	8.9
猪名川町	0.8	1.4	2.7	3.0	3.1	2.9	2.5	2.2

資料：国勢調査（平成27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年以降）

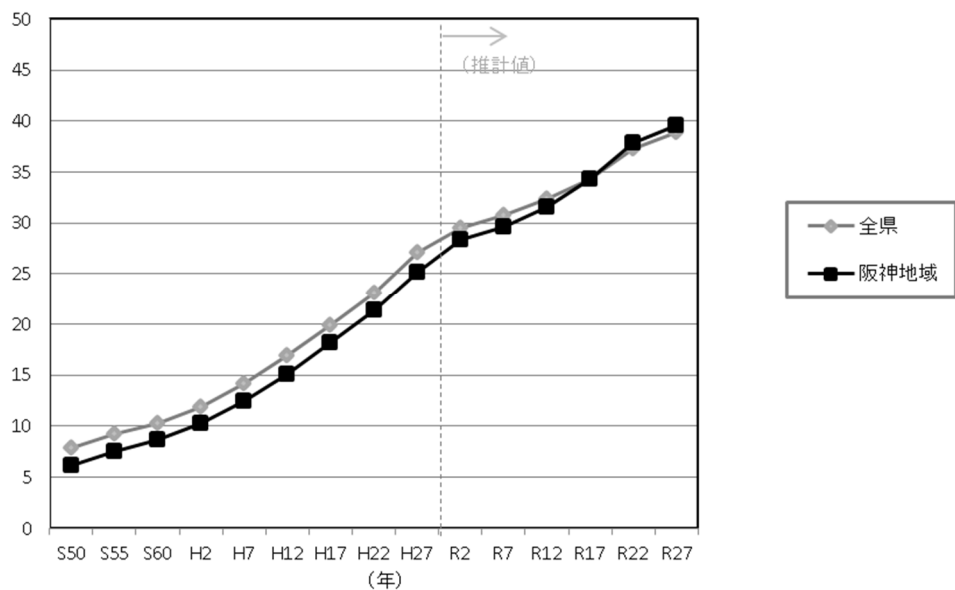


図5 65歳以上人口比率の推移と将来見通し

資料：国勢調査（平成27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2年以降）

表3 市町別 65 歳以上人口比率の推移と将来見通し

単位：％

市町名等	昭和 50 年	昭和 60 年	平成 7 年	平成 17 年	平成 27 年	令和 7 年	令和 17 年	令和 27 年
兵庫県	7.9	10.3	14.1	19.9	27.1	30.8	34.3	38.9
阪神地域	6.1	8.7	12.4	18.2	25.2	29.6	34.3	39.6
尼崎市	5.7	8.9	12.8	19.7	26.8	29.8	32.6	37.5
西宮市	6.4	8.7	12.4	16.8	22.4	27.3	32.7	38.4
芦屋市	8.5	10.2	15.0	20.3	27.2	31.6	37.3	42.9
伊丹市	4.9	7.2	10.4	16.5	24.0	27.0	31.0	35.9
宝塚市	6.0	8.4	12.5	18.7	26.6	32.4	38.4	44.7
川西市	5.6	8.1	13.1	21.0	30.1	32.8	36.4	41.6
三田市	10.5	12.0	10.4	14.2	21.3	30.8	37.7	40.7
猪名川町	11.7	12.5	12.8	17.3	26.3	36.3	44.8	53.8

資料：国勢調査（平成 27 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 年以降）

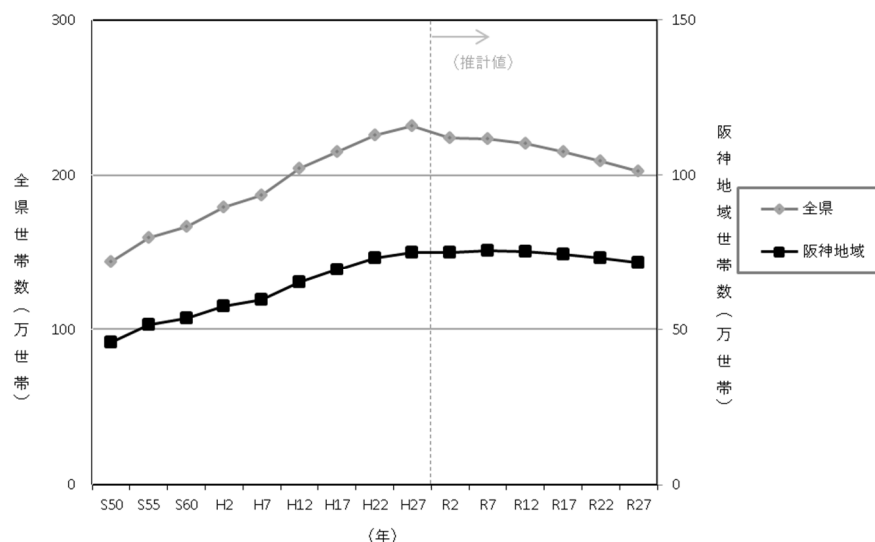


図6 世帯数の推移と将来見通し

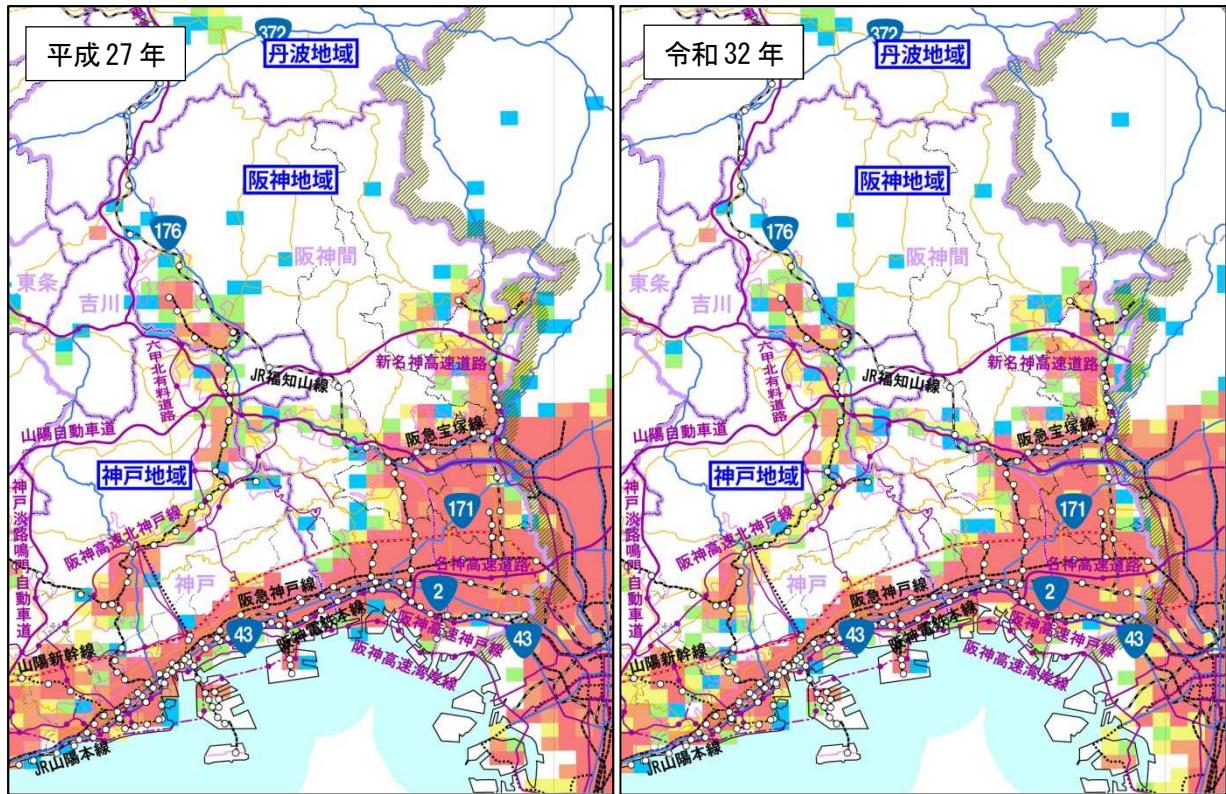
資料：国勢調査（平成 27 年以前）、兵庫県推計（令和 2 年以降）

表4 市町別世帯数の推移と将来見通し

単位：万世帯

市町名等	昭和 50 年	昭和 60 年	平成 7 年	平成 17 年	平成 27 年	令和 7 年	令和 17 年	令和 27 年
兵庫県	144.1	166.6	187.2	214.6	231.5	223.3	214.8	202.3
阪神地域	45.8	53.4	59.3	69.2	75.1	75.5	74.4	71.7
尼崎市	17.1	17.8	19.1	19.9	21.0	19.3	18.4	17.5
西宮市	12.4	14.9	15.0	19.2	21.1	22.6	23.2	23.0
芦屋市	2.4	3.1	2.9	3.8	4.2	4.5	4.5	4.4
伊丹市	4.9	5.9	6.7	7.3	7.9	7.8	7.7	7.4
宝塚市	4.7	6.3	7.1	8.5	9.4	9.4	9.1	8.7
川西市	3.3	4.1	4.9	5.9	6.3	6.4	6.1	5.8
三田市	0.9	1.1	2.8	3.7	4.1	4.4	4.3	3.9
猪名川町	0.2	0.4	0.8	0.9	1.1	1.1	1.1	1.0

資料：国勢調査（平成 27 年以前）、兵庫県推計（令和 7 年以降）



凡 例	
60人/ha以上	赤
40~60人/ha	オレンジ
20~40人/ha	黄
10~20人/ha	緑
5~10人/ha	青
5人/ha未満	白

参考図 阪神地域の人口分布の現況と将来予測

資料：国勢調査（平成 27 年）、国土交通省推計（令和 32 年）

（「国土のグランドデザイン 2050」検討時資料）

ウ 産業

本地域の産業別就業人口構成比は、平成 27 年までの 10 年間は、第 1 次産業、第 2 次産業及び 3 次産業ともほぼ横ばい傾向にある。県全体に比べ第 3 次産業の比率が高く 7 割以上を占めていることが特徴的である。

農業産出額は 86 億円（平成 27 年）である。平成 27 年における市町別の内訳を見ると、三田市が約 50%を占めている。

製造品出荷額は 30,000 億円前後で推移している。平成 27 年における市町別の内訳を見ると、臨海部に工業地を抱える尼崎市が約 50%、西宮市が約 20%を占めている。

商品販売額は 25,784 億円（平成 19 年）から 37,149 億円（平成 28 年）と増加傾向である。平成 28 年における市町別の内訳を見ると、西宮市が約 40%、尼崎市が約 30%を占めている。

表5 就業人口の産業別構成比の推移

位：%

市町名等	平成17年			平成22年			平成27年		
	第1次産業	第2次産業	第3次産業	第1次産業	第2次産業	第3次産業	第1次産業	第2次産業	第3次産業
兵庫県	2.5	27.1	68.2	2.0	24.7	67.5	2.0	25.0	69.0
阪神地域	0.7	24.2	72.0	0.6	21.3	71.2	0.7	21.7	73.0
尼崎市	0.3	28.3	67.2	0.3	24.9	66.3	0.3	25.3	68.5
西宮市	0.3	20.2	76.5	0.3	17.9	74.9	0.3	18.7	76.2
芦屋市	0.2	18.0	79.4	0.2	15.4	79.3	0.2	16.6	78.4
伊丹市	0.7	29.7	66.7	0.7	26.1	67.1	0.7	25.2	69.7
宝塚市	1.1	21.3	75.1	0.9	18.6	73.4	0.9	19.2	76.8
川西市	0.9	24.0	73.1	0.9	20.9	74.4	0.9	21.5	74.9
三田市	2.9	26.0	68.7	2.1	23.5	67.8	2.3	23.7	69.6
猪名川町	3.2	21.5	73.8	2.5	19.4	73.6	3.0	20.4	75.3

資料：国勢調査

注：分類不能の産業があるため、合計は100%にならない。

表6 農業産出額の推移

単位：億円

市町名等	平成15年	平成18年	平成27年
兵庫県	1,649	1,462	1,608
阪神地域	90	82	86
尼崎市	8	6	5
西宮市	15	11	6
芦屋市	0	0	0
伊丹市	8	9	7
宝塚市	11	13	14
川西市	7	6	5
三田市	37	32	43
猪名川町	5	5	6

資料：(平成15年、平成18年)生産農業所得統計

(平成27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

注：平成15年における阪神地域及び宝塚市の値は秘匿を除く。

表7 製造品出荷額の推移

単位：億円

市町名等	平成17年	平成22年	平成27年
兵庫県	134,778	141,838	154,457
阪神地域	28,487	30,372	30,050
尼崎市	13,212	15,026	13,776
西宮市	4,271	3,736	3,074
芦屋市	12	15	35
伊丹市	5,695	6,080	6,204
宝塚市	879	476	476
川西市	626	550	690
三田市	3,696	4,425	5,726
猪名川町	95	64	70

資料：工業統計調査

表8 商品販売額の推移

単位：億円

市町名等	平成19年	平成24年	平成28年
兵庫県	132,693	121,605	143,794
阪神地域	25,784	27,463	37,149
尼崎市	8,311	8,914	10,374
西宮市	7,677	8,986	15,249
芦屋市	1,082	824	1,115
伊丹市	3,957	4,585	5,157
宝塚市	1,796	1,557	1,831
川西市	1,558	1,315	1,529
三田市	1,127	989	1,569
猪名川町	277	293	325

資料：(平成19年) 商業統計調査

(平成24年、平成28年) 経済センサス-活動調査

エ 市街地形成の経緯

本地域は、近世まで尼崎や伊丹等の小規模な城下町、街道沿いの集落や小浜（宝塚市）等の宿場町、西宮神社（西宮市）や清荒神清澄寺（宝塚市）等の神社仏閣の門前町等が点在する地域であったが、明治後期からの鉄道整備とその沿線開発によって鉄道駅周辺に人口の集積が急速に進み、飛躍的に市街地が拡大した。また、尼崎市をはじめとする臨海部には日本有数の産業集積を誇る阪神工業地帯が形成された。

戦後復興と高度経済成長期には、住宅需要の増加に伴い、浜甲子園（西宮市）や芦屋浜（芦屋市）等の公有水面の埋立による住宅地開発や中山台ニュータウン（宝塚市）、多田グリーンハイツ（川西市）、北摂三田ニュータウン（三田市）、猪名川パークタウン（猪名川町）等の内陸部におけるニュータウン開発が行われた。

また、近年、臨海部の工業地やインターチェンジ周辺では、充実した基幹道路ネットワークを生かした物流施設の立地が増加している。

オ 交通

基幹道路等は、名神高速道路、中国自動車道、阪神高速神戸線、同湾岸線、同北神戸線が東西方向に整備されているほか、国道2号、国道43号、国道171号等がある。南北方向には丹波地域等を結ぶ舞鶴若狭自動車道、国道176号等がある。平成30年3月には新名神高速道路の高槻JCT・IC～神戸JCT間が全線開通している。

鉄道は東西方向を中心に発達しており、JR山陽新幹線、東海道本線、阪急電鉄神戸線、阪神電鉄本線の各路線が通っている。また、JR福知山線、阪急電鉄今津線及び宝塚線、神戸電鉄三田線、公園都市線、能勢電鉄妙見線及び日生線が内陸部と臨海部を結んでいる。

バスは南北方向を中心に発達しており、阪急バス、阪神バス、神姫バス、伊丹市営バス等が運行している。

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を担っている。

カ 人の移動

15歳以上の通勤・通学時の市町間の移動の状況を見ると、各市町とも同一市町内の移動が最も高い比率となっている。他市町への移動では、全市町で通勤・通学者の10%以上が大阪市に通っていることが特徴的であり、特に尼崎市、西宮市、芦屋市、宝塚市及び川西市では20%を超えている。また、西宮市、芦屋市及び三田市の10%以上が神戸市に通っている。このほか、伊丹市から尼崎市、猪名川町から川西市へも10%以上と高い比率となっている。

休日における自由目的の移動について見ると、通勤・通学と同様に同一市町内の移動が最も高い比率となっている。他市町への移動では、通勤・通学とは異なり、尼崎市を除き、大阪市が移動先の1位ではなく、芦屋市から神戸市、猪名川町から川西市、芦屋市から西宮市、三田市から神戸市、伊丹市から尼崎市への移動がそれぞれ10%以上と高い比率となっている。

表9 15歳以上の通勤・通学による移動

単位：%

市町名	市町内 移動率	移動先					
		第1位		第2位		第3位	
		市町等	移動率	市町等	移動率	市町等	移動率
尼崎市	48.4	大阪市	20.8	神戸市	5.7	西宮市	5.0
西宮市	40.1	大阪市	21.8	神戸市	11.8	尼崎市	6.0
芦屋市	24.2	大阪市	23.2	神戸市	22.4	西宮市	9.3
伊丹市	42.6	大阪市	15.4	尼崎市	12.3	神戸市	4.7
宝塚市	33.7	大阪市	20.4	西宮市	7.7	神戸市	6.7
川西市	33.5	大阪市	20.5	伊丹市	5.8	池田市	5.0
三田市	47.7	神戸市	13.0	大阪市	12.1	西宮市	3.9
猪名川町	30.4	大阪市	16.0	川西市	15.4	伊丹市	4.1

資料：平成27年国勢調査

表10 休日における自由目的*による移動

単位：%

市町名	市町内 移動率	移動先					
		第1位		第2位		第3位	
		市町等	移動率	市町等	移動率	市町等	移動率
尼崎市	68.0	大阪市	6.5	西宮市	6.3	伊丹市	5.3
西宮市	67.5	神戸市	8.2	大阪市	5.1	尼崎市	3.8
芦屋市	50.2	神戸市	17.1	西宮市	16.4	大阪市	4.8
伊丹市	55.0	尼崎市	13.5	宝塚市	6.9	大阪市	4.1
宝塚市	58.9	伊丹市	7.1	西宮市	6.3	大阪市	4.6
川西市	60.6	猪名川町	7.5	伊丹市	5.1	大阪市	4.2
三田市	68.5	神戸市	13.9	大阪市	2.1	篠山市	1.8
猪名川町	53.6	川西市	17.1	宝塚市	3.2	大阪市	3.2

資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年度実施）

*自由目的：買い物、食事及びレクリエーション等の生活関連の目的

キ 地域資源

(7) 特色ある文化、芸術の蓄積

本地域は古くから摂津の国として発展し、西宮神社や多田神社（川西市）等の歴史的建造物や、旧伊丹郷町^{ごうちょう}や寺町（尼崎市）等の歴史的まちなみが残っている。

また、明治以降は、阪神間モダニズムに象徴される特色ある文化、芸術が蓄積され、県立人と自然の博物館（三田市）、西宮市大谷記念美術館、宝塚大劇場、甲子園球場（西宮市）、大学等の高等教育機関等が集積し、これらを基盤にして多様な芸術文化・スポーツ活動が展開されている。

阪神・淡路大震災からの復興の中で、「心の復興、文化の復興」のシンボルとして開館した県立芸術文化センター（西宮市）では、芸術文化の発信拠点として様々な舞台芸術を展開している。

さらに近年では、尼崎城の再建や宝塚ガーデンフィールズ跡地における宝塚市立文化芸術センターの整備、世界的な造形作家新宮 晋^{しんぐうすすむ}氏の作品を野外展示する県立有馬富士公園の新宮晋風のミュージアム（三田市）における常設展示など、歴史文化の新たな形での観光・交流への展開を進めている。

(4) 豊かな自然環境とそれらと共生した良好な住宅地

黒川地区（川西市）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、大阪湾など豊かな自然環境に恵まれている。

また、風光明媚な六甲山麓では、阪神間モダニズムの伝統をくむ甲陽園目神山^{めがみやま}（西宮市）や六麓荘^{ろくろくそう}（芦屋市）等の閑静な住宅地としてのブランドが確立されているほか、緑豊かなニュータウンなど、利便性の高い大都市圏にありながら、自然環境と共生した良好な住環境が形成されている。

さらに、阪神間モダニズムを物語る関西学院大学（西宮市）等の学舎や旧山邑^{やまむら}家住宅（芦屋市）といった大邸宅等の近代建築物が数多く残っている。

(7) 先端的で多彩なものづくり産業

ものづくりで有名な尼崎市に加え、西宮市や伊丹市の清酒、宝塚市の園芸等の地場産業が盛んである。また、高水準の生産能力を持つ工場、民間研究所が集積し、高い技術に支えられた企業群を形成している。

(I) 市民が主導する阪神市民文化

阪神・淡路大震災を契機に、改めて地縁型コミュニティや多世代交流の必要性が再認識された本地域では、ライフスタイルが多様化する中で、子育て、芸術文化・スポーツ活動、まちづくり等のコミュニティ活動等が幅広く展開されており、NPO 団体も 590 団体（平成 28 年 3 月末現在）から 603 団体（令和 2 年 3 月末現在）に増加するなど、社会的責任を意識して自律的に行動する「市民」が数多く存在している。

また、大学等の教育機関の集積を生かし、学生や大学と連携した地域づくりの取組が進められている。

(2) 将来の都市像

ア 阪神地域の現在の都市構造

本地域では、神戸地域から大阪市にかけて密度の高い市街地が広範囲に連たんしている。広域的な都市機能が集積する神戸市中心部から大阪市に至る範囲で都市機能の集積度の高い地区が数多く連なり、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 阪神地域の目指すべき都市構造

本地域では、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強化を図るとともに、広域的な連携により、国際競争力の強化を図る。

都市機能の強化に当たっては、大阪市及び国際機関の集積や国際都市としての知名度を生かし国際競争力の強化を図る神戸市中心部との役割分担に留意しつつ、個性や特色のある都市機能の集積を推進し、地域全体の魅力の向上を図る。

また、国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、本地域は、今後 65 歳以上の人口が急激に増加すると予想されており、都市機能集積地区によっては、都市機能が十分に確保できないことが懸念されるため、利便性の高い公共交通ネットワークを生かし、隣接する地区間での相互補完により都市機能の確保を図る。

市街地エリアにおいては、利便性の高い駅周辺の土地の高度利用等により、一定の人口を維持するとともに、住宅地周辺のまとまりのある農地など将来にわたり保全することが適当な農地の保全・活用を推進する。また、土砂災害特別警戒区域等の自然災害の発生のおそれのある区域は、災害リスク等を総合的に勘案し、必要に応じて、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。

市街地以外のエリアにおいては、地域主導による集落の機能維持や地域の活性化を促進するとともに、コミュニティバス等により市街地エリアの都市機能集積地区等との連携を維持・確保し、活力を維持する。

なお、本地域を形づくる猪名川溪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。

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、依然として開発圧力が存在するため、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項第1号ロにより区域区分を定めることが義務付けられている。

(2) 区域区分の方針

ア 目標年次におけるフレームの設定

区域区分の見直しは、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、人口フレーム方式*により行うことが基本とされており、国勢調査による基準年次（平成27年）の人口を基に、目標年次（令和7年）である10年後の人口を設定して行う。

この際、小規模世帯の増加や緑あふれ、ゆとりある土地利用の誘導といった視点から人口、世帯数などの各種原単位を考慮する。

また、開発計画の進捗等により、次回の区域区分の見直しまでに市街化区域へ編入することが望ましい区域については、市街地に配分すべき面積（人口フレーム方式により算定した面積）の一部を保留（保留フレーム）し、これを特定保留区域（計画的な市街化の見通しがある区域）又は一般保留（区域を定めず面積のみを確保するもの）として設定する。

※ 人口を最も重要な市街地規模の算定根拠としつつ、これに世帯数や産業活動の将来の見通しを加え、市街地として必要と見込まれる面積を算定する方式

イ 市街化区域への編入

市街化区域の規模は、目標年次における人口や産業を適切に収容し得る区域とする。

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、生産緑地以外の農地や低未利用地及び都市基盤施設が脆弱な地区がある場合は、それらを優先して整備する。

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、都市政策上真に必要な場合に限り、農林漁業との調整を図った上で保留フレームを活用することなどにより、市街化区域への編入を検討する。なお、現在、特定保留区域に設定されている区域については、計画的な市街地整備の実施の見通しを精査した上で必要があれば再設定を行う。

ウ 市街化が見込めない区域の措置

現在、市街化区域内にあつて、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で、周辺市街地に影響を及ぼさない区域については、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については、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。

市街化区域内の集団的な農地、山林等のうち、都市防災、都市環境等の観点からその機能を活用・保全することが望ましい一団の区域については、生産緑地地区の指定に努める。

また、市街化区域内において低層の住宅地と農地が混在する区域においては、土地利用の動向等を踏まえつつ、田園住居地域の指定により、農地を保全する。

エ 人口の将来見通し

阪神間都市計画区域における将来の人口を次のとおり想定する。

表 11 市街化区域に配分されるべき人口

都市計画区域	年次		平成 27 年	令和 7 年
	区分			
阪神間都市計画区域	都市計画区域内		1,757 千人	おおむね 1,707 千人
	市街化区域内		1,718 千人	おおむね 1,676 千人

資料：(平成 27 年) 国勢調査

(令和 7 年) 国立社会保障・人口問題研究所推計値を基に都市計画現況調査における過去の実績値の推移により県都市計画課において推計

注：令和 7 年の市街化区域内人口は、保留フレームに対応する人口を含む。

オ 産業の規模

阪神間都市計画区域における将来の産業の規模を次のとおり想定する。

表 12 産業の規模

都市計画区域	年次		平成 27 年	令和 7 年
	区分			
阪神間都市計画区域	製造品出荷額等		29,579 億円	26,738 億円
	商品販売額		33,016 億円	45,558 億円

資料：工業統計調査及び商業統計調査における過去の実績値の推移を基に県都市計画課において推計

カ 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のとおり想定する。

表 13 市街化区域の規模

都市計画区域	平成 27 年	令和 7 年
阪神間都市計画区域	おおむね 20,478ha	おおむね 20,536ha

資料：(平成 27 年) 都市計画現況調査

注：一般保留を含まない。

3 主要な都市計画の決定の方針

(1) 地域連携型都市構造化に関する方針

神戸地域と大阪市に挟まれた地域に、個性のある都市機能集積地区が利便性の高い公共交通ネットワークにより結ばれているという地域特性を生かすため、これらの地区間の連携強化と適切な役割分担に配慮しつつ、人口の維持や個性ある都市機能の強化を図る。その際、広域的な圏域を持ち、複合的な都市機能の集積度が特に高い神戸地域や大阪市等の地域外との連携についても強化を図る。さらに、持続可能な運送サービスを確保するため、地域公共交通計画の作成、新たな技術・システム等を活用した交通手段の導入等を促進する。

また、高度経済成長期に建設され、更新時期を迎える医療・福祉施設、教育・文化施設等の公共施設については、地区の位置付け及び人口減少等による需要の変化を踏まえ、規模の最適化や機能の複合化（多機能化）等による効率的な管理運営を図るとともに、近隣自治体間における相互補完を検討する。

ア 都市機能集積地区の特性を生かした都市機能の充実

(7) 地域都市機能集積地区

JR 尼崎駅～阪神尼崎駅周辺、阪神西宮駅～阪急西宮北口駅周辺においては都市型地域都市機能集積地区として位置付け、地域全体を対象とした、行政、商業・業務、医療、芸術・文化等の複合的な都市機能の集積を図る。その他、主要鉄道駅の周辺である JR 芦屋駅周辺、JR・阪急伊丹駅周辺、JR・阪急宝塚駅周辺、JR 川西池田駅及び阪急・能勢電鉄川西能勢口駅周辺、JR・神戸電鉄三田駅周辺、猪名川パークタウン中心部を地域都市機能集積地区として位置付け、商業・業務、医療、金融等の都市機能の維持・充実に加え、特色ある芸術・文化等の都市機能の集積を図る。

その際、地域に残る歴史的まちなみや阪神間モダニズムを形成する近代建築物等の保全、活用に配慮し、質の高い都市空間の整備と都市の魅力の向上を図る。

(4) 生活都市機能集積地区

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

イ 現在の市街地を中心とした都市機能の利用圏人口の維持

既成市街地を中心として、既に都市機能が充実している区域や市街地の整備・改善により土地利用の更新が図られる区域又は交通結節機能を有する区域において、土地の高度利用等を図り、日常生活に必要な都市機能や公共交通の利用圏人口の維持を図る。一方、災害の発生リスクが高い区域等においては、災害危険区域（建築基準法（昭和 25 年法律第 201 号））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。

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

ウ 都市機能集積地区の機能連携の強化

(7) 広域連携軸

地域を越えた広域的な人の移動や物流を支える広域交通ネットワークとして、名神高速道路等からなる広域連携軸に加え、平成 30 年 3 月には高槻 JCT・IC～神戸 JCT 間が全線開通した新名神高速道路や名神湾岸連絡道路の整備により、大阪府を含む地域内外との連携強化を図るとともに、国内外の交流や物流を促進するため、関西 3 空港及び国際コンテナ戦略港湾・阪神港へのアクセス強化を図る。

(イ) 地域内連携軸

阪神地域内の生活利便性の向上を図るため、地域内の移動を支える交通ネットワークとして、広域連携軸に加え、鉄道、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都市機能集積地区と生活都市機能集積地区との連携を強化する。

(ウ) 日常生活圏内の移動

日常生活圏内における移動については、地域の交通需要に応じ、人口が集積している臨海部等においては路線バス等により、人口が少ない地域北部や急峻な地形を持つニュータウン等においてはコミュニティバスやデマンド型交通等により公共交通ネットワークを維持・確保する。また、鉄道駅やバス停、公共公益施設、日常生活に必要なサービス施設等へのアクセス性やまちなかの回遊性の向上に向け、超高齢社会に対応した歩行環境の改善、駐輪場や自転車レーン等の整備による自転車の通行環境の改善を図るとともに、シニアカー等のパーソナルモビリティやコミュニティサイクルの活用を促進する。

さらに、移動販売、ICT や IoT を活用した遠隔医療・教育、個人向け商品販売・配送システムの充実等の民間企業・団体の取組等を活用し、日常生活の持続性を確保する。

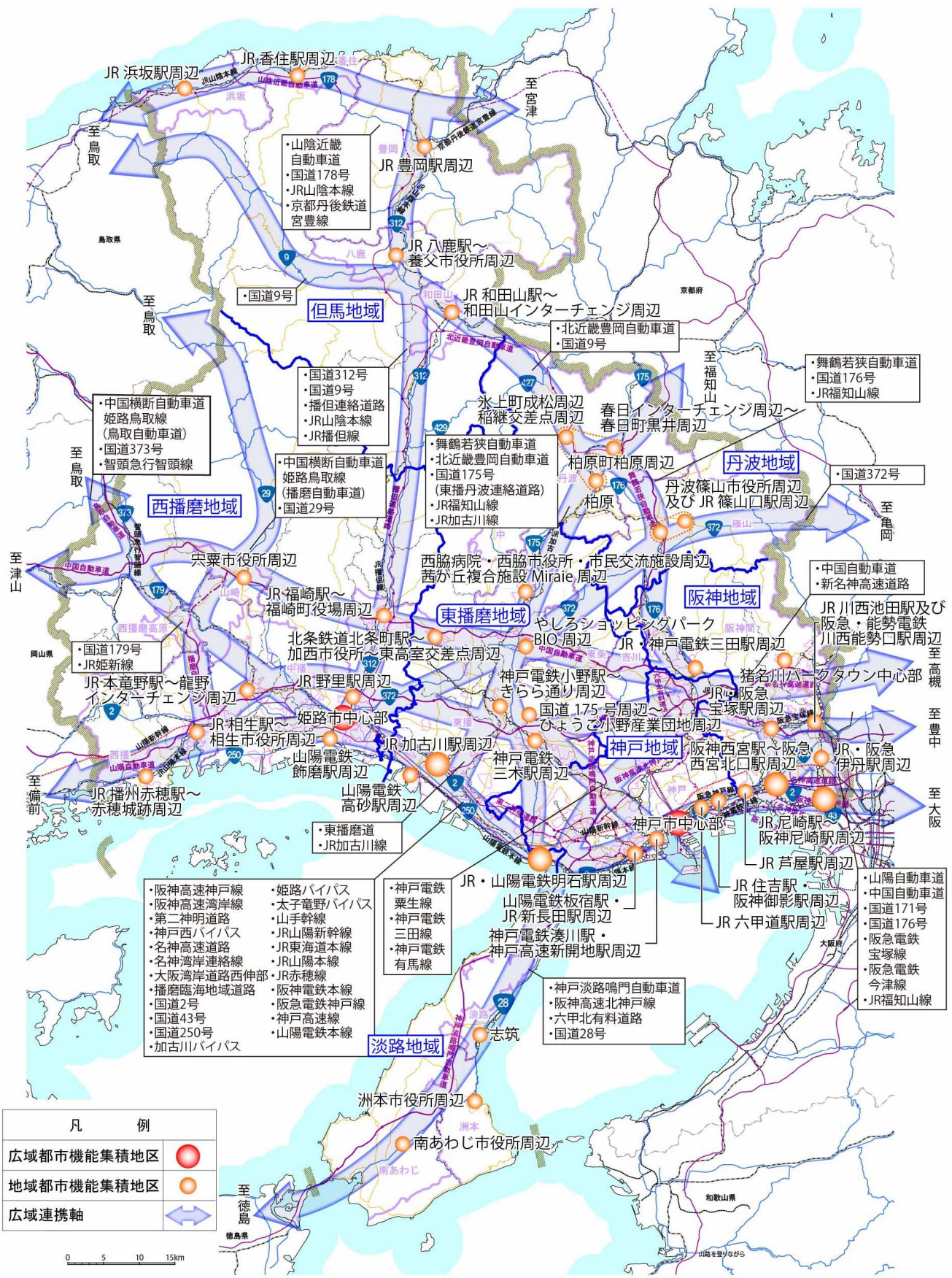


図7 都市機能集積地区及び広域連携軸

(2) 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、共働き世帯の増加等の社会構造の変化を踏まえ、土地の高度利用を図りつつ、近年ニーズが高まっている良質な都市型住宅の誘導を図る。また、山の手や郊外部は、低層を中心とした住宅地とするなど、地区の特性に応じて用途、密度や形態等を適切に誘導する。

特に、低層住宅地における良好な住環境を保全する必要がある場合や、中低層住宅地において高層建築物等の立地による住環境問題の発生を防止する場合は、地区計画や高度地区等を活用し、住環境の保全・向上を図る。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、安心して居住できる日常生活圏を形成するため、生活利便施設等の適切な配置に加え、家族による支え合いが期待できる隣居・近居等を促進する住宅政策や住み慣れた地域で、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、用途地域の柔軟な変更等により、高齢者の急増に対応する多様な機能を導入する。

これらにより、職住近接のニーズ等に的確に対応した居住地の更なる魅力の向上を図り、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。

なお、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、土砂災害特別警戒区域の指定等の状況を踏まえて、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

既に都市機能が集積する地区等におけるにぎわいを維持・創出するため、市町の中心市街地活性化の取組等により商業及び業務活動の利便性の向上を図るとともに、充実したオープンスペースや、ゆとりある空間を備えた安全で良質なオフィスや都市型住宅、子育て施設の誘導、小中学校の受入能力の拡大によるまちなか居住を促進する。

また、主要な駅周辺の商業地域など、建蔽率の高い建築物が密集する区域においては、市街地の不燃化のための防火地域又は準防火地域の指定、住居系用途地域に隣接する区域においては、高容積率を利用した高層共同住宅等の立地による隣接区域の環境悪化を防止するための地区計画の活用など、地区の特性に応じた土地利用を誘導する。

なお、主要な駅周辺等の利便性が高い地域に存する未利用地、生産緑地以外の農地等については、土地の有効利用の観点から都市的土地利用への転換を促進する。

(ウ) 工業地

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、基幹産業の強化や新産業の立地を促進する。

内陸部においては、周辺環境との調和に留意しつつ、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促進する。

また、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、地区の将来像を踏まえ、特別用途地区、高度地区や地区計画等の活用により、住環境と操業環境それぞれに配慮した土地利用に向けた誘導を図る。

さらに、工場立地法（昭和 34 年法律第 24 号）に基づく条例による国準則の緑地面積率等の緩和など、行政の積極的な対応により地域産業の振興を促進する。

(E) 流通業務地

既成市街地の交通の円滑化及び流通機能の向上を図るため、猪名川町産業拠点地区等の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。

また、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。

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や市街地の整備・改善により土地利用の更新が図られる区域又は交通結節機能を有する区域等の既成市街地を中心として、立地適正化計画に基づく誘導施設の設定や届出制度の活用等により、都市機能を誘導する。また、災害の発生リスクが高い区域等においては、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など将来にわたり保全することが適当な農地については、消費地に近い食糧生産地、都市住民等の農業体験・学習の場及び生産者と都市住民の交流の場、災害時の一時避難地、局地的な集中豪雨時の遊水機能、レクリエーションの場等としての多様な役割を果たしていることから、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積極的に評価し、その保全・活用を図る。

都市農地においては、「兵庫県都市農業振興基本計画」（平成 28 年策定）の基本方向である「産業としての持続的な発展」、「営農の継続による多様な機能の発揮と農地の活用」、「農」のある暮らしづくり」を実現するため、都市農業の振興を図るとともに、生産緑地、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・農の共生によるゆとりある土地利用を促進する。

(ウ) オールドニュータウン等の住宅地の再生

昭和 40 年代から 50 年代の急激な都市の拡大に伴って開発された郊外の大規模住宅団地等においては、住民の高齢化や住宅・施設の老朽化が急速かつ一斉に進展するとともに、用途純化の考えに基づいた土地利用によって多様なニーズに対応できない状況も見られる。このような人口構成のひずみと住宅需要の低下による空き家の増加等に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、明舞団地（神戸市・明石市）等における取組をモデルに策定した「兵庫県ニュータウン再生ガイドライン」（平成 28 年策定）の普及

啓発により、他のニュータウンにおいても施設やまちのバリアフリー化、住み替え、コミュニティ活動やサテライトオフィス等の働く場の確保、大学生等が住民と共に地域づくりを行う「域学連携」などの地域住民や事業者等によるエリアマネジメントを促進し、多世代が支え合い持続するまちへ再生する。

また、高齢者や子育て世帯のニーズに対応した住宅を供給するとともに、用途地域等を柔軟かつ適切に変更し、徒歩圏内に医療・福祉、子育て支援、日用品販売、等の施設の立地を誘導する。

(エ) 大規模集客施設の適正な立地誘導

大規模集客施設については、地域連携型都市構造の形成や周辺道路の交通量の変化等の都市機能への影響に配慮しつつ、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、広域土地利用プログラムを運用し、隣接地域を含めた広域的な観点から適正な立地を誘導する。

特に、地域都市機能集積地区等については、大規模な集客施設の立地を誘導・許容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、特別用途地区等の活用により大規模集客施設の立地を抑制する。ただし、市町のまちづくりと一体となった大規模集客施設の立地については、地区計画の活用などにより、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

大規模な工場が移転等する場合には、工場敷地の再利用に係る都市機能の調和等に関する要綱に基づく手続により、企業に地元市町の意見を反映した適切な跡地利用を促し、都市機能との調和や地域産業の持続的な振興を図る。

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）に基づく手続により、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、その土地利用計画が具体化した場合には、用途地域の変更や再開発等促進区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) 優良な農地との健全な調和

農業を振興する地域では、周辺環境との調和に配慮した土地利用を図る。

特に、三田市など地域北部における都市近郊農地を保全するとともに、都市部との連携強化により、阪神地域での地産地消等を促進し、農業振興や環境負荷の低減を図る。

(イ) 地域の活力の維持に資するまちづくりの促進

厳しい土地利用規制の下で人口減少・少子高齢化の進行などにより、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、住民生活の安定や地域創生に資する地域の活力の維持等、地域の実情に応じたまちづくりを実現する手法の一つとして、地区計画や特別指定区域制度の活用、開発許可制度の弾力的運用等を図る。

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、地域主導によるまちづくりを促進する。

特に、新名神高速道路等のインターチェンジ周辺の地域における産業用地需要などへの対応については、上位関連計画との整合を勘案し、開発整備の必要性について慎重に判断の上、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を誘導する。

また、兵庫県地域創生戦略を踏まえ、市街化区域縁辺部の既存工場等の現地での事業継続のための敷地拡大やUJI ターン者の居住を認めるなど、開発許可制度の弾力的運用を図る。

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

自然災害が激甚化・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。

(3) 都市施設に関する方針

地域連携型都市構造化の実現に向け「阪神南地域社会基盤整備プログラム（2019～2028年度）」（平成31年策定）及び「阪神北地域社会基盤整備プログラム（2019～2028年度）」（平成31年策定）等に基づき都市基盤施設の整備を計画的・効率的に推進し、「ストック効果の最大化」を図るとともに、「ひょうごインフラ・メンテナンス10箇年計画」等に基づき計画的な都市基盤施設の長寿命化に向けた修繕・更新を推進するなど、戦略的な維持管理・更新を進める。

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

学校、公民館、病院等の施設については、人口減少や年齢構成の変化に対応するため、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。また、その結果余剰となった公有地については、民間事業者等による活用を促進する。

ア 交通施設

都市機能の相互補完を行う地域内外の連携強化と地域内の生活利便性を確保するため、周辺の自然条件や社会的条件を踏まえつつ、広域連携軸や地域内連携軸に位置付けた道路の整備や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、同湾岸線、同北神戸線等からなる基幹道路ネットワークの一層の拡充を図るため、名神湾岸連絡線の早期完成に向けた取組を促進する。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道路ネットワークの円滑な利用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。

さらに、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、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、超高齢社会に対応した歩行環境の改善、駐輪場や自転車レーン等の整備による自転車の通行環境の改善等を図るとともに、公共交通の更なる利便性の向上に向け、阪急電鉄神戸線における西宮北口～武庫之荘間の新駅設置の検討を行う。

西宮市から猪名川町に至る北部地域の鉄道駅から遠い居住地においては、近隣の都市機能集積地区へアクセスする路線バスの維持を図るとともに、コミュニティバスやデマンド型交通の運行等を支援するなど、地域の状況に応じた移動手段の確保を図る。あわせて、地域交通の利便性を確保するため、自動運転車の導入等を検討する。

広域的な公共交通ネットワークの維持・確保に当たっては、地域内の市町や交通事業者からなる協議会等の取組により公共交通の利便性の向上を図る。

また、大阪・関西万博の開催や IR (Integrated Resort : 統合型リゾート) の誘致等の大阪湾ベ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・環流の拡大を見据え、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、海上交通網の在り方等を検討する。

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、二酸化炭素の吸収、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、これまでにない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、周辺の自然環境を含めたグリーンインフラを形成する。特に、失われた自然環境の回復と創造により、魅力と活力のある都市の再生を目指す「尼崎 21 世紀の森構想」

(平成 14 年策定) を先導する拠点的な緑地として尼崎の森中央緑地の整備を推進する。また、かぶとやま 県立甲山森林公園、ひとくら 県立一庫公園、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、県立有馬富士公園では、「地球アトリエ構想」に基づく豊かな自然環境を生かした芸術文化機能の充実により、地域内外の交流を促進する。

また、都市内の生産緑地地区等の農地や社寺林についても貴重な緑地空間と捉え、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・創出を図り、特に緑の少ない都心部における緑化を促進する。

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、市町等による「かわまちづくり支援制度」の活用など、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。

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・安心を確保するため、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。

また、公共用水域の水質保全と生活環境の改善を図るため、生活排水処理計画に基づく流域下水道の計画的な改築・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、高度処理化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、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。

(4) 市街地整備に関する方針

安全で安心な魅力ある地域連携型都市構造の実現に向けて、都市計画法等の特例制度の活用、条例・要綱等の規制の緩和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。なお、市街地開発事業の都市計画決定後、長期にわたって事業に着手していない施行区域については、その区域の廃止を含めた見直しを検討する。同様に、長期にわたって整備を中断している郊外ニュータウンについても、計画の廃止・縮小又は用途転換等の見直しを検討する。

既成市街地内においては、公共団体が有する既存ストックの有効活用や空き家の活用・リノベーションの促進、低未利用地の利活用を図るとともに、地区の位置付けに応じた都市機能の維持・充実や良好な住環境の形成等を図る。特に、公共施設の統廃合や大規模工場の移転に伴って生じた未利用地等の土地利用を促進するとともに、立地適正化計画に基づく誘導施設の設定及び届出制度の活用等により、適切な都市機能の立地を誘導する。

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。

阪神芦屋駅・市役所周辺地区、伊丹サンロード地区、宝塚駅周辺地区、清和台地区^{せいわだい}（川西市）、弥生が丘（三田市）、日生中央駅周辺地区^{にっせい}（猪名川町）等のユニバーサル社会づくり推進地区においては、高齢者や女性、障害のある人等の社会活動への参画等を支援するため、道路や施設等の重点的な整備を促進するとともに、環境や健康面等における自転車の持つメリットを最大限に生かすことのできる「自転車のまちづくり」を進める尼崎市の取組等を促進する。

なお、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、これらの方針に基づき適切な市街地整備を進めるとともに、尼崎市等に見られる密集市街地においては、「兵庫県密集市街地整備マニュアル」（平成28年策定）を活用し、これまでの事業手法に加え、建築基準法の特例制度等を活用した住民の自主的な建替え等を促進する。

(5) 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靱化を図るため、均衡のとれた都市施設の配置とそれらのネットワーク化、大規模な地震の発生に備えた都市の耐震化・不燃化等や津波対策の強化、水害・土砂災害等に強い地域づくりを促進する。

特に、南海トラフ地震や上町断層帯地震等の大規模広域災害に対応するため、府県を越えた広域的な災害応急体制を確立するなど、大阪府下を含めた周辺地域と相互に連携し、災害に強い都市づくりを進める。

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

ア 防災拠点の整備とネットワークの形成

災害時の救援・救護、復旧活動等を円滑に行うため、国道43号等を軸とした広域防災帯の整備や、広域防災拠点である阪神南広域防災拠点（今津浜公園）、県立有馬富士公園、県立西猪名公園・川西市立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等の整備、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、密集市街地や緊急輸送道路沿道の建築物、津波避難ビル、老人ホームなど災害時要援護者利用施設等の耐震化・不燃化を一層推進する。また、上下水道等のライフラインの耐震化を推進する。

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

ウ 発生頻度を踏まえた津波・高潮対策

「南海トラフ地震・津波対策アクションプログラム」（平成27年策定）に基づき、近い将来発生が懸念される南海トラフ地震の発生に伴う津波に備えるため、「津波防災インフラ整備計画」による計画的かつ重点的な護岸補強等のハード対策に加え、津波避難対策等のソフト対策を推進する。特に、最大クラスの津波等により甚大な浸水被害が想定される尼崎西宮芦屋港（レベル2津波水位：尼崎地区 T.P. +4.0m、

西宮・今津地区 T. P. +3. 7m、鳴尾地区 T. P. +3. 7m) の津波対策の早期完了を図る。

あわせて、平成 30 年台風第 21 号の教訓を踏まえ策定した「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高潮対策を推進する。

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

阪神地域では公共交通機関を利用した遠方からの通勤・通学者が多く、帰宅困難者の大量発生が予測されることから、行政、企業、鉄道事業者等の協働による帰宅困難者対策を推進する。

エ 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 月豪雨や令和元年東日本台風など、異常豪雨が頻発化していることを踏まえ、「河川対策アクションプログラム（令和 2～10 年度）」に基づき、事前防災対策を重点的に推進する。

また、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、河川下水道対策に加え、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、ハザードマップや洪水浸水想定区域図等の公表、雨量や水位等の防災情報の発信、避難体制の整備等による減災対策を推進するとともに、河川整備の状況、災害発生のおそれの有無、水源のかん養の必要性等を考慮した土地利用を図るなど、総合的な治水対策を推進する。

(イ) 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、災害危険区域や土砂災害警戒区域及び土砂災害特別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、災害危険区域や土砂災害特別警戒区域等を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。

また、「第 3 次山地防災・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（災害緩衝林の造成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。

(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」（平成 26 年改定）に基づき、住民や事業者と行政がそれぞれの役割のもと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環境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形成・保全を図る。

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、屋外広告物条例（平成 4 年兵庫県条例第 22 号）による広告物の整序を図るとともに、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、公共施設等への県産木材の活用、道路等からの眺望に配慮した緑化や無電柱化の推進等により、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、日本遺産として認定された「1300 年つづく日本の終活の旅～西国三十三所観音巡礼～」を構成する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」、県立有馬富士公園を舞台とした「地球アトリエ構想」、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。

今後、増加が懸念される都市部の空き地や空き家については、民間事業者が主体となった利活用やリノベーション等により、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増加につなげる。

また、立地適正化計画における居住誘導区域外などの地域では、良好な自然環境に囲まれた豊かな生活の実現など、地域の特性を生かしたまちづくりを支援する。

4 主要な都市施設の整備目標等

(1) 主要な都市施設の整備目標

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。

ア 交通・港湾施設

・自動車専用道路等

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

・主要幹線街路

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
(主)大沢西宮線〔鷲林寺〕	西宮市鷲林寺南町	現道拡幅 L=約 0.5km
(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)尼崎宝塚線〔小浜南〕	宝塚市安倉西	現道拡幅 L=約 0.4km
(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 0.3km
(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 0.4km
(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)三田西インター線	三田市溝口～長坂	バイパス L=約 0.9km
(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

・交通広場

駅名	事業場所	概要
JR 芦屋駅（南側）	芦屋市業平町	A=約 6,100 m ²

・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
尼崎西宮芦屋港海岸〔尼崎地区〕	尼崎市	防潮堤嵩上げ等
尼崎西宮芦屋港海岸〔西宮地区〕	西宮市	防潮堤嵩上げ等
尼崎西宮芦屋港海岸〔芦屋地区〕	芦屋市	防潮堤嵩上げ等

イ 河川

名称	箇所	概要
(一)猪名川	川西市出在家町	河川改修 L=約 0.4km
(一)猪名川	伊丹市森本	河川改修 L=約 0.4km
(一)猪名川	尼崎市東園田	河川改修 L=約 2.0km
(二)武庫川〔下流工区〕	尼崎市、西宮市	河川改修 L=約 5.0km
(二)武庫川〔下流工区〕	宝塚市 他	河川改修 L=約 9.4km
(一)庄下川	尼崎市	高潮対策 L=約 3.2km 河川改修 L=約 3.1km
(二)洗戎川〔水門・排水機場〕	西宮市浜町	高潮対策・津波対策 L=約 0.3km 水門、排水機場
(二)新川・東川 〔水門・統合排水機場〕	西宮市今津西浜町	高潮対策・津波対策 水門、統合排水機場
(二)津門川	西宮市	河川改修 L=約 1.7km 地下貯留管
(二)天王寺川・天神川	宝塚市、伊丹市	河川改修 L=約 2.3km
(二)大堀川	宝塚市向月町 他	河川改修 L=約 1.2km
(二)荒神川	宝塚市宮の町 他	河川改修（宝塚市施工） L=約 1.0km
(二)波豆川	宝塚市、三田市	河川改修 L=約 1.0km
(一)猪名川〔中流工区〕	川西市	河川改修 L=約 3.0km
(二)山田川	三田市香下	河川改修 L=約 1.9km
(二)相野川	三田市下相野	河川改修 L=約 1.4km

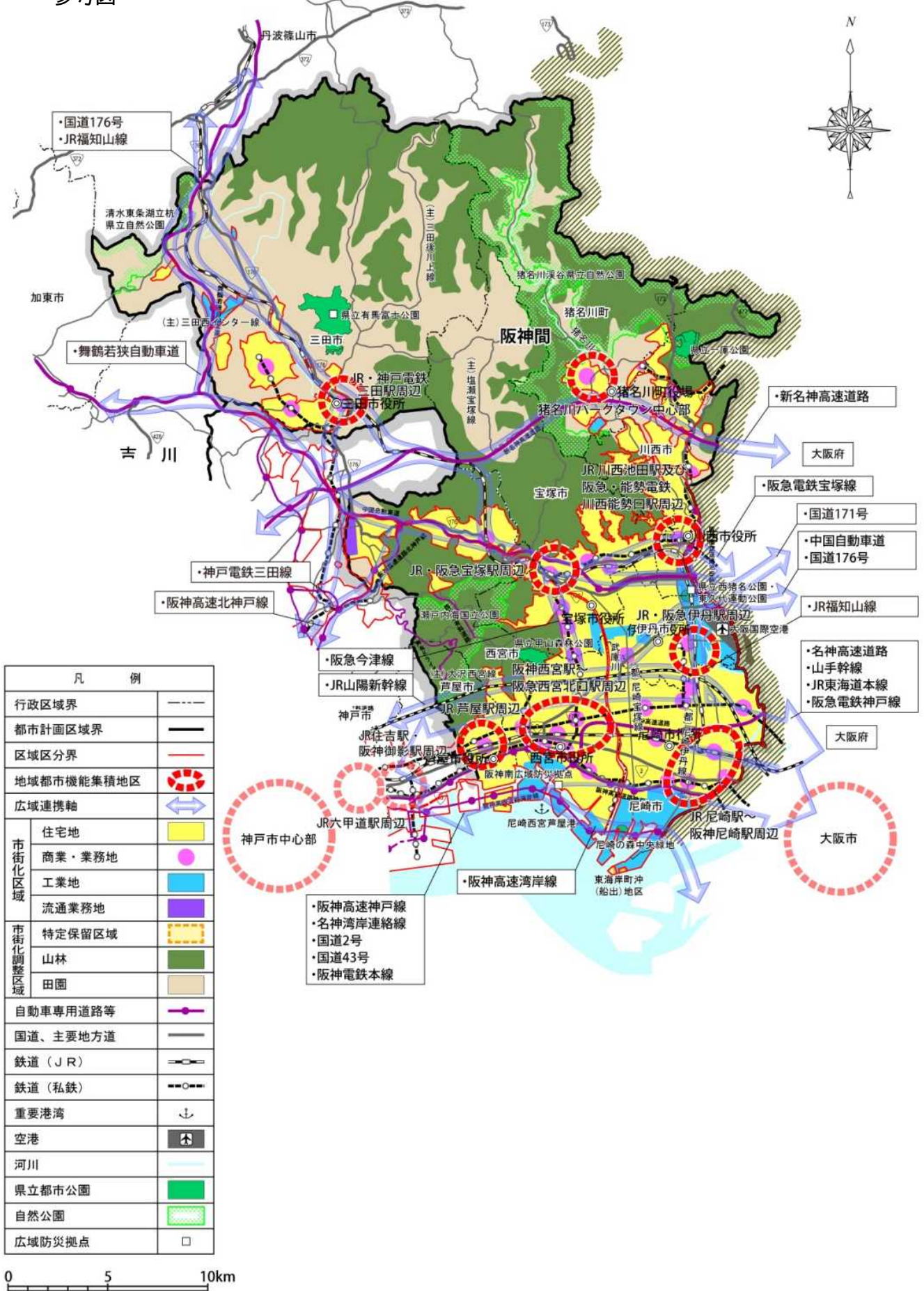
ウ 下水道

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 他	汚泥有効利用施設整備

(2) 市街化調整区域における計画的な市街化の目標

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。

参考図



凡 例		
行政区域界	---	
都市計画区域界	—	
区域区分界	—	
地域都市機能集積地区	⊙	
広域連携軸	⇄	
市街化区域	住宅地	■
	商業・業務地	●
	工業地	■
	流通業務地	■
市街化調整区域	特定保留区域	■
	山林	■
	田園	■
自動車専用道路等	—	
国道、主要地方道	—	
鉄道 (JR)	—	
鉄道 (私鉄)	—	
重要港湾	⚓	
空港	✈	
河川	—	
県立都市公園	■	
自然公園	■	
広域防災拠点	□	

0 5 10km