

但馬地域都市計画区域マスタープラン

豊岡都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
浜坂都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
香住都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
八鹿都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
和田山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 但馬地域の都市計計画の目標等	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	27
3 主要な都市計画の決定の方針	28
(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	37

第1 基本的事項

(1) 役割

但馬地域都市計画区域マスタープランは、「21世紀兵庫長期ビジョン」（「但馬地域ビジョン」）（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、豊岡市、新温泉町、香美町、養父市及び朝来市の3市2町で構成される但馬地域に含まれる豊岡都市計画区域、浜坂都市計画区域、香住都市計画区域、八鹿都市計画区域及び和田山都市計画区域とする。

なお、本地域においては、都市計画区域外との関係にも配慮しつつ、広域的な地域の将来像及び都市計画の方向性を示す。



図1 対象区域

表 1 但馬地域内の都市計画区域

都市計画区域名	構成市町名	都市計画区域	人口（人）
豊岡都市計画区域	豊岡市	行政区域の全域	75,646
浜坂都市計画区域	新温泉町	行政区域の一部	9,222
香住都市計画区域	香美町	行政区域の一部	9,566
八鹿都市計画区域	養父市	行政区域の一部	10,111
和田山都市計画区域	朝来市	行政区域の一部	13,236
合計			117,781

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（強靭さ・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。

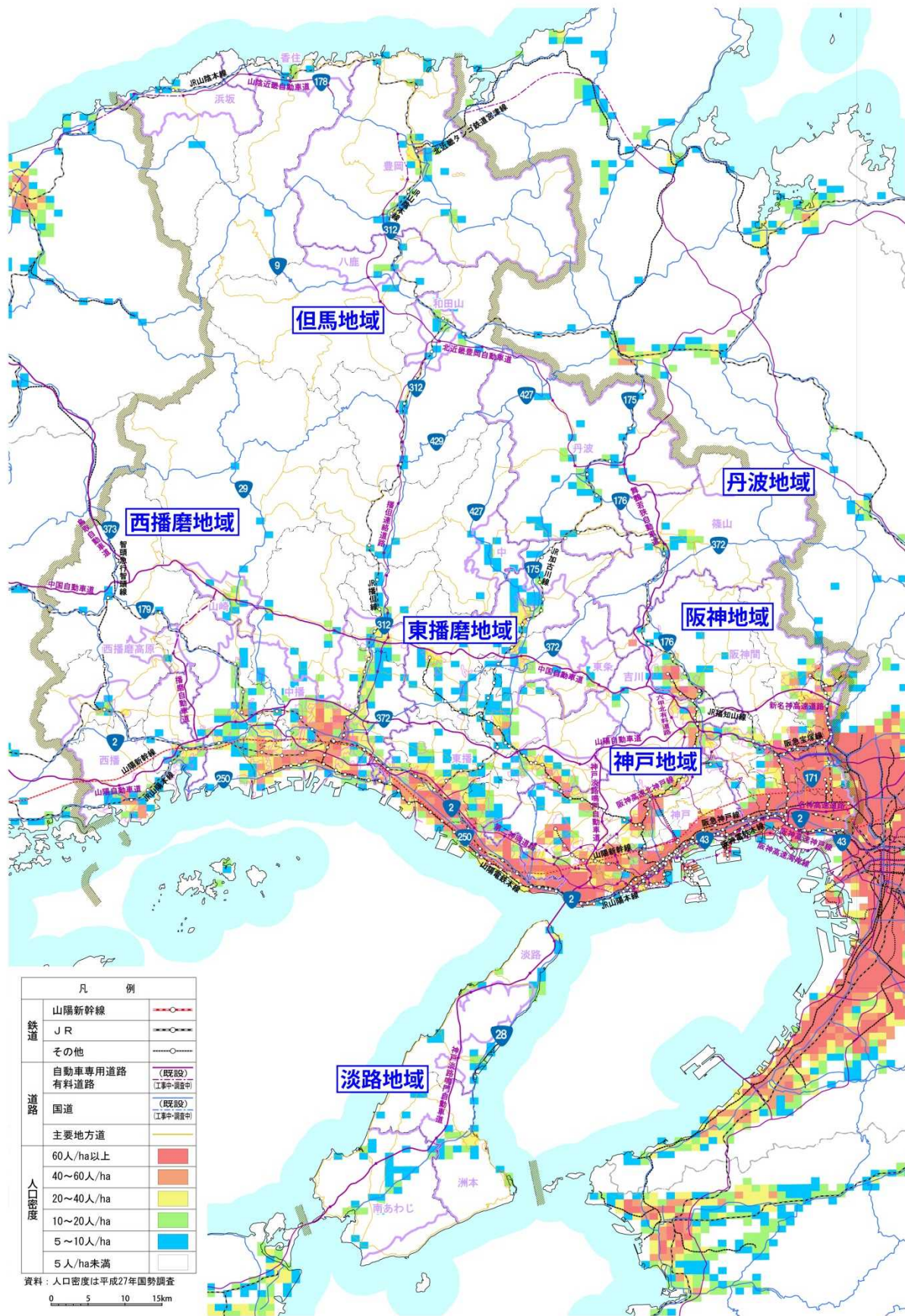


図2 本県の現在の人口分布及び交通ネットワークの状況

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)

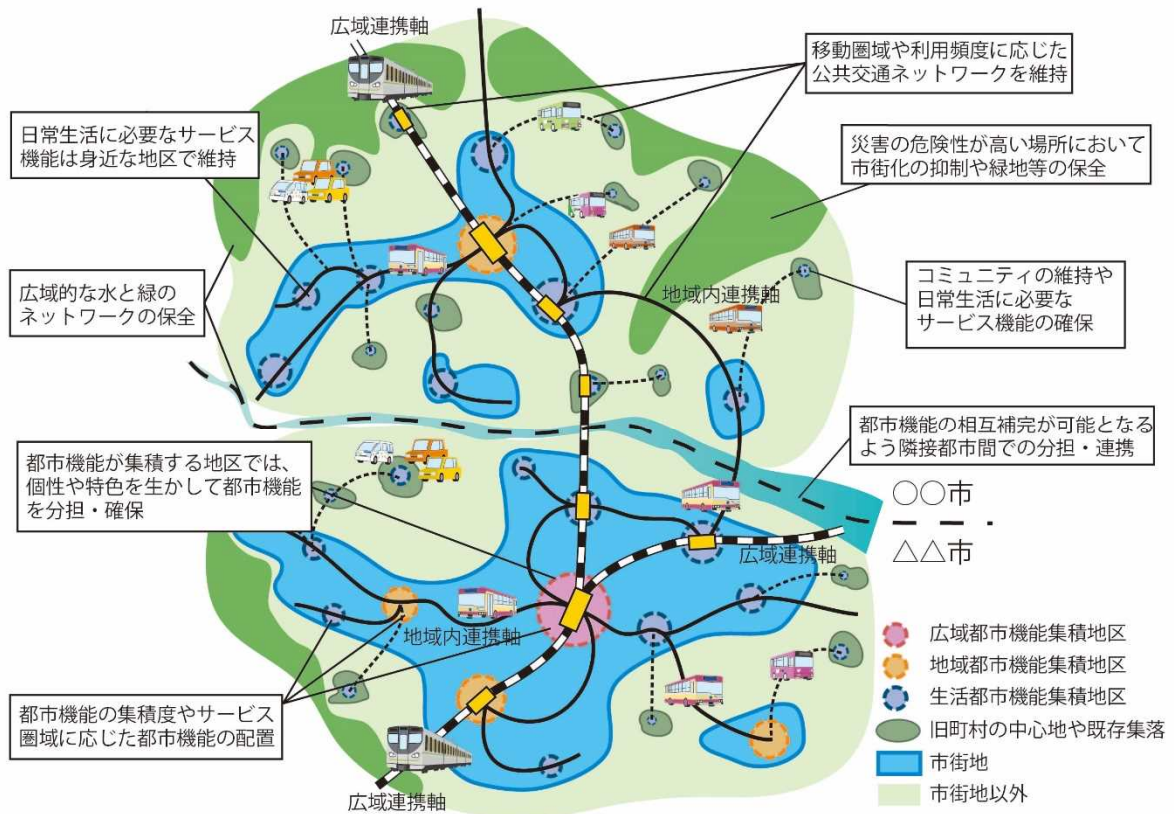


図3 地域連携型都市構造のイメージ

(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 但馬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

但馬地域は、県北部に位置し、東は京都府に、西は鳥取県に、南は西播磨地域及び丹波地域等に接し、北は日本海に面する面積約 2,133km² の地域で、県全体の面積の 1/4 を占める。

豊かな自然環境に恵まれ、水量豊かな^{まるやまがわ}円山川、竹野川、^{やだがわ}矢田川、岸田川等が日本海に、市川が瀬戸内海に注いでいる。

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

このような地勢にあって、本地域では、過去に台風や集中豪雨による水害、土砂災害が発生しており、平成 16 年台風第 23 号により円山川水系が氾濫し、甚大な被害が生じている。この災害では、風倒木や土砂崩れが連鎖的に発生し被害を拡大させた。また、養父市から朝来市に跨る養父断層帯を震源とする地震被害が予測されている。

イ 人口・世帯数

本地域の人口は約 17.0 万人（平成 27 年）で県全体の約 3% である。減少傾向が続いており、令和 7 年には約 15.0 万人（平成 27 年比△11.8%）、令和 27 年には約 10.9 万人（同比△35.9%）となる見込みである。

65 歳以上人口比率は約 33.5%（平成 27 年）と県全体の水準（約 27.1%）を上回っており、高齢化が顕著である。今後も県全体より高い水準で高齢化が進行し、令和 7 年には約 39.1%、令和 27 年には約 46.3%となる見込みである。

また、世帯数は約 6.2 万世帯（平成 27 年）であり、平成 17 年の約 6.3 万世帯から減少に転じている。令和 7 年には約 5.2 万世帯（平成 27 年比△12.9%）、令和 27 年には約 3.9 万世帯（同△37.1%）となる見込みである。

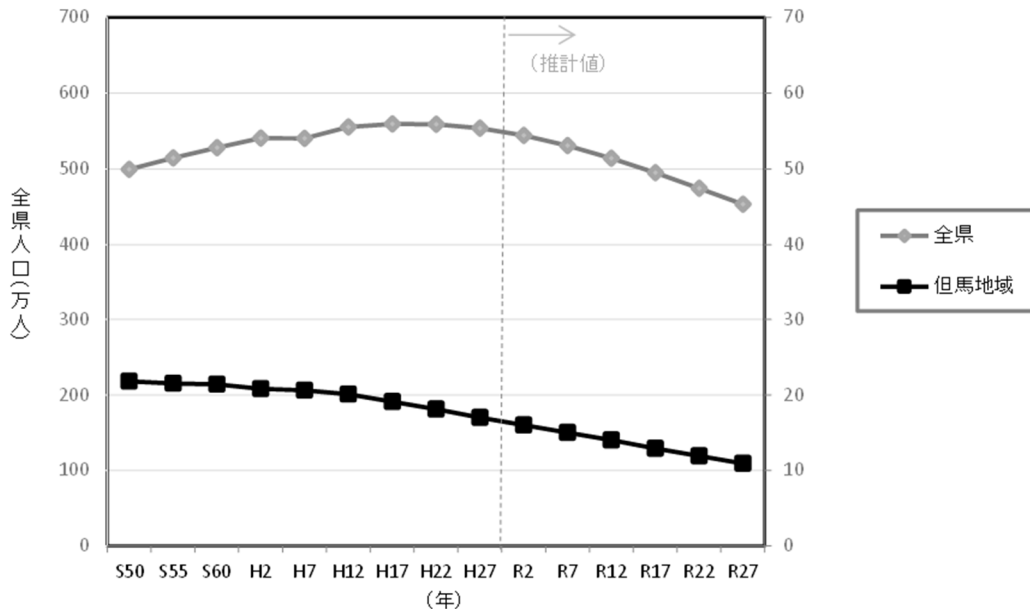


図4 人口の推移と将来見通し

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	553.4	530.6	494.9	453.2
但馬地域	21.8	21.4	20.6	19.1	17.0	15.0	12.9	10.9
豊岡市	9.6	9.6	9.4	8.9	8.2	7.5	6.7	5.8
新温泉町	2.2	2.1	2.0	1.7	1.5	1.3	1.0	0.8
香美町	2.8	2.6	2.4	2.1	1.8	1.5	1.2	0.9
養父市	3.5	3.4	3.1	2.8	2.4	2.0	1.7	1.3
朝来市	3.8	3.7	3.7	3.5	3.1	2.7	2.3	2.0

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）

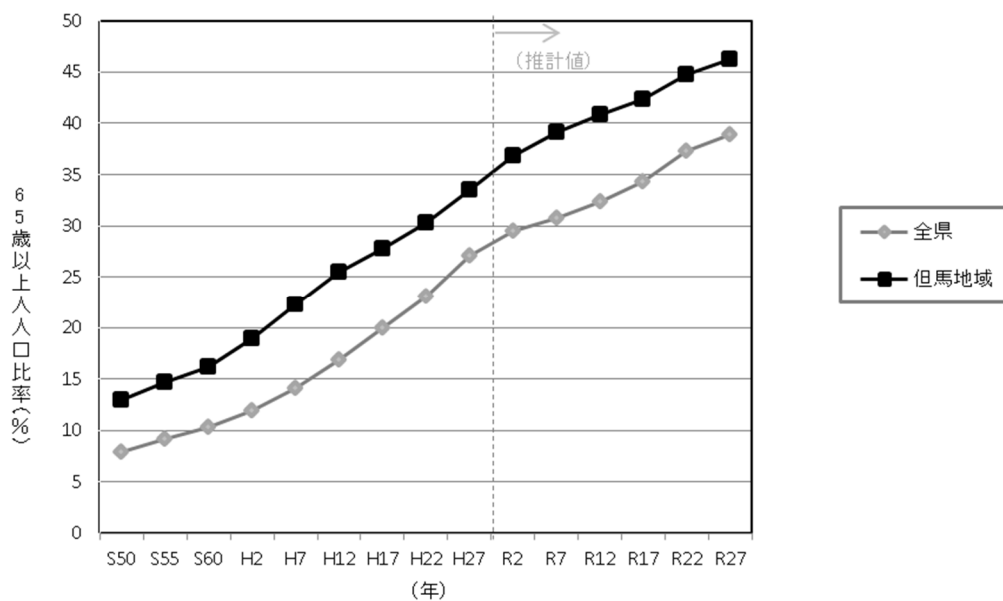


図5 65歳以上人口比率の推移と将来見通し

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
但馬地域	13.0	16.2	22.3	27.8	33.5	39.1	42.4	46.3
豊岡市	12.2	15.1	20.5	25.8	31.6	36.7	39.9	44.1
新温泉町	12.9	16.1	23.3	29.7	36.9	44.1	46.9	50.4
香美町	12.7	16.0	23.0	30.2	36.7	43.8	48.8	53.0
養父市	14.4	17.9	25.8	30.9	36.2	42.5	46.0	50.1
朝来市	13.9	17.4	23.1	28.0	33.2	38.5	41.9	45.8

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）

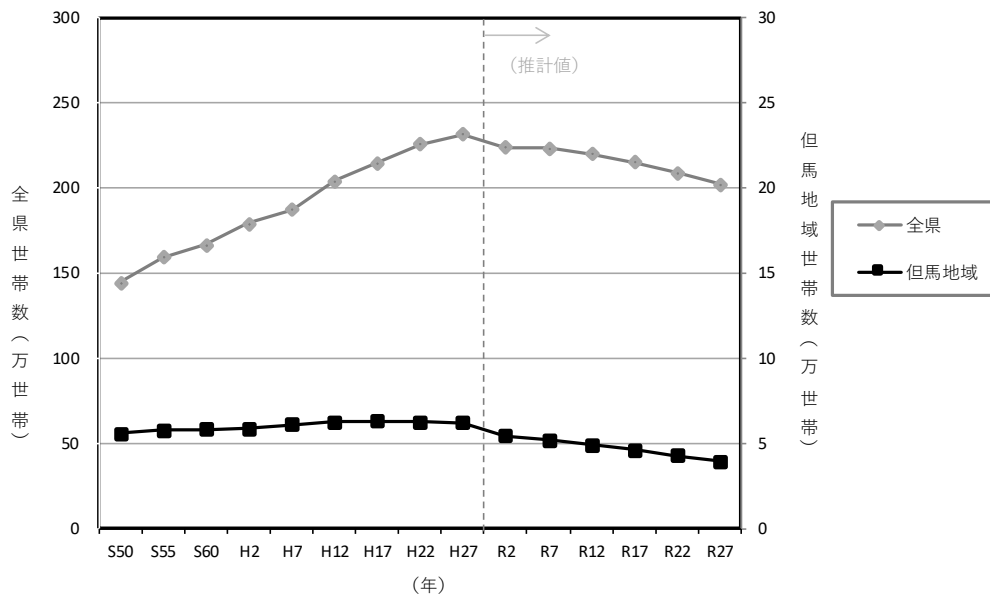


図6 世帯数の推移と将来見通し

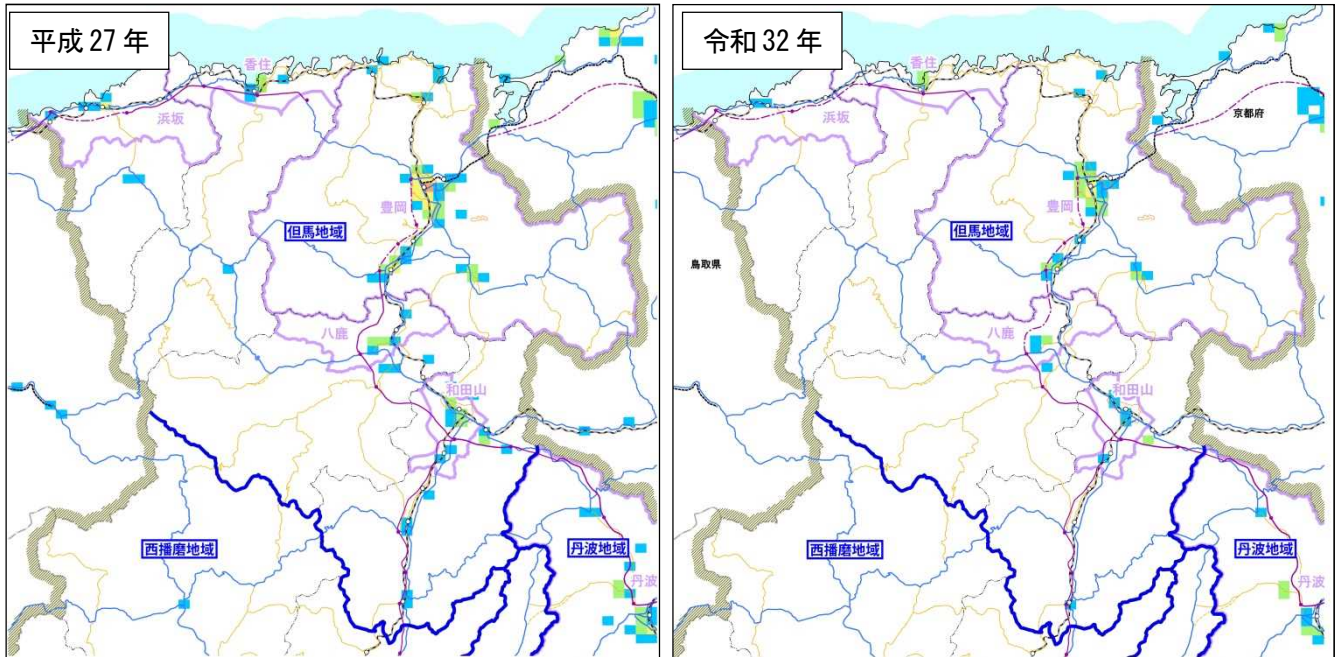
資料：国勢調査（平成 27 年以前）、兵庫県推計（令和 2 年以降）

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
但馬地域	5.6	5.8	6.1	6.3	6.2	5.2	4.6	3.9
豊岡市	2.4	2.6	2.8	3.0	3.0	2.5	2.3	2.0
新温泉町	0.6	0.6	0.6	0.6	0.5	0.4	0.4	0.3
香美町	0.7	0.7	0.7	0.7	0.6	0.5	0.4	0.3
養父市	0.9	0.9	0.9	0.9	0.9	0.7	0.6	0.5
朝来市	1.0	1.0	1.1	1.2	1.2	1.0	0.9	0.8

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	■
40~60人/ha	■
20~40人/ha	■
10~20人/ha	■
5~10人/ha	■
5人/ha未満	■

参考図 但馬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 次産業及び第 3 次産業共に横ばい傾向である。県全体に比べて豊岡市における農業や日本海側の漁業等の第 1 次産業の比率が高いことが特徴的である。

農業産出額は 233 億円（平成 27 年）であり、県全体の約 15%を占めている。平成 27 年における市町別の内訳を見ると、豊岡市が全体の約 50%を占めている。

製造品出荷額は 2,638 億円（平成 17 年）から 2,980 億円（平成 27 年）と増加傾向である。平成 27 年における市町別の内訳を見ると、豊岡市が全体の約 40%、朝来市が約 20%を占めている。商品販売額は 3,489 億円（平成 19 年）から 3,198 億円（平成 28 年）と減少傾向にある。平成 28 年における市町別の内訳を見ると、豊岡市が全体の約 50%、朝来市が約 20%を占めている。

表5 就業人口の産業別構成比の推移

単位：%

市町名等	平成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
但馬地域	9.7	30.5	59.5	8.2	27.7	62.8	7.9	27.2	63.7
豊岡市	7.8	29.8	62.2	6.9	26.9	64.2	6.1	27.0	65.1
新温泉町	14.0	28.6	56.8	13.4	23.9	62.1	16.0	24.0	59.6
香美町	17.4	30.1	52.3	12.0	29.8	57.9	12.7	28.2	58.9
養父市	9.4	31.6	58.9	8.2	28.2	63.0	8.5	26.7	63.8
朝来市	7.9	32.8	59.0	6.8	30.4	62.2	5.8	29.1	64.4

資料：国勢調査

注：分類不能の産業があるため、合計は100%にならない。

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
但馬地域	246	221	233
豊岡市	112	92	121
新温泉町	18	17	16
香美町	22	18	20
養父市	47	48	35
朝来市	47	46	42

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

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
但馬地域	2,638	2,475	2,980
豊岡市	1,020	1,074	1,280
新温泉町	96	91	235
香美町	243	187	185
養父市	427	469	562
朝来市	852	653	718

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	125,605	143,794
但馬地域	3,489	3,001	3,198
豊岡市	1,965	1,595	1,707
新温泉町	203	144	144
香美町	205	141	157
養父市	443	548	561
朝来市	674	573	630

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

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

また、円山川水系沿いの城崎（豊岡市）、出石（豊岡市）、八鹿（養父市）、和田山（朝来市）等の市街地、竹野川、矢田川、岸田川、佐津川等の河川沿いの集落、日本海沿いの香住（香美町）や浜坂（新温泉町）等の市街地等、漁業や観光を中心とした小規模な市街地や集落に限られた平地に点在している。

オ 交通

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

また、北近畿豊岡自動車道を利用した高速バスが城崎、湯村（新温泉町）の温泉地や浜坂、豊岡、八鹿、和田山等の各都市と神戸・大阪方面を結んでいる。その他、全但バスによる路線バス等が鉄道駅や病院等と居住地を結んでいるほか、内陸部の交通を担っている。また、路線バスの運行していない地域は、コミュニティバスが運行している。

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

空の交通は、コウノトリ但馬空港を発着する航空路線により、大阪国際空港と約35分、大阪国際空港乗継ぎで羽田空港と最短約2時間で結ばれている。

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、全市町で通勤・通学者の約70%以上が同一市町内の移動であり、特に豊岡市及び新温泉町においては80%以上と高い比率となっている。他市町への移動では、香美町から豊岡市、養父市から朝来市及び豊岡市への移動もそれぞれ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、新温泉町から鳥取県への移動が18.0%と高い比率となっていることが特徴的であり、香美町から豊岡市、養父市から朝来市への移動もそれぞれ15%を超えているほか、養父市から豊岡市への移動も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（流出移動）

単位：％

市町名	市町内 移動率	移動先					
		第1位		第2位		第3位	
		市町等	移動率	市町等	移動率	市町等	移動率
豊岡市	89.5	養父市	3.4	朝来市	1.8	香美町	0.9
新温泉町	80.7	香美町	5.9	鳥取市	5.8	豊岡市	2.9
香美町	75.8	豊岡市	13.8	新温泉町	4.1	養父市	3.7
養父市	69.6	朝来市	13.8	豊岡市	11.3	香美町	1.2
朝来市	74.6	養父市	9.2	豊岡市	4.5	福知山市	3.3

資料：平成27年国勢調査

表10 休日における自由目的（流出移動）

単位：％

市町名	市町内 移動率	移動先					
		第1位		第2位		第3位	
		市町等	移動率	市町等	移動率	市町等	移動率
豊岡市	82.6	朝来市	2.5	養父市	2.2	京丹後市	2.0
新温泉町	62.2	鳥取県	18.0	豊岡市	5.0	香美町	3.7
香美町	62.1	豊岡市	17.3	鳥取県	5.3	新温泉町	4.1
養父市	58.3	朝来市	17.0	豊岡市	10.9	姫路市	1.6
朝来市	66.2	養父市	8.1	豊岡市	7.6	福知山市	2.9

資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年度実施）

※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

(ア) コウノトリが舞う豊かな自然環境

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

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

(イ) 自然を生かしたリゾート・レクリエーション施設

氷ノ山や扇ノ山等の山々、鉢伏高原、神鍋高原、上山高原等の高原や竹野浜、香住海岸等の海浜は、スキー場、渓谷トレッキングや海水浴など自然に親しむレクリエーションの場として活用されている。

また、城崎や湯村等の温泉地が各所に見られる。

(ウ) 歴史的まちなみと文化的景観

わが国屈指の山城である竹田城跡（朝来市）等の史跡、「播但貫く、銀の馬車道 鉱石の道」が日本遺産として認定された生野（朝来市）、神子畑（朝来市）、明延（養父市）をはじめとする鉱山施設等の近代化産業遺産、出石や大屋町大杉の

重要伝統的建造物群保存地区、竹田等の城下町、城崎や湯村等の温泉地、八鹿等の旧街道沿いの宿場町など、文化財や歴史的まちなみ、歴史的建造物等が多数存在している。

また、生野鉾山及び鉾山町の重要文化的景観をはじめ、浜坂味原川^{あじはらがわ}の港町（新温泉町）、蓼川堰、円山川の葦原（豊岡市）、和佐父西ヶ岡^{わさぶにしがおか}の棚田（香美町）など優れた文化的景観が残されている。

(I) 全国ブランドの特産品と地場産業

コウノトリ育むお米や岩津ねぎ^{いわつ}（朝来市）、轟^{とどろき}大根（養父市）、但馬牛等の特産物のほか、新たなスパイスとして海外で注目されつつある朝倉さんしょ^{あさくらさんしょ}が生産されている。また、津居山^{ついやま}、竹野（豊岡市）、柴山、香住（香美町）、浜坂、諸寄（新温泉町）等の多くの漁港を有しており、松葉ガニやホタルイカ漁が盛んである。

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

(2) 将来の都市像

ア 但馬地域の現在の都市構造

本地域は、全体的に山地が多いため、限られた平地のうち河川や街道沿い等に市街地が島状に分布し、その周辺に集落が点在する地域である。広域的な都市機能が集積する地区はなく、各市町の中心部等に都市機能が集積する地区が点在しているが、神戸、阪神、東播磨、西播磨地域に比べその集積度は低い。また、利便性の向上が求められる公共交通体系を幹線道路による交通ネットワークにより補完している。

イ 但馬地域の目指すべき都市構造

本地域では、市町ごとの都市機能集積地区において、日常生活に必要な都市機能の維持・充実を図るとともに、交通ネットワークによる地区間の連携強化により、都市機能の相互補完を行い、地域全体での都市機能の確保を図る。さらに、遠隔医療・教育や個人向け商品販売・配送システム等を活用し、日常生活の持続性の確保を図る。

また、交流人口の増加による地域の活性化に向け、広域交通ネットワークの強化により、滞在型観光等の広域的な交流の促進を図る。

市街地エリアにおいては、豊かな自然や歴史・文化等を生かした市街地の形成を図るとともに、インバウンドの誘致を含む国内外の来訪者との多様な交流・環流の拡大を図る。一方で、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、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、デマンド型交通の導入や情報ネットワーク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、本地域を形づくる氷ノ山うしろやま山な後山な那岐山な山な国定公園、但馬山岳な県立自然公園、朝来群な山な県立自然公園、出石糸井な県立自然公園等の山々、円山川等の河川、山陰海岸国立公園の海岸線等からなる広域的な水と緑のネットワークについては、これを保全する。

2 区域区分の決定の有無

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

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

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

既存の都市機能の集積を生かすとともに、隣接する都市機能集積地区間での都市機能の相互補完を行い、地域全体で都市機能の確保を図るとともに、小規模な集落の日常生活の持続性を確保する。その際、第2次但馬定住自立圏共生ビジョン（令和元年改定）に基づき、適正な役割分担の下に都市機能集積地区間での都市機能の相互補完を推進するとともに、因幡・但馬麒麟のまち連携中枢都市圏ビジョン（令和2年改定）に基づき、地域外との広域的な連携の促進を図る。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、特に本地域では人口一人当たりの施設数が多いことから、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推進するとともに、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 豊岡駅周辺、JR 八鹿駅～養父市役所周辺、JR 和田山駅～和田山インターチェンジ周辺、JR 香住駅周辺、JR 浜坂駅周辺を地域都市機能集積地区として位置付け、都市機能の相互補完も勘案し、地域全体で商業・業務、医療、金融等の都市機能の確保を図る。

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

(4) 生活都市機能集積地区

日常の生活圏を対象として、旧役場周辺等の生活に密着した都市機能が集積している市街地等を生活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。特に、地域の維持に必要な民間の施設にあつては、その存続や空き公共施設の利活用による誘致等を図る。

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

人口減少や超高齢化が進行する中、自家用車以外の生活交通手段を確保する観点から、都市機能集積地区における魅力的な市街地の形成と、これらを繋ぐ公共交通の利便性の向上を図り、日常生活に必要な都市機能や公共交通の利用圏人口の維持を図る。

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

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、北近畿豊岡自動車道等からなる広域連携軸が形成されていることから、これらにより西播磨地域や丹波地域、さらには鳥取県、京都府を含む地域内外の地域都市機能集積地区間における都市機能の相互補完と、豊かな自然環境や歴史的資源を生かした滞在型観光等の広域的な交流の促進を図る。

(イ) 地域内連携軸

但馬地域内の生活利便性の向上を図るため、地域内の移動を支える交通ネットワークとして、広域連携軸に加え、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、路線バス、コミュニティバスやデマンド型交通等により公共交通ネットワークを維持・確保する。また、鉄道駅やバス停、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、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。

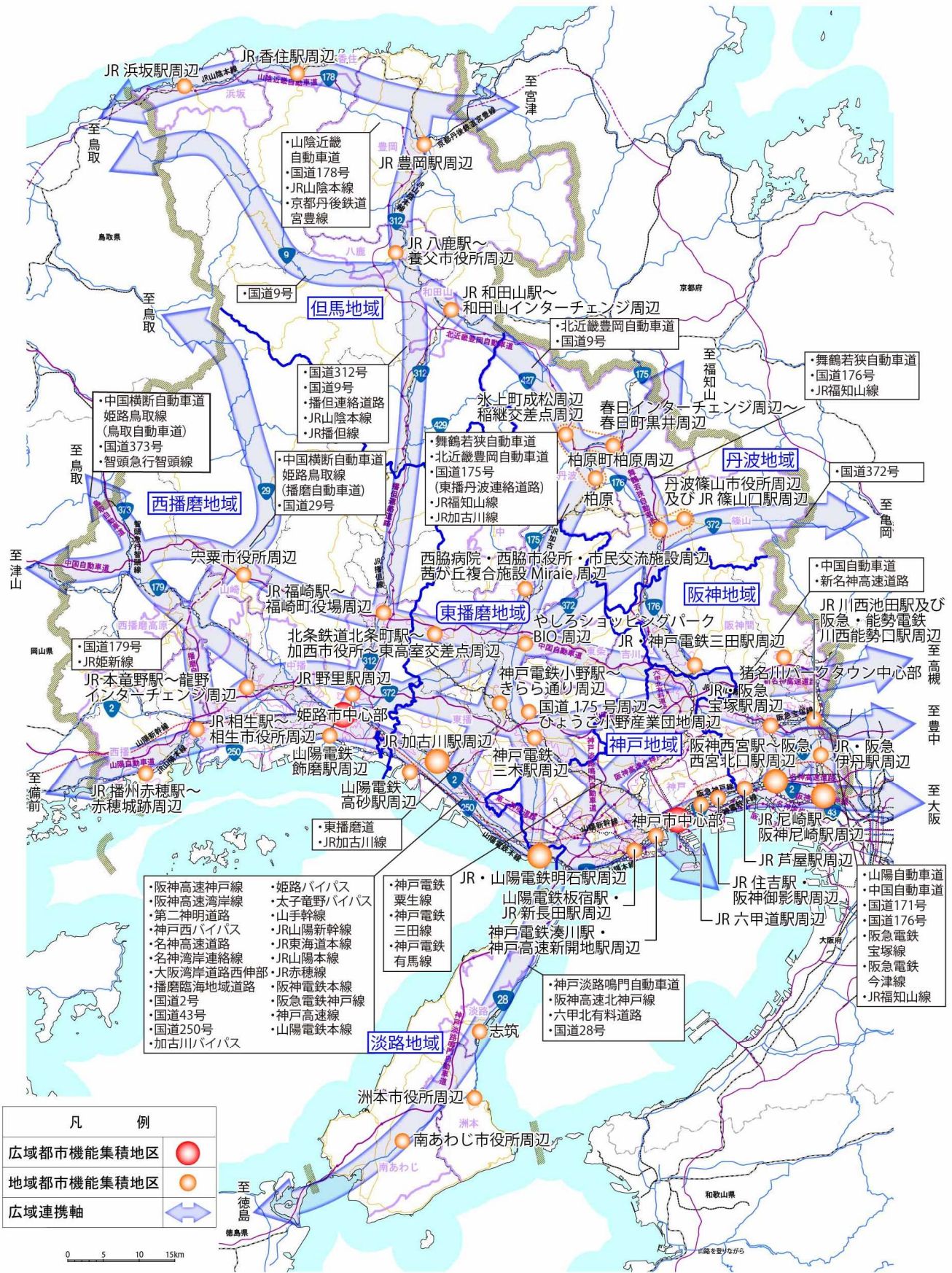


図7 都市機能集積地区及び広域連携軸

(2) 土地利用に関する方針

ア 地域の特性に応じた土地利用コントロール

地域の特性である県内有数の豊かな自然環境を維持し、優れた歴史、文化、風土、産業等を生かしたまちづくりを推進するため、緑豊かな地域環境の形成に関する条例（平成6年兵庫県条例第16号。以下「緑条例」という。）により定められた「南但馬地域環境形成基本方針」及び「北但馬地域環境形成基本方針」の考え方を基本とし、緑条例による開発の誘導に加え、都市計画法、農業振興地域の整備に関する法律（昭和44年法律第58号）、農地法（昭和27年法律第229号）、森林法（昭和26年法律第249号）、自然公園法（昭和32年法律第161号）等の規制誘導手法を活用した土地利用コントロールを行う。

特に、北近畿豊岡自動車道や山陰近畿自動車道のインターチェンジの周辺、国道9号や国道312号の沿道等の開発圧力が比較的強い地域においては、無秩序な市街地の拡大の抑制、生活環境の悪化の防止を図るため、用途地域、特定用途制限地域の指定や緑条例の計画整備地区制度の活用により、土地利用をコントロールする。

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

イ 計画的な整備・改善による市街地の質の向上

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

また、山東工業団地等の既存産業団地等においては、産業立地を促進する。

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。

(3) 都市施設に関する方針

地域連携型都市構造の実現に向け「但馬地域社会基盤整備プログラム（2019～2028年度）」（平成31年策定）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」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、広域的な観光交流の促進と地域内の生活利便性の確保を図るため、周辺の自然条件や社会的条件を踏まえつつ、

各市町の地域都市機能集積地区を結ぶ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、北近畿豊岡自動車道及び山陰近畿自動車道については、事業中区間の整備とともに、未事業化区間の早期事業化を促進・推進し、但馬地域全域での基幹道路ネットワークの形成を図る。

また、鉄道と路線バス等との接続改善等による公共交通の利便性の向上や、JR山陰本線、JR播但線、高速バス等の利用を促進するとともに、地域にとって望ましい公共交通網の姿を明らかにするマスタープランを策定し、公共交通の維持・確保を図る。

さらに、豊岡市における路線バス、コミュニティバス、スクールバス等の統合・再編、地域が主体となったコミュニティバスへの支援等の公共交通再編等の取組により、近隣の都市機能集積地区へアクセスする路線バスを維持するとともに、デマンド型交通への支援や市町村運営有償運送の運行など、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。

コウノトリ但馬空港については、一層の利用促進を図り、利便性の向上と産業・観光振興による地域の活性化に資する羽田直行便に加え地方と地方を結ぶ路線の展開に向けた取組を推進する。

イ 公園・緑地

生物多様性の保全・再生の視点も踏まえ、氷ノ山や鉢伏高原等の中国山地の山々や高原、円山川下流域周辺の水田等の豊かな自然を保全し、自然が有する多様な機能を備えたグリーンインフラを形成する。コウノトリの野生復帰を進めている県立コウノトリの郷公園をはじめ、県立円山川公苑、県立但馬牧場公園、県立但馬ドーム等の適正に維持管理するとともに、利用を促進する。

また、既存の公園・緑地を生かしつつ、河川や史跡と一体となった身近な緑を保全するなど、公園・緑地を適正に配置するとともに、緑条例に基づく「まちの区域」等においては、住民団体等が実施する植樹や芝生化等の緑化活動に対して支援を行う「県民まちなみ緑化事業」を活用し、まちなかの緑の保全・創出を図る。

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。また、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。特に、ラムサール条約湿地として登録され、コウノトリの野生復帰を進めている円山川やオオサンショウウオの生息環境の確保に取り組んでいる出石川等については、湿地の再生や生物の移動を阻害している落差の改善等、生物の多様性を確保する河川環境の再生に向けた整備を推進する。

また、公共用水域の水質保全と生活環境の改善を図るため、生活排水処理計画に基づく公共下水道（特定環境保全公共下水道を含む。）、集落排水処理施設、コミュ

ニティプラント等の更新・整備及び適正な維持管理を図るとともに、合併処理浄化槽の設置及び適正な維持管理を促進する。あわせて、市街地における雨水対策を推進する。

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

既成市街地では、都市機能の充実を図るとともに、古民家や町家の空き家等を活用した観光交流、二地域居住や移住を促進する。また、北近畿豊岡自動車道や山陰近畿自動車道のインターチェンジ周辺の地域等は、観光交流拠点・地域振興拠点として活用するとともに、周辺環境と調和した土地利用を図る。

歴史的なまちなみが残る出石や城崎等においては、歴史的資産としての価値に配慮しつつ、地区の特性に応じた防災対策を推進し、災害に強い市街地の整備を図る。

豊岡市役所周辺地域、養父市八鹿町中心市街地及びその周辺地区、生野町口銀谷地区（朝来市）、香美町駅前区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。

また、日高医療センターの整備や公立朝来梁瀬医療センター跡地の活用により、地域の保健医療・福祉の向上を促進するとともに、高齢になっても元気に歩いて暮らせる社会の実現に向けた豊岡市における「スマートウェルネスシティ」等の取組を推進する。

(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推進する。

特に、養父断層帯地震に備え、周辺地域と相互に連携し、災害に強い都市づくりを進めるとともに、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、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、広域防災拠点である但馬広域防災拠点（但馬空港内）、県立但馬ドーム、朝来市立和田山中央文化公園を核として、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、無電柱化等を図るとともに、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。

る。

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

イ 都市の耐震化・不燃化等

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

「日本海沿岸地域地震・津波対策アクションプログラム」（令和元年策定）に基づき日本海沿岸地域における地震・津波に備えるため、「日本海津波防災インフラ整備計画」（平成31年策定）に基づき、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。

また、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。

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、一級河川円山川や二級河川矢田川、岸田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

山麓部における崖崩れ、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（建築基準法（昭和25年法律第201号））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。

氷ノ山や鉢伏高原に代表される山々や高原、リアス式の山陰海岸、コウノトリが生息する円山川流域等の雄大な自然環境の保全を図るとともに、景観法（平成 16 年法律第 110 号）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、以下「景観条例」という。）等の活用により、人と自然が共生した美しい田園景観の保全を図る。また、景観法や景観条例に加え、地区の特性に応じ、重要伝統的建造物群保存地区や重要文化的景観等の文化財施策、建築基準法の特例制度等を活用し、出石等の城下町、大屋町大杉の養蚕集落、城崎等の温泉街、生野等の鉱山町等の歴史的まちなみの形成・保全を図る。

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

その他の地域においても、景観法や景観条例による建築物の形態や意匠の制限、屋外広告物条例（平成 4 年兵庫県条例第 22 号）による広告物の整序、緑条例による緑地の保全・創出等により但馬地域にふさわしい景観を誘導する。その際、主要な駅やインターチェンジ周辺等においては、地域の玄関口としての景観形成に配慮する。

あわせて、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形成重要建造物等として指定し、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但馬地域らしい景観を創出する。

(7) 地域の活性化に関する方針

円山川下流域・周辺水田、山陰海岸ジオパーク等の自然遺産や天空の城・竹田城等の史跡、生野鉱山、明延鉱山、余部鉄橋等の近代化産業遺産等の多彩なツーリズム資源の活用や、日本遺産として認定された「播但貫く、銀の馬車道 鉱石の道～資源大国日本の記憶をたどる 73km の轍～」の構成文化財である神子畑選鉱場跡（朝来市）等の地域資源を生かしたまちづくりを促進する。

特に、コウノトリの郷として知られる但馬地域には、古くからの小規模な集落が豊かな自然と共に点在しているため、養父市の中山間農業改革特区における農業改革の取組、都市住民がゆとりとやすらぎを感じながら「農」を体験できるグリーン・ツーリズムや環境学習等のエコツーリズムなど豊かな自然や農林水産資源を生かしたツーリズムの更なる振興を促進するとともに、自然遺産、史跡、近代文化遺産等を生かしたサイクルツーリズムを促進する。

また、芸術文化観光専門職大学（仮称）の開学や城崎国際アートセンターにおける芸術文化活動、豊岡演劇祭の開催、江原河畔劇場のオープンと劇団青年団の移転など、芸術の魅力を但馬全域に広げる但馬まるごと芸術の郷プロジェクトの取組により国際的な観光交流を促進する。

あわせて、観光地においては、多言語対応の案内表示やWi-Fi アクセス環境の整備等のインバウンド（訪日旅行）の受入れ基盤の整備を促進する。

さらに、古民家や町家等の空き家、廃校となった校舎等の公共施設の再生・活用、情報通信基盤の確保等により、都市住民との交流、二地域居住や移住定住、テレワークやワーケーション等の新たな働き方に対応したオフィスの提供や企業誘致を促進するとともに、地域のまちづくりの取組を支援する「地域再生大作戦」により、住民が主体となった地域の活性化を促進する。

4 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。

(1) 交通施設

・自動車専用道路等

路線名	事業場所	概要
北近畿豊岡自動車道 〔豊岡道路〕	(仮称)豊岡 IC～但馬空港 IC	新設 L=約 2.0km
北近畿豊岡自動車道 〔豊岡道路(Ⅱ期)〕	(仮称)豊岡北 JCT・IC～ (仮称)豊岡 IC	新設 L=約 5.1km
山陰近畿自動車道 〔浜坂道路Ⅱ期〕	新温泉町栃谷～居組	新設 L=約 7.6km
山陰近畿自動車道	豊岡市(竹野～豊岡北)	新設
山陰近畿自動車道	豊岡市(豊岡北～城崎温泉)	新設

・主要幹線街路

路線名	事業場所	概要
(国)312号〔下宮拡幅〕	豊岡市下宮	現道拡幅 L=約 0.2km
(国)482号〔片間〕	豊岡市出石町片間～中郷	現道拡幅・バイパス L=約 1.0km
(一)辻福田線〔内町〕	豊岡市辻～内町	現道拡幅 L=約 1.3km
(主)豊岡瀬戸線〔湯島〕	豊岡市城崎町湯島～桃島	現道拡幅 L=約 0.4km
(一)戸島玄武洞豊岡線 〔玄武洞〕	豊岡市赤石	現道拡幅 L=約 1.7km
(一)豊岡インター線	豊岡市戸牧	新設 L=約 0.6km
(国)482号〔大谷バイパスⅠ〕	香美町小代区城山～野間谷	バイパス L=約 0.9km
(国)482号〔大谷バイパスⅡ〕	香美町小代区野間谷～忠宮	バイパス L=約 1.3km
(主)日高竹野線〔轟〕	豊岡市竹野町轟～鬼神谷	現道拡幅 L=約 0.3km
(主)豊岡竹野線〔城崎大橋〕	豊岡市城崎町楽々浦～湯島	バイパス L=約 1.7km
(主)但馬空港線	豊岡市戸牧～岩井	バイパス L=約 2.2km
(主)豊岡竹野線 〔桃島バイパス〕	豊岡市城崎町桃島	バイパス L=約 1.4km
(国)482号〔大谷〕	豊岡市出石町大谷	現道拡幅 L=約 0.3km
(主)香住村岡線〔境Ⅱ〕	香美町村岡区境～長瀬	現道拡幅 L=約 0.8km
(主)香住村岡線〔矢田橋〕	香美町香住区矢田～七日市	橋梁架替 L=約 0.2km

(国)9号〔笠波峠除雪拡幅〕	香美町村岡区福岡～日影	バイパス等 L=約3.1km
(都)浜坂駅港湾線 〔駅前〕	新温泉町浜坂	現道拡幅 L=約0.4km
(主)養父宍粟線 〔門野バイパス〕	養父市大屋町門野	バイパス L=約1.6km
(主)関宮小代線 〔吉井バイパス〕	養父市吉井～中瀬	バイパス L=約2.1km
(主)養父宍粟線〔由良〕	養父市大屋町由良	バイパス L=約1.0km
(国)429号〔神子畑〕	朝来市神子畑	現道拡幅 L=約0.3km

・駅前広場

駅名	事業場所	概要
JR和田山駅(北側)	朝来市和田山町寺谷	A=約8,000㎡

・鉄道との立体交差

路線名	事業場所	概要
JR和田山駅自由通路	朝来市和田山町東谷	自由通路 L=約55m

(2) 河川

名称	箇所	概要
(一) 気比川	豊岡市気比	津波対策 L=約0.6km
(二) 岸田川	新温泉町古市 他	河川改修 L=約0.2km
(二) 香住谷川	香美町香住区香住 他	河川改修 L=約1.1km
(二) 矢田川	香美町香住区油良 他	河川改修 L=約2.4km
(一) 円山川	豊岡市引野 他	河川改修 L=約2.6km
(一) 円山川	豊岡市城崎町ひのそ 他	河川改修 L=約5.3km
(一) 円山川 〔日高・八鹿・養父地区〕	豊岡市日高町～養父市	河川改修 L=約12.8km
(一) 円山川〔朝来地区〕	朝来市	河川改修 L=約7.0km
(一) 円山川〔和田山地区〕	朝来市和田山町	河川改修 L=約13.3km

参考図

