

淡路地域都市計画区域マスタープラン

洲本都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
淡路都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
南あわじ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) 地域の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 淡路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	26
3 主要な都市計画の決定の方針	27
(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	35

参考図

第1 基本的事項

(1) 役割

淡路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」（「淡路地域ビジョン」）（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、洲本市、淡路市及び南あわじ市の3市で構成される淡路地域に含まれる洲本都市計画区域、淡路都市計画区域及び南あわじ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 淡路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）
洲本都市計画区域	洲本市	行政区域の一部	34,684
淡路都市計画区域	淡路市	行政区域の一部	21,243
南あわじ都市計画区域	南あわじ市	行政区域の一部	45,897
合計			101,824

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。

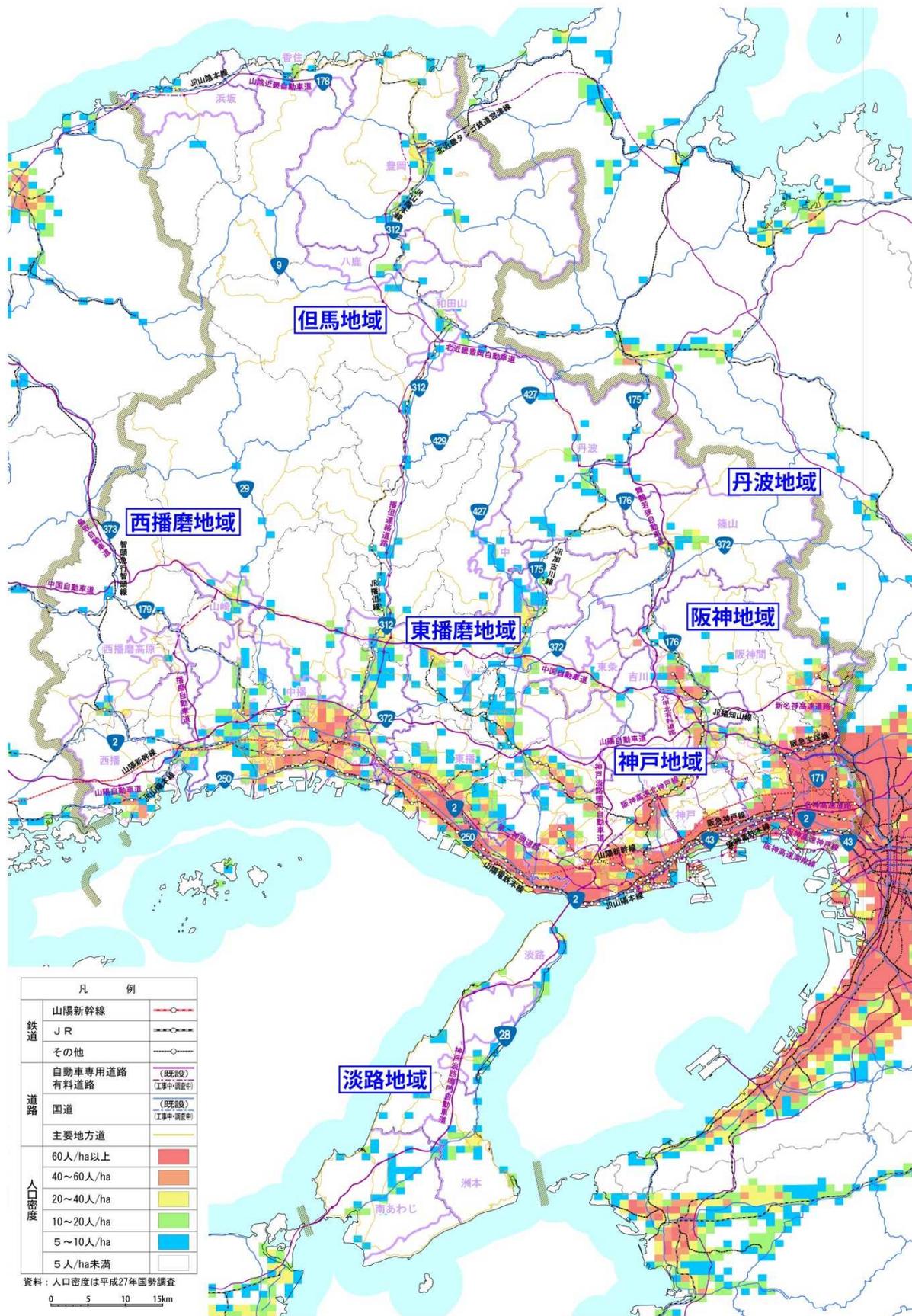


図2 本県の現在の人口分布及び交通ネットワークの状況

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)

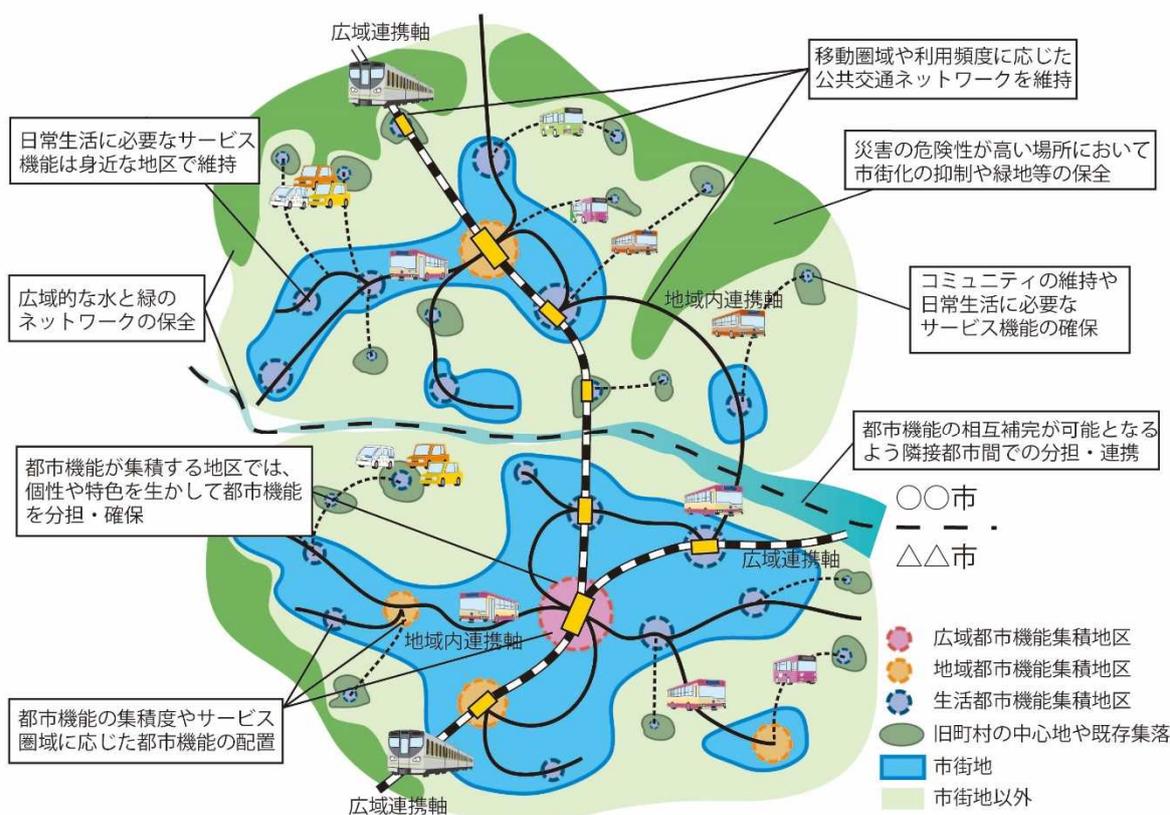


図3 地域連携型都市構造のイメージ

(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 淡路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

淡路島は、四方を海に囲まれた瀬戸内海最大の島である。東は大阪湾・紀淡海峡を隔てて大阪府・和歌山県に面し、西は大鳴門橋で徳島県に、北は明石海峡大橋で神戸地域につながる面積約596km²の地域である。

北部には、津名丘陵が南北に走り、その東西はいずれも傾斜地で海岸線に若干の耕地を形成している。中部から南部にかけては、三原平野が広がり、洲本川、三原川が流れている。南部は淡路最高峰の諭鶴羽山（608m）を有する諭鶴羽山地が東西に走り、断崖絶壁の海岸線を形成している。

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、土砂災害が発生しており、近年では、平成16年台風第23号や平成23年台風第15号により洲本川水系、三原川水系、志筑川水系が氾濫し大規模な浸水被害が生じている。平成16年台風第23号では、土砂崩れやため池の決壊等が連鎖的に発生し被害を拡大させた。

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ほか、平成25年の淡路島地震においても地域北部で最大震度6弱を観測し、老朽住宅を中心とした被害が生じた。また、南海トラフ地震による津波浸水被害予測では、特に、地域南部において甚大な浸水被害が予測されている。このほか、奈良県から四国北部に跨る中央構造線断層帯を震源とする地震被害も想定されている。

イ 人口・世帯数

本地域の人口は約13.5万人（平成27年）で県全体の約2%である。高度経済成長期を含め減少傾向が続いており、令和7年には約11.8万人（平成27年比△12.6%）、令和27年には約8.3万人（同△38.5%）となる見込みである。

65歳以上人口比率は約34.2%（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。今後も県全体よりも高い水準で高齢化が進行し、令和7年には約39.4%、令和27年には約46.4%となる見込みである。

また、世帯数は約5.3万世帯（平成27年）であり、平成12年の約5.4万世帯をピークに減少に転じている。令和7年には約4.4万世帯（平成27年比△17.0%）、令和27年には約3.3万世帯（同△37.7%）となる見込みである。

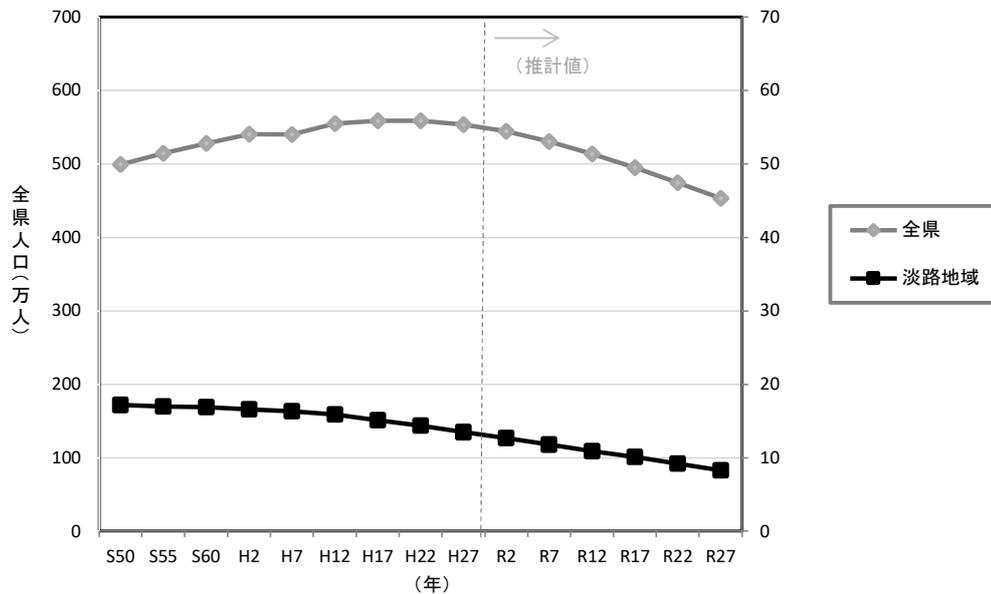


図4 人口の推移と将来見通し

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 市別人口の推移と将来見通し 単位：万人

市名等	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
淡路地域	17.2	16.9	16.3	15.1	13.5	11.8	10.1	8.3
洲本市	5.5	5.5	5.3	5.0	4.4	3.8	3.2	2.6
淡路市	5.9	5.6	5.3	4.9	4.4	3.9	3.3	2.8
南あわじ市	5.8	5.8	5.7	5.2	4.7	4.1	3.5	2.9

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）

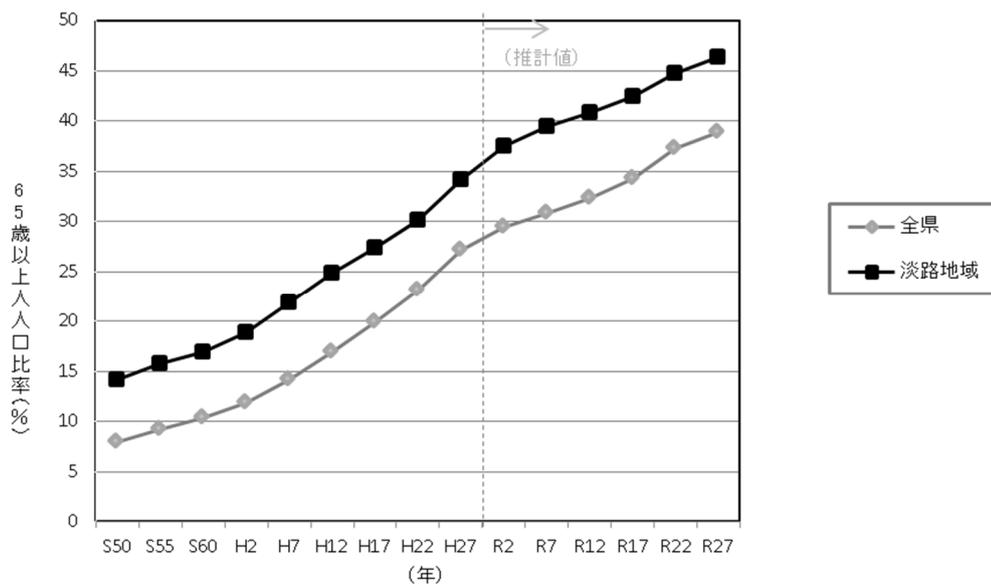


図5 65歳以上人口比率の推移と将来見通し

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 市別65歳以上人口比率の推移と将来見通し

単位：％

市名等	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
淡路地域	14.1	16.9	21.8	27.4	34.2	39.4	42.4	46.4
洲本市	13.7	16.1	21.0	25.7	33.2	38.7	42.6	47.1
淡路市	15.2	18.5	23.3	29.5	36.1	41.0	42.9	46.3
南あわじ市	13.4	16.3	21.2	26.9	33.4	38.5	41.7	45.7

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）

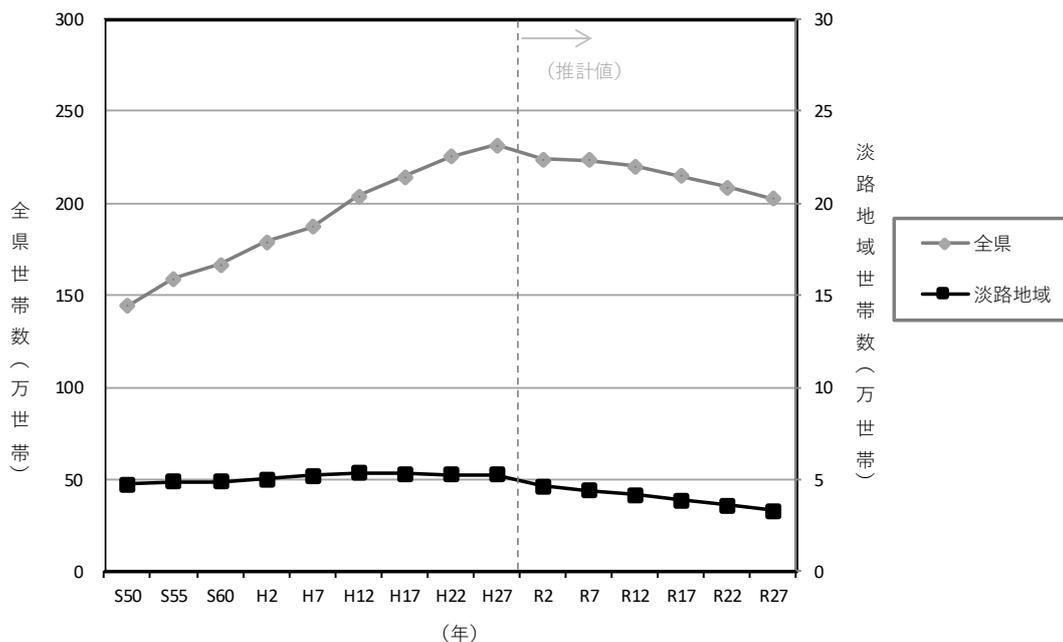


図6 世帯数の推移と将来見通し

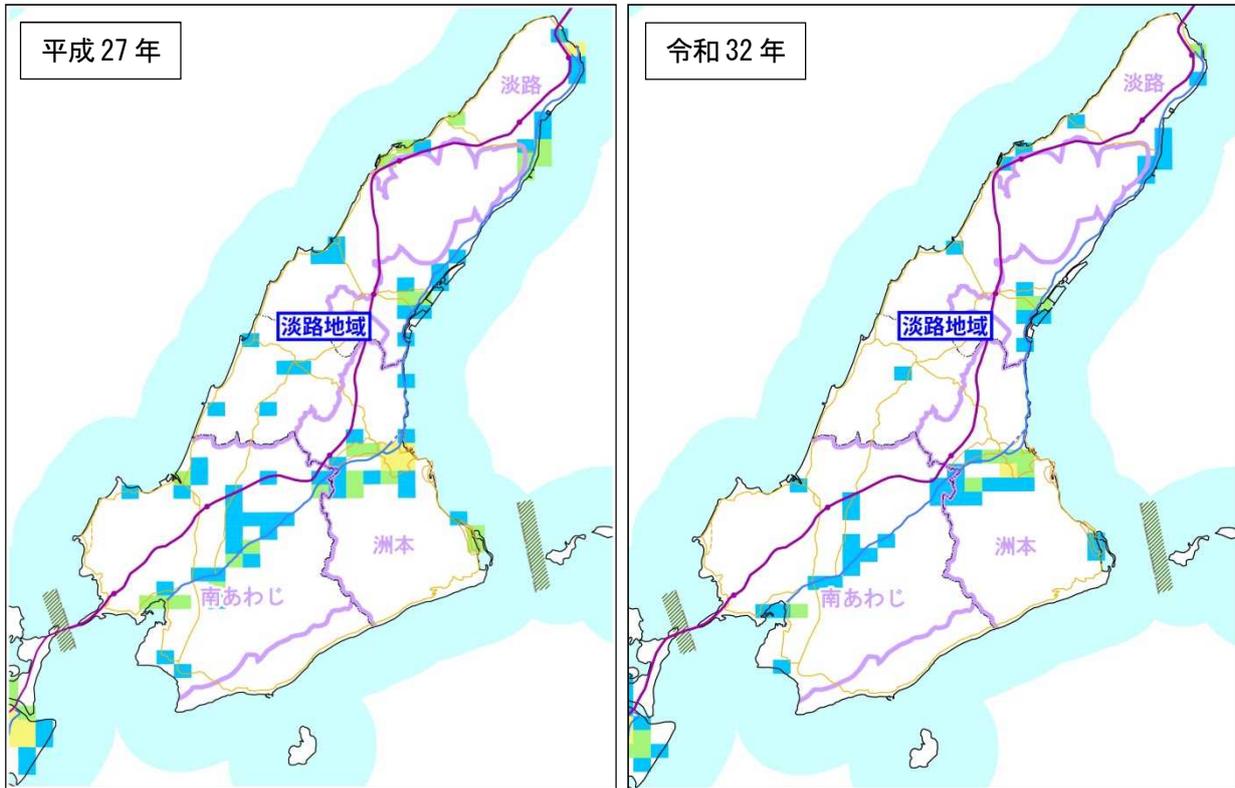
資料：国勢調査（平成27年以前）、兵庫県推計（令和2年以降）

表4 市別世帯数の推移と将来見通し

単位：万世帯

市名等	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
淡路地域	4.7	4.9	5.2	5.3	5.3	4.4	3.9	3.3
洲本市	1.6	1.7	1.8	1.9	1.8	1.6	1.4	1.2
淡路市	1.6	1.6	1.7	1.7	1.7	1.4	1.2	1.0
南あわじ市	1.5	1.5	1.7	1.7	1.7	1.4	1.2	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 淡路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にある。県全体に比べ南あわじ市における農業や淡路市の漁業等の第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398億円（平成27年）であり、県全体の約25%を占めている。平成27年における市別の内訳を見ると、野菜の生産が盛んな南あわじ市が全体の約65%を占めている。

製造品出荷額等は2,571億円（平成17年）から3,941億円（平成27年）と増加傾向にある。平成27年における市別の内訳を見ると、洲本市が全体の約70%を占めている。商品販売額は2,727億円（平成19年）から2,397億円（平成28年）と減少傾向にある。平成28年における市別の内訳を見ると、洲本市が全体の約40%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
淡路地域	19.4	25.4	54.6	18.5	22.9	57.0	17.2	21.6	58.6
洲本市	13.0	25.1	61.0	11.2	23.1	62.8	11.5	21.9	65.2
淡路市	18.6	24.4	56.4	17.4	21.2	60.0	15.1	20.5	60.1
南あわじ市	25.6	26.5	47.8	25.3	24.0	50.0	23.7	22.3	52.0

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

市名等	平成15年	平成18年	平成27年
兵庫県	1,649	1,462	1,608
淡路地域	401	350	398
洲本市	71	64	69
淡路市	72	63	70
南あわじ市	257	223	260

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

市名等	平成17年	平成22年	平成27年
兵庫県	134,778	141,838	154,457
淡路地域	2,571	2,194	3,941
洲本市	1,314	975	2,855
淡路市	495	612	465
南あわじ市	762	606	621

資料：工業統計調査

表8 商品販売額の推移

単位：億円

市名等	平成19年	平成24年	平成28年
兵庫県	132,693	125,605	143,794
淡路地域	2,727	2,024	2,397
洲本市	919	843	953
淡路市	676	430	593
南あわじ市	1,132	752	850

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

瀬戸内海の交通上の重要な位置にある淡路島は、「国生み神話」に彩られた長い歴史を持ち、弥生時代後期の五斗長垣内遺跡が発掘されるなど、古くから農業や漁業の盛んな地域として発展してきた。

海岸線に沿って岩屋、富島、津名、洲本、福良等の港湾を有する市街地や集落が点在し、本州や四国を結ぶ航路の存在が生活の拠点としての都市機能集積に一定の役割を果たしてきたが、近年では、神戸淡路鳴門自動車道の開通に伴って大半の航

路が廃止されたことにより、都市機能の集積は港湾からインターチェンジ周辺へ変化している。また、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、まとまった市街地が形成されているものの、近年では、洲本インターチェンジ周辺、国道 28 号や県道福良江井岩屋線の沿道等における自動車利用を前提とした開発による市街地の拡散も見られる。

オ 交通

基幹道路等は、地域を南北方向に縦貫する神戸淡路鳴門自動車道や国道 28 号等がある。また、神戸淡路鳴門自動車道を利用した高速バスが阪神や四国方面を結んでいる。その他、淡路交通等の民間バス事業者による路線バス等により、国道 28 号に沿って地域の南北を結んでいるほか、各地から志筑や洲本までの移動を担っている。

海上交通については、神戸淡路鳴門自動車道の全線開通に伴い、地域外との連絡がフェリーや高速艇から道路交通へと移行したため、現在運航されている地域外との航路は明石港と岩屋港間の高速艇のみとなっている。また、地域内では、土生港と沼島漁港とが航路で結ばれている。

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、全市で通勤・通学者の 70%以上が同一市内の移動である。他市町への移動では、地域内の移動に加え、神戸市への移動も見られることが特徴的である。

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、島の中心である洲本市への移動が高い比率となっているほか、南あわじ市から徳島県への移動も見られることが特徴的である。

表 9 15 歳以上の通勤・通学による移動

単位：%

市名	市内 移動率	移動先					
		第 1 位		第 2 位		第 3 位	
		市町等	移動率	市町等	移動率	市町等	移動率
洲本市	75.2	南あわじ市	10.9	淡路市	8.8	神戸市	1.5
淡路市	75.6	洲本市	9.9	神戸市	5.1	南あわじ市	2.4
南あわじ市	80.2	洲本市	13.0	淡路市	2.6	神戸市	1.0

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：%

市名	市内 移動率	移動先					
		第 1 位		第 2 位		第 3 位	
		市町等	移動率	市町等	移動率	市町等	移動率
洲本市	73.6	南あわじ市	9.7	淡路市	7.6	神戸市	3.1
淡路市	70.3	洲本市	9.8	神戸市	4.3	南あわじ市	4.1
南あわじ市	67.6	洲本市	17.8	徳島県	3.6	淡路市	3.5

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) 御食国の歴史を持つ豊かな農水産物等

淡路島は、古来から「御食国」として朝廷に食料を貢進するなど豊かな食材の宝庫としての歴史を持ち、現在でも豊かな漁場を背景とした水産物や代表的な農産物であるたまねぎ（南あわじ市）をはじめ、露地野菜、果樹、花卉（淡路市）のほか、肉用牛の生産や酪農（南あわじ市）など県内有数の農・漁業地域となっている。

また、粘土瓦（南あわじ市）、線香（淡路市）、手延素麺（南あわじ市）、真珠核（洲本市）など特色ある地場産業が営まれている。

(4) 環境立島「公園島淡路」の実現に向けた多彩な花みどり施設等

平成12年に開催された「国際園芸・造園博『ジャパンプローラ2000』」が目指した自然再生の理念を継承し、その後の「花みどりフェア」や「淡路花祭」などの取組を通して、新たな花みどり文化を発信し続ける国営明石海峡公園、淡路夢舞台、県立淡路島公園、県立あわじ花さじきなどの多彩な花みどり施設が整備されている。

また、水仙の群生地（南あわじ市）や慶野松原（南あわじ市）などの景勝地にも恵まれている。

(ウ) 国生み神話に象徴される歴史と文化

「国生み神話」の舞台としての面影を残す沼島（南あわじ市）、絵島（淡路市）、伊弉諾神宮（淡路市）等の史跡・社寺をはじめ、弥生時代後期の鉄器の生産集落である五斗長垣内遺跡（淡路市）、洲本城趾、近代化産業遺産の紡績工場（洲本市）など、各時代を代表する歴史的資源が島内各地に残っている。

また、国の重要無形民俗文化財である淡路人形浄瑠璃（南あわじ市）等の伝統芸能や文化が継承されている。

(I) 豊富な再生可能エネルギー資源

豊富な日照時間、広大な土取り跡地等の未利用地、西岸の強い西風、日本有数の潮流など、太陽光・太陽熱・風力・潮力発電等に利用できる再生可能エネルギーの資源が豊富である。

(2) 将来の都市像

ア 淡路地域の現在の都市構造

本地域では、全体的に山地や丘陵地が多いため、三原平野や限られた臨海部の平地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、幹線道路による自動車利用を中心とした交通ネットワークが形成されている。

イ 淡路地域の目指すべき都市構造

本地域は、今後、県内で人口減少率及び高齢化率が最も高くなることが予想されるため、交通ネットワークによる神戸市や徳島県などの地域外や地域内の都市機能集積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、産業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。また、適切な土地利用の誘導により市街地の拡散の防止や景観の保全を図る。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、津名丘陵や諭鶴羽山地等の山林、瀬戸内海国立公園の海岸線、洲本川や三原川等の河川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

洲本都市計画区域、淡路都市計画区域及び南あわじ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

第2期淡路島定住自立圏共生ビジョン（令和元年改定）に基づき、既存の都市機能を活用しつつ、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、神戸淡路鳴門自動車道によりつながる神戸地域、東播磨地域、徳島県等の地域外との広域的な連携の促進を図る。さらに、淡路島地域公共交通網形成計画に基づき、持続可能な公共交通網の形成を図るとともに、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

高速バスセンターを有し、一定の都市機能の集積が見られる洲本市役所周辺、志筑（淡路市）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。

南あわじ市においては、南あわじ市役所周辺を地域都市機能集積地区として位置付け、市の中心地として都市機能の集積を促進する。

(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っては、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、既存のバス交通体系を維持し、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、

神戸淡路鳴門自動車道等からなる広域連携軸により、徳島県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、温暖な気候風土や豊かな自然環境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

淡路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、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、バス停や公共公益施設、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。

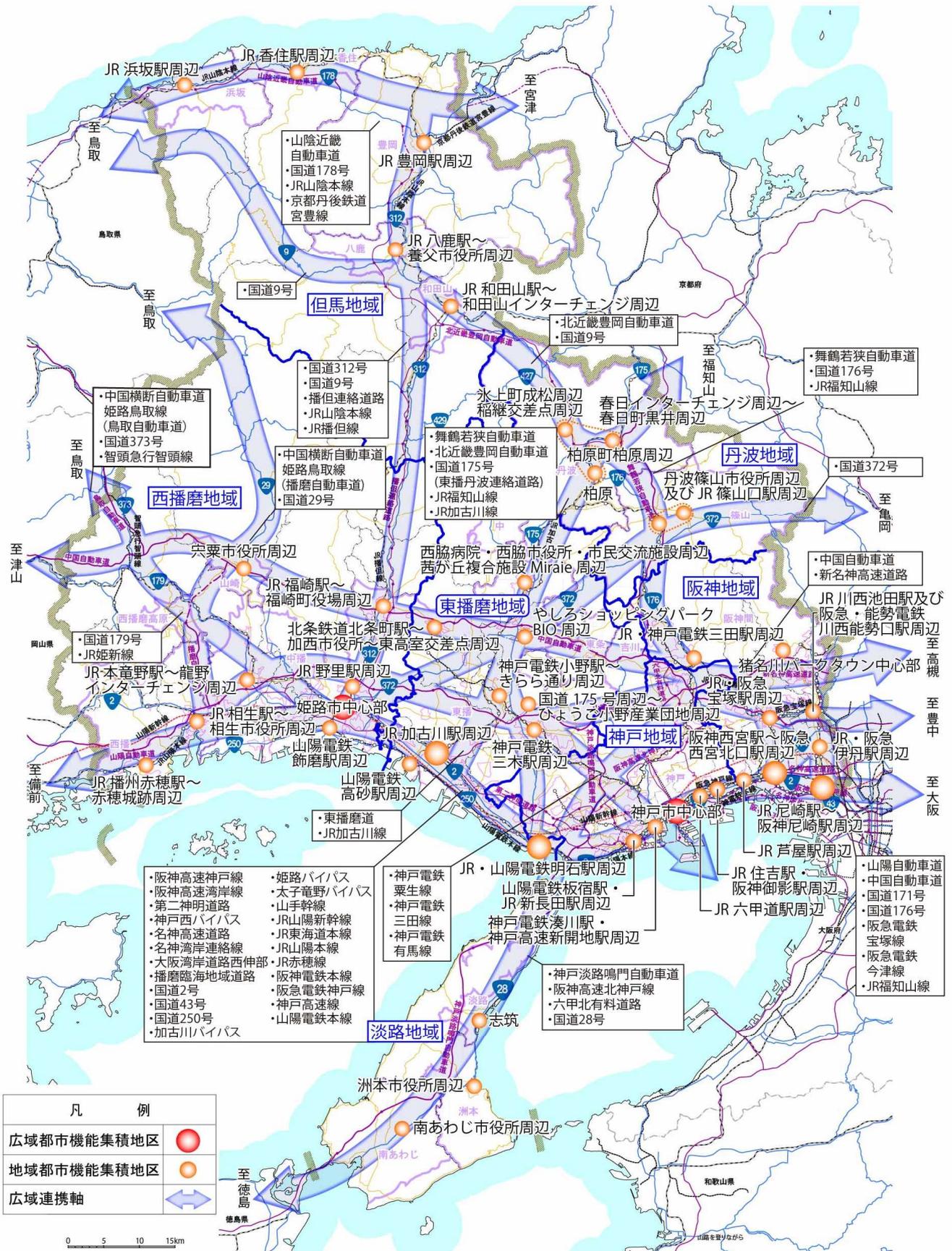


図7 都市機能集積地区及び広域連携軸

(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

地域の特性である緑豊かな山並みや変化に富んだ海岸線、伝統的な生活文化や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「淡路地域環境形成基本方針」の考え方を基本とし、緑条例による開発行為の誘導に加え、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、洲本インターチェンジや淡路島中央スマートインターチェンジ周辺、国道28号、県道福良江井岩屋線の沿道等においては、周辺環境と調和した適切な開発を誘導するとともに、緑条例の計画整備地区制度を活用し、土地利用の誘導を図る。

イ 計画的な整備・改善による市街地の質の向上

淡路市や南あわじ市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。

また、既存産業の充実や新たな産業拠点の形成が見込まれる津名地域臨海部、国道28号の洲本インターチェンジ周辺等の地域においては、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「淡路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、広域連携軸や東西の都市機能集積地区を結ぶ地域内連携軸及び西岸部の南北方向の地域内連携軸に位置付けた幹線道路の整備を図るとともに、神戸淡路鳴門自動車道

淡路島中央スマートインターチェンジや淡路北スマートインターチェンジ等を活用し、地域の活性化を図る。さらに、淡路島のサイクリングエリアとしての高いポテンシャルを生かした観光振興を促進するため、自転車の走行環境を整備するとともに、大鳴門橋への自転車道の設置を検討する。

また、災害時等の明石海峡大橋の代替交通として緊急・救援輸送手段の役割も担う明石港と岩屋港間の海上交通の維持・強化を図るとともに、広域連携軸や地域内連携軸における公共交通の利便性向上のため、パークアンドバスライドに加え、高速バスと路線バスとの接続改善等を図る。

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しつつ、コミュニティバスやデマンド型交通への支援、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。

イ 公園・緑地

慶野松原や五色浜等に代表される豊かな自然環境を保全し、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。失われた自然環境の復元に取り組んだ国営明石海峡公園、淡路夢舞台、県立灘山緑地、豊かな自然環境を保全する県立あわじ石の寝屋緑地、淡路地域のスポーツ振興拠点となる県立淡路佐野運動公園、多様なレクリエーション需要への対応や神戸淡路鳴門自動車道と連携した交流拠点となる県立淡路島公園・ハイウェイオアシス等の適正な維持管理・整備及び利用促進を図る。特に、県立淡路島公園については、観光交流型公園を目指して、民間活力の導入によるにぎわい創出施設の整備等を進める。

また、既存の公園・緑地を生かしつつ、史跡、文化財等と一体となった身近な緑や水辺を保全するなど、公園・緑地を適正に配置しその整備を図るとともに、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。

また、本地域の一部では、生活排水処理率が低い地域があることから、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、豊かな海の実現に向けた栄養塩類の循環バランスに配慮した運転管理の取組や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、古民家等の空き家を活用した観光交流、二地域居住や移住を促進する。

漁村等の密集市街地においては、住民との協働による道路、公園等の整備と建築物の耐震化・不燃化を一体的に進めるなど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とともに、「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、住民の自主的な建替え等を促進する。

国営明石海峡公園淡路地区に隣接した淡路市夢舞台サスティナブル・パークにおいて、医療・福祉、産業、商業の複合的な拠点形成を促進する。

ユニバーサル社会づくり推進地区に指定している洲本市中心市街地周辺地区、淡路市志筑中心地区、福良小学校周辺地区（南あわじ市）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。

(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、南海トラフ地震や中央構造線断層帯地震に備え、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。

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淡路広域防災拠点（淡路ふれあい公園内）、県立淡路島公園・国営明石海峡公園（淡路地区）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。

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。

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とともに、令和 2 年度に公表した高潮浸水想定区域図に基づき適切な避難誘導を図る。

想定津波水位が高く、浸水被害が想定される地域南部においては、防潮堤等の整備・改良による浸水区域の縮小に加え、津波避難ビルの指定や避難路の整備など、避難を前提とした浸水被害の軽減に取り組む。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福良港、阿万港、沼島漁港、洲本地区(レベル 2 津波水位:福良港 T. P. +8. 1m、阿万港 T. P. +5. 9m、沼島漁港 T. P. +4. 4m、洲本地区 T. P. +2. 8m)の全ての津波・高潮対策の早期完了を図る。

さらに、南海トラフ地震による津波の被害が予想される本地域の南部においては、防災に配慮した土地利用を検討する。

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、洲本川や三原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。

津名丘陵や諭鶴羽山地、それらの間を流れる洲本川や三原川、周囲の海岸線等の美しい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、連続する海岸線に山並みが迫り、それらに集落、市街地や農地が溶け込んだ島特有の美しい景観の保全を図る。

緑豊かな山並みや変化に富んだ海岸線、美しい棚田やたまねぎ畑等の人々の生活や生業が育む文化的な景観、神話や歴史の物語を持った歴史的な景観など、自然、生活、歴史・文化がつくりだす淡路島らしい景観を継承するとともに、花と緑あふれる「公園島淡路」として魅力あふれる景観を創造する。

また、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、淡路地域にふさわしい景観を誘導する。その際、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、公共施設等への淡路瓦や県産木材の活用、海辺や海上等からの眺望に配慮した緑化の促進等により、周辺環境と調和した淡路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

御食国の時代からの豊かな食材の宝庫としての食のブランド、アワイチ(淡路島一周サイクリングルート)が注目されるサイクルツーリズム、海洋性レクリエーション等のスポーツ等を生かした観光交流を促進するとともに、日本遺産に認定された『古事記』の冒頭を飾る「国生みの島・淡路 ～古代国家を支えた海人の営み～」を構成する文化財である五斗長垣内遺跡等の地域資源等を生かした誘客を促進する。

「ジャパンフローラ2000(淡路花博)」が目指した自然再生の理念を継承し、さらに豊かな自然や歴史、食文化などの地域の魅力に磨きをかけ、産業の活性化や観光振興を図る。また、エネルギーと農を基盤に暮らしが持続する地域社会の実現を目指す「あわじ環境未来島構想」の取組を促進する。

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の受入れ基盤の整備を促進する。

さらに、古民家や町家の空き家等、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。特に、大都市からの本社機能移転等に伴う定住先の供給を促進する。

また、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・港湾施設

・主要幹線街路

路線名	事業場所	概要
(国)28号〔洲本バイパス〕	洲本市炬口～洲本市宇山	バイパス L=約2.4km
(主)大谷鮎原神代線〔榎列掃守〕	南あわじ市榎列掃守	現道拡幅 L=約0.6km
(主)洲本五色線〔鮎原南谷〕	洲本市五色町鮎原南谷	バイパス L=約0.2km
(主)洲本五色線〔都志大宮〕	洲本市五色町都志大宮	現道拡幅 L=約0.2km
(一)鳥飼浦洲本線	洲本市奥畑～上内膳	現道拡幅 L=約1.2km
(一)洲本松帆線〔広田広田〕	南あわじ市山添～広田広田	バイパス L=約0.5km

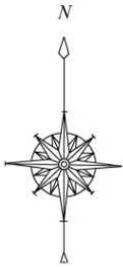
・港湾関連

港湾名	事業場所	概要
福良港〔福良地区〕	南あわじ市福良	護岸 L=約0.9km 湾口防波堤 L=約1.1km
沼島漁港	南あわじ市沼島	防波堤改良 -3m岸壁改良 港口水門
洲本地区	洲本市内港	防潮堤整備 L=約0.3km

(2) 河川

名称	箇所	概要
(二)三原川 他	南あわじ市	河川改修 L=約10.8km
(二)千草川	洲本市物部 他	河川改修 L=約2.5km
(二)本庄川	南あわじ市阿万塩屋町	津波対策 水門

参考図



凡 例		
行政区境界	----	
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	↔	
環境形成区域	森を守る区域	■
	森を生かす区域	■
	田園の区域	■
	まちの区域	■
	花と緑の交流区域	■
自動車専用道路等	—	
国道、主要地方道	—	
鉄道（JR）	—	
鉄道（私鉄）	—	
重点整備地区（津波）	⚓	
河川	—	
国営公園、県立都市公園	■	
自然公園	■	
広域防災拠点	□	

