

報告第 4 号

阪神間都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（阪神地域都市計画区域マスタープラン）の変更（兵庫県決定）について【報告】

目 次

1. 計画書（原案）	P. 1
2. 理由書（原案）	P. 2
3. 阪神間都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 （阪神地域都市計画区域マスタープラン）（原案）	別冊

資料 1 「阪神間都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」概要版

計 画 書 (原案)

阪神間都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を次のように変更する。

理 由

「別添理由書のとおり」

理 由 書 (原案)

人口減少・超高齢社会の到来等の社会経済情勢の変化や「21世紀兵庫長期ビジョン」、「まちづくり基本方針」等の上位計画の改定内容を踏まえ、長期的視野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針を示すため、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を本計画のとおり変更する。

阪神地域都市計画区域マスタープラン

原案

〔 阪神間都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 〕

平成 年 月

(別冊)

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 本県の都市づくりの基本方向	3
1 都市づくりの基本方針	3
(1) 安全・安心	
(2) 環境との共生	
(3) 魅力と活力	
(4) 自立と連携	
2 都市計画に関する現況と課題	4
(1) 人口減少・超高齢社会の到来	
(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	
3 目指すべき都市づくり	8
(1) 安全・安心な都市空間の創出	
(2) 地域のイニシアティブ（主導）による魅力的な都市づくり	
(3) 持続可能な都市構造の形成	
第3 阪神地域の方針	15
1 地域の概況	15
(1) 位置・地勢	
(2) 人口・世帯数	
(3) 産業	
(4) 市街地形成の経緯	
(5) 交通	
(6) 人の移動	
(7) 地域資源	
2 長期的に目指すべき地域の将来像	23
(1) 阪神地域の現在の都市構造	
(2) 阪神地域の都市構造の方向	
3 区域区分の決定の有無及び方針	24
(1) 区域区分の有無	
(2) 区域区分の方針	

4	都市づくりに関する方針	26
(1)	地域連携型都市構造化の方針	
(1)-1	都市機能集積地区の特性を生かした都市機能の充実	
(1)-2	現在の市街地を中心とした人口密度の維持	
(1)-3	都市機能集積地区の機能連携の強化	
(2)	土地利用に関する方針	
(3)	市街地整備に関する方針	
(4)	都市施設に関する方針	
(4)-1	交通施設	
(4)-2	公園・緑地	
(4)-3	河川・下水道	
(4)-4	その他の都市施設	
(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	
5	主要な都市施設等の整備目標	37
(1)	土地利用に関する都市計画等の整備目標	
(2)	都市施設等に関する整備目標	

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」）及びまちづくり基本条例に基づく「まちづくり基本方針」の実現に向け、都市計画法第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、長期的視野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り、都市計画法第18条の2に定める「市町村の都市計画に関する基本的な方針」の指針となるものである。

(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地域全域とする。（図1参照）

また、本地域に含まれる都市計画区域は表1のとおりである。

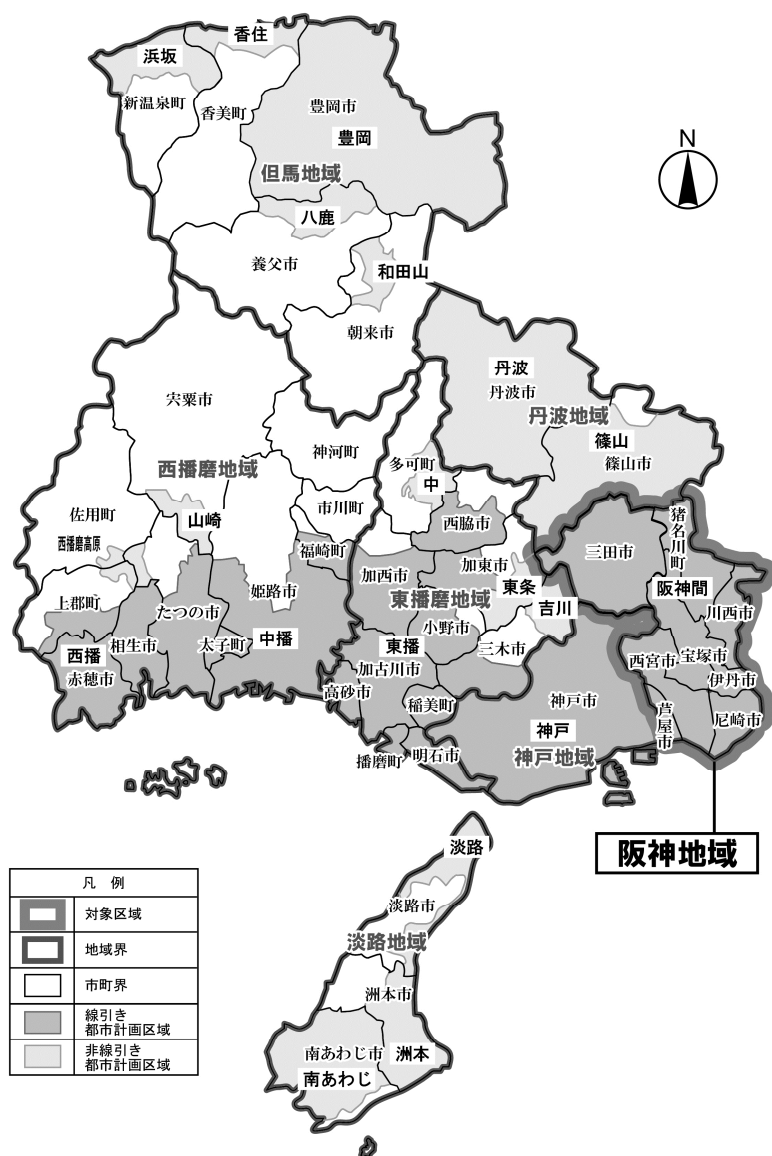


図1 対象区域

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	453,748
	西宮市	行政区域の全域	482,640
	芦屋市	行政区域の全域	93,238
	伊丹市	行政区域の全域	196,127
	宝塚市	行政区域の全域	225,700
	川西市	行政区域の全域	156,423
	三田市	行政区域の全域	114,216
	猪名川町	行政区域の全域	31,739
合計			1,753,831

資料：平成 22 年国勢調査（人口）

(3) 目標年次

「21 世紀兵庫長期ビジョン」の展望年次である平成 52 年（2040 年）の都市の姿を展望しつつ、目標年次を平成 32 年（2020 年）とする。

なお、平成 32 年においては、都市政策に関する技術革新の進展等に留意しつつ、事業の進捗状況等に対応した部分改訂を行い、全県的な見直しは、10 年後の平成 37 年（2025 年）に行う。

第2 本県の都市づくりの基本方向

1 都市づくりの基本方針

成熟の時代にふさわしい、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、次の4つを基本方針として本県の今後の都市づくりを進める。

(1) 安全・安心

南海トラフ地震等を想定した都市機能の確保方策と迅速な復興への備え、誰もが安心して暮らせる環境整備など、まちの安全・安心の確保を図る。

(2) 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を図る。

(3) 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を図る。

(4) 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・自立を図る。

2 都市計画に関する現況と課題

(1) 人口減少・超高齢社会の到来

平成 22 年国勢調査における本県の人口は約 559 万人（平成 27 年 4 月 1 日時点推計 約 552 万人）であり、阪神・淡路大震災のあった平成 7 年を除いて戦後初めて減少へと転じた。今後も減少が続き、平成 52 年には、現在より約 92 万人少ない約 467 万人となる見込みである。

年齢別の人口構成をみると、平成 52 年の生産年齢人口（15 歳～64 歳）は、現在より約 104 万人少ない約 250 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、平成 52 年の 65 歳以上人口比率は約 36%となる見込みである。

ア 持続可能な生活圏の確保

生産年齢人口の減少は、医療、介護や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と考えられる。

今後、まちなぎわいや生活の質の維持・向上を図るため、日常生活に必要な都市機能の維持に必要な利用圏人口を確保するとともに、高齢者や女性の社会進出を促進するため、職場、子育て支援施設、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、人口減少やモータリゼーションの進展とあいまって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。

今後は、高齢化の進展に伴い、自家用車での移動が困難となる交通弱者が増え、日常生活に不便を強いられるおそれがある。そのため、自家用車からバスや鉄道など公共交通への移動手段の転換を図り、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

今後、情報化社会の進展に伴い、ICT（Information and Communication Technology：情報通信技術）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ことから、地域で提供される住環境や公共サービスの内容や質に応じた地域間競争が生じる可能性がある。また、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拡大等から地域間競争が激化している。

各地域においては、定住人口の減少に伴う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とともに、多様な地域の資源を生かし、県外、国外を含めた地域間交流の促進を図ることにより地域の活性化に取り組む必要がある。

(2) 防災対策の必要性の増大

ア 防災・減災の取組

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地震・津波による甚大な被害や、近年多発する集中豪雨等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の必要性が増大している。

なお、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、「総合治水条例」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に取り組むとともに、「第2次山地防災・土砂災害対策5箇年計画」に基づく治山ダムや砂防えん堤等の整備を進めている。

(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整備を進め、一定のストックを形成してきた。しかし、建設後30～50年を経過する施設が多く、今後一斉に老朽化が進行し維持管理・更新費が急増することが懸念されている。

そのため、財政制約下での効率的なストック活用への転換に向けた戦略的な維持管理・更新が必要である。

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、人口が減少する社会においては、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、市町とともに、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っている。また、並行して、土地区画整理事業や都市計画公園・緑地についても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樣に広がる都市では、高密度な市街地を形成している都市に比べ自家用車の依存率が高く、運輸旅客部門の一人当たり年間二酸化炭素排出量が多くなっている。社会経済活動に伴って発生する二酸化炭素の相当の部分が都市において発生しているため、二酸化炭素排出量の少ない都市構造への転換が求められている。

加えて、東日本大震災を契機としてエネルギー需給バランスが変化しており、市街地の集積を生かした効率的なエネルギーの利用、再生可能エネルギーの利用や廃棄物の再生利用等による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、二酸化炭素の吸収源となるなど地球環境問題の対応策の一つであるとともに、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も役立つものである。

そのため、都市化に伴う開発等により失われた森林、海岸等の豊かで多様な自然環境について、県民の参画と協働による保全・再生の取組を地域の特色に応じて進める必要がある。

さらに、都市内の農地についても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を果たしており、都市内に一定程度の保全を図る必要がある。近年では、市街化区域内農地を、必ずしも宅地化を図るべき土地としてではなく、都市に残る緑地空間として積極的に評価し保全しようとする取組も見られる。一方、生産緑地法改正にあわせ平成4年以降に阪神間都市計画区域内で指定されてきた生産緑地地区については、指定後30年の経過とともに発生が予想される市町長に対する買取り申出及び宅地化によりその急速な減少が生じる可能性が指摘されており、保全に向けた検討が必要である。

(5) 産業構造の変化

ア 土地利用転換への対応

神戸、阪神、東播磨、西播磨地域では、第二次産業を基幹産業として工業地帯が形成されてきたが、産業構造の目まぐるしい変化や経済の低迷等の影響を受け、企業の事業縮小や海外への生産拠点の移転等による工場の閉鎖が増加している。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の立地が見られるほか、新産業の創出・集積を誘導する施策による土地利用転換が見られるため、こうした企業の土地需要の変化に的確に対応する必要がある。

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」を制定し、大規模な工場跡地の適切な再利用を促進している。

イ 大規模集客施設の立地調整

近年、大規模集客施設が市街地内の工場跡地等に出店し、広域にわたって道路の渋滞等を引き起こすなど市町域を越えた問題が発生している。また、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。

そのため、市町の中心市街地活性化の取組や特別用途地区の指定と連携して、大規模集客施設の誘導・抑制方針を定めた「広域土地利用プログラム」を運用し、大規模集客施設の適正な立地等に関する広域的な調整を図る必要がある。

(6) 地域の主体性の高まり

ア 地域創生の取組

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構造的な課題を克服し、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」が制定され、人口の長期ビジョン及びそ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」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」を策定しており、都市づくりの側面からもこれらの動きを支援していく必要がある。

イ 県と市町との役割分担

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いる。

そのため、広域調整を担う県と基礎的自治体としてまちづくりの中核を担う市町との役割分担を一層明確にし、それぞれの役割を果たすことが重要である。

3 目指すべき都市づくり

都市づくりの基本方針や都市計画に関する現況と課題を踏まえ、以下のとおり本県の今後の目指すべき都市づくりの方向性を示す。これらの取組を推進することにより持続可能な都市構造への転換を図るとともに、定住や交流に資するものとする。

(1) 安全・安心な都市空間の創出

ア 総合的な防災・減災対策による安全な都市づくり

阪神・淡路大震災の経験と教訓を生かし、災害に強い都市づくりを進めるため、災害時における都市機能の代替性の確保をはじめ、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であっても被害を最小限に抑えることのできる、防災・減災対策を進める。

特に、東日本大震災の教訓を踏まえ、南海トラフ地震等による津波被害が想定される臨海部における対策の強化を図る。また、台風や近年多発する局地的な集中豪雨による浸水被害や土砂災害に対して、流域圏全体で防災力の向上を図る総合的な治水対策、砂防えん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及び間伐木を利用した土留工の設置等の「災害に強い森づくり」による森林の適正管理を推進するとともに、土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域の指定等を推進する。

イ 誰もが健康で社会参加できる安心な都市づくり

年齢、性別、障害の有無、文化などの違いにかかわらず、誰もが地域社会の一員として支え合う中で、安心して暮らし、一人ひとりが持てる力を発揮して元気に活動できるユニバーサル社会づくりを進めるため、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。

さらに、超高齢社会が到来する中、特に高齢者の社会参加や外出機会を増加させることは重要であり、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、地域包括ケア体制の充実を含めた医療・福祉施設の充実等のまちなかへの出歩きを促す仕掛けについて、医療・福祉施策と連携しながら、ハード・ソフト両面から推進する。

(2) 地域のイニシアティブ（主導）による魅力的な都市づくり

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り、住宅地における良好なまちなみ景観の形成、まちなみ緑化、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地域づくりが求められる。

そのため、住民、事業主、地権者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、自らの資産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。

イ 地域資源を生かした魅力ある都市づくり

本県は多様な自然と風土を背景に、優れた景観や自然環境、特色ある歴史・文化を持つ個性的な地域を形成しており、居住地としての魅力の向上や県外、国外を含めた地域間交流の促進により地域の活性化を図ってきた。引き続き、美しい自然景観や歴史的なまちなみの保全、屋外広告物の整序、グリーンインフラの推進や緑化等による美しい環境の形成など、地域資源を生かした魅力ある都市づくりにより地域間交流を促進する。

特に、複数市町の区域に広がる幹線道路沿道や河川流域等において、地域のイメージを特徴付ける広域的な景観の保全・創造や今後増加が予想される良好な景観を阻害する老朽化した放置施設等への対応を進める。

また、市街化調整区域における制度の性格を維持しつつ、地域の実情に応じたまちづくりを実現するため、都市計画制度等を活用して地域活力の向上や産業の活性化を支援する。

ウ 民間投資の誘導

成熟社会を迎えるにあたり、特に都市部では、都市基盤施設が公的セクターによって相当程度整備されたことから、今後は都市づくりにおいて中心的な役割を担う民間投資を適切に誘導することが一層重要となる。

民間投資を誘導するため、医療・福祉、商業施設等の民間施設が立地し維持される一定の人口をもった地域を形成するとともに、民間投資を重点的に誘導しようとする地区については、都市計画法等に基づく特例制度の活用等の行政側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、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あわせ、地域に不足する民間機能の公有地への誘導など民間活力の活用を図る。

(3) 持続可能な都市構造の形成

ア 地域連携型都市構造化

人口減少・超高齢社会が到来する中、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は、これまで省みられることが少なかった都市経営的な発想に立ち、地域の実情や住民の意見を十分に踏まえながら、持続可能な都市構造として「地域連携型都市構造」を実現することが必要である。その際には、これまでの都市形成の基礎的条件であった広域的な水と緑のネットワークの保全に努めるものとする。

(ア) 地域連携型都市構造の実現に向けた基本的な考え方

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。

サービスごとの利用圏人口を勘案しながら、隣接する都市間で特色を生かして

機能を分担し、それらを交通ネットワークで結び連携させ、地域全体で多様な都市機能を確保するとともに、人・もの・資本・情報等を活発に環流させることにより、新たな交流が生まれ、地域のにぎわいが創出される。

○市街地エリア

用途地域の指定区域や建築物が連たんする市街地においては、既に都市機能が集積する地区内で、機能の更新・充実を図るとともに、地域全体の人口動態等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集約などを図り、地域全体の魅力・活力の向上につなげていく。

また、都市機能が集積する地区間を交通ネットワークで結ぶことにより都市機能の相互補完を図るとともに、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は高齢者でも円滑に移動できるよう歩行環境等の整備を進める。

なお、市街地の拡散を防ぐとともに、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、必要に応じ市街地を縮小する。

○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にぎわいが維持されるとともに、一定程度の医療・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、コミュニティ維持に必要な人口の集積や日常生活に必要なサービス機能の確保を図る。

また、都市との交流、二地域居住や定住の促進、地域の活性化に資する既存産業の事業継続等により、地域のにぎわいの創出を図るとともに、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、都市機能の補完を図る。

地域のイニシアティブ（主導）により、地域の維持・活性化を図るための多様な取組が行われるよう、地区計画等の都市計画手法をはじめとした各種制度を積極的に活用する。

(イ) 都市機能の役割分担と連携

a 都市機能集積地区

既存都市機能の集積を基本としながら、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以下のとおり位置付け、適切な役割分担の下で相互の連携を図ることにより多様な都市機能の確保を図る。

○広域都市機能集積地区

県全体の中で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の市街地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の強化を図るとともに、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

間の形成を図る。

○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している主要鉄道駅周辺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。なお、対象となる圏域の人口の集積状況や交通ネットワークの状況に応じて、一つの市町域において複数の地区を位置付けることを否定するものではない。

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の維持・充実に図る。

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。

○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の確保を図る。

b 交通ネットワーク

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、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、都市機能の分担や相互補完を図る。

○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。

○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。

○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、鉄道駅やバス停へのアクセス性の向上に向け、歩行環境等の改善を図るとともに、シニアカーや電動アシスト自転車等のパーソナルモビリティの導入の促進についても検討する。

なお、公共交通ネットワークの確保が困難な農山漁村等においては、移動販売やICT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ながら、日常生活の持続性を確保する。

(ウ) 成熟社会における効率的な都市基盤施設整備

都市基盤施設の老朽化に伴う維持管理・更新費が増大する中、財政的制約が高まっていることから、地域連携型都市構造の実現に向け真に必要な都市基盤施設の整備を引き続き推進するとともに、既存ストックの長寿命化に取り組むなど、戦略的な維持管理・更新を進める。また、都市基盤施設整備の選択と集中を進めるにあたっては、既に都市計画決定されたものであっても必要性を検証し、定期的な見直しを行う。

市街地整備についても、従来の考え方に捉われず必要最低限の基盤整備による街区の再編や敷地の整序を行う土地区画整理事業、地域の床需要に合わせた高度利用を図る市街地再開発事業など、民間活力の活用を基本として、地域の特性に応じた柔軟な取組を促進する。

学校、公民館、病院等のPREについては、情報の整理・一元化を行い、人口減少や年齢構成の変化に対応し、将来に必要な施設サービスの質と量を踏まえた上で、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。

(エ) 地域連携型都市構造化による効果

地域連携型都市構造を実現することにより、医療・福祉施設、商業施設等が住まいに身近なところで集積し、あるいは公共交通により容易にアクセスできるなど、高齢者等が安心して暮らすことのできる環境が整った「歩いて暮らせるまち」となり、まちなぎわいや生活の質の維持・向上が図られる。また、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提供など、財政負担の軽減も期待でき、持続可能な都市へと変貌させることができる。

さらに、この実現は、自家用車から公共交通への転換を促すとともに、市街地の集積を生かしたエネルギーの効率的な利用を可能とするなど都市の低炭素化にも寄与することが期待できる。

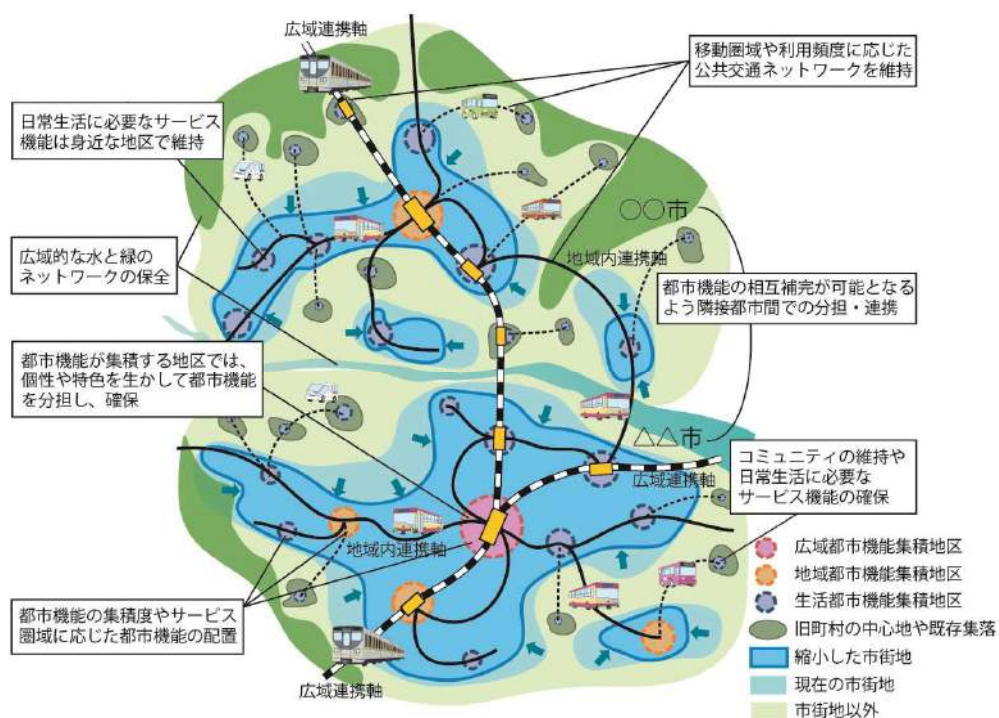


図2 地域連携型都市構造のイメージ

イ 本県の現在の都市構造

本県では、交通利便性の高い瀬戸内臨海部において、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。

また、内陸部においては、ニュータウンや市町の中心部、鉄道駅の周辺等にこれらの集積がみられ、こうした市街地は、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つながっている。

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、地域連携型都市構造化にあたっては、これら都市機能の既存集積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を地域ごとに踏まえた特色を持ったものとする必要がある。

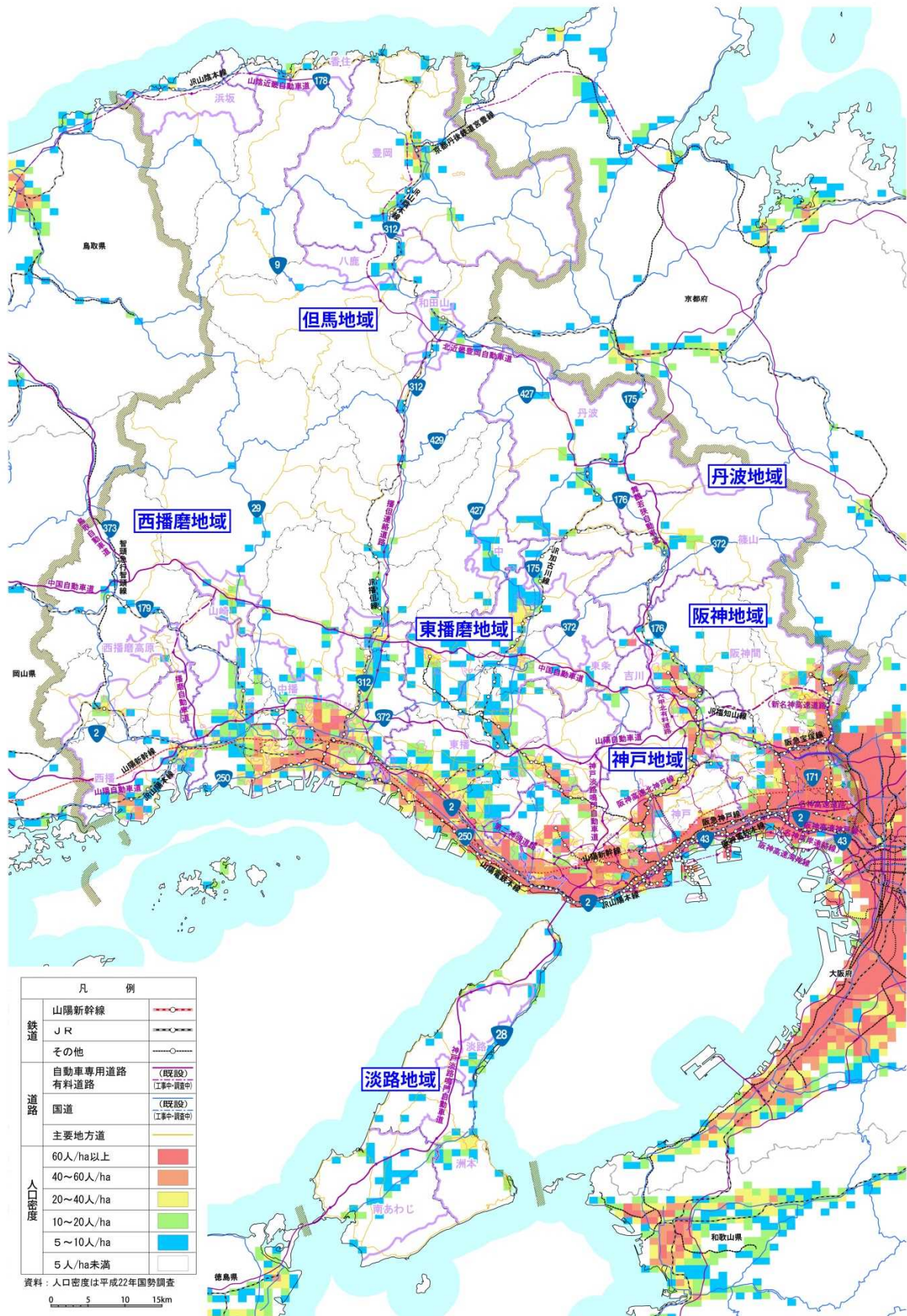


図3 本県の現在の人口分布及び交通ネットワークの状況

第3 阪神地域の方針

1 地域の概況

(1) 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って、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 16 年台風第 23 号や平成 26 年台風第 11 号により武庫川下流域の西宮市内で浸水被害が発生している。また、臨海部はゼロメートル地帯があり、台風の際の高潮や高波による浸水被害も受けやすい。

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。

(2) 人口・世帯数

本地域の人口は、約 175.4 万人（平成 22 年）で、県全体の約 31%を占めている。阪神・淡路大震災のあった平成 7 年を除き、増加傾向が続いてきたが、今後は減少に転じ、平成 32 年には約 173.0 万人（平成 22 年比△1.4%）、平成 52 年には約 153.2 万人（同△12.6%）となる見込みである。

65 歳以上人口比率は約 21.6%（平成 22 年）と全県の水準（約 23.1%）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、平成 32 年には約 27.3%、平成 52 年には約 35.7%となる見込みである。

また、世帯数は約 73.1 万世帯（平成 22 年）であり、平成 32 年には約 74.9 万世帯（平成 22 年比+2.4%）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、平成 37 年の約 75.5 万世帯をピークに減少に転じ、平成 52 年には約 73.2 万世帯（同+0.1%）となる見込みである。

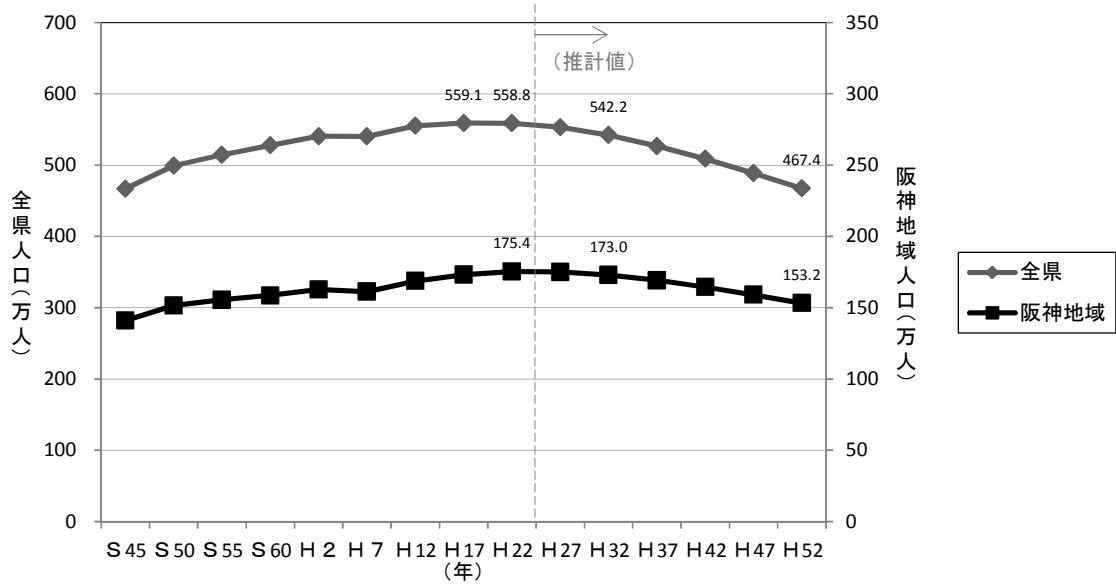


図4 人口の推移と将来見通し

資料：国勢調査（平成22年以前）、国立社会保障・人口問題研究所推計（平成27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45年	昭和55年	平成2年	平成12年	平成22年	平成32年	平成42年	平成52年
兵庫県	466.8	514.5	540.5	555.1	558.8	542.2	508.8	467.4
阪神地域	141.0	155.5	162.9	168.8	175.4	173.0	164.5	153.2
尼崎市	55.4	52.4	49.9	46.6	45.4	42.5	38.5	34.1
西宮市	37.7	41.0	42.7	43.8	48.3	49.3	48.5	46.7
芦屋市	7.1	8.2	8.8	8.4	9.3	9.5	9.2	8.7
伊丹市	15.4	17.8	18.6	19.2	19.6	19.7	19.0	18.0
宝塚市	12.7	18.4	20.2	21.3	22.6	22.6	21.7	20.4
川西市	8.7	13.0	14.1	15.4	15.6	15.0	13.8	12.4
三田市	3.3	3.7	6.5	11.2	11.4	11.2	10.7	9.9
猪名川町	0.7	1.2	2.2	2.9	3.2	3.2	3.1	3.0

資料：国勢調査（平成22年以前）、国立社会保障・人口問題研究所推計（平成32年以降）

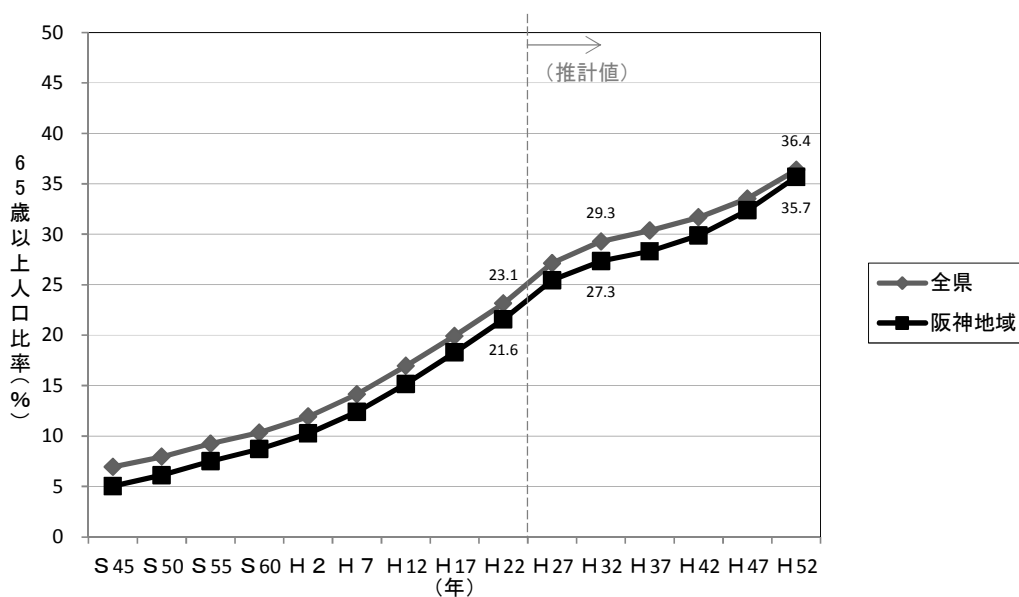


図5 65歳以上人口比率の推移と将来見通し

資料：国勢調査（平成22年以前）、国立社会保障・人口問題研究所推計（平成27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 45 年	昭和 55 年	平成 2 年	平成 12 年	平成 22 年	平成 32 年	平成 42 年	平成 52 年
兵庫県	6.9	9.2	11.9	16.9	23.1	29.3	31.7	36.4
阪神地域	5.0	7.5	10.3	15.1	21.6	27.3	29.9	35.7
尼崎市	4.4	7.4	10.6	16.3	23.6	29.1	30.5	36.2
西宮市	5.3	7.7	10.3	14.6	19.4	24.4	27.0	33.2
芦屋市	7.4	9.5	12.1	18.4	23.2	29.0	32.1	38.2
伊丹市	4.1	6.1	8.5	13.1	20.0	25.4	27.4	32.8
宝塚市	5.5	7.2	10.1	15.3	22.4	28.6	31.4	37.6
川西市	5.0	6.7	10.0	16.3	25.8	31.9	33.3	39.1
三田市	9.3	11.5	10.6	11.7	16.9	26.1	34.5	38.9
猪名川町	11.2	11.9	11.6	14.9	20.7	30.0	34.7	40.3

資料：国勢調査（平成 22 年以前）、国立社会保障・人口問題研究所推計（平成 32 年以降）

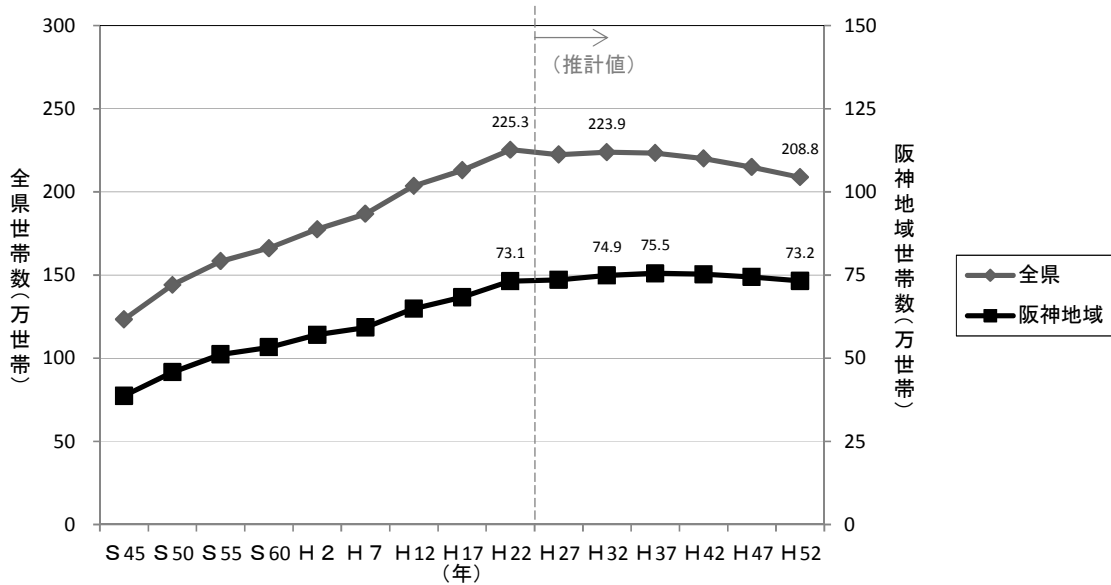


図6 世帯数の推移と将来見通し

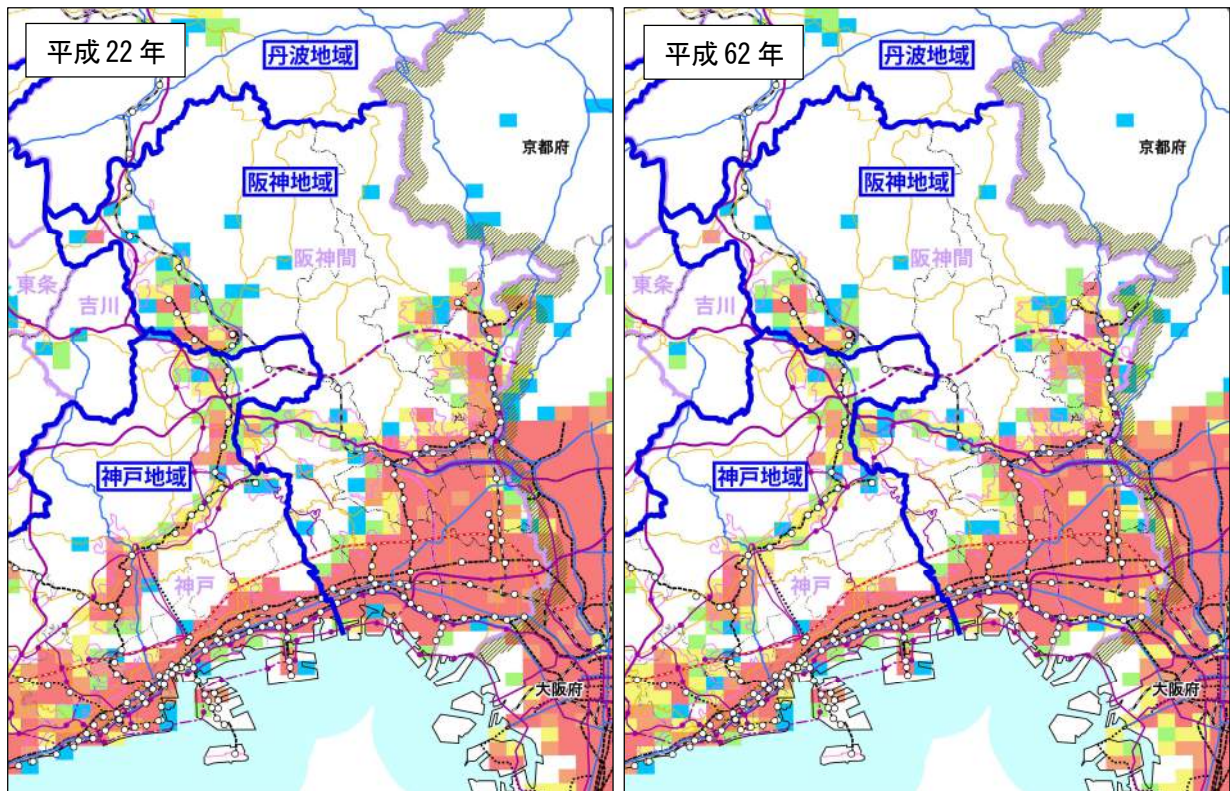
資料：国勢調査（平成 22 年以前）、兵庫県推計（平成 27 年以降）

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 45 年	昭和 55 年	平成 2 年	平成 12 年	平成 22 年	平成 32 年	平成 42 年	平成 52 年
兵庫県	123.3	158.3	177.5	203.5	225.3	223.9	220.0	208.8
阪神地域	38.7	51.1	57.0	64.9	73.1	74.9	75.2	73.2
尼崎市	15.7	17.7	18.4	19.0	20.9	19.5	18.9	18.0
西宮市	10.3	14.2	15.7	17.7	20.2	22.0	23.0	23.2
芦屋市	2.0	2.9	3.2	3.4	4.0	4.4	4.5	4.5
伊丹市	4.0	5.6	6.3	7.1	7.7	7.7	7.8	7.6
宝塚市	3.4	5.8	6.7	7.9	9.2	9.3	9.3	8.9
川西市	2.4	3.8	4.4	5.5	6.1	6.4	6.2	5.9
三田市	0.8	0.9	1.8	3.4	4.0	4.3	4.4	4.1
猪名川町	0.2	0.3	0.6	0.9	1.1	1.1	1.1	1.0

資料：国勢調査（平成 22 年以前）、兵庫県推計（平成 32 年以降）



凡 例	
60人/ha以上	赤
40～60人/ha	赤茶色
20～40人/ha	黄
10～20人/ha	黄緑
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 22 年）、国土交通省推計（平成 62 年）

（「国土のグランドデザイン」検討時資料）

(3) 産業

本地域の産業別就業人口構成比は、第 1 次産業がほぼ横ばい、第 2 次産業が減少傾向、第 3 次産業が増加傾向にある。全県に比べ第 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 12 年）から 82 億円（平成 18 年）とほぼ横ばいである。平成 18 年における市町別の内訳をみると、三田市が約 40%を占めている。製造品出荷額は 33,144 億円（平成 12 年）から 30,372 億円（平成 22 年）と減少傾向にある。平成 22 年における市町別の内訳をみると、臨海部に工業地を抱える尼崎市が約 50%、伊丹市が約 20%を占めている。商品販売額は 25,270 億円（平成 14 年）から 25,784 億円（平成 19 年）とほぼ横ばいである。平成 19 年における市町別の内訳をみると、尼崎市及び西宮市がそれぞれ約 30%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12年			平成17年			平成22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	30.4	65.3	2.5	27.1	68.2	2.0	24.7	67.5
阪神地域	0.7	27.8	69.3	0.7	24.2	72.0	0.6	21.3	71.2
尼崎市	0.3	33.0	63.5	0.3	28.3	67.2	0.3	24.9	66.3
西宮市	0.3	23.1	74.3	0.3	20.2	76.5	0.3	17.9	74.9
芦屋市	0.3	20.1	77.4	0.2	18.0	79.4	0.2	15.4	79.3
伊丹市	0.8	33.7	63.8	0.7	29.7	66.7	0.7	26.1	67.1
宝塚市	1.2	23.6	74.0	1.1	21.3	75.1	0.9	18.6	73.4
川西市	0.9	27.0	71.0	0.9	24.0	73.1	0.9	20.9	74.4
三田市	3.1	29.1	66.2	2.9	26.0	68.7	2.1	23.5	67.8
猪名川町	3.0	24.0	71.5	3.2	21.5	73.8	2.5	19.4	73.6

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12年	平成15年	平成18年
兵庫県	1,676	1,649	1,462
阪神地域	86	90	82
尼崎市	6	8	6
西宮市	11	15	11
芦屋市	0	0	0
伊丹市	7	8	9
宝塚市	13	11	13
川西市	8	7	6
三田市	35	37	32
猪名川町	6	5	5

資料：生産農業所得統計

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12年	平成17年	平成22年
兵庫県	140,700	134,778	141,838
阪神地域	33,144	28,487	30,372
尼崎市	15,751	13,212	15,026
西宮市	5,352	4,271	3,736
芦屋市	25	12	15
伊丹市	5,986	5,695	6,080
宝塚市	1,254	879	476
川西市	770	626	550
三田市	3,907	3,696	4,425
猪名川町	100	95	64

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14年	平成16年	平成19年
兵庫県	131,776	129,147	132,693
阪神地域	25,270	25,157	25,784
尼崎市	8,118	7,913	8,311
西宮市	7,610	7,333	7,677
芦屋市	1,074	1,023	1,082
伊丹市	3,602	4,028	3,957
宝塚市	1,792	1,784	1,796
川西市	1,629	1,595	1,558
三田市	1,152	1,186	1,127
猪名川町	294	294	277

資料：商業統計調査

(4) 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。

(5) 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。また平成28年度には新名神高速道路が開通予定である。

鉄道は東西方向を中心に発達しており、JR、阪急電鉄、阪神電鉄の各路線が通っている。また、JR福知山線、阪急電鉄今津線、神戸電鉄、能勢電鉄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。

(6) 人の移動

市町間の人々の移動を15歳以上の通勤・通学の状況についてみると、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みると、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、芦屋市から西宮市、伊丹市から尼崎市、三田市から神戸市（主に北区）、猪名川町から川西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（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
尼崎市	50.8	大阪市	19.9	神戸市	5.3	西宮市	4.9
西宮市	41.4	大阪市	21.9	神戸市	11.4	尼崎市	6.2
芦屋市	24.7	大阪市	24.6	神戸市	22.8	西宮市	9.5
伊丹市	44.0	大阪市	14.9	尼崎市	12.7	神戸市	4.2
宝塚市	34.2	大阪市	20.7	西宮市	7.5	神戸市	6.3
川西市	33.7	大阪市	21.6	伊丹市	5.5	池田市	5.0
三田市	48.6	大阪市	12.5	神戸市	12.1	西宮市	3.8
猪名川町	29.0	大阪市	16.8	川西市	14.5	豊中市	4.3

資料：平成22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
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）

(7) 地域資源

ア 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（西宮市）、宝塚大劇場（宝塚市）、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。

イ 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（西宮市）や六麓荘（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）等の学校や旧山邑家住宅（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。

ウ 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。

エ 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50団体（平成14年3月末現在）から496団体（平成25年2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 長期的に目指すべき地域の将来像

(1) 阪神地域の現在の都市構造

本地域は、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地域である。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。

(2) 阪神地域の都市構造の方向

本地域では、隣接する神戸地域ととも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促進等により都市機能の強化を図るとともに、良好な景観の形成や緑化等により居住環境の向上を図る。都市機能の強化にあたっては、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や集約を推進し地域全体の魅力の向上を図る。

また、本地域は今後、65歳以上人口の急激な増加が予想されることから、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機能分担を行う。

市街地エリアにおいては、利便性の高い駅周辺の高度利用又は有効利用等を図り、一定の人口を維持する一方で、市街地郊外では災害の発生リスク、市街化圧力の低下や人口動態等を勘案して必要に応じて市街地を縮小する。

市街地以外のエリアにおいては、地域のイニシアティブ（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については、これを保全する。

3 区域区分の決定の有無及び方針

(1) 区域区分の有無

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、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必要があることから、引き続き区域区分を定める。

なお、本区域は近畿圏整備法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 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 22 年	平成 32 年
	区分		
阪神間都市計画区域	都市計画区域内	1,754 千人	おおむね 1,730 千人
	市街化区域内	1,712 千人	おおむね 1,691 千人

資料：平成 32 年人口は国立社会保障・人口問題研究所推計値を基に県都市計画課において推計

注：平成 32 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。

イ 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 22 年	平成 32 年
	区分		
阪神間都市計画区域	製造品出荷額等	30,372 億円	30,084 億円
	商品販売額	26,004 億円	27,218 億円

資料：平成 32 年の生産規模は、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トレンド推計

ウ 市街化区域の規模

阪神間都市計画区域の人口・産業の見通しに基づき、かつ市街化の現況及び動向並びに計画的市街地整備の見通しを勘案し、市街化区域の規模を次のとおり想定する。

表 13 市街化区域の規模

都市計画区域	平成 22 年	平成 32 年
阪神間都市計画区域	おおむね 20,442ha	おおむね 20,478ha

注：保留フレームに対応する面積を含まない。

4 都市づくりに関する方針

(1) 地域連携型都市構造化の方針

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、一定の人口密度の維持及び個性ある都市機能の強化を図る。その際、商業・業務等の複合的な都市機能の集積が見られる神戸地域や大阪市等の地域外との広域的な連携についても推進を図る。

また、今後一斉に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利用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、近隣自治体間での施設の共同利用に取り組む。

(1)-1 都市機能集積地区の特性を生かした都市機能の充実

ア 地域都市機能集積地区

J R 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、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 J R 芦屋駅周辺、J R・阪急伊丹駅周辺、J R・阪急宝塚駅周辺、J R 川西池田駅及び阪急・能勢電鉄川西能勢口駅周辺、J R 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。

イ 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。

(1)-2 現在の市街地を中心とした人口密度の維持

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）等の指定による住宅等の建築抑制や構造規制について検討する。

なお、市街地周辺の農山村等においては、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。

(1)-3 都市機能集積地区の機能連携の強化

ア 広域連携軸

地域を超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、既に、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、同北神戸線等の基幹道路と、一般道の国道2号、国道43号、国道171号、国道176号、山手幹線、鉄道路線のJR山陽新幹線、JR東海道本線、JR山陽本線、JR福知山線、阪急電鉄神戸線、阪急電鉄宝塚線、阪急電鉄今津線、阪神電鉄本線、神戸電鉄三田線により広域連携軸が形成されていることに加え、平成28年度には新名神高速道路が開通することから、これら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、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による国内外の交流や物流を促進する。

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の整備等による自転車の通行環境の改善を図るとともに、シニアカーや電動アシスト自転車等のパーソナルモビリティの導入の促進についても検討する。

なお、公共交通ネットワークの確保が困難な農山村等においては、移動販売やICT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ながら、日常生活の持続性を確保する。

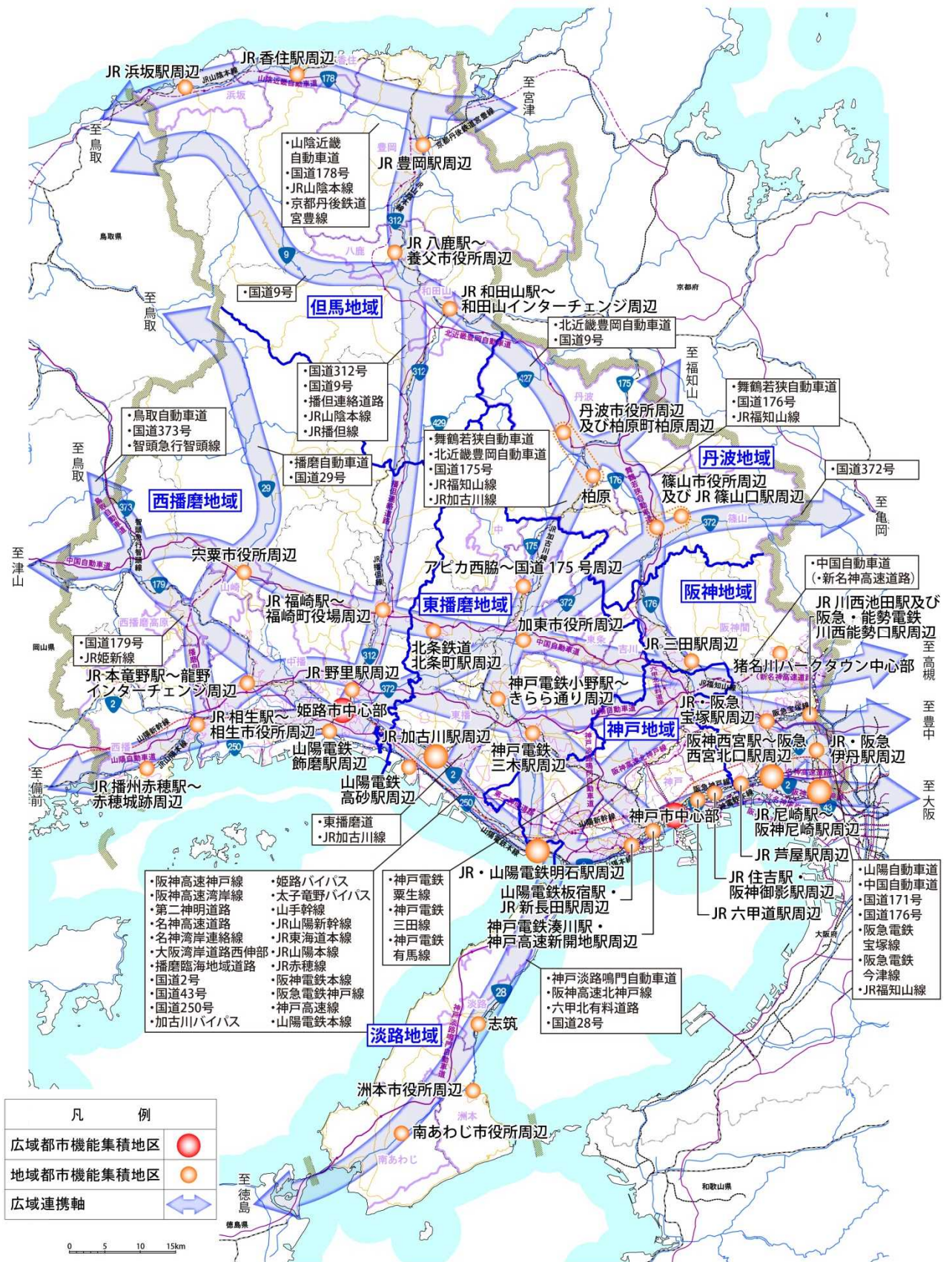


図7 都市機能集積地区及び広域連携軸

(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中高層を中心とした住宅地とし、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、形態等の適切な誘導を図る。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、住環境の保全及び向上を図る。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との連携や在宅型の医療・介護サービス施設の適切な配置による地域包括ケアとの連携を図りつつ、用途地域の柔軟な変更等により、高齢者数の急増に対応した多様な建物用途の導入を図る。

これらの取組により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、鉄道駅等から離れた山麓や高台にある小規模住宅地等においては、今後人口減少に伴い空き家や空き地の発生が予想されるため、公共交通の状況や人口動態を踏まえ、市街地の縮小に向けた検討を行う。

(イ) 商業・業務地

既に都市機能が集積する地区等において、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増進を図るとともに、まちなか居住や交流の促進によりにぎわいの維持・創出を図る。

また、JR・阪急宝塚駅周辺やJR三田駅周辺など容積率の高い建築物が密集する区域における防火地域又は準防火地域の指定による市街地の不燃化、住居系用途地域に隣接する商業系用途地域など高容積率を利用した高層集合住宅等の立地が見込まれる区域における地区計画の指定等による新たな住環境問題の発生防止、主要駅周辺など地域の玄関口となる区域における高度地区やまちなみ誘導型の地区計画の指定によるまちなみの形成等、地区の特性に応じた土地利用誘導を行う。

(ウ) 工業地

物流の利便性や周辺環境等に配慮し、臨海部や主要な鉄道沿線及び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においては、基幹産業の機能強化や新産業の立地を促進し、産業構造の変化・多様化にも対応できる工業地としての土地利用を維持する。

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、北摂三田第二テクノパーク等の既存産業団地への産業立地の促進やインターチェンジ周辺等における新たな産業団地の形成を図る。

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、特別用途地区や高度地区の活用により、

操業環境の保全又は住環境と操業環境それぞれに配慮した住工共存型の土地利用に向けた誘導を図る。

(エ) 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、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

(ア) 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計画によって多様なニーズに対応できない状況もみられる。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よる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）における取組をモデルとして、施設やまちのバリアフリー化、住み替えの促進、コミュニティ活動の場の確保、大学生等が住民ととも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供給の促進や、徒歩圏内での医療・福祉、子育て支援、日常品販売等の施設の立地を誘導するため、用途地域等の柔軟かつ適切な変更を促進する。

(イ) 大規模集客施設の適正な立地誘導

都市構造に対して広域的に影響を及ぼす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に及ぼす影響に配慮しつつ、市町の中心市街地活性化の取組や特別用途地区の指定と連携して、「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を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開発については、地区計画等を活用しながら弾力的な土地利用を図る。

(ウ) 大規模工場の移転等に伴う土地利用転換への対応

大規模な工場の移転等が生じる場合には、「工場敷地の再利用に係る都市機能の調和等に関する要綱」に基づく手続により、企業に地元市町の意見を反映させ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。

その際、跡地の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等の都市計画法の特

例制度の活用等により、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

(ア) 優良な農地との健全な調和

農業を振興する区域として、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、都市部との連携を強化して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、少子高齢化等により活力が低下している地域もみられることから、市街化を抑制すべき区域という市街化調整区域の本来の性格を維持しつつ、地域の実情に応じたまちづくりを実現する手法の一つとして、地区計画制度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により、地域の活力の維持に資するまちづくりを促進する。

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を拡張する必要がある地域などにおいて、地区計画制度等の活用により、地域のイニシアティブ（主導）によるまちづくりを的確に支援する。

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行うことができないこと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。

(ウ) 計画的な市街地整備との調整

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については、市町の土地利用計画等に位置付けられ、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、適宜必要最低限の区域を市街化区域へ編入する。

(3) 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づくりに向けて、都市計画法等の特例制度や各種支援制度を活用して民間投資を適切に誘導しながら地域の課題に応じた市街地整備・改善を推進する。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の検討を促進する。

既成市街地内においては、公共団体が有する余剰施設等を含む既存ストックの有効活用や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・充実及び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遊休地等を有効活用し、不足する都市機能の立地誘導など適切な土地利用転換を図る。

鉄道駅周辺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とともに、その実施とあわせて地区計画等を活用しながら目標とする市街地像へ適切に誘導する。

尼崎市等にみられる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、安全で安心な市街地の形成を図る。

阪神芦屋駅・市役所周辺地区、宝塚駅前周辺地区、清和台地区（川西市）、日生中央駅周辺地区（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、ハード・ソフト両面から高齢者、障害者等の社会活動への参画等を支援する。

なお、阪神間都市計画区域においては、都市再開発法に基づく「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。

(4) 都市施設に関する方針

「阪神南地域社会基盤整備プログラム」及び「阪神北地域社会基盤整備プログラム」等に基づく効率的な都市基盤施設の整備や「ひょうごインフラ・メンテナンス10箇年計画」等に基づく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。

また、長期未着手となっている都市計画道路や都市計画公園・緑地については、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。

(4)-1 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の確保を図るため、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、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、新名神高速道路の整備や名神湾岸連絡線の早期事業化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の整備等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。

広域的な公共交通ネットワークの維持・確保にあたっては、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。

大阪国際空港については、関西国際空港及び神戸空港を加えた3空港の最大活用に向け、利用者利便の向上に向けた取組を推進する。

(4)-2 公園・緑地

生物多様性の保全・再生の視点も踏まえ、近郊緑地特別保全地区や特別緑地保全地区、風致地区の活用等により、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の保全を図るとともに、既成市街地に面する六甲山系南麓の斜面は、都市環境・景観の形成上重要な樹林帯として積極的に保全・育成・活用する。

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、都市景観の形成等の多様な機能を勘案し、公園の整備や緑地の保全を図り、周辺の自然環境を含めた水と緑のネットワークを形成する。

特に、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」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、広域レクリエーション需要に対応する県立甲山森林公園、県立一庫公園、県立有馬富士公園等の適正な維持管理・整備及び利用促進を図る。

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。

(4)-3 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・環境に配慮した河川改修を推進する。そのため、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、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する。あわせて、都市部における雨水対策を推進する。また、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。

(4)-4 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。

(5) 防災に関する方針

「兵庫県地域防災計画」との整合を図りつつ、災害時における都市機能の代替性

の確保をはじめ、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、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、府県を超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更なる充実等を図る。

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）、有馬富士公園、西猪名公園・東久代運動公園を核として地域防災拠点等を系統的に配置するとともに、災害応急活動に必要な物資の搬送等のための緊急輸送道路の整備や緊急自動車等の通行を確保する緊急交通路の設定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、民間住宅を含めた建築物の耐震化・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、造成宅地の滑動崩落や擁壁の倒壊等の地震時の宅地被害を防止するため、宅地の耐震性向上を図るとともに、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と指摘されている区域においては、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対策

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」等に基づく計画的かつ重点的な津波対策を推進する。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）の全ての津波対策の早期完了を図る。

また、防潮堤を有する企業に対しては、津波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。

さらに、「南海トラフ地震・津波対策アクションプログラム」に基づき、住民の迅速・円滑な避難体制の整備を図る。特に、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

近年多発する局地的な集中豪雨等による浸水被害を防止、軽減するため、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、がけ崩れ、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（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）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、必要に応じ市街地の縮小についても検討を行う。

また、「第2次山地防災・土砂災害対策5箇年計画」に基づき、治山ダムや砂防えん堤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（間伐木を利用した土留工の設置）など「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

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、景観法や「景観の形成等に関する条例」（以下「景観条例」という。）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寺町（尼崎市）等の歴史的まちなみを有する地区、芦屋川沿岸等の眺望景観を形成する地区、阪急宝塚駅等の鉄道駅前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、屋外広告物条例による広告物の整序等により阪神地域にふさわしい景観誘導を行う。

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等についても、優れた景観のシンボルとして保全・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の推進、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や個性的で魅力あふれる文

教施設等の集積等を生かした回遊性のある都市型観光を推進する。また、県立芸術文化センターや宝塚大劇場から多彩な芸術文化の発信を続けるなど、芸術文化を通じた国内外の交流を促進する。

さらに、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・活用した「北摂里山博物館構想（地域まるごとミュージアム）」、阪神地域の農と食の魅力を見つけ、活かし、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。

5 主要な都市施設等の整備目標

(1) 土地利用に関する都市計画等の整備目標

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）地区において主に工業地の整備を図る。

(2) 都市施設等に関する整備目標

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
新名神高速道路	大阪府境～中国自動車道（神戸ジャンクション）	新設 L=約 21.0km
名神湾岸連絡線	名神高速道路～阪神高速湾岸線	新設（計画の具体化） L=約 4km

・主要幹線道路

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 6.7km
(主)大沢西宮線〔鷺林寺〕	西宮市鷺林寺	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・立体交差 L=約 0.6km
(都)尼崎宝塚線〔山田〕	伊丹市山田	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〕	尼崎市西本町～昭和通	現道拡幅 L=約 0.7km
(主)塩瀬宝塚線〔切畑〕	宝塚市切畑～玉瀬	現道拡幅 L=約 3.1km
(主)塩瀬宝塚線〔境野〕	宝塚市境野	現道拡幅 L=約 0.4km
(主)三田西インター線〔溝口〕	三田市溝口～長坂	バイパス L=約 0.9km
(主)三田後川上線〔下槻瀬〕	三田市下槻瀬～木器	現道拡幅 L=約 0.7km

・駅前広場

駅名	事業場所	概要
JR芦屋駅（南側）	芦屋市業平町	A=約 5,600 m ²
阪神電鉄本線鳴尾駅（北側）	西宮市里中町3丁目	A=約 1,200 m ²

・鉄道との立体交差

路線名	事業場所	概要
阪神電鉄本線〔鳴尾駅付近〕	西宮市里中町	連続立体交差 L=約 1.9km

・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

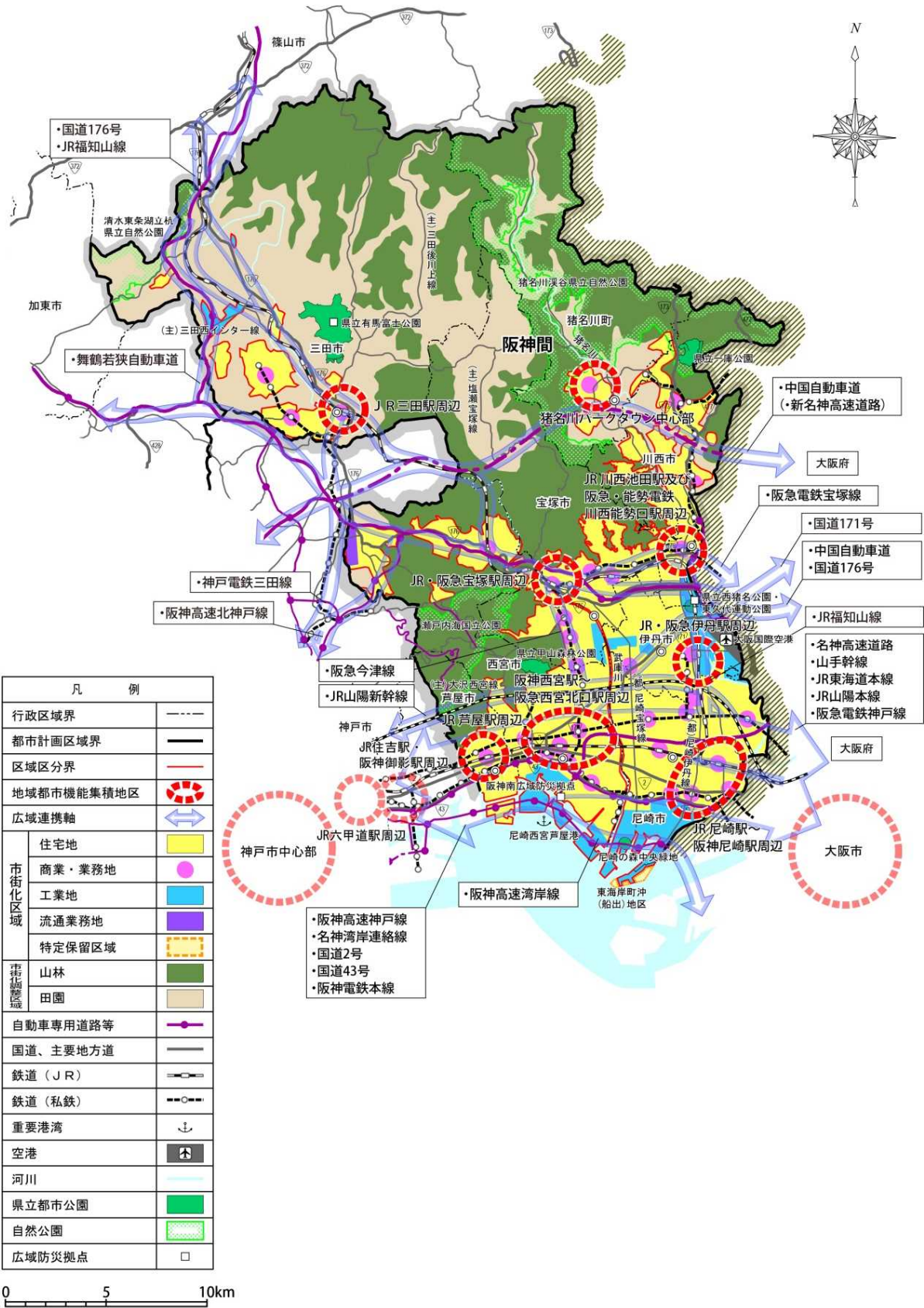
イ 緑地

名称	事業場所	概要
尼崎の森中央緑地	尼崎市扇町	都市緑地（第2工区） A=約 12.0ha

ウ 河川

名称	箇所	概要
(二)武庫川〔下流工区〕	尼崎市、西宮市	河川改修 L=約 9.0km
(二)武庫川〔下流工区〕	宝塚市 他	河川改修 L=約 9.4km
(二)武庫川 〔武田尾工区〕	宝塚市 他	河川改修 L=約 0.8km
(一)庄下川	尼崎市	高潮対策 L=約 4.2km 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 1.4km 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 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

参考図



第1 基本的事項

(1) 役割

- ・長期的視野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
- ・「市町村の都市計画に関する基本的な方針」の指針となるもの

(2) 対象区域

- ・広域的な圏域として設定する6地域ごとに、複数の都市計画区域を対象とした一体の都市計画区域マスタープランを策定

(3) 目標年次

- ・21世紀兵庫長期ビジョンの展望年次である平成52年の都市の姿を展望しつつ、目標年次を平成32年とする

第2 本県の都市づくりの基本方向

1 都市づくりの基本方針

- (1) 安全・安心
- (2) 環境との共生
- (3) 魅力と活力
- (4) 自立と連携

2 都市計画に関する現況と課題

(1) 人口減少・超高齢社会の到来

背景	県人口の減少、超高齢社会の到来 (H22 国調) 鉄道・路線バスの廃止 地域活力の低下	課題	持続可能な生活圏の確保 公共交通ネットワークの維持・確保 地域の魅力の向上と地域間交流の促進
----	---	----	--

(2) 防災対策の必要性の増大

背景	東日本大震災による津波被害 集中豪雨による浸水被害	課題	防災・減災の取組
----	------------------------------	----	----------

(3) 都市の維持管理コストの増大

背景	都市基盤施設の老朽化 長期未着手の都市計画道路等の存在	課題	都市基盤施設の戦略的な維持管理・更新 都市基盤施設整備計画の適切な見直し
----	--------------------------------	----	---

(4) 地球環境への配慮

背景	東日本大震災を契機としたエネルギー需給の変化 市街化区域内農地を緑地空間として評価する取組	課題	低炭素・循環型社会の構築 都市と緑・農との共生
----	--	----	----------------------------

(5) 産業構造の変化

背景	大規模工場の閉鎖 大規模集客施設の立地による渋滞発生、中心市街地の衰退	課題	土地利用転換への対応 大規模集客施設の立地調整
----	--	----	----------------------------

(6) 地域の主体性の高まり

背景	人口減少や東京圏への人口集中による地域活力の低下 市町村への都市計画決定権限の委譲	課題	地域創生の取組 県と市町村との役割分担
----	--	----	------------------------

3 目指すべき都市づくり

以下の取組を推進することにより持続可能な都市構造への転換を図るとともに、定住や交流に資するものとする。

(1) 安全・安心な都市空間の創出

ア 総合的な防災・減災対策による安全な都市づくり

- ・均衡のとれた都市施設の配置とネットワーク化
- ・都市の耐震化・不燃化と密集市街地の改善
- ・臨海部での津波対策の強化
- ・台風や集中豪雨による浸水被害や土砂災害に対する総合的な治水対策
- ・砂防えん堤や治山ダム等の設置
- ・土砂災害特別警戒区域等の指定

イ 誰もが健康で社会参加できる安心な都市づくり

- ・住宅、公共交通等の一体的バリアフリー化
- ・医療・福祉施策と連携したまちの中心部の歩行環境の向上

(2) 地域のイニシアティブ（主導）による魅力的な都市づくり

ア エリアマネジメントの促進

- ・良好な景観の形成や緑化等による快適なまちなみ空間の形成、オールドニュータウン等における多世代の支え合うまちづくりの推進など、住民、事業者、地権者等による主体的なまちづくりの推進

イ 地域資源を生かした魅力ある都市づくり

- ・景観、自然、歴史・文化等の多様な地域資源を生かした魅力の更なる向上と国外を含めた地域間交流の促進
- ・市街化調整区域における地域活力の向上や産業の活性化

ウ 民間投資の誘導

- ・医療・福祉・商業等の施設が立地できる一定の人口をもった地域の形成
- ・都市計画法等の特例制度の活用
- ・税制優遇、利子補給、低利融資及び補助等による民間事業者に対する立地支援
- ・PPP（公民連携）の推進、PRE（公的不動産）の効率的な管理運営、公用地への民間機能誘致などによる民間活力の活用

(3) 持続可能な都市構造の形成

ア 地域連携型都市構造化（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）

地域連携型都市構造化の実現に向けた基本的な考え方

- ・大都市、地方都市、中山間地等が相互に連携
- ・地区間の交通ネットワーク化による地域全体の機能確保
- ・人・もの・資本・情報等の環流によるにぎわいの創出

(市街地エリア)

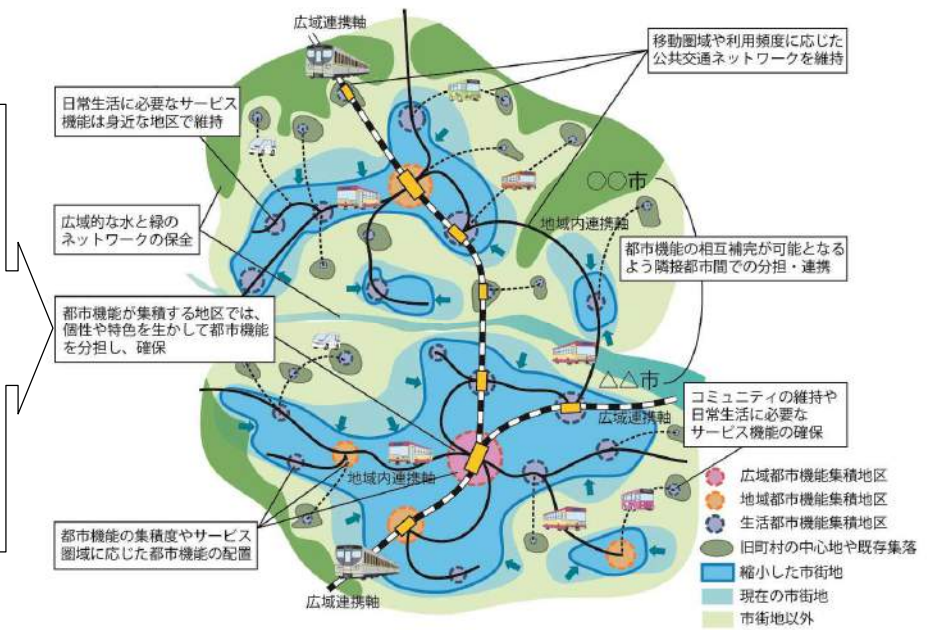
- ・都市機能集積地区内の機能の更新・充実
- ・低未利用地の活用や土地の高度利用の推進と必要に応じた集約
- ・都市機能集積地区間の交通ネットワーク化による都市機能の相互補完
- ・これらの地区への公共交通によるアクセスの維持・確保
- ・災害発生リスク、市街化圧力低下等を勘案した必要に応じた市街地の縮小

(市街地以外のエリア)

- ・地域のにぎわいの創出や住民の日常生活を支えるための機能の確保
- ・都市との交流、二地域居住や定住の促進による活力の維持
- ・市街地等の都市機能集積地区へのアクセス確保

イ 成熟社会における効率的な都市基盤施設整備

- ・真に必要な都市基盤施設の整備と既存ストックの長寿命化等による都市基盤の戦略的な維持管理・更新
- ・都市計画決定された施設等の定期的な見直し
- ・地域特性に応じた柔軟な市街地整備の推進



■ 地域連携型都市構造化のイメージ

地域連携型都市構造化による効果

生活利便性の確保 ・医療・福祉・商業施設等にアクセスしやすい高齢者等が「歩いて暮らせるまち」 ・まちのにぎわいや生活の質の維持・向上	財政負担の軽減 ・都市基盤施設の維持管理・更新の効率化・重点化 ・公共交通や福祉サービスの効率的提供	都市の低炭素化 ・自家用車から公共交通への転換 ・市街地の集積を生かした効率的なエネルギー利用
---	---	--

第3 地域別方針

阪神地域 (尼崎市・西宮市・芦屋市・伊丹市・宝塚市・川西市・三田市・猪名川町)

1 長期的に目指すべき地域の将来像 (H52年を展望)

- ・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促進による都市機能の強化
- ・65歳以上人口の急激な増加による都市機能の低下に備え、利便性の高い公共交通ネットワークを生かした隣接する都市機能集積地区間での都市機能の分担
- ・良好なまちなみ景観の形成やまちなみ緑化等による居住環境の向上
- ・市街地エリアの方向性: ①利便性の高い駅周辺の高度利用等の推進、②一定の人口の維持、③災害の発生リスクや市街化圧力の低下等を勘案した必要に応じた市街地の縮小
- ・市街地以外のエリアの方向性: ①地域のイニシアティブ(主導)による機能維持や活性化の促進、②コミュニティバス等による市街地エリアの都市機能集積地区等との連携の確保

2 区域区分の決定の有無及び方針

- ・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、区域区分を定める。

3 都市づくりに関する方針 (H32年を目標)

(1) 地域連携型都市構造化の方針

- ・神戸市や大阪市等の地域外との広域連携の推進
- ・地区の位置付けを踏まえた公共施設の管理運営
- ・利便性の高い公共交通ネットワークによる地区間の連携の強化、個性ある都市機能の強化

(1)-1 都市機能集積地区の特性を生かした都市機能の充実

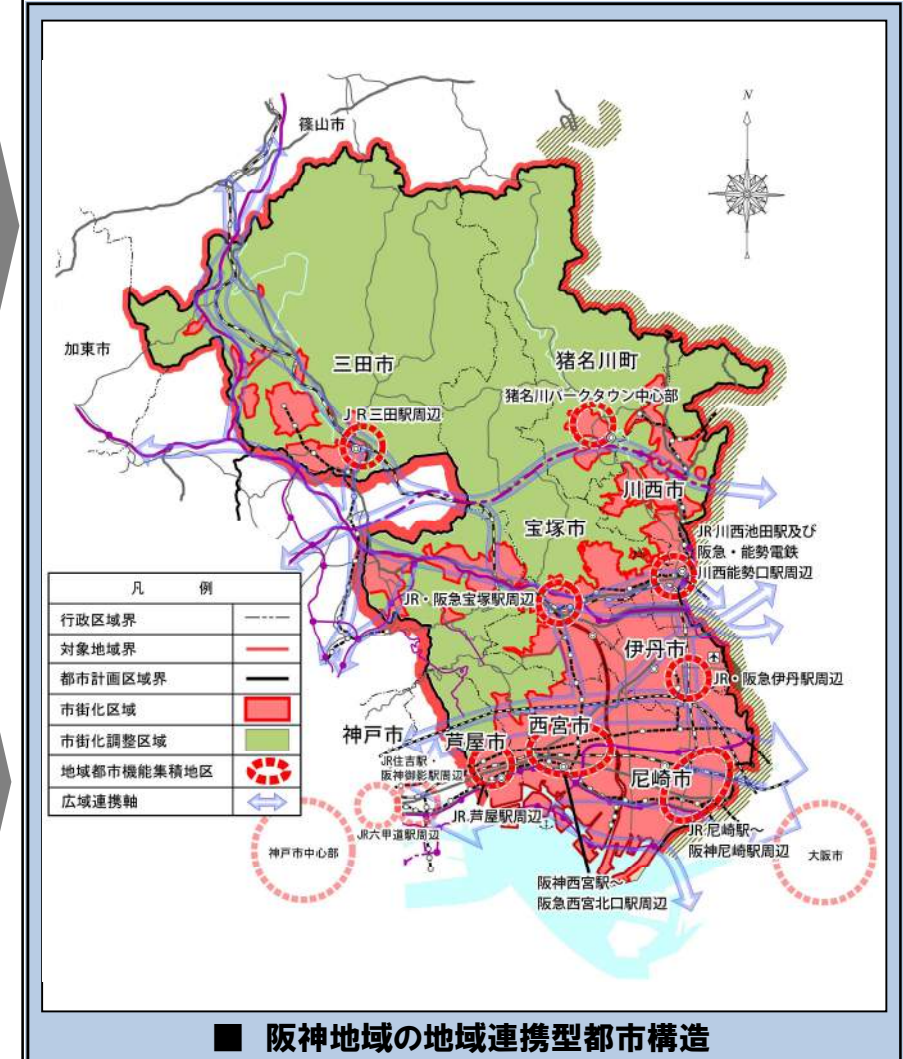
- ア 地域都市機能集積地区**…機能の維持・充実
- ・JR尼崎駅～阪神尼崎駅周辺 (都市型地域都市機能集積地区)
 - ・阪神西宮駅～阪急西宮北口駅周辺 (都市型地域都市機能集積地区)
 - ・JR芦屋駅周辺
 - ・JR・阪急伊丹駅周辺
 - ・JR・阪急宝塚駅周辺
 - ・JR川西池田駅及び阪急・能勢電鉄川西能勢口駅周辺
 - ・JR三田駅周辺
 - ・猪名川パークタウン中心部
- イ 生活都市機能集積地区**…日常生活に必要なサービス等の確保

(1)-2 現在の市街地を中心とした人口密度の維持

- ・既成市街地を中心とし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
- ・災害の発生リスクの高い区域等の住宅建築等の抑制の検討
- ・住み続けられる環境整備により、農山村等における日常生活の持続性の確保

(1)-3 都市機能集積地区の機能連携の強化

- ア 広域連携軸**
- ・既存の広域交通ネットワークを生かした連携強化、国内外の物流等の促進
- イ 地域内連携軸**
- ・鉄道、県道等による地区間の連携強化
- ウ 日常生活圏内の移動**
- ・路線バス、コミュニティバス等の維持・確保
 - ・パーソナルモビリティの導入促進等



(2) 土地利用に関する方針

ア 主要用途の整備方針

- ・主要鉄道駅(JR西宮駅、JR芦屋駅等)周辺における高度利用の推進
- ・隣居・近居の促進や在宅型の医療・介護サービス施設の配置と連携し、高齢者数の急増に対応した多様な建物用途の導入
- ・居住地の魅力向上による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の強化
- ・中心市街地活性化やまちなみ居住等の促進によるにぎわいの維持・創出

イ 市街地において特に配慮すべき土地利用

- ・大規模住宅団地等の再生
- ・大規模集客施設の適正な立地誘導
- ・大規模工場の移転等に伴う土地利用転換

ウ 市街化調整区域の土地利用

- ・地区計画や特別指定区域の活用、開発許可制度の弾力的運用等による集落や産業の活性化に資するまちづくりの促進

(3) 市街地整備に関する方針

- ・公共施設や大規模工場の遊休地等を活用した都市機能の立地誘導
- ・駅周辺等の低未利用地における面整備等による土地利用増進
- ・尼崎市臨海部等の密集市街地の防災対策の推進
- ・長期未着手の市街地開発事業や未整備ニュータウンの見直し

(4) 都市施設に関する方針

(4)-1 交通施設

- ・新名神高速道路、名神湾岸連絡線の整備促進
- ・尼崎宝塚線など南北幹線整備による道路ネットワークの円滑化、阪神高速環境ロードプライシングによる国道43号の沿道環境改善
- ・鉄道駅のバリアフリー化など公共交通の更なる利便性の向上
- ・西宮北口～武庫之荘間における新駅設置の検討
- ・コミュニティバスやデマンド型交通の運行支援など、北部地域における移動手段の確保
- ・大阪国際空港等の最大活用に向けた取組の推進

(4)-2 公園・緑地

- ・六甲山系、北摂山系など都市近郊に残る自然や風致の保全
- ・尼崎の森中央緑地の整備
- ・県立公園等の適正な維持管理・整備及び利用促進
- ・「県民まちなみ緑化事業」による都心部等での緑の保全・創出

(4)-3 河川・下水道

- ・猪名川や武庫川等の計画的な整備推進
- ・流域下水道等の高度処理化、適正な維持管理
- ・地域住民等と連携した水質浄化活動による尼崎運河の環境改善
- ・長期未着手の都市計画施設の廃止を含めた見直し

(5) 防災に関する方針

- ・広域防災帯の整備(国道43号等)
- ・建物の耐震化・不燃化・耐水化、造成宅地やライフラインの耐震化
- ・尼崎西宮芦屋港における全ての津波対策の早期完了
- ・企業、鉄道事業者等との協働による帰宅困難者対策
- ・総合治水条例に基づく総合的な治水対策
- ・六甲山系グリーンベルト整備事業等の促進
- ・土砂災害特別警戒区域等の指定と必要に応じた市街地の縮小検討
- ・緊急防災林の整備など「災害に強い森づくり」の推進

(6) 景観形成に関する方針

- ・里山等の恵まれた自然環境の保全
- ・個性ある景観の保全・形成(甲陽園目神山等の緑豊かな住宅地、旧伊丹郷町等の歴史的まちなみ、芦屋川沿岸等の眺望景観、阪急宝塚駅等の鉄道駅前や南芦屋浜等のウォーターフロントなど)
- ・近代建築物等の保全・活用

(7) 地域の活性化に関する方針

- ・市民文化や文教施設等の集積等を生かした都市型観光の推進
- ・芸術文化を通じた交流促進(県立芸術文化センターなど)
- ・阪神なぎさ回廊プロジェクト、21世紀の尼崎運河再生プロジェクト、北摂里山博物館、阪神アグリパーク構想等の参画と協働の取組の促進