# 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）

（素案）

**令和　年　月**

**兵　庫　県**

# 目　次


第１　基本的事項 ..... 1
　１　役割 ..... 1
　２　対象区域 ..... 1
　３　目標年次 ..... 2
　４　地域の概況 ..... 2
　　（１）地勢 ..... 2
　　（２）土地利用 ..... 3
　　（３）人口・世帯数 ..... 3
　　（４）交通 ..... 4
第２　淡路地域の都市計画の目標等 ..... 5
　１　都市計画の目標 ..... 5
　　（１）地域の魅力・強み ..... 5
　　（２）地域の課題 ..... 6
　　（３）目指すべき都市構造 ..... 7
　　（４）都市づくりの重点テーマ ..... 9
　２　区域区分の決定の有無 ..... 10
　３　都市づくりに関する方針 ..... 11
　　（１）土地利用に関する方針 ..... 11
　　（２）都市施設に関する方針 ..... 11
　　（３）市街地整備に関する方針 ..... 13
　　（４）防災に関する方針 ..... 13
　　（５）環境共生に関する方針 ..... 15
　　（６）景観形成に関する方針 ..... 16
　　（７）地域の活性化に関する方針 ..... 16
　４　主要な都市施設の整備目標 ..... 18
　　（１）交通施設 ..... 18
　　（２）河川 ..... 18
参考）現況図表 ..... 19
参考）広域都市構造図 ..... 24
用語解説 ..... 25

# 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、県の都市計画における方向性を示した「ひょうご都市計画基本方針[1]」に基づき、都市計画法（昭和43年法律第100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」は、これに即して定められる。

## 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

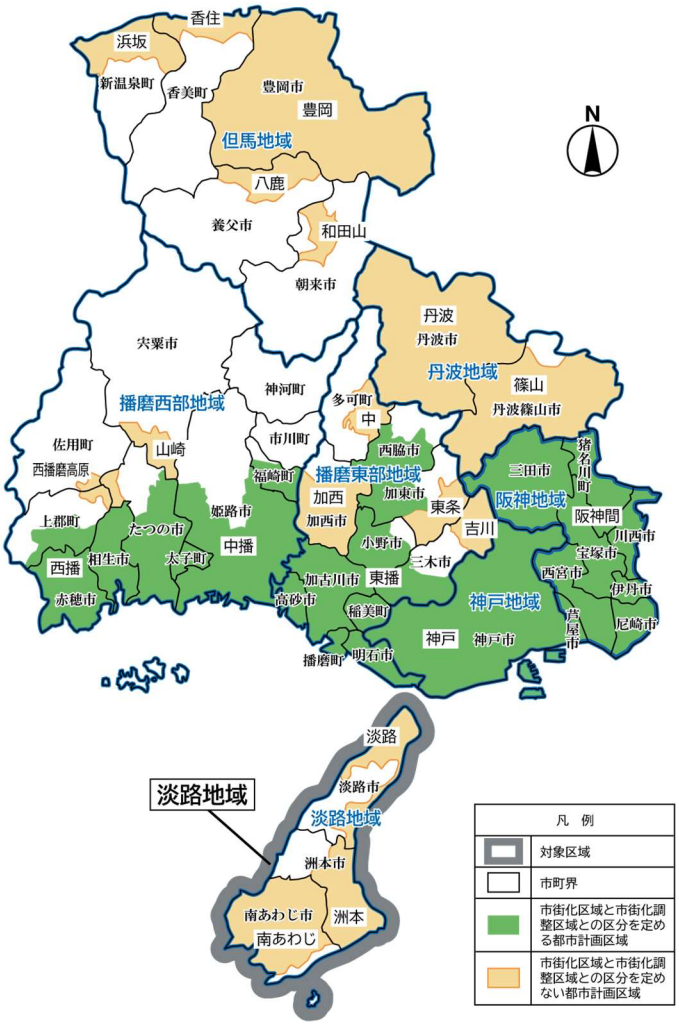


表１　淡路地域内の都市計画区域

| 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 | 32,634 |
| 淡路都市計画区域 | 淡路市 | 行政区域の一部 | 20,745 |
| 南あわじ都市計画区域 | 南あわじ市 | 行政区域の一部 | 43,264 |
| 合計 | | | 96,643 |

資料：令和２年国勢調査（就業状態等基本集計）

## 3　目標年次

県政の基本指針「ひょうごビジョン2050」の展望年次である令和32年（2050年）の都市の姿を展望しつつ、目標年次を令和12年（2030年）とする。

## 4　地域の概況

### （１）地勢

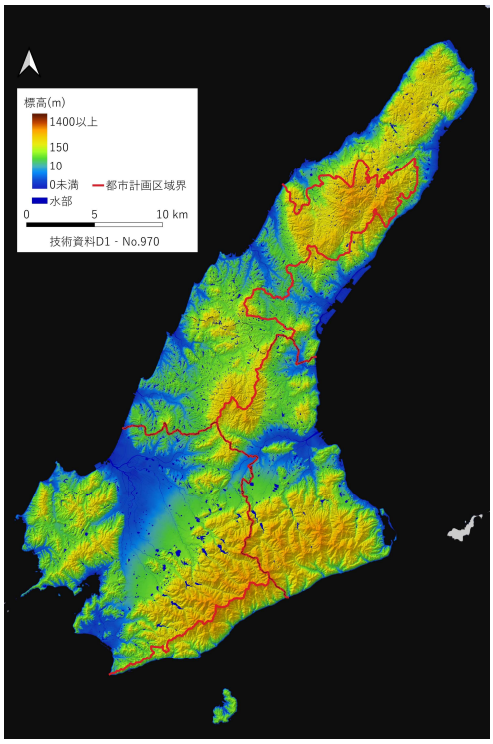
・東は大阪湾・紀伊水道を隔てて大阪府及び和歌山県に面し、南は大鳴門橋で徳島県に、北は明石海峡大橋で神戸市につながる瀬戸内海最大の島である淡路島と沼島等からなる約596㎢の地域である。（可住地面積[2]：約285㎢、48%）

・北部は津名丘陵が広がり傾斜地が多く、海岸線にわずかに平地を形成している。

・中部の先山山地、南部の諭鶴羽山地、西淡山地に挟まれて、三原平野、洲本平野が広がっている。

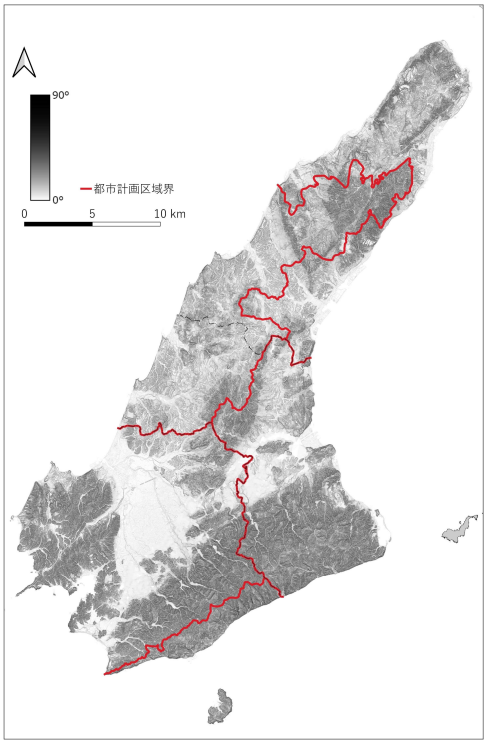
・気候は、冬季温暖で年間を通じて降水量の少ない瀬戸内海式気候に属する。

図２　地形（標高）




出典：国土地理院「デジタル標高地形図」

図３　地形（起伏）




出典：国土地理院「傾斜量図」

## （2）土地利用

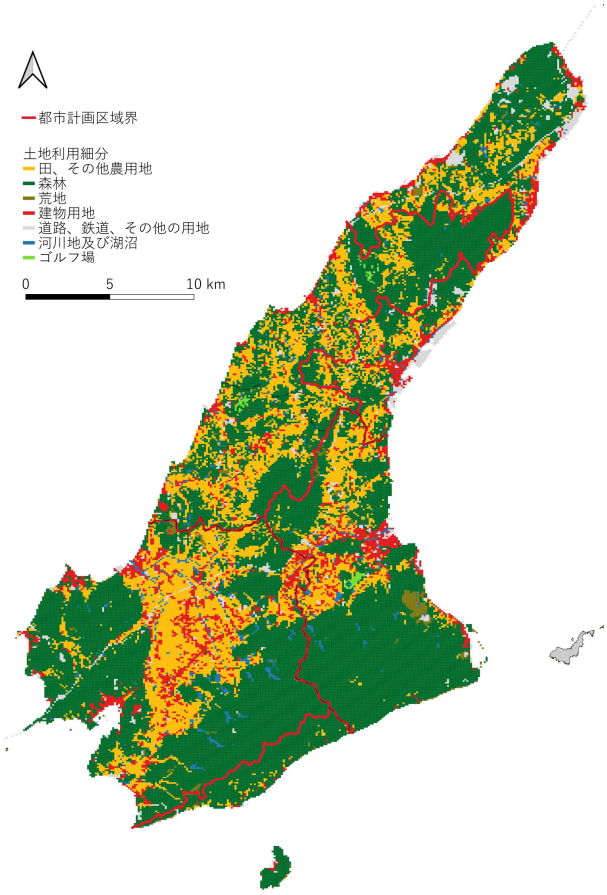
・海岸線に沿って岩屋、富島、志筑、洲本、福良等の港湾又は漁港を有する市街地や集落が点在し、それらをつなぐ国道や県道に沿って市街地や集落が連なっている。

・城下町として開かれた洲本にはまとまった市街地が形成されている。

・洲本インターチェンジ周辺や国道28号、県道福良江井岩屋線等の沿道で商業施設や沿道サービス施設、観光施設等の開発が進展している。

・三原平野などでは温暖な気候を利用して水稲、玉ねぎ、葉物野菜の三毛作が営まれ農業地帯を形成している。北部丘陵地域においては花きや果樹栽培、観光農業などの取組も見られるが、丘陵・傾斜地を中心に荒廃農地が多くなっている。

図４　土地利用の状況




出典：国土数値情報「土地利用細分メッシュ（令和３年度）」

## （3）人口・世帯数

・人口は約12.7万人（県全体の約2%）、世帯数は約5.2万世帯（県全体の約2%）となっている。（令和２年）

## （4）交通

**（基幹道路）**

・神戸淡路鳴門自動車道が南北を縦貫し、明石海峡大橋及び大鳴門橋を経て本州・四国に連絡している。

・国道28号が岩屋～洲本の東海岸、洲本～福良の平野部を通り、島内の主要道路となっている。

・県道福良江井岩屋線が西海岸を通り、近年は沿道の観光・商業開発が進んだことから交通需要が増大している。

・自転車で淡路島を一周する「アワイチ」が有名になり、幹線道路を通行する自転車が増加している。大鳴門橋では自転車道の整備が進められている。

**（バス）**

・高速バスが神戸、大阪、四国方面へ連絡しており、特に舞子（神戸市）で鉄道に乗り換える通勤・通学利用が多い。

・淡路交通の路線バスが洲本を拠点に津名港以南で複数路線を運行している。

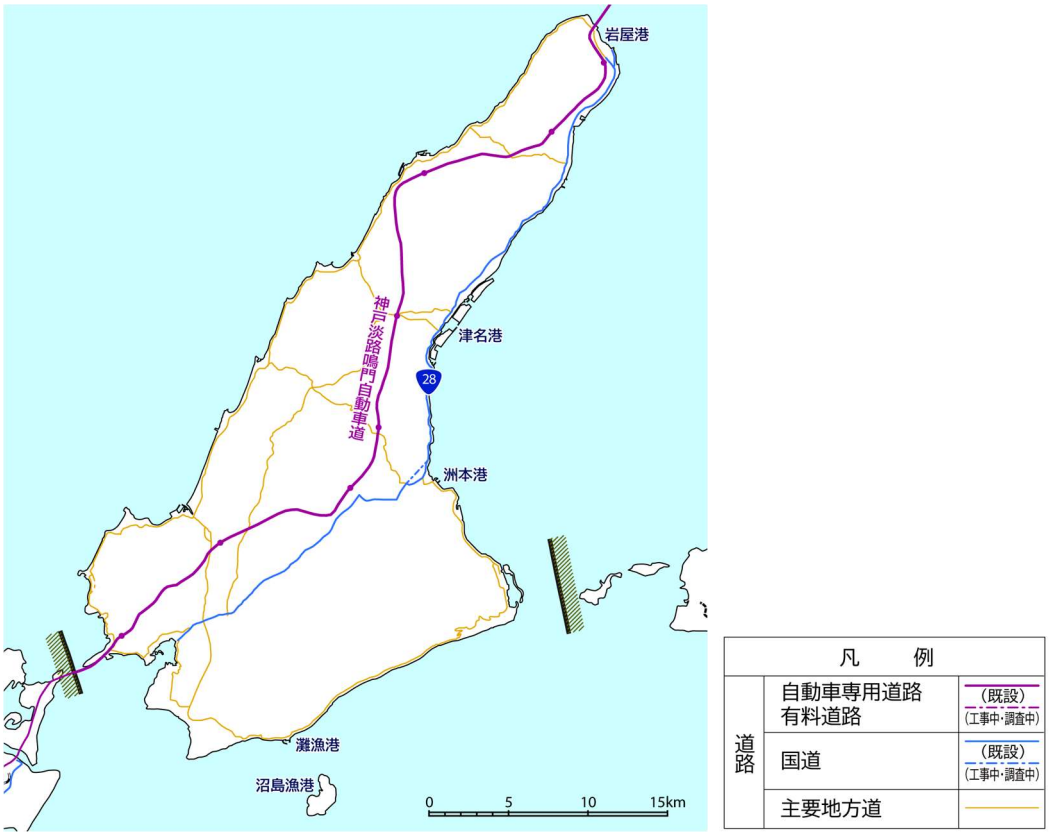
・東浦、洲本、陸の港西淡等のバスターミナルを拠点として、各市のコミュニティバスが路線バスと接続する形で地域内の移動を担っている。

**（海上交通）**

・定期航路により、岩屋港から明石港、灘漁港（土生）から沼島漁港を連絡している。

・かつて定期航路があった洲本港や津名港では、海上交通需要を探るための社会実験等の取組も行われている。

図５　交通の状況



## 第２　淡路地域の都市計画の目標等

### １　都市計画の目標

#### （１）地域の魅力・強み

##### ア　都市近郊の島

・京阪神に近く、温暖な気候、風光明媚な環境、食や温泉などに恵まれ、観光地として人気を博してきた。

・明石海峡大橋と大鳴門橋で本州、四国と結ばれ、洲本から四国（徳島）へ約40分、神戸まで約60分という恵まれた立地環境にある。

・コロナ禍以降は、ローカルツーリズムや地方移住、リモートワーク、ワーケーションなどの好適地としても注目を集めている。

明石海峡大橋（淡路市）

##### イ　歴史的背景とストーリー性

・古事記や日本書紀において日本で最初に生まれた「はじまりの島」とされており、国生み神話は日本遺産に認定されている。

・万葉集などの和歌で海や景観が詠われるなど、古来、自然の豊かさが人々に親しまれてきた。

「はじまりの島」として
日本遺産に認定

##### ウ　自然の恵み

・温暖な気候と豊かな自然があふれる淡路島は、多種多様な動植物の生息地となっている。

・近年、豊かな自然環境が織りなす美しい景観や豊かな食材などをテーマとした観光施設の立地が進み、島外から多くの観光客が訪れている。

鳴門海峡の眺望（南あわじ市）

##### エ　盛んな農畜産業・水産業

・淡路島は古来、天皇や朝廷に豊かな食材を貢進する「御食国（みけつくに）」と呼ばれていた。食の豊かさは現代に至るまで継承されており、「淡路島たまねぎ」、「淡路ビーフ」、「淡路島３年とらふぐ」などの地域ブランドを生み出している。

三原平野のたまねぎ畑
（南あわじ市）

##### オ　豊富な再生エネルギー資源

・豊富な日照時間、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資源が豊富である。

脱炭素先行地域に選定（淡路市）
（夢舞台サスティナブル・パーク）

## （2）地域の課題

### ア　土地利用に関する課題

**（都市機能の配置）**

・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、幹線道路沿道にも拡散が見られ、集積度は低い。今後、人口減少や高齢化が進む中で、自家用車による移動に制約の生じる高齢者等の生活利便性が低下するおそれや、利用者数の減少により都市機能の維持が困難になっていく懸念があるため、各地区の特性を考慮して、既成市街地等への都市機能の計画的な誘導が求められる。

**（淡路島西海岸等における開発需要の高まり）**

・近年、西海岸を中心に観光施設の立地が相次いでいる。周辺環境との調和を図りつつ、開発需要の高まりや交流人口の増加に対応するため、土地利用の規制・誘導や交通インフラの整備、交通手段の多様化等について対策を講じる必要がある。

### イ　巨大地震の被害リスク

・阪神・淡路大震災等を踏まえてインフラの整備・強靭化が進められてきたが、南海トラフ地震の想定震源域に近い淡路島では、強い揺れや津波による浸水が想定されている。整備された津波防災インフラの活用とともに、地区防災の取組や災害時要支援者対応などきめ細かな対応が求められる。

### ウ　人口減少・高齢化に対応した地域活力の維持

・淡路地域は空き家率が県内で最も高い地域であり、増加する空き家・空き地、耕作放棄地の管理や、買物など日常生活の利便性の確保などへの対応が求められている。

・特に、山間部や海岸部に点在する集落においては人口減少・高齢化が著しく、担い手不足等によりコミュニティの維持や集落の存続そのものが懸念される状況であり、生活環境の維持が課題となっている。

### エ　水害のリスク

・気候変動の影響による水災害の激甚化・頻発化により、洲本川、三原川水系等の氾濫による水害のリスクが高まっていることから、流域全体で総合的な治水対策が必要である。

## （3）目指すべき都市構造

### ア　現在の都市構造

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、その周辺の地域に集落が点在している。

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、その集積度は低い。

また、幹線道路により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　将来の都市構造

各市の地域拠点[3]間において都市機能の相互補完を行うとともに、交通ネットワークを生かした神戸市や徳島県などの地域外との連携強化により、広域で都市機能の確保を図ることで、「ひょうご都市計画基本方針」に示す地域連携型都市構造[4]の実現を目指す。

また、交流人口の増加による地域活性化に向け、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。

| 区分 | 要素※ | 方針 |
|---|---|---|
| 拠点 | 地域拠点 | ・各市の中心部等を地域拠点に位置付け、都市機能の相互補完等も勘案し、広域で都市機能の確保を図る。 |
| | 生活拠点[5] | ・日常的に利用する商業、医療・福祉等の生活サービス機能の確保を図る。 |
| | 産業拠点[6] | ・津名地域臨海部や国道28号の洲本インターチェンジ周辺等において、産業立地を促進する。 |
| 交通ネットワーク | 広域連携軸[7] | ・神戸淡路鳴門自動車道等により神戸市や徳島県を含む地域内外との連携を強化する。 |
| | 地域内連携軸[8] | ・国道、県道等からなる地域内連携軸の形成、既存のバス交通体系を維持し、広域連携軸へのアクセスや地域拠点、生活拠点相互の連携を強化する。 |
| エリア | 市街地 | ・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、国内外の来訪者との多様な交流の拡大を図る。<br>・ポストコロナ社会において暮らし方、働き方が変化するなか、企業移転や移住等が見られる本地域の状況を踏まえ、必要に応じて用途地域や地区計画等を活用し、良好な市街地環境の形成を図る。 |

| 区分 | 要素※ | 方針 |
|---|---|---|
| | 市街地以外 | ・集落の機能維持や、広域的に集落の機能を支え合う住民主体の地域運営体制の構築、地域活性化活動を促進するとともに、コミュニティバス等により地域拠点や生活拠点との連携を支え、活力を維持する。<br>・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。）により開発行為を適正に誘導し、自然と調和した地域環境の形成を図る。<br>・働き方や暮らし方の変化に伴う企業移転のほか、美しい景観や豊かな食材などをテーマとした観光施設の立地が進んでいることから、地区の特性や必要性に応じて、用途地域や特定用途制限地域等の土地利用規制の導入を検討する。<br>・津名丘陵や諭鶴羽山地等の山林、瀬戸内海国立公園等の海岸線等からなる広域的な水と緑のネットワークを維持・保全する。 |

※生活拠点、産業拠点（市町域で完結するもの）及び地域内連携軸については、市町マスタープランにおいて必要に応じて位置付けるものとする。

図６　都市構造

## （4）都市づくりの重点テーマ

### ア　津波・高潮対策の推進

・「兵庫県高潮対策10箇年計画」に基づき、防潮堤のかさ上げなど、近年の台風等を踏まえた対策を計画的に推進する。

・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、津波防災ビルの指定や避難路の整備等、避難を前提とした浸水被害の軽減に取り組むとともに、必要に応じ防災に配慮した土地利用を検討する。

福良港の防潮堤(南あわじ市)

避難路のカラー舗装(南あわじ市)

夜間に避難路を知らせるソーラーLEDポイントライト

### イ　大阪湾ベイエリアの活性化

・2030年前後の神戸空港国際定期便の運用開始を見据え、海外富裕層観光の取込みに向けたラグジュアリーホテルの誘致、多様な移動手段を導入した広域交通ネットワークの形成を進める。

・パークアンドバスライドの環境整備や高速バス・高速船と路線バス・コミュニティバスとの接続改善等により、島内交通のさらなる利便性向上を図る。

須磨･淡路島 海上航路導入実証実験
使用船舶「boh boh KOBE号」

「buSmo あわじ足ナビ」

淡路島に発着する全ての公共交通の乗り換え情報等を検索できる
(R5.7運用開始)

### ウ　地域資源の積極的活用

・廃校舎など公共施設の統廃合により生じた空き施設等の再生・活用等により、企業誘致や交流の場の創出等を推進する。

・自然や景観に配慮した再生可能エネルギーの循環活用を促進する。

・大鳴門橋の自転車道設置（2027年度完成予定）を契機とした島内における自転車利用環境の整備を推進し、サイクルツーリズム等の展開を促進する。

廃校を活用した複合観光施設(淡路市)

太陽光発電施設(淡路市)

### エ　集落の地域コミュニティ維持

・路線バス、コミュニティバスやデマンド交通[9]等により公共交通ネットワークを維持・確保する。

・集落の地域コミュニティを支える拠点において、生活サービス機能の集約・確保を図るとともに、遠隔医療、ドローン宅配などデジタル技術も活用することで、生活の質の維持・向上を図る。

・空き家や農地等を活用した都市住民等との交流、二地域居住や移住定住等の促進を図る。

淡路市コミュニティバス

空家を多自然居住交流拠点施設に改修
(洲本市)

## 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、過度な人口流入等はなく、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ことから、引き続き区域区分は定めない。

## 3　都市づくりに関する方針

### （1）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

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、緑条例に基づく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）等に基づく規制誘導手法を活用した重層的な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などの周辺、国道28号、県道福良江井岩屋線の沿道等においては、必要に応じて特定用途制限地域や地区計画等を活用し、周辺環境と調和した計画的な開発を誘導する。

#### イ　計画的な整備・改善による市街地の質の向上

各市の市街地や幹線道路沿道に指定されている緑条例に基づく「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、用途地域や特定用途制限地域、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、農漁業集落から発展した旧来からの市街地においては、個別建築物の建替え促進やそれに合わせた狭あい道路の整備等により、市街地環境の向上を図る。

また、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産業立地を促進する。

さらに、工場における環境性能の向上等を踏まえ、工場立地法（昭和34年法律第24号）に基づく国の準則で定められた緑地面積率等を市条例で緩和するなど、行政の積極的な対応により地域産業の振興を促進する。

### （2）都市施設に関する方針

目指すべき都市構造の実現に向け、「淡路地域ひょうごインフラ整備プログラム」に基づき都市基盤施設の整備を計画的に推進するとともに、「ひょうごインフラ・メンテナンス10箇年計画」に基づく計画的・効率的な老朽化対策を推進することで、都市基盤施設の安全性を確保する。

また、長期未着手となっている都市計画施設については、必要性や実現性等を勘案し、廃止を含めた適切な見直しを行うほか、学校、公民館、病院等の施設については、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。

#### ア　交通施設

都市機能を相互に補完する地域拠点間の連携強化、広域的な観光交流の促進と日常生活圏における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、広域連携軸や地域内連携軸に位置付けた道路の整備を推進するとともに、2030年前後の神戸空港国際定期便の運用開始を見据え、陸路のみな

らず海路や空路といった多様な移動手段による広域交通ネットワークの形成を図る。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、大鳴門橋における自転車道整備をはじめ、自転車利用環境の整備を推進する。

公共交通については、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・岩屋港間の海上交通の維持・強化を図るとともに、パークアンドバスライドの推進、路線バスと高速バス・高速船等との接続改善等により、多様な利用を創出する。

さらに、淡路島南部を中心に拠点を結ぶ路線バスの維持を図るとともに、コミュニティバスの運営やデマンド交通の運行支援など、地域の状況に応じた移動手段の確保を図る。あわせて、持続可能な交通体系の構築を目指し、定時定路線の交通における自動運転車の導入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、慶野松原や五色浜等に代表される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[10]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、淡路夢舞台及び灘山緑地、豊かな自然環境を保全するあわじ石の寝屋緑地、淡路地域のスポーツ振興拠点である淡路佐野運動公園、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である淡路島公園等は、適正な維持管理・整備及び利用促進を図る。特に、淡路島公園については、観光交流型公園を目指して、民間事業者との連携による魅力の向上を図る。

また、既存の公園・緑地を生かしつつ、史跡や文化財と一体となった身近な緑や水辺の保全を図るとともに、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、河川敷や川の水面を利用した「かわまちづくり」の取組を通じて、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。

さらに、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下水処理場の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。

### （3）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。

漁業集落等の密集市街地においては、道路、公園等の整備と建築物の耐震化・不燃化を行政と住民の協働により一体的に進めるなど、地区の特性に応じた防災対策により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」を活用し、建築基準法（昭和25年法律第201号）の緩和規定等を活用した住民の自主的な建替え等を支援する。

国営明石海峡公園淡路地区に隣接した「夢舞台サスティナブル・パーク」（淡路市）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ほか、インターチェンジ周辺においては、広域交通ネットワークを生かした産業や観光振興に資する拠点の形成を誘導する。

そのほか、高齢者、障害者等を含む全ての人が社会活動へ参画できる環境を整備するため、道路や施設等のバリアフリー化を促進する。

### （4）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、南海トラフ地震や中央構造線断層帯地震に備え、周辺地域との相互連携やより広域での応援協定等により復旧・復興力（レジリエンス）を高めておくなど、災害に強い都市づくりを進める。

また、「防災・減災」の取組に並行して、実際に被災した場合に、早期かつ的確に復興まちづくりに取り組めるよう「復興事前準備」の取組を進める。

#### 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）、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の整備や橋梁の耐震化、無電柱化等を進めるとともに、緊急自動車等の通行を確保する緊

急交通路を設定するなど緊急輸送体制の確保を図る。

また、道路、公園、緑地その他のオープンスペースを計画的に配置・整備し、これらのネットワーク化を図ることで防災機能を高める。

### イ　都市の耐震化・不燃化等

地域の特性を勘案しつつ、建築物の耐震化・不燃化及び延焼防止に資する緑地の整備等を推進する。

特に、防災上重要な公共建築物、緊急輸送道路沿道の建築物、津波避難ビル、災害時要援護者利用施設（老人ホーム等）などの耐震化・不燃化を図るとともに、密集市街地における建物の不燃化や延焼防止対策を一層推進する。

また、上下水道等のライフラインの耐震化を推進するほか、ハザードマップ等により浸水のおそれがあるとされている区域においては、地区計画等を活用し、建築物の高床化、敷地のかさ上げ、電気設備等の高所設置など建築物の浸水対策を促進する。

### ウ　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５年台風７号等、風水害が激甚化・頻発化していることを踏まえ、河川の事前防災対策として河川改修や既存ダムの有効活用等を重点的に推進する。

また、流域治水関連法[11]や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、河川や下水道の整備による浸水対策に加え、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、水源涵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。

さらに、農業施策との連携のもと、農業用水路や老朽ため池等の維持管理や耐震化を促進し、浸水リスクの軽減を図る。

#### （イ）津波・高潮対策の推進

平成30年台風第21号等を踏まえ策定した「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防潮堤嵩上げ等を推進する。

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。

#### （ウ）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、災害危険区域等の災害レッドゾーン[12]や土砂災害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、災害レッドゾーンについては立地適正化計画の居住誘導区域外とし、市街化を抑制する。また、宅地造成及び特定盛土等規制法（昭和36年法律第191号）の適切な運用を図ると

ともに、太陽光発電施設等の設置に当たっては、太陽光発電施設等と地域環境との調和に関する条例（平成29年兵庫県条例第14号。以下「太陽光条例」という。）に基づき、防災上の措置を適切に講じる。

そのほか、「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（簡易流木止め施設の設置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。

## （5）環境共生に関する方針

### ア　脱炭素化の推進

#### （ア）住宅・建築物の脱炭素化

既に都市機能が集積する地域拠点での新たな開発や大規模施設の更新・改修などの機会を捉え、先進技術の導入による建築物のエネルギー利用の効率化を推進する。

また、ネット・ゼロ・エネルギー・ハウス（ZEH）等のエネルギー効率の優れた建築物の普及、住宅・建築物の木質化や省エネ改修を促進する。

#### （イ）交通の脱炭素化

バス路線の維持・利便性向上、大鳴門橋自転車道の整備や「アワイチ」を楽しめる自転車通行空間の整備、集落維持の取組と連携したグリーンスローモビリティ[13]の導入等により、過度な自家用車への依存からバスや自転車等への転換を促進するとともに、電気や水素等の新エネルギーを活用した交通手段の導入を推進する。

### イ　グリーンインフラの活用

#### （ア）市街地を取り巻く緑の保全・創出

洲本川や三原川などの河川や淡路北部に多いため池、多様な景観を有する自然海岸など水辺空間の保全を図り、市街地周辺の森林や市街地内の公園・緑地、緑化空間などと有機的につなげることで、景観、環境、防災・減災、生物多様性など多面的な効用を有する水と緑のネットワークを形成・充実する。

また、緑地の質・量両面での確保に向けて、公園・緑地に加え、歴史・文化資源等と一体となった緑の保全、公共空間における緑化の推進など、多様な緑を保全・創出する。

あわせて、グリーンインフラとして広域から地域レベルに至る多様な自然環境のネットワークを形成し、自然の力を生かした安全・安心・快適なまちづくりを推進する。

#### （イ）農地の保全・活用

地域の大半を占める自然・田園環境について、農地や自然環境を保全する制度とともに、緑条例に基づく土地利用計画を基に、必要に応じて特定用途制限地域等を活用するなど無秩序な市街化を抑制し、「農」[14]との健全な調和を前

提とした計画的な土地利用を図る。

あわせて、「農」とのふれあい空間を確保するため、市民農園や農家レストラン、農産物直売所の開設等を促進する。

**（ウ）森林の保全、森林資源の活用**

諭鶴羽（ゆづるは）山地・津名丘陵などの森林は、国土保全、水源涵養、地球温暖化防止、生物多様性、癒しや休養、木材等の林産物供給などの多面的機能を有している。こうした豊かな自然環境を保全するため、各法令に基づく重層的な土地利用規制等により森林の保全を図る。また、林業振興のほか、集落近くでの野生動物共生林整備や、多様な担い手による森づくり活動の推進により、人と野生動物との棲み分けを図るとともに、里山の整備・活用を推進する。

あわせて、森林保全に貢献する都市づくりとして、木質バイオマスエネルギーの導入や住宅・建築物における県産木材の利用促進等、都市における森林資源の活用を推進する。

## （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」に基づき、住民、事業者、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景観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淡路島特有の美しい広域的景観の保全・形成を図る。

また、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特有の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。

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、屋外広告物法（昭和24年法律第189号）や屋外広告物条例（平成４年兵庫県条例第22号）による屋外広告物の規制、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や地域資源については、景観形成重要建造物等の指定や景観遺産の登録により、景観資源として保全・活用を図る。

さらに、海辺や海上等からの眺望に配慮した緑地の保全、太陽光条例の適切な運用等により、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」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、日本遺産の構成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（訪日旅行）受入れ基盤の整備を促進する。

また、古民家や町家などの空き家については、空家等活用促進特別区域の指定等により、地域コミュニティや民間事業者等が主体となった利活用やリノベーション等を進める。

加えて、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、都市住民等との交流、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。

さらに、集落の地域コミュニティを支える拠点において、生活サービス機能の集約・維持を図るとともに、遠隔医療、ドローン宅配などデジタル技術も徹底活用することで、生活の質の維持・向上を図る。

## 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は次のとおりである。

### （1）交通施設

#### ア　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～宇山 | バイパス<br>L=約2.4km |
| (主) 大谷鮎原神代線<br>〔榎列掃守〕 | 南あわじ市榎列掃守 | 現道拡幅<br>L=約0.6km |
| (主)洲本五色線〔鮎原吉田〕 | 洲本市五色町鮎原南谷 | バイパス<br>L=約0.3km |
| (主)洲本五色線〔都志大宮〕 | 洲本市五色町都志大宮 | 現道拡幅<br>L=約0.2km |
| (主)洲本灘賀集線〔小路谷〕 | 洲本市小路谷 | 現道拡幅<br>L=約1.0km |

### （2）河川

| 名称 | 箇所 | 概要 |
|---|---|---|
| (二) 大日川 | 南あわじ市 | 河川改修<br>L=約0.6km |
| (二) 洲本川 | 洲本市 | 高潮対策<br>L=約0.5km |
| (二) 都志川 | 洲本市 | 高潮対策<br>L=約0.3km |

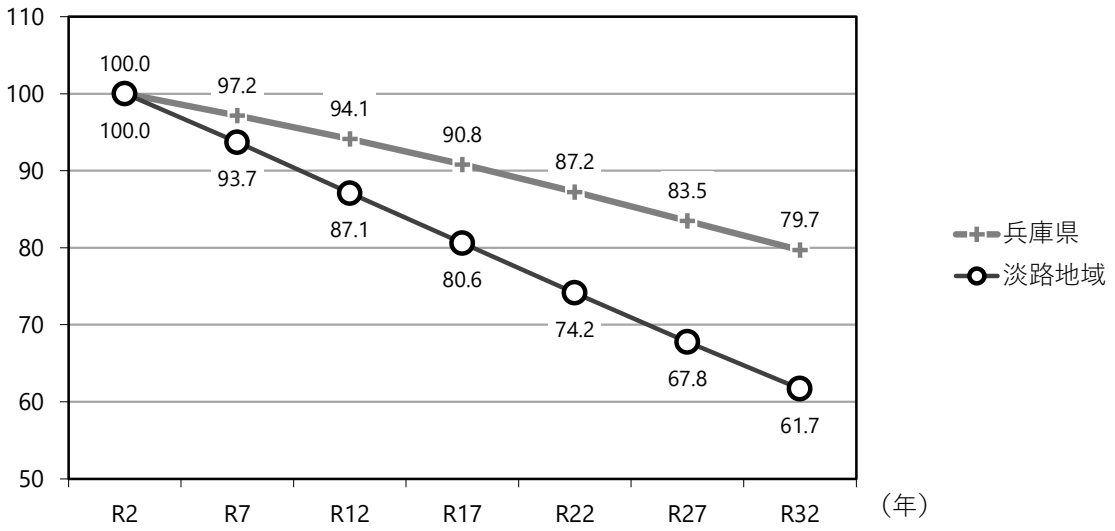
## 参考）現況図表

表２　市別人口の推移と将来見通し　　単位：万人

| 市名等 | | 平成 2 年 | 平成 12 年 | 平成 22 年 | 令和 2 年 | 令和 12 年 | 令和 22 年 | 令和 32 年 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 兵庫県 | | 540.5 | 555.1 | 558.8 | 546.5 | 514.5 | 476.7 | 435.8 |
| 淡路地域 | | 16.6 | 15.9 | 14.4 | 12.7 | 11.1 | 9.4 | 7.9 |
| | 洲本市 | 5.4 | 5.2 | 4.7 | 4.1 | 3.5 | 2.9 | 2.4 |
| | 淡路市 | 5.5 | 5.2 | 4.6 | 4.2 | 3.7 | 3.3 | 2.8 |
| | 南あわじ市 | 5.8 | 5.5 | 5.0 | 4.4 | 3.8 | 3.2 | 2.7 |

資料：国勢調査（令和２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12年以降）

図７　人口の将来見通し（令和２年を100とした将来見通し）



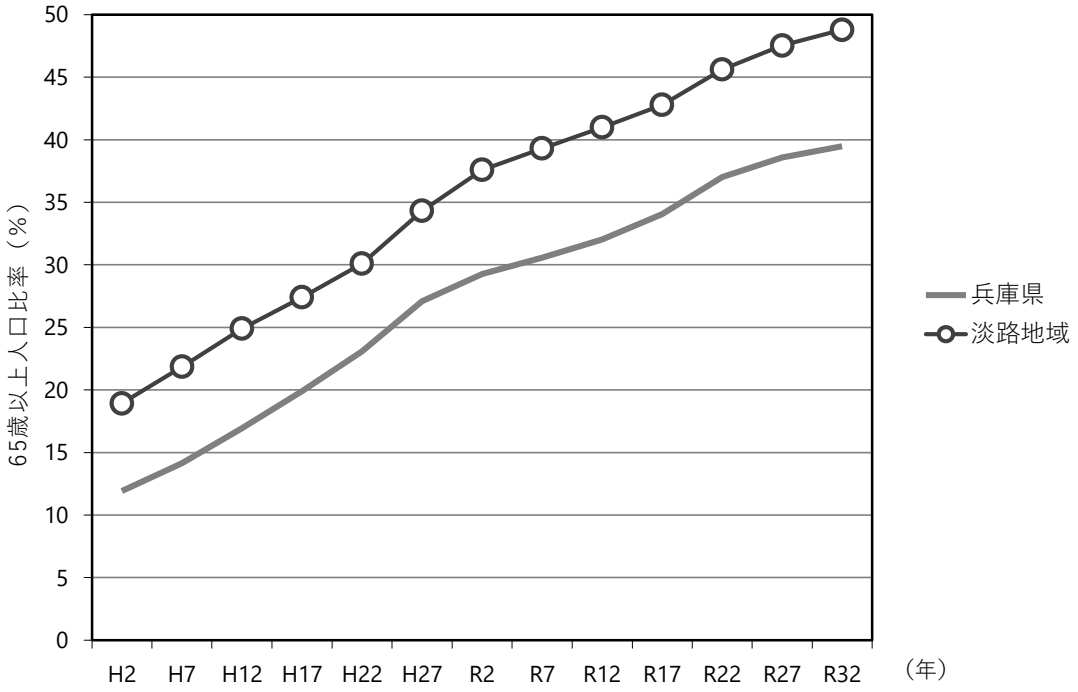

資料：国勢調査（令和２年以前）、
国立社会保障・人口問題研究所推計（出生中位・死亡中位仮定）（令和７年以降）

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 | | 平成2年 | 平成12年 | 平成22年 | 令和2年 | 令和12年 | 令和22年 | 令和32年 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 兵庫県 | | 11.9 | 16.9 | 23.1 | 29.3 | 32.0 | 37.0 | 39.5 |
| 淡路地域 | | 18.9 | 24.9 | 30.1 | 37.6 | 41.0 | 45.6 | 48.8 |
| | 洲本市 | 18.1 | 23.7 | 28.6 | 37.1 | 41.4 | 47.0 | 50.7 |
| | 淡路市 | 20.4 | 26.8 | 32.4 | 39.0 | 40.9 | 44.6 | 47.5 |
| | 南あわじ市 | 18.3 | 24.2 | 29.4 | 36.7 | 40.7 | 45.4 | 48.5 |

資料：国勢調査（令和２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12年以降）

図８　65歳以上人口比率の推移と将来見通し



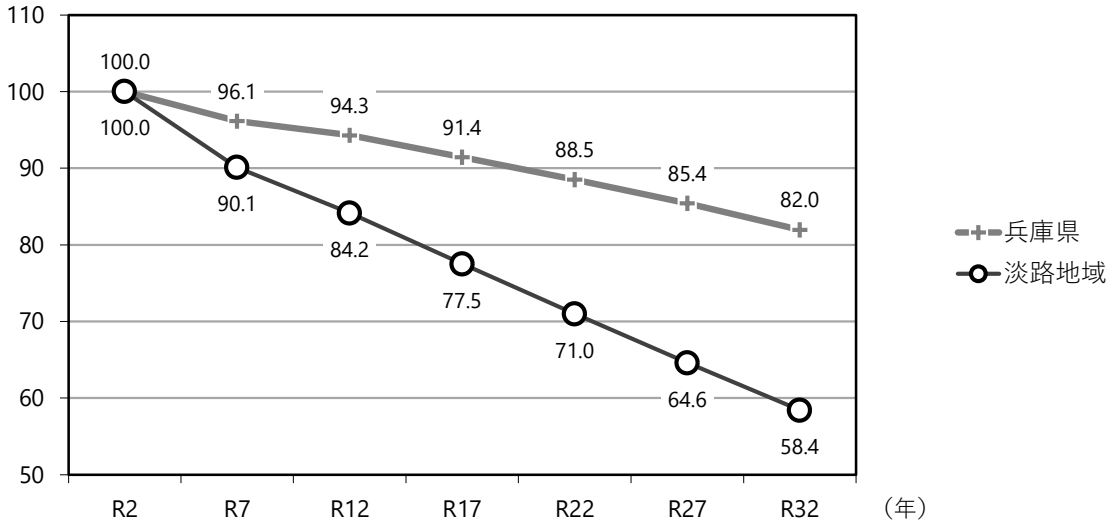

資料：国勢調査（令和２年以前）、
国立社会保障・人口問題研究所推計（出生中位・死亡中位仮定）（令和７年以降）

表４　市別世帯数の推移と将来見通し　　単位：万世帯

| 市名等 | 平成 2 年 | 平成 12 年 | 平成 22 年 | 令和 2 年 | 令和 12 年 | 令和 22 年 | 令和 32 年 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 兵庫県 | 179.2 | 204.1 | 225.5 | 240.2 | 226.5 | 212.7 | 196.9 |
| 淡路地域 | 5.0 | 5.4 | 5.3 | 5.2 | 4.4 | 3.7 | 3.1 |
| 洲本市 | 1.7 | 1.9 | 1.8 | 1.8 | 1.5 | 1.3 | 1.0 |
| 淡路市 | 1.7 | 1.8 | 1.7 | 1.7 | 1.4 | 1.2 | 1.0 |
| 南あわじ市 | 1.6 | 1.7 | 1.7 | 1.7 | 1.4 | 1.2 | 1.0 |

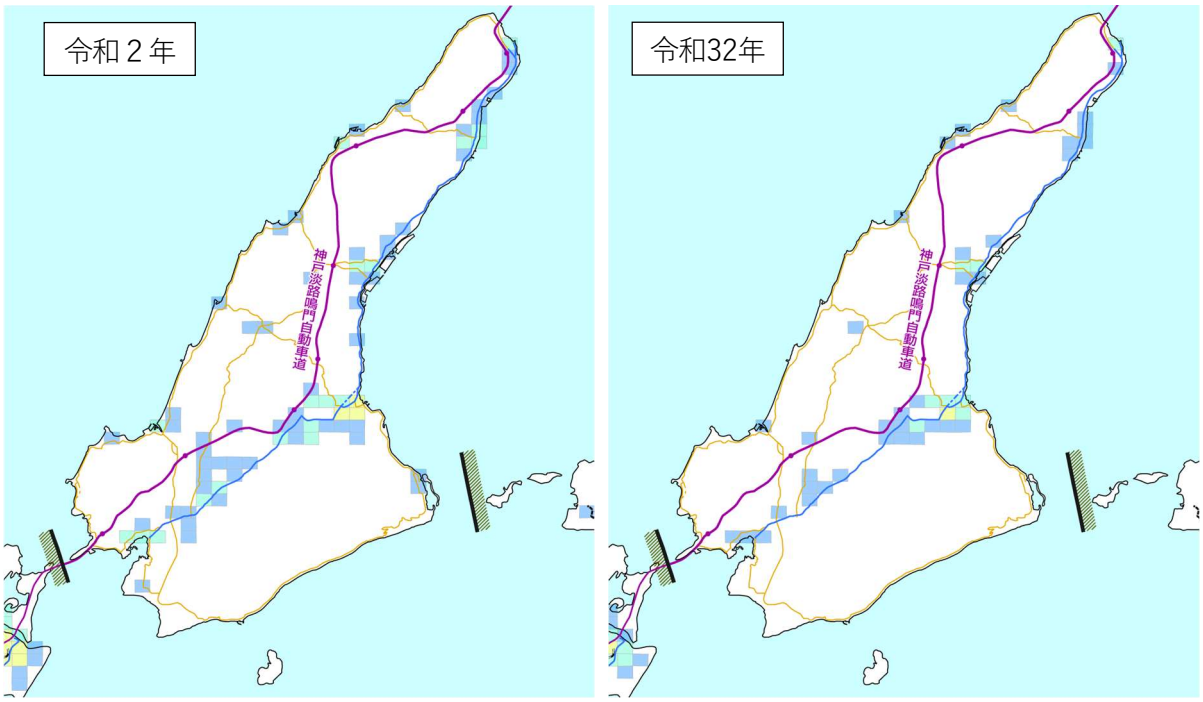
資料：国勢調査（令和２年以前）、
「兵庫県の世帯数の将来推計（2015～65年）」（兵庫県）（令和12年以降）

図９　世帯数の将来見通し（令和2年を100とした将来見通し）




資料：国勢調査（令和２年以前）、
「兵庫県の世帯数の将来推計（2015～65年）」（兵庫県）（令和７年以降）

図10　淡路地域の人口分布の現況と将来予測




| 凡　例 | |
|---|---|
| 人口密度 | 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 |

資料：国勢調査（令和２年）
国土交通省推計（令和32年）
（国土数値情報1kmメッシュ別将来推計人口データ（H30推計）

表５　就業人口の産業別構成比の推移　　単位：％

| 市名等 | 平成 22 年 | | | 平成 27 年 | | | 令和２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 | 2.0 | 24.7 | 67.5 | 2.0 | 25.0 | 69.0 | 1.8 | 24.1 | 70.6 |
| 淡路地域 | 18.5 | 22.9 | 57.0 | 17.2 | 21.6 | 58.6 | 16.2 | 20.3 | 60.0 |
| 洲本市 | 11.2 | 23.1 | 62.8 | 11.5 | 21.9 | 65.2 | 10.1 | 20.4 | 65.2 |
| 淡路市 | 17.4 | 21.2 | 60.0 | 15.1 | 20.5 | 60.1 | 15.1 | 19.9 | 62.8 |
| 南あわじ市 | 25.3 | 24.0 | 50.0 | 23.7 | 22.3 | 52.0 | 22.0 | 20.5 | 53.5 |

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 18 年 | 平成 27 年 | 令和３年 |
|---|---|---|---|
| 兵庫県 | 1,462 | 1,588 | 1,470 |
| 淡路地域 | 350 | 398 | 319 |
| 洲本市 | 64 | 69 | 55 |
| 淡路市 | 63 | 70 | 53 |
| 南あわじ市 | 223 | 260 | 211 |

資料：生産農業所得統計（平成18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（平成27年、令和３年）

表７　製造品出荷額の推移　　単位：億円

| 市名等 | 平成 22 年 | 平成 23 年 | 平成 27 年 | 令和２年 |
|---|---|---|---|---|
| 兵庫県 | 141,838 | 143,574 | 154,457 | 162,633 |
| 淡路地域 | 2,194 | 1,878 | 3,941 | 1,636 |
| 洲本市 | 975 | 718 | 2,855 | 443 |
| 淡路市 | 612 | 580 | 465 | 576 |
| 南あわじ市 | 606 | 580 | 621 | 617 |

資料：工業統計調査（平成22年）、経済センサス－活動調査（平成27年以降）

表８　商品販売額の推移　　単位：億円

| 市名等 | 平成 23 年 | 平成 27 年 | 令和２年 |
|---|---|---|---|
| 兵庫県 | 125,605 | 143,794 | 140,595 |
| 淡路地域 | 2,024 | 2,397 | 2,004 |
| 洲本市 | 843 | 953 | 724 |
| 淡路市 | 430 | 593 | 525 |
| 南あわじ市 | 752 | 850 | 755 |

資料：経済センサス－活動調査

表９　15歳以上の通勤・通学（流出移動）　　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 | 73.0 | 南あわじ市 | 10.3 | 淡路市 | 8.2 | 神戸市 | 1.6 |
| 淡路市 | 78.5 | 洲本市 | 8.5 | 神戸市 | 4.9 | 南あわじ市 | 2.2 |
| 南あわじ市 | 80.2 | 洲本市 | 11.6 | 淡路市 | 2.4 | 神戸市 | 1.0 |

資料：令和２年国勢調査

表10　休日における自由目的（流出移動）　　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 | 79.0 | 淡路市 | 8.8 | 南あわじ市 | 8.2 | 神戸市 | 1.2 |
| 淡路市 | 73.7 | 洲本市 | 8.1 | 神戸市 | 8.0 | 南あわじ市 | 3.9 |
| 南あわじ市 | 69.6 | 洲本市 | 15.6 | 淡路市 | 7.6 | 大阪市 | 1.6 |

資料：第６回近畿圏パーソントリップ調査（令和３年度実施）

## 参考）広域都市構造図

但馬地域
播磨西部地域
播磨東部地域
阪神地域
神戸地域
丹波地域
淡路地域
阪神地域
京都府
鳥取県
岡山県
和歌山県
徳島県
大阪府
JR浜坂駅周辺
JR香住駅周辺
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IC周辺
JR黒井駅周辺～春日IC周辺
氷上町成松周辺～JR柏原駅周辺
篠山城跡周辺
JR篠山口駅・丹南篠山口IC周辺
西脇病院・西脇市役所周辺・茜が丘複合施設Miraie周辺
宍粟市役所周辺
JR福崎駅～福崎町役場周辺
北条鉄道北条町駅～加西市役所～東高室交差点周辺
やしろショッピングパーク・BIO周辺
JR上郡駅前
JR本竜野駅・龍野IC周辺
JR野里駅周辺
神戸電鉄小野駅～きらら通り周辺
JR・神戸電鉄三田駅周辺
猪名川パークタウン中心部
JR川西池田駅及び阪急・能勢電鉄川西能勢口駅周辺
神戸電鉄岡場駅周辺
JR・阪急宝塚駅周辺
JR相生駅・相生市役所周辺
姫路市中心部
JR加古川駅周辺
山陽電鉄飾磨駅周辺
神戸電鉄三木駅周辺
神戸電鉄鈴蘭台駅周辺
阪神西宮駅～阪急西宮北口駅周辺
JR・阪急伊丹駅周辺
JR播州赤穂駅～赤穂城跡周辺
山陽電鉄高砂駅周辺・緑丘周辺
神戸市営地下鉄西神中央駅周辺
神戸市中心部
阪神尼崎駅～阪急塚口駅周辺
JR尼崎駅
JR・山陽電鉄明石駅周辺
JR芦屋駅周辺
JR住吉駅・阪神御影駅周辺
山陽電鉄垂水駅・JR垂水駅周辺
JR六甲道駅周辺
山陽電鉄板宿駅・JR新長田駅周辺
神戸電鉄湊川駅・神戸高速新開地駅周辺
志筑
洲本市役所周辺
南あわじ市役所周辺
凡　例
広域拠点
地域拠点
広域連携軸
0 5 10 15km

## 用語解説

[1] ひょうご都市計画基本方針

「ひょうごビジョン2050」及び「まちづくり基本方針」に即し、広域的な視点から県全体の都市づくりの考え方や方向性を示す方針であり、都市計画区域マスタープランの基本となる。令和７年〇月に策定。

[2] 可住地面積

地域の総面積から林野面積と主要湖沼面積を差し引いて算出した面積。

[3] 地域拠点

市町内に加え近隣市町からの利用も見込まれる都市機能が集積している主要な鉄道駅や官公庁周辺等の市街地で、広域拠点や他の地域拠点と連携しつつ、都市的サービスを効果的・効率的に提供する拠点。

[4] 地域連携型都市構造

医療・福祉・子育て支援・商業等の生活サービスをはじめ、教育、交流、工業生産、物流等の都市機能、さらに農地や森林における食料供給や水源涵養といった機能を大都市、地方都市、中山間地域等が互いに補い、連携することにより、各地域が活力を持って存立することを目指す、持続可能でコンパクトな都市構造。

[5] 生活拠点

日常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地区で、地域拠点を補完する拠点。

[6] 産業拠点

工場や物流倉庫等の施設が集積している又は整備計画等がある地区で、各都市の産業の拠点。

[7] 広域連携軸

広域拠点や地域拠点を連絡する、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。

[8] 地域内連携軸

地域拠点と生活拠点を連絡する、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。

[9] デマンド交通

事前予約により運行する輸送サービスで、道路運送法に基づく乗合事業に位置づけられる。路線バスとタクシーの中間的な性格を有し、運行方式、運行ダイヤ、発着地の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在する。

[10] グリーンインフラ

社会資本整備や土地利用等のハード・ソフト両面において、自然環境が有する多様な機能を活用し、持続可能で魅力ある国土・都市・地域づくりを進める取組。

[11] 流域治水関連法

気候変動の影響による降雨量の増加等に対応するため、流域全体を俯瞰し、あらゆる関係者が協働して取り組む「流域治水」の実現を図ることを目的とした「特定都市河川浸水被害対策法等の一部を改正する法律」（令和３年５月10日公布、同年11月１日全面施行）。

[12] 災害レッドゾーン

災害危険区域（建築基準法）、地すべり防止区域（地すべり等防止法）、急傾斜地崩壊危険区域（急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律）、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）及び浸水被害防止区域（特定都市河川浸水被害対策法）を指す。

[13] グリーンスローモビリティ

時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス及びその車両の総称。公共交通が不足する地域の移動課題の解決や低炭素型交通の確立が期待されている。

[14] 「農」

農林水産業の営み、その営みを通じた生物多様性などの環境保全や洪水防止、水源涵養等の多面的機能により県民の「いのち」と「くらし」を支えるもの。さらには、人々の生活の場である農山漁村とそこに育まれた伝統・文化、豊かで美しい景観など、広く農林水産業・農山漁村を捉えた概念。