

## (3) 播磨西部地域

### ④ 都市づくりの主な方針【目指すべき都市構造】

#### エリア

##### ✓ 市街地

- ・ 姫路市では、利便性の高い駅周辺等において、高度利用や、きめ細かな土地利用の見直し等により、高い人口密度を維持
- ・ 内陸部や姫路市より西の地域では、低未利用土地の整備や交通結節機能の強化、拠点における都市機能の維持・誘導を図り、個性と魅力あるまちづくりを推進
- ・ 環境への負荷軽減や良好な景観形成、災害時の防災空間等に資する都市農地の保全と活用を推進

##### ✓ 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各拠点との連携を支え、活力を維持する
- ・ 区域区分を設定している都市計画区域においては、原則これを維持しつつ、地域活力の維持・向上を図るため、特別指定区域や地区計画等の制度を活用した計画的なまちづくりを推進する
- ・ 市街化調整区域の面積・人口比率が高い中播都市計画区域の内陸部や西播都市計画区域においては、必要に応じ、地域の特性やニーズに応じたスピーディな土地利用を実現し地域活力の維持を図るため、「農」との健全な調和等を前提として、区域区分に代わる市町が主体となった土地利用コントロールへの移行を検討する
- ・ 都市計画区域外等においては、各法令等に基づく森林や農地等の保全のほか、緑条例の制度等を活用した規制・誘導を図る
- ・ 西播丘陵県立自然公園等の山々、揖保川等の河川等からなる広域的な水と緑のネットワークを維持・保全する



## (3) 播磨西部地域

### ④ 都市づくりの主な方針【重点テーマ】

#### 1 広域都市機能の分担・連携

- 広域拠点の姫路市において、高度の医療や教育機関等の広域都市機能の維持・強化を図るとともに、その他の市町においては、広域拠点と連携した商業等の地域都市機能の充実を図る
- 市町間の交通ネットワークの維持・強化を図る。特に赤字路線となっているJR姫新線においては、駅舎や駅周辺の個性と魅力あるまちづくりを推進し、公共交通の維持を図る



県立はりま姫路総合医療センター(姫路市)



JR姫新線(姫路市・たつの市・佐用町)

#### 3 伝統と次世代の産業の推進

- 播磨臨海地域等において、水素等の新エネルギーの活用等、カーボンニュートラルポートの形成を推進するとともに、次世代成長産業をはじめとする企業の立地や投資を促進する
- 皮革や醤油等の伝統あるものづくり産業が立地する職住近接の地域においては、住環境と操業環境に配慮した土地利用を誘導するとともに、地域産業の振興を図る



播磨臨海地域(姫路港)



揖保乃糸資料館「そうめんの里」(たつの市)

#### 2 広域的な滞在型観光の促進

- 龍野や赤穂等の歴史的な城下町、地域内の美しい自然景観等を保全、活用し、国宝姫路城を核とした広域的な滞在型観光を促進する
- 道路網の整備や鉄道の維持・活用等により一次交通の充実を図るとともに、ラストマイルを担うグリーンモビリティやレンタサイクル等の二次交通の整備を推進する



姫路城(姫路市)



「西播磨MaaS実装プロジェクト」(R2~4) 県、近畿経済産業局、神姫バス(株)共同で次世代モビリティサービスを活用した実証実験を播磨科学公園都市で実施

#### 4 集落の地域コミュニティ維持

- 集落と市内の拠点を結ぶ公共交通について、地域の利用実態やニーズ等を踏まえつつ、特性に応じた交通体系の構築や公共交通等の充実を図る
- 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・維持を図るとともに、デジタルを活用した遠隔医療・教育、ドローン宅配等の導入も検討する
- 空き家や農地等を活用した地域住民や都市住民との交流、二地域居住や移住定住等の促進を図る



デマンド型乗合タクシー(たつの市)



古民家を改修した飲食店  
空家活用特区(県条例)に指定(赤穂市坂越地区)

## (4) 但馬地域

### ① 地域の特徴

#### ■ 地勢

- ・ 県北部に位置し、東は京都府、西は鳥取県、南は播磨・丹波地域、北は日本海に面する約2,133km<sup>2</sup>の地域（可住地：約368km<sup>2</sup>、17%）
- ・ 円山川、竹野川、矢田川、岸田川等が日本海に注ぐ
- ・ 全般に山地が多く、平地は円山川沿いの豊岡盆地など一部に限られる
- ・ 火山帯地域であり、各地で温泉が湧出している
- ・ 日本海型気候であり、冬期は北西の季節風の影響で降雪が多い

#### ■ 土地利用

- ・ 豊岡盆地には円山川左岸に豊岡の市街地が形成され、右岸に農業地帯が広がっており、市街地や集落と農地は各々まとまりが保たれている
- ・ 円山川水系沿いの平地に城崎、出石、八鹿、和田山等の市街地が形成
- ・ 日本海に面した河口付近の平地に香住や浜坂等の市街地が形成
- ・ 広大な中山間地域では限られた平地に農地が分布し、集落が点在

#### ■ 人口

- ・ 約15万人（県全体の約3%）

#### ■ 交通

##### （鉄道）

- ・ JR山陰本線が京都府から和田山、豊岡を經由し鳥取県に通じる
- ・ JR播但線が姫路～和田山を結ぶ
- ・ 京都丹後鉄道が豊岡から京都府の宮津方面に連絡

##### （基幹道路）

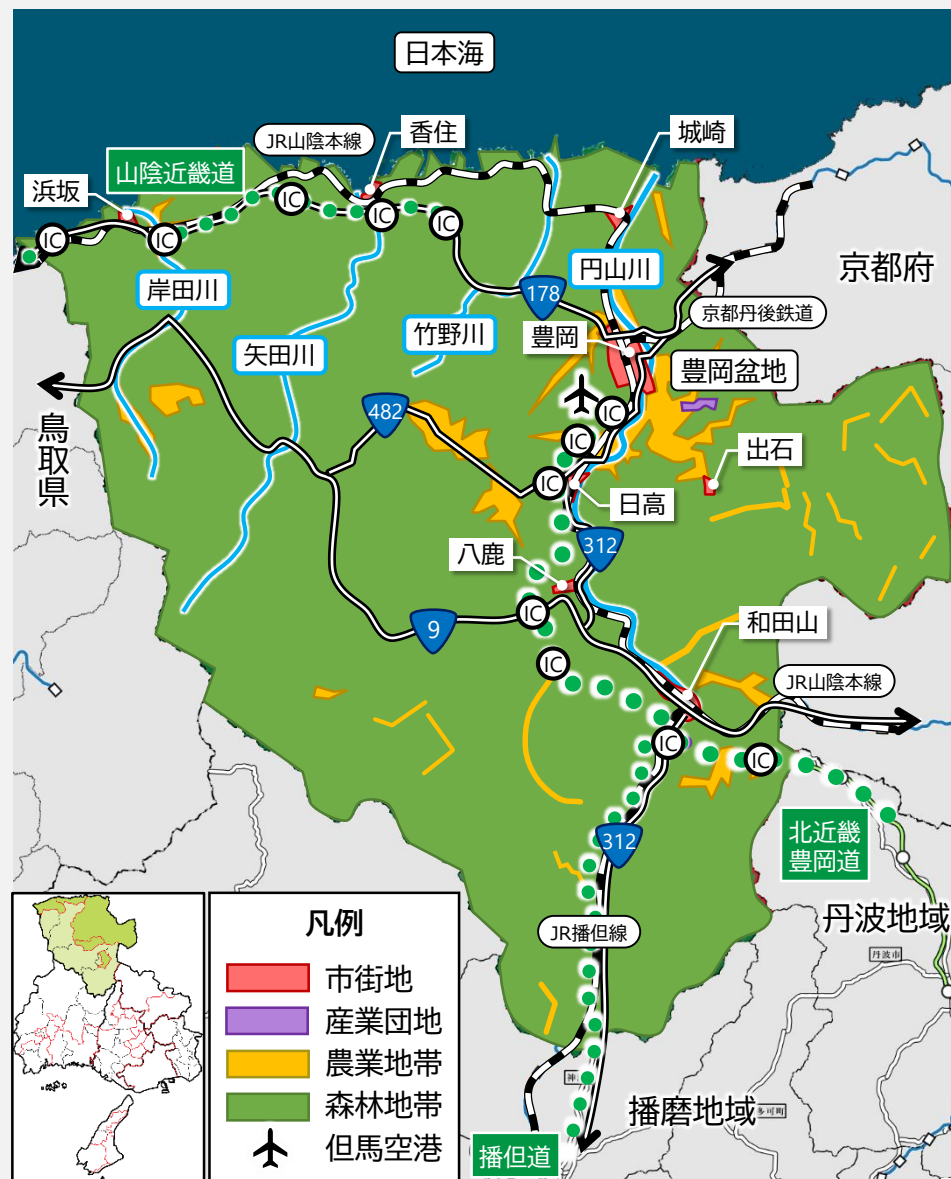
- ・ 北近畿豊岡自動車道が丹波地域から但馬空港ICまで整備されている
- ・ 姫路から連絡する播但連絡道路が和田山で北近畿豊岡道に接続
- ・ 山陰近畿自動車道のうち香住道路、余部道路、浜坂道路等が供用中
- ・ 国道9号、国道178号が東西を、国道312号が南北を連絡

##### （バス）

- ・ 全但バスが豊岡駅、八鹿駅等を拠点に路線バスを運行している
- ・ 高速バスが城崎温泉・豊岡や浜坂・湯村温泉と大阪・神戸等を連絡している

##### （空路）

- ・ コウノトリ但馬空港から伊丹空港に約35分で結ばれている



## (4) 但馬地域

### ② 地域の魅力・強み

#### ■ コウノトリが舞う豊かな自然環境

- コウノトリの野生復帰の取組や氷ノ山周辺のブナ林等の自然植生等に象徴される県内有数の豊かな自然環境を有している
- 「山陰海岸ジオパーク」では、玄武洞等の日本海形成から現在に至る多様な地質や地形が存在

#### ■ 歴史的まちなみと文化遺産

- 竹田城跡等の史跡、日本遺産に認定された生野、神子畑、明延をはじめとする鉱山施設等の近代化産業遺産、出石や大屋町大杉の重要伝統的建造物群保存地区、城崎や湯村等の温泉地など、文化財や歴史的まちなみ等が多数存在している

#### ■ 全国ブランドの特産品と地場産業

- 「コウノトリ育むお米」や岩津ねぎ、但馬牛、「朝倉さんしょ」等の全国ブランドの特産品が生産されている
- 日本海に数多くの漁港を有しており、松葉ガニやホタルイカ漁が盛ん
- 豊岡かばん、但馬ちりめんなど、伝統的なものづくりが営まれている

#### ■ 但馬芸術の郷づくり

- 2021年に開学した芸術文化観光専門職大学や城崎国際アートセンターにおける芸術文化活動等、芸術の魅力を但馬全域に広げる但馬まるごと芸術の郷プロジェクトの取組等により、他の地域にない「芸術」の魅力が生まれている



コウノトリと田園風景(豊岡市)



竹田城跡(朝来市)



JR山陰線と余部鉄橋(香美町)

### ③ 地域の課題

#### ■ 土地利用に関する課題

(都市機能の配置)

- 広域的な都市機能が集積する地区はなく、各市町の中心部等に都市機能が集積する地区が点在しており、集積度は低い

#### ■ 人口減少・高齢化に対応した地域活力の維持

- 人口減少・高齢化に伴い、増加する空き家・空き地、耕作放棄地の対応や、日常生活の利便性の確保などの対応が必要
- 特に、山間部に点在する集落においては、コミュニティの維持が必要(但馬は小規模集落が県内で最も多い地域)



#### ■ 水害や土砂災害の被災リスク

- 平成16年台風23号による円山川水系の氾濫等、過去にも台風や集中豪雨による甚大な被害が生じている
- 但馬地域は土砂災害警戒区域等の指定箇所が多いため、近年の気候変動の影響により、特に土砂災害等の激甚化・頻発化のおそれがある

地域	神戸	阪神南	阪神北	東播磨	北播磨	中播磨	西播磨	但馬	丹波	淡路
Y区域	2,355	322	1,220	174	1,420	2,053	2,118	5,003	2,788	1,901
R区域	1,052	149	702	66	864	1,286	1,502	2,780	1,898	1,234
計	3,407	471	1,922	240	2,284	3,339	3,620	7,783	4,686	3,135

地域別の土砂災害警戒区域指定状況(R5.8.4時点)

## (4) 但馬地域

### ④ 都市づくりの主な方針【目指すべき都市構造】

- 市町ごとの拠点(地域拠点、生活拠点)において、日常生活に必要な都市機能の維持・充実を図るとともに、交通ネットワークによる地区間の連携強化により、都市機能の相互補完を行い、地域全体での都市機能の確保を図る
- 芸術文化観光専門職大学の開学や但馬まるごと芸術の郷プロジェクトの取組を通じた芸術の魅力発信等による交流人口の増加や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

#### 拠点

##### ✓ 地域拠点

- 鉄道駅、官公庁周辺等において都市機能の相互補完等も勘案し、地域全体での都市機能の確保を図る
- 但馬地域の核となる豊岡駅周辺において、但馬地域全体の暮らしに必要な都市機能の集積・維持を図る

##### ✓ 生活拠点

- コミュニティでの商業、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

##### ✓ 産業拠点

- 山東工業団地のほか、インターチェンジ周辺など産業立地に適した地区において、計画的な産業集積を図る

#### 交通ネットワーク

##### ✓ 広域連携軸

- 北近畿豊岡自動車道の整備により、本地域と丹波地域を連携し、さらには京阪神都市圏との連携強化を図る
- 山陰近畿自動車道の整備により、鳥取県東部や京都府北部の各地方生活圏を含む広域的な交通ネットワークを形成する
- これら幹線道路の整備等によりワトリ但馬空港へのアクセスを強化し、広域的な交流の促進を図る
- JR0-加線及び京都丹後鉄道の鉄路の維持を図る

##### ✓ 地域内連携軸

- 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拠点、生活拠点の連携を強化する



## (4) 但馬地域

### ④ 都市づくりの主な方針【目指すべき都市構造】

#### エリア

##### ✓ 市街地

- 豊かな自然や歴史・文化等を活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・環流の拡大を図る
- 人々の居住や都市的な活動の場として、用途地域や地区計画等の活用により良好な市街地環境の形成を図るとともに、城崎、出石、竹田等の歴史的なまちなみの保全と活用に取り組む

##### ✓ 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
- 都市計画区域外等においては、各法令等に基づく森林や農地等の保全のほか、緑条例の制度等を活用した規制・誘導を図る
- 氷ノ山後山那岐山国定公園等の山々、円山川等の河川、山陰海岸国立公園の海岸線等からなる広域的な水と緑のネットワークを維持・保全する



## (4) 但馬地域

### ④ 都市づくりの主な方針【重点テーマ】

#### 1 自然環境の保全と生態系ネットワークの形成

- 各法令に基づく重層的な土地利用規制等により、森林や農地、海岸線等、但馬の美しい自然環境を保全する
- 休耕田を利用して水田ビオトープを整備するなど湿地の再生により、コウリをはじめとする生態系ネットワークの形成を図る
- 里山の整備による緩衝帯(バッファゾーン)の形成や土地の適正な利用と管理を通じて、人と野生動物との棲み分けを図る



居組漁港と日本海(新温泉町)



加陽大規模湿地(豊岡市)

#### 2 地域資源を活かしたまちづくり

- 山陰海岸ジオパーク等の自然遺産や竹田や出石等の歴史的なまちなみ、城崎や湯村等の温泉地、生野鉱山等の近代化産業遺産などの地域資源の保全と活用による地域活性化を促進する
- 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
- 道路網の整備や鉄道の維持・活用等により一次交通の充実を図るとともに、ラストマイルを担うグリーン・モビリティやレンタルサイクル等の二次交通の整備を推進する



城崎温泉街(豊岡市)



廃校舎をアーティストの制作の場等に活用(養父市)

#### 3 水害・土砂災害に強い地域づくり

- 円山川、矢田川等において河川改修等の事前防災対策を推進するとともに、休耕田を活用した遊水池の整備、農地やため池等における雨水貯留浸透機能の確保等、総合的な治水対策を推進する



〔グリーンインフラの取組事例〕 円山川水系流域治水プロジェクト



河川〜湿地〜支川〜田の連続性を確保

- 山麓部における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特別警戒区域の指定等により建築物の構造規制等を行うとともに、市街化を抑制



土砂・流木災害防止対策(養父市)

#### 4 集落の地域コミュニティ維持

- 集落と市内の拠点をつなぐ公共交通について、地域の利用実態やニーズ等を踏まえつつ、特性に応じた交通体系の構築や公共交通等の充実を図る
- 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・維持を図るとともに、デジタルを活用した遠隔医療・教育、ドローン宅配等の導入も検討する
- 空き家や農地等を活用した都市住民との交流、二地域居住や移住定住等の促進を図る



日本海に面する集落(香美町)



地域主体公共交通(豊岡市)

## (5) 丹波地域

### ① 地域の特性

#### ■ 地勢

- ・ 県中東部に位置し、北～東は京都府、南は大阪府／阪神・播磨東部地域、西は但馬地域に接する約871km<sup>2</sup>の地域（可住地：約218km<sup>2</sup>、25%）
- ・ 海に面しておらず、山林が地域面積の75%を占め、氷上盆地と篠山盆地へ流れ込む沢と扇状地が連続した入り組んだ地形
- ・ 本州で最も低い中央分水界を有する「氷上回廊」を通じて日本海側と太平洋側の生物が行き交う、生物多様性に富んだ地域
- ・ 内陸盆地の気候に属し、昼夜の寒暖差が深い霧を生む（丹波霧）

#### ■ 土地利用

- ・ 2つの盆地とこれらに連続する谷底平野に山際まで農地が広がり、農業的土地利用を基本として市街地や集落が点在している
- ・ 丹波篠山市域では篠山城跡周辺と篠山口駅周辺に市街地が形成されており、近年、これらの中間付近で大型商業施設等の開発が進展
- ・ 丹波市域では旧氷上町の中心部、柏原駅周辺、黒井駅周辺等に市街地が形成されており、近年、国道175号と176号が合流する稲継交差点周辺で大型商業施設等の開発が進展

#### ■ 人口

- ・ 約10万人（県全体の約2%）

#### ■ 交通

##### （鉄道）

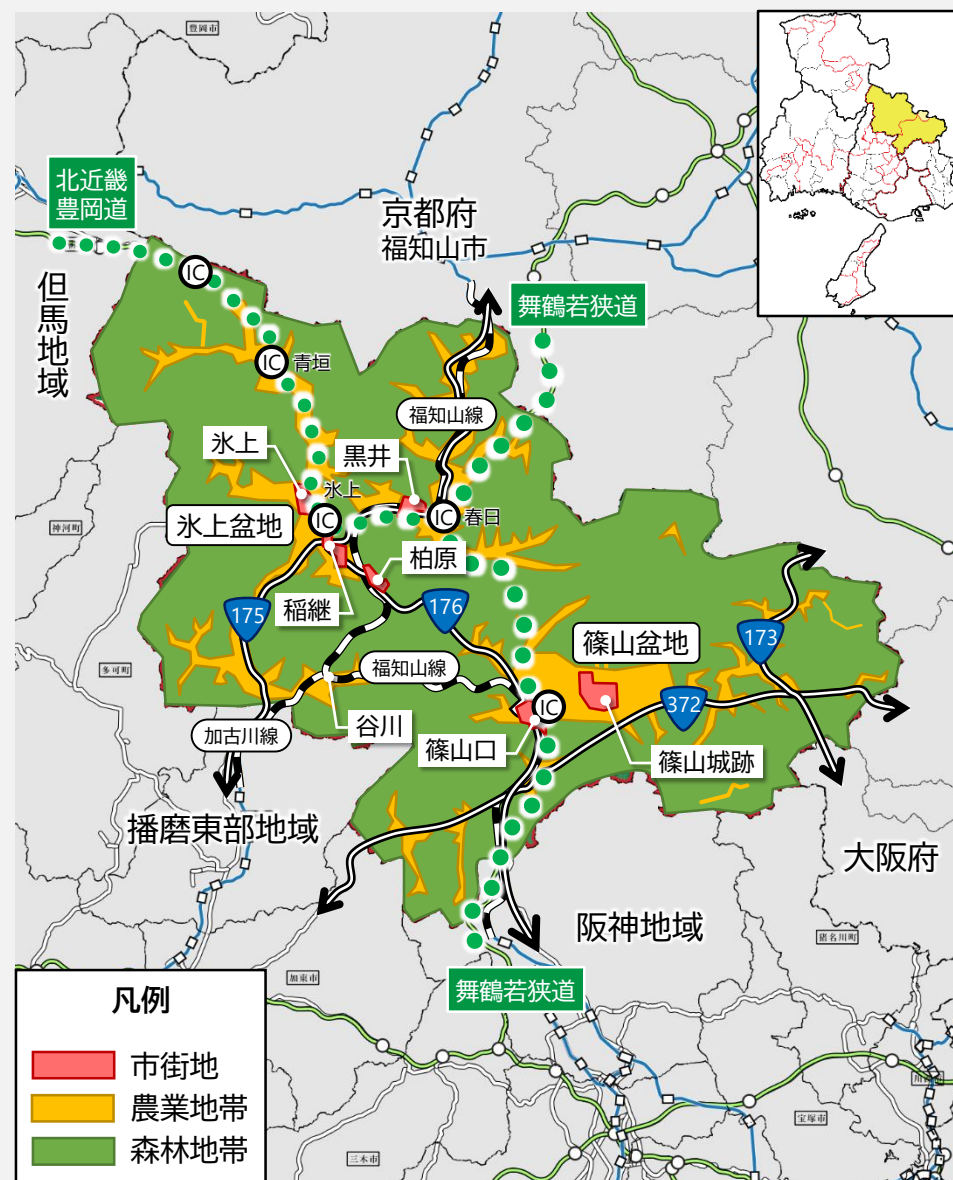
- ・ JR福知山線により京阪神及び福知山方面に接続しており、谷川駅で連絡するJR加古川線により播磨方面に接続している
- ・ JR福知山線は平成9年に篠山口駅以南が複線化され利便性が向上

##### （基幹道路）

- ・ 舞鶴若狭道により阪神地域及び北陸方面と結ばれている
- ・ 舞鶴若狭道の春日ICを起点に北近畿豊岡道が但馬地域へ連絡
- ・ 国道173号、175号、176号が南北を、国道372号が東西を連絡

##### （バス）

- ・ 但馬地域と大阪・神戸を結ぶ高速バスを青垣、氷上、春日から利用可能
- ・ ウイング神姫バス等が篠山口駅、柏原駅等を拠点に地域内の移動を担う





## (5) 丹波地域

### ② 地域の魅力・強み

#### ■ 都会に近い田舎

- ・ 阪神大都市圏の近郊にあり、神戸、大阪から電車や車で片道1時間程度でアクセスすることができる
- ・ コロナ禍をきっかけに田舎暮らしニーズが高まり、移住者が急増

#### ■ 自然との共生

- ・ 地域の約75%が森林で覆われ、身近に里山があり、自然とのふれあいを楽しむことができる
- ・ 加古川や武庫川等の源流を有し、ホトケドジョウやバイカモなどの貴重種が生育する豊かな自然環境が保全されている

#### ■ 歴史的なまちなみ

- ・ 篠山城跡周辺や福住の重要伝統的建造物群保存地区、柏原藩陣屋跡地周辺、黒井等の城下町、古市や佐治等の旧街道沿いの宿場町、今田の焼き物の里等の歴史的なまちなみが残っている

#### ■ 全国的に名高い特産品

- ・ 丹波黒大豆、丹波栗、丹波松茸、丹波の山の芋、猪肉、丹波焼等の特産品が生まれ、丹波篠山市・丹波市の地域ブランドとして全国的な知名度を得ている

#### ■ 大丹波連携

- ・ 歴史的・文化的つながりの深い京都府丹波地域との「大丹波連携」により、地域の魅力や観光資源を一体的に全国に発信



丹波の山々と雲海  
(丹波市)



丹波黒大豆の栽培ほ場  
(丹波篠山市)



河原町商家群  
(丹波篠山市)

### ③ 地域の課題

#### ■ 土地利用に関する課題

(都市機能の配置)

- ・ 広域的な都市機能が集積する地区はなく、丹波市、丹波篠山市の中心部のほか、旧町の中心部や幹線道路沿道等に都市機能が分散している

(市街地の環境)

- ・ 篠山城跡、福住や柏原町柏原周辺等の歴史的なまちなみが残る市街地に関して、その景観を保全しつつ防災性の向上を図る必要がある

丹波篠山市山内町における大規模火災  
令和3年7月、篠山城下町地区において火災が発生

焼失範囲:約1,950㎡  
焼失戸数:民家等計10戸



(開発需要への対応)

- ・ 丹南篠山口や氷上等のインターチェンジ周辺、国道176号の沿道等において一定の開発需要があるため、無秩序な市街地の拡大を抑制し計画的な土地利用を誘導する必要がある

#### ■ 人口減少・高齢化に対応した地域活力の維持

- ・ 人口減少・高齢化に伴い、増加する空き家・空き地、耕作放棄地の対応や、日常生活の利便性の確保などの対応が必要
- ・ 特に、山間部に点在する集落においては、コミュニティの維持が必要

#### ■ 自然環境との共生

- ・ 農地や森林の管理放棄等を背景として、生物多様性の損失が危惧されるなか、森林、里山、河川・ため池などを適正に利用し管理することで、将来にわたって、自然、生き物と共生する暮らしが可能な地域社会を実現する必要がある

## (5) 丹波地域

### ④ 都市づくりの主な方針【目指すべき都市構造】

- 丹波市と丹波篠山市の地域拠点間において都市機能の相互補完を行うとともに、交通ネットワークによる京都府や阪神地域などの地域外との連携強化により、地域全体での都市機能の確保を図る
- 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

#### 拠 点

##### ✓ 地域拠点

- 丹波市と丹波篠山市の両市の中心部等を地域拠点に位置づけ都市機能の集積を図るとともに、相互補完等も勘案し、地域全体での都市機能の確保を図る

##### ✓ 生活拠点

- コミュニティでの商業、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

##### ✓ 産業拠点

- 既存団地における産業立地を促進するとともに、東播丹波連絡道路の整備を含む高速道路網の充実を活かした計画的な産業集積を検討する

#### 交通ネットワーク

##### ✓ 広域連携軸

- 舞鶴若狭自動車道等により京都府を含む地域内外との連携を強化する
- 東播丹波連絡道路及び北近畿豊岡自動車道の整備により、南北方向の交通ネットワークの強化を図る
- JR〇-加線の鉄路の維持を図る

##### ✓ 地域内連携軸

- 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拠点、生活拠点の連携を強化する



## (5) 丹波地域

### ④ 都市づくりの主な方針【目指すべき都市構造】

#### エリア

##### ✓ 市街地

- 歴史的なまちなみや美しい田園景観を活かした魅力ある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・環流の拡大を図る
- 人々の居住や都市的な活動の場として、用途地域や地区計画等の活用により良好な市街地環境の形成を図るとともに、篠山、福住、柏原等の歴史的なまちなみの保全と創造に取り組む
- IC周辺や国道沿道等、開発圧力が比較的高い地域においては、用途地域、特定用途制限地域の指定等により、適切な土地利用コントロールを行う

##### ✓ 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
- 各法令等に基づく森林や農地等の保全のほか、緑条例の制度等を活用した規制・誘導を図る
- 地域の約75%を占める多紀連山県立自然公園等の山々、加古川、武庫川等の河川等からなる広域的な水と緑のネットワークを維持・保全する



## (5) 丹波地域

### ④ 都市づくりの主な方針【重点テーマ】

#### 1 「森」の保全と活用

- 丹波地域の象徴である「森」を保全・整備することで、美しい自然景観や生物多様性を維持するとともに、「森」が持つ多様な機能を活用し、緊急防災林による土砂災害の防止、野生動物共生林による人と動物との棲み分け等を図る
- 丹波産木材の利用拡大に向け、公共施設の木造木質化や県産材を使用した木造住宅の普及促進を図るとともに、間伐材など未利用材のバイオマス利用拡大に取り組む



野生動物共生林整備(丹波市)



丹波篠山の家モデルハウス

#### 3 美しい農村・田園景観と農地の保全

- 多紀連山等の山々や川、盆地等の「丹波の森」を形成する自然環境の保全を図るとともに、景観法や景観条例等を活用し、美しい農村・田園景観の保全を図る
- 農地の保全と適正な維持管理等を推進し、農業の健全な発展を図るとともに、雨水の貯留浸透や生物多様性の保全など多面的機能の維持を図る



昔ながらの農村・田園風景(丹波篠山市)



農地維持活動(水路の泥上げ)(丹波市)

#### 2 歴史的なまちなみの保全・活用と防災性向上

- 景観法や景観条例、重要伝統的建造物群保存地区等の制度を活用し、歴史的なまちなみの保全・活用を図る
- 古民家や町家等を活用し、観光による交流の拡大を促進する
- 延焼防止性能を有する公園やポケットパーク・緑地の整備、建築物の耐震化・不燃化に加え、避難態勢の整備等ソフト対策を一体的に進めるなど、災害に強い市街地の整備を図る



福住地区(丹波篠山市)



延焼防止性能を有する公園(丹波篠山市)

#### 4 集落の地域コミュニティ維持

- 集落と市内の拠点を結ぶ公共交通について、地域の利用実態やニーズ等を踏まえつつ、特性に応じた交通体系の構築や公共交通等の充実を図る
- 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・維持を図るとともに、デジタルを活用した遠隔医療・教育、ドローン宅配等の導入も検討する
- 空き家や農地等を活用した地域住民や都市住民との交流、二地域居住や移住定住等の促進を図る



デマンド型乗合タクシー(丹波市)



複数の空家を農家民宿にリノベーションした集落丸山(丹波篠山市)

## (5) 淡路地域

### ① 地域の特性

#### ■ 地勢

- 東は大阪湾・紀伊水道を隔てて大阪府／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596km<sup>2</sup>の地域（可住地：約285km<sup>2</sup>、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
- 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、洲本平野が広がる
- 冬季温暖で年間を通じて降水量の少ない瀬戸内海気候に属する

#### ■ 土地利用

- 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
- 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ものの、洲本IC周辺や国道28号等の沿道で大型商業施設等の開発が進展
- 三原平野などでは温暖な気候を利用して水稻、玉ねぎ、葉物野菜の三毛作が営まれる一方、北部丘陵地域においては荒廃農地が多い

#### ■ 人口

- 約12万人（県全体の約2%）

#### ■ 交通

##### （鉄道）

- 島内に鉄道はない（洲本～福良に存在したが1966年に廃止）

##### （基幹道路）

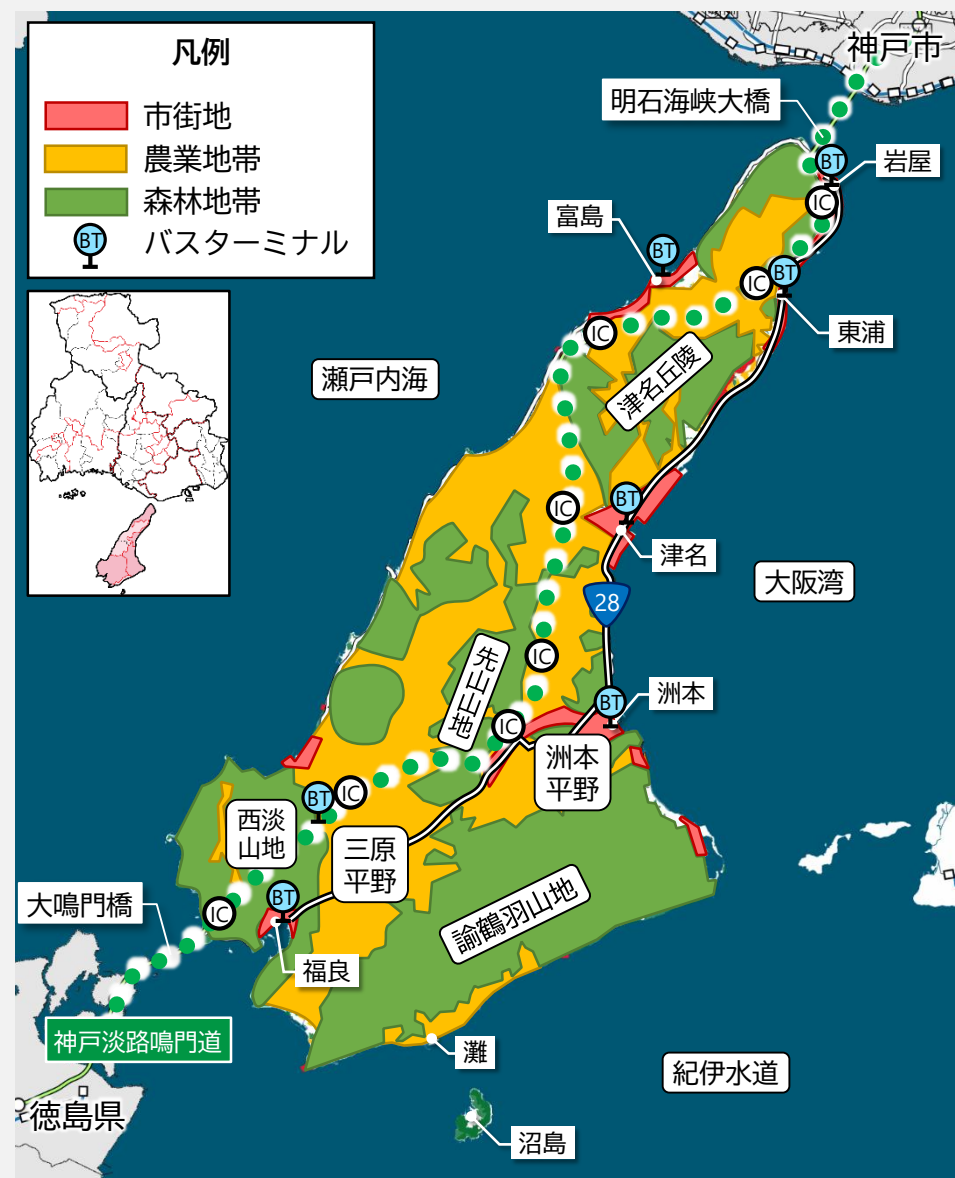
- 神戸淡路鳴門道が南北を縦貫し、本州・四国に連絡している
- 国道28号が岩屋～洲本の東海岸、洲本～福良の平野部を走る

##### （バス）

- 高速バスが大阪、神戸、四国方面へ連絡している
- 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
- 東浦、洲本、福良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島内の移動を担っている

##### （海上交通）

- 岩屋港～明石港、灘漁港～沼島漁港が航路で結ばれている



## (5) 淡路地域

### ② 地域の魅力・強み

#### ■ 都市近郊の島

- 明石海峡大橋と大鳴門橋という2つの橋で本州、四国と結ばれ、洲本から四国(徳島)へは約40分、神戸までは約60分という恵まれた立地環境にある

#### ■ 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指定されている
- 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

#### ■ 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美味しい食などをテーマとした観光地化が進み、島外から多くの観光客が訪れている

#### ■ 盛んな農漁業

- 淡路島は古来、“山の幸、海の幸、野の幸”に恵まれ、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、こうした食の豊かさは現在に至るまで継承されており、県内有数の農・漁業地域となっている

#### ■ 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



明石海峡大橋(淡路市)



洲本の城下町(洲本市)



三原平野のたまねぎ畑(南あわじ市)

### ③ 地域の課題

#### ■ 土地利用に関する課題

(都市機能の配置)

- 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おり、集積度は低い(淡路島西海岸における開発需要の高まり)
- 近年、西海岸において観光施設の立地が相次いでおり、土地利用規制や交通インフラ等について、開発需要の高まりや交流人口の増加に対応したものをとする必要がある

#### ■ 巨大地震の被害リスク

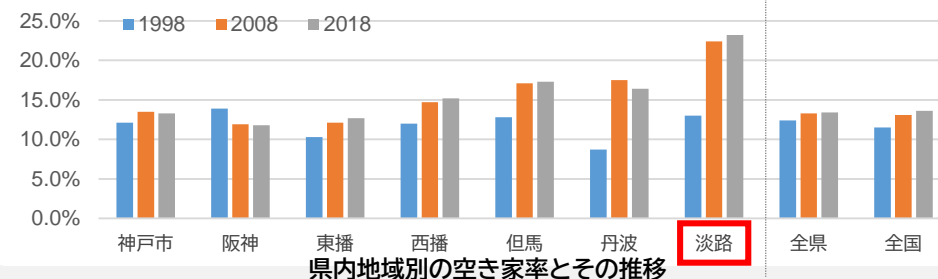
- 今後30年以内で高確率で発生すると予測されている南海トラフ地震等による大きな被害が想定される

最大震度		最高津波水位と到達時間		
震度	市	市	最高津波水位	最短到達時間
7	洲本市、南あわじ市	南あわじ市	8.1m	44分
6強	淡路市	洲本市	5.3m	45分
		淡路市	3.1m	65分

※最短到達時間は、津波が初期水位より1m上昇する時間

#### ■ 人口減少・高齢化に対応した地域活力の維持

- 人口減少・高齢化に伴い、増加する空き家・空き地、耕作放棄地への対応や、日常生活の利便性の確保などの対応が必要(淡路は空き家率が県内で最も大きい地域)
- 特に、山間部に点在する集落においては、コミュニティの維持が必要



## (5) 淡路地域

### ④ 都市づくりの主な方針【目指すべき都市構造】

- 淡路島3市の地域拠点間において都市機能の相互補完を行うとともに、交通ネットワークによる神戸市や徳島県などの地域外との連携強化により、地域全体での都市機能の確保を図る
- 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

#### 拠点

##### ✓ 地域拠点

- 淡路島3市の中心部等を地域拠点に位置づけ、都市機能の相互補完等も勘案し、地域全体での都市機能の確保を図る

##### ✓ 生活拠点

- コミュニティでの商業、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

##### ✓ 産業拠点

- 津名地域臨海部や国道28号の洲本IC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

- 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

- 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、生活拠点の連携を強化する



## (5) 淡路地域

### ④ 都市づくりの主な方針【目指すべき都市構造】

#### エリア

##### ✓ 市街地

- 豊かな自然や歴史・文化、産業を活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・環流の拡大を図る
- 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進む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

##### ✓ 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
- 各法令等に基づく森林や農地等の保全のほか、緑条例の制度等を活用した規制・誘導を図る
- 働き方、暮らし方の変化に伴う企業移転や美しい景観や美味しい食などをテーマとした観光地化が進んでいることから、必要に応じ、島西海岸について、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
- 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





## (5) 淡路地域

### ④ 都市づくりの主な方針【重点テーマ】

#### 1 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)

#### 2 大阪湾ベイエリアの活性化

- 2030年前後の神戸空港国際化を見据え、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)

#### 3 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の促進する
- 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の走行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)

#### 4 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型交通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・維持を図るとともに、デジタルを活用した遠隔医療・教育、ドローン宅配等の導入も検討する
- 空き家や農地等を活用した地域住民や都市住民との交流、二地域居住や移住定住等の促進を図る



コミュニティバス(淡路市)



空き家を多自然居住交流拠点施設に改修(洲本市)

# 1 現状と課題の整理（根拠データ）

（1）人口減少・超高齢社会に関するデータ	58
（2）自然災害の頻発・激甚化に関するデータ	67
（3）都市の維持管理に関するデータ	71
（4）地球環境・景観・生物多様性に関するデータ	74
（5）産業立地ニーズの変化に関するデータ	79
（6）ポストコロナ社会における 暮らし方・働き方の変化に関するデータ	86

# (1) 人口減少・超高齢社会に関するデータ

# 人口の減少・高齢化

○ 人口は2009年の560万人をピークに、**2050年には423万人まで減少（2015年比24%減）**し、**65歳以上人口は4割（2015年27%）**に達する。

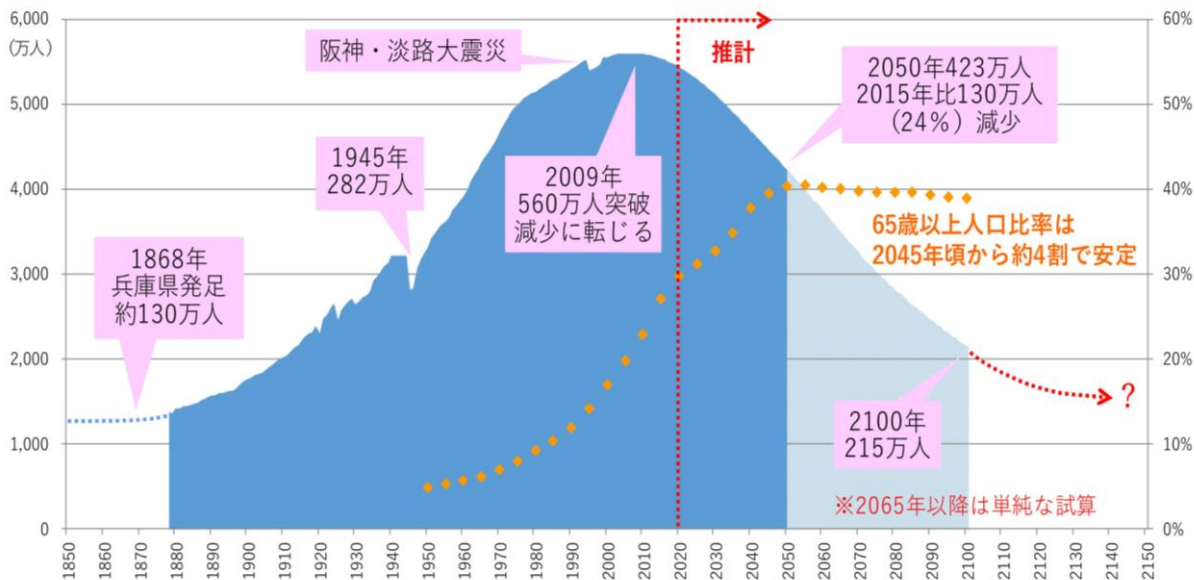


図1 総人口及び65歳以上人口比率の推移（2020年以降は推計値）

出典 国勢調査報告及び兵庫県将来推計人口（2015～65年）

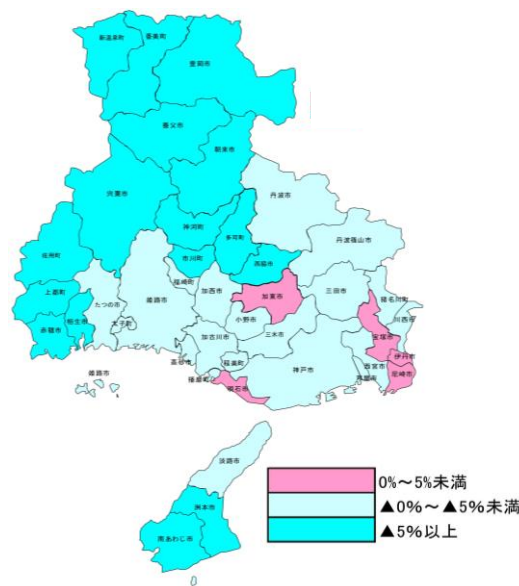


図2 市区町別人口増減率（H27→R2）

出典：令和2年 国勢調査結果速報から見た 兵庫県の人口

○ 65歳以上の人口は増加の一途にあり、**2050年には本県の人口の4割が65歳以上、4人に1人が75歳以上**になる見込みである。

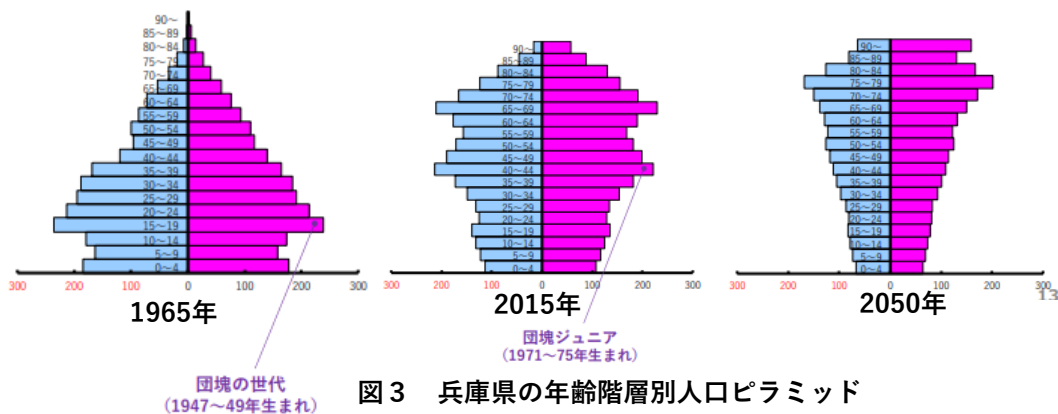


図3 兵庫県の年齢階層別人口ピラミッド

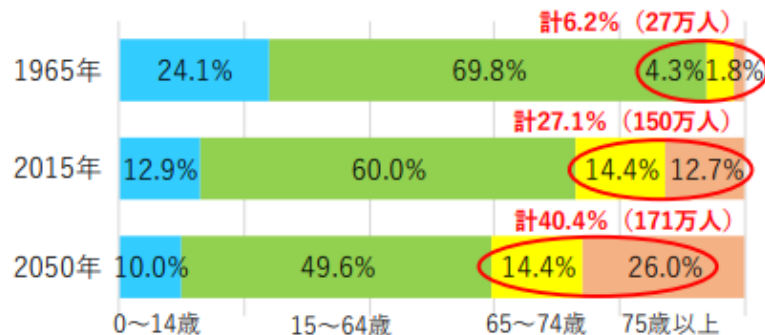


図4 兵庫県の年齢階層別人口割合の推移

# 転出人口の増加

- 東京圏への一極集中が拡大しているが、コロナ禍で変化の兆しが見られる。
- 兵庫県では、2011年以降、転出超過が続いている。特に東京圏と大阪府への転出超過が大きい。

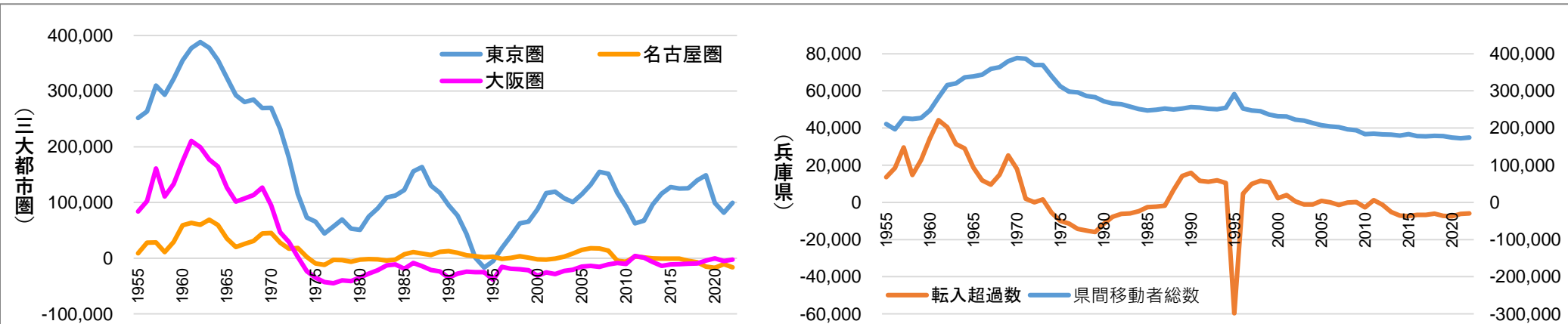


図1 転入超過数の推移(単位:人)

出典 総務省「住民基本台帳人口移動報告」(日本人のみ)

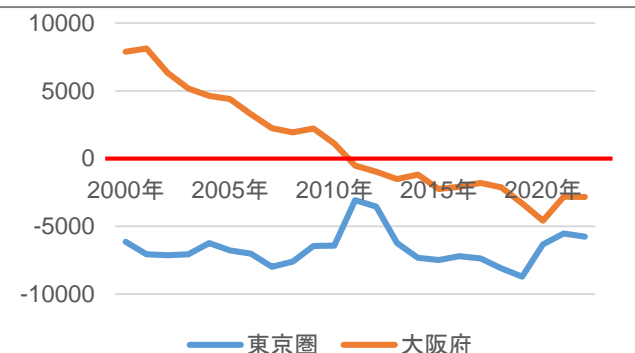
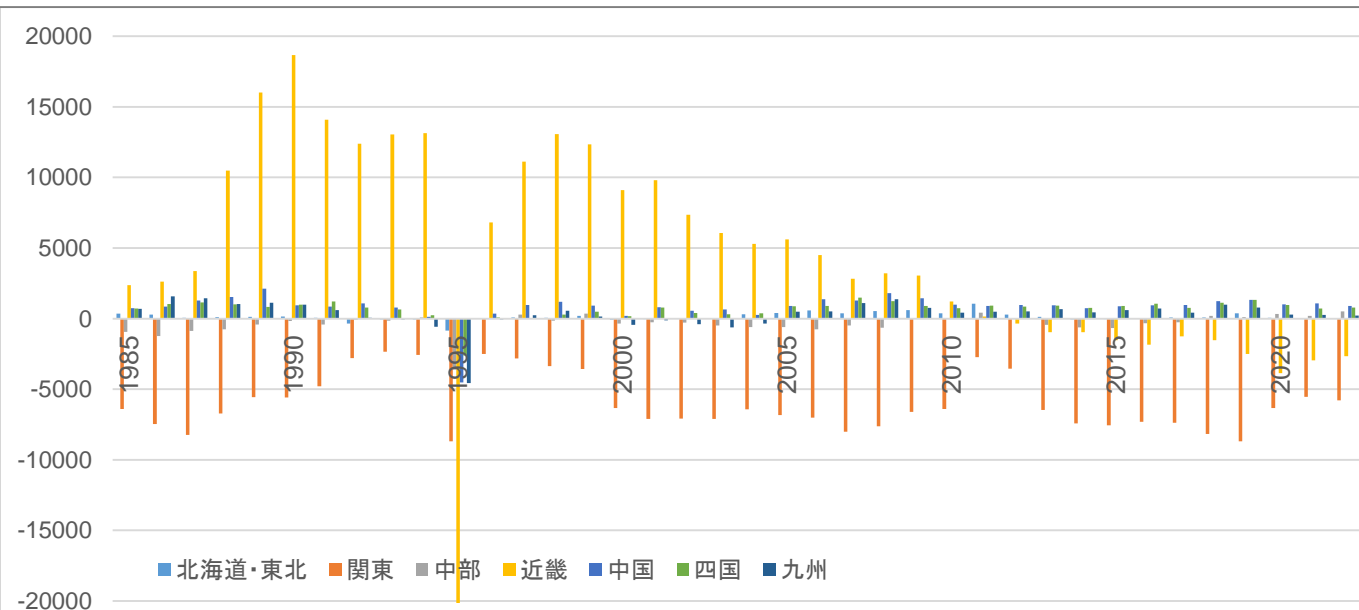


図2 兵庫県の転入超過数の推移(単位:人)  
左:全国ブロック  
右:東京圏・大阪府

出典 総務省「住民基本台帳人口移動報告」(日本人のみ)

# (参考) 拡大するファミリー層の転入超過

○ 20歳代の転出超過が続く一方、**ファミリー層（0～14歳、30～39歳）**では転入超過が拡大

## 【兵庫県の人口転入超過数の推移】

出典：総務省住民基本台帳  
人口移動報告

区分	R2	R3	R4	R3比
転入超過数	▲6,865人	▲5,344人	▲5,625人	▲281人
うち20歳代	▲8,384人	▲7,058人	▲8,039人	▲981人

## 【兵庫県の年齢別人口転入超過数】

令和4年度

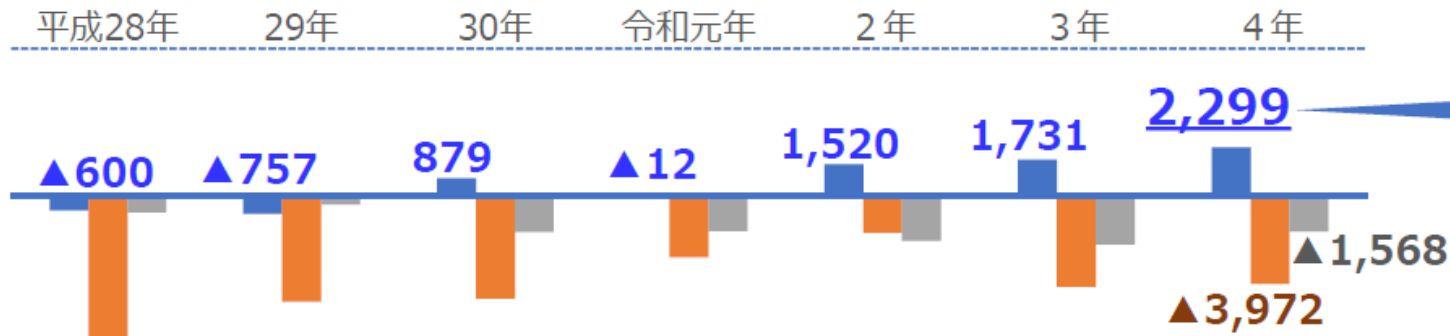
(単位：人)

0～14歳	15～19歳	20～24歳	25～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60歳以上	合計
<b>1,523</b>	64	▲5,715	▲2,324	<b>251</b>	<b>525</b>	413	▲361	▲5,625

✓ **ファミリー層は、2,299人の転入超過**

## 【ファミリー層人口転入超過数の推移】

(単位：人)



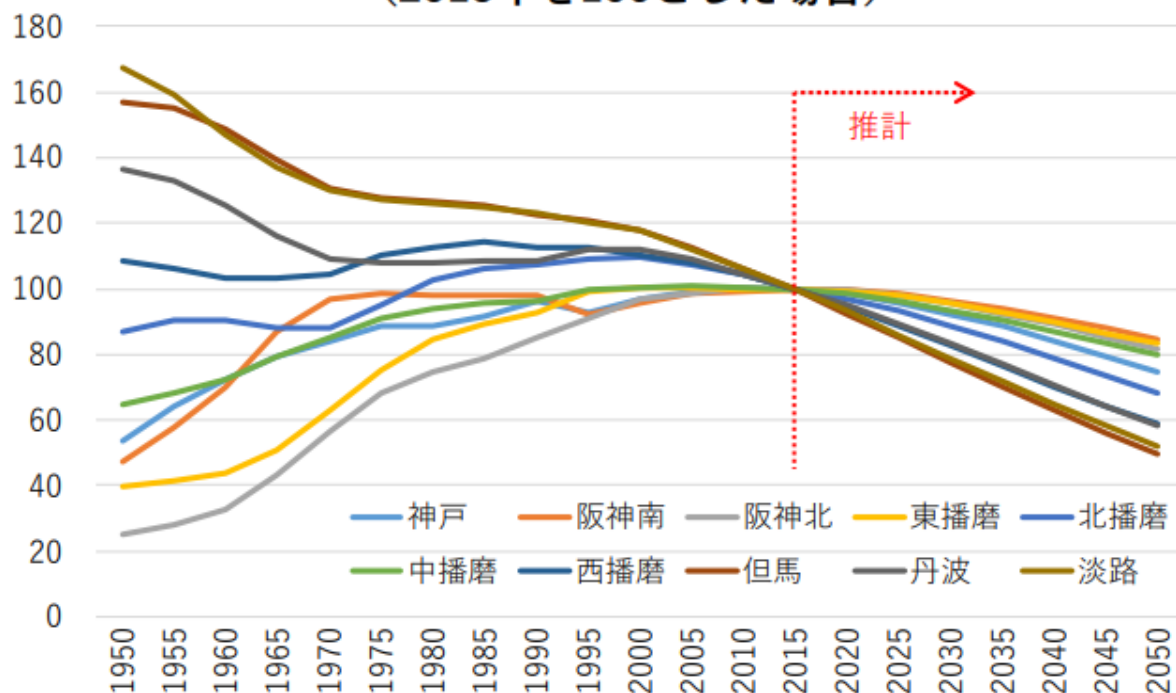
市町別(阪神南・阪神北)転入超過数

<b>阪神南</b>	<b>+423</b>
尼崎市	▲577
西宮市	+500
芦屋市	+500
<b>阪神北</b>	<b>+1,229</b>
伊丹市	+234
宝塚市	+420
川西市	+632
三田市	▲76
猪名川町	+19

# 人口の偏在化

- 現在、**人口の6割が県土面積の14%に当たる神戸・阪神地域に集住**している。
- 今後は、神戸・阪神地域も含め、**すべての地域で人口が減少**する。

県内10地域の人口指数の変化  
(2015年を100とした場合)



1950年と2015年の人口比較

(千人)	1950年		2015年		
	人口	シェア	人口	シェア	対1950年
神戸	821	25%	1,537	28%	1.9倍
阪神南	491	15%	1,036	19%	2.1倍
阪神北	182	5%	722	13%	4.0倍
東播磨	286	9%	717	13%	2.5倍
北播磨	237	7%	272	5%	1.1倍
中播磨	375	11%	579	10%	1.5倍
西播磨	283	9%	260	5%	0.9倍
但馬	267	8%	170	3%	0.6倍
丹波	145	4%	106	2%	0.7倍
淡路	226	7%	135	2%	0.6倍
兵庫県	3,312	—	5,535	—	1.7倍

出典 総務省「国勢調査報告」  
兵庫県「兵庫県将来推計人口（2015～65年）」

# 地域公共交通サービスの利用者減少

- 鉄道利用者数は、神戸・阪神地域及び播磨地域で増加傾向である一方、**丹波地域及び但馬地域では減少傾向**にある。
- 路線バスにおいては、全県的に減少傾向にあり、**2000年→2018年で9.5%減少**している。

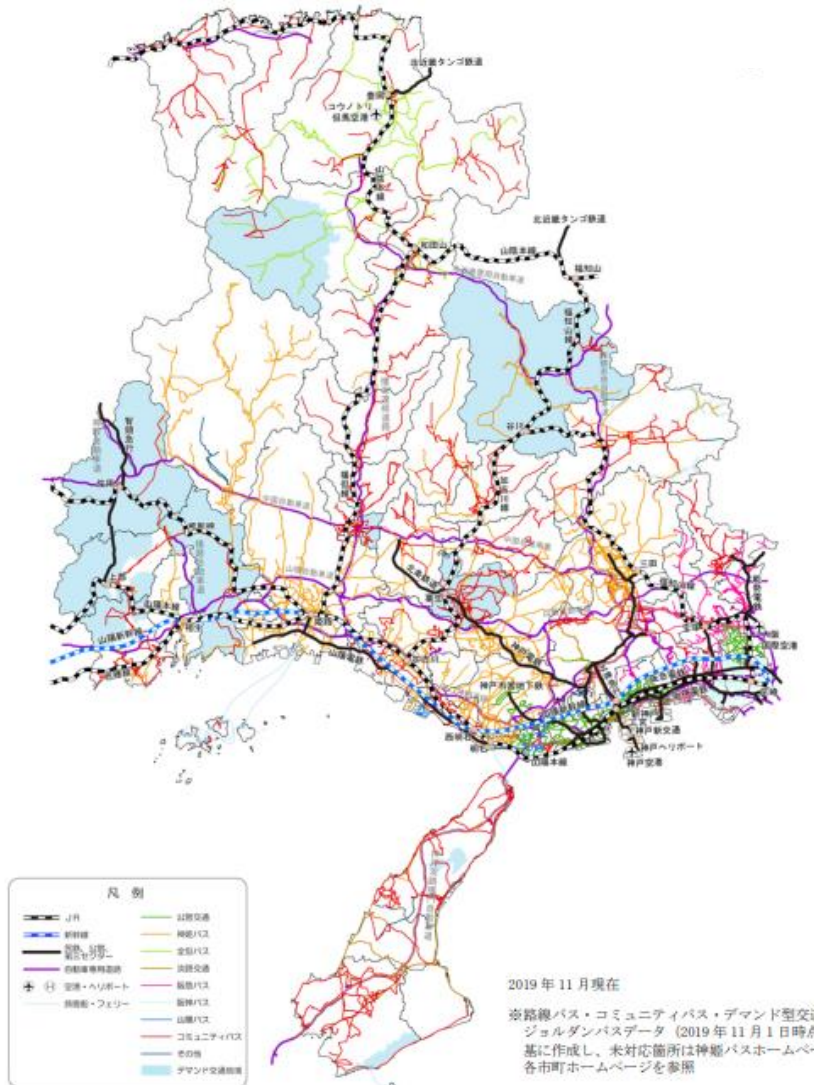


図1 兵庫の交通網

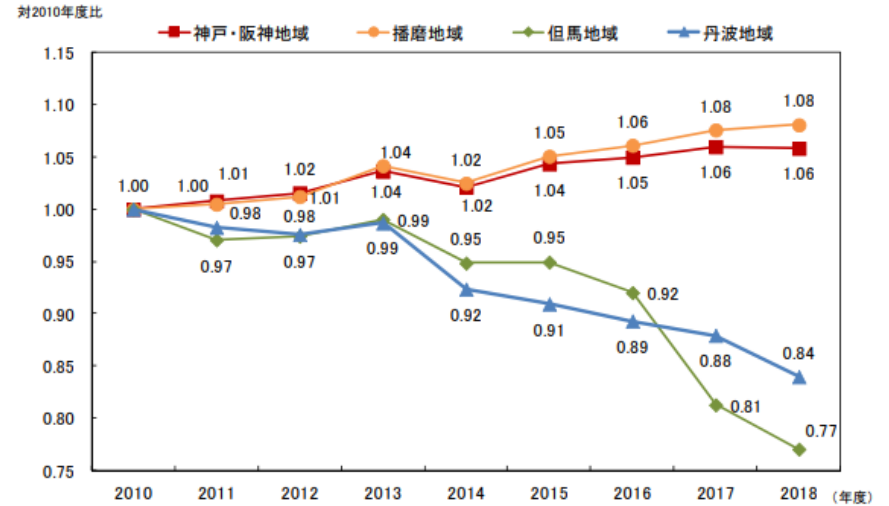


図2 地域別の鉄道利用者数の推移

出典 兵庫県統計書、各市町統計書

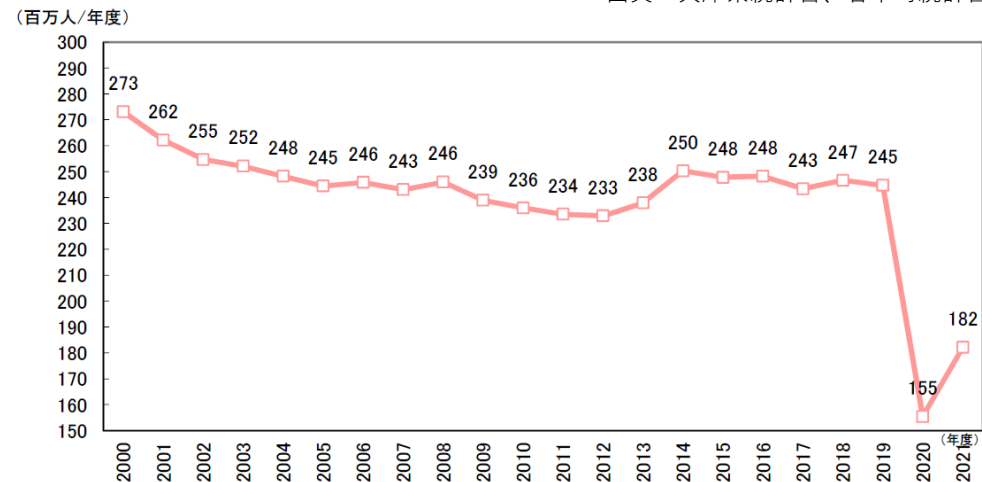


図3 本県の路線バス利用者数の推移

出典 H22年度以前：兵庫県バス協会  
 H23年度以後：「近畿運輸局業務要覧」国土交通省近畿運輸局