

阪神間都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（新旧対照表）

第 2			変更前	変更後	頁
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		<p>平成 22 年国勢調査における本県の人口は約 559 万人(平成 26 年 4 月 1 日時点推計 約 554 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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>	P4
	(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	<p>道路、下水道や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<u>進めてきた結果</u>、一定のストックを形成するまでになっている。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。</p> <p>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。</p>	<p>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<u>進め</u>、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。</p> <p>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。</p>	P5

	(4) 地球環境への配慮	イ 都市と緑・農との共生	<p>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、生物多様性の保全や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。<u>このため、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を保全、再生するために</u>県民の参画と協働による取組を地域の特色に応じて進める必要がある。</p> <p>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り、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。</p>	<p>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。</p> <p><u>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、</u>県民の参画と協働による<u>保全・再生</u>の取組を地域の特色に応じて進める必要がある。</p> <p>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。</p>	P6
	(5) 産業構造の変化	イ 大規模集客施設の立地調整	<p>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、娯楽の場の提供や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。</p> <p>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、「<u>大規模集客施設の立地に係る都市機能の調和に関する条例</u>」と<u>まちづくりの観点から大規模集客施設の誘導・抑制方針</u>を定めた「<u>広域土地利用プログラム</u>」に基づき、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。</p>	<p>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。</p> <p>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「<u>広域土地利用プログラム</u>」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。</p>	P6

	高まり (6) 地域の主体性の高まり		※表題名 (6) <u>地方分権の進展</u>	※表題名 (6) <u>地域の主体性の高まり</u>	P6
	(6) 地域の主体性の高まり	ア 地域創生の取組	(新規追加)	<p><u>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。</u></p> <p><u>7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。</u></p>	P6,7
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て、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。	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て、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。 <u>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。</u>	P8

	<p>(1) 安全・安心な都市空間の創出</p>	<p>ア 総合的な防災・減災対策による安全な都市づくり</p>	<p>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や都市の耐震化・不燃化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。</p> <p>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を推進する。</p>	<p>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、<u>密集市街地の改善</u>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。</p> <p>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。</p>	<p>P8</p>
	<p>(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</p>		<p>表題 地域自らのイニシアティブ（主導）による魅力的な都市づくり</p>	<p>表題 地域のイニシアティブ（主導）による魅力的な都市づくり</p>	<p>P8</p>

		<p>ア エリアマネジメントの促進</p>	<p>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や住環境の保全、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。</p> <p>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。</p>	<p>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<u>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</u>、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。</p> <p>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。</p>	<p>P8</p>
		<p>イ 地域資源を生かした魅力ある都市づくり</p>	<p>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、<u>空き家や空き施設等の利活用など、住民が主体となった地域資源を生かした魅力ある都市づくりを促進する。</u></p> <p>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。</p> <p>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<u>住民を支援する。</u></p>	<p>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、<u>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。</u></p> <p>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。</p> <p>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<u>地域活力の向上や産業の活性化を支援する。</u></p>	<p>P9</p>

		<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">ウ 民間投資の誘導</p> <p>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。</p> <p>民間投資を誘導するため、医療・福祉、商業施設等の日常生活に必要な民間施設が立地し維持される一定の人口密度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、低利融資や補助等の立地支援措置を適切に講ずる。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>民間投資を誘導するため、医療・福祉、商業施設等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。</p> <p>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。</p>	<p>P10</p>
--	--	---	---	------------

		<p>工 成熟社会における効率的な 都市基盤施設整備</p>	<p>都市基盤施設の老朽化に伴う維持管理・更新費が増大する一方で、財政的制約が高まる中、真に必要な都市基盤施設については引き続き整備を推進するとともに、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。</p> <p>学校、公民館や病院等の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、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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>(削除)</p>	<p>P10</p>
<p>都市構造の形成</p>	<p>③ 持続可能な 構造化</p>	<p>ア 地域連携型都市 構造化</p>	<p>表題 拠点連携型都市構造化</p>	<p>表題 地域連携型都市構造化</p>	<p>P10</p>
			<p>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「拠点連携型都市構造」を実現することが必要である。</p>	<p>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「<u>地域連携型都市構造</u>」を実現することが必要である。<u>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。</u></p>	<p>P10</p>

	<p>(7) <u>拠点連携型都市構造の実現に向けた基本的な考え方</u></p> <p><u>拠点連携型都市構造</u>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構造を目指すものである。</p> <p>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、<u>都市拠点間</u>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。</p>	<p>(7) <u>地域連携型都市構造の実現に向けた基本的な考え方</u></p> <p><u>地域連携型都市構造</u>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<u>都市構造</u>を目指すものである。</p> <p>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、<u>それら</u>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。</p>	P10
	<p>○市街地エリア</p> <p>用途地域の指定区域や建築物が連たんする市街地については、都市機能が集積する<u>拠点内</u>において、<u>機能の集積を維持・確保する</u>とともに、地域全体の人口動向等を総合的に俯瞰した上で、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。</p> <p>また、<u>拠点間</u>を交通ネットワークで結び、<u>都市機能の相互補完</u>を図るとともに、市街地等から<u>拠点</u>への公共交通によるアクセスを維持・確保する。<u>併せて拠点内</u>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。</p> <p>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。</p>	<p>○市街地エリア</p> <p>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<u>地区内</u>で、<u>機能の更新・充実に図る</u>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、<u>低未利用地の活用</u>、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。</p> <p>また、<u>都市機能が集積する地区間</u>を交通ネットワークで結ぶことにより<u>都市機能の相互補完</u>を図るとともに、市街地<u>エリア</u>等から<u>それらの地区</u>への公共交通によるアクセスを維持・確保する。<u>都市機能が集積する地区内</u>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。</p> <p>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。</p>	P10

		<p>○市街地以外のエリア</p> <p>市街地以外のエリアについては、将来に渡って活力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。</p> <p>具体的には、旧町村の中心地や既存集落等の拠点において、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。</p> <p>また、都市との交流、二地域居住や定住を促進し、地域の活力維持を図るとともに、市街地等の拠点との交通ネットワークを維持・確保し、都市機能の補完を行う。</p> <p>地域自らのイニシアティブ（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。</p>	<p>○市街地以外のエリア</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	P10,11
		<p>(f) 都市機能の役割分担と連携</p> <p>a 都市の拠点</p> <p>都市の拠点は、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形成する。また、これらを適正に配置し、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。</p>	<p>(f) 都市機能の役割分担と連携</p> <p>a 都市機能集積地区</p> <p>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。</p>	P11

		<p>○<u>広域都市拠点</u></p> <p>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<u>広域都市拠点</u>として位置付ける。</p> <p><u>広域都市拠点</u>においては、特に高度で多様な都市機能の維持・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。</p>	<p>○<u>広域都市機能集積地区</u></p> <p>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<u>広域都市機能集積地区</u>として位置付ける。</p> <p><u>これらの地区</u>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。</p>	P11
		<p>○<u>地域拠点</u></p> <p>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<u>地域拠点</u>として位置付ける。</p> <p><u>地域拠点</u>においては、<u>広域都市拠点</u>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・充実を図る。</p> <p><u>地域拠点の位置付けにあたっては、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、一つの市町域における複数の地域拠点を形成することを否定するものではない。</u>また、他の<u>地域拠点</u>や<u>広域都市拠点</u>との距離を勘案した配置や、<u>地域拠点間又は広域都市拠点との連携による相互補完</u>についても考慮する。</p>	<p>○<u>地域都市機能集積地区</u></p> <p>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<u>地域都市機能集積地区</u>として位置付ける。<u>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。</u></p> <p><u>これらの地区</u>においては、<u>広域都市機能集積地区</u>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・充実を図る。</p> <p>また、他の<u>地区</u>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。</p>	P11
		<p>○<u>生活拠点</u></p> <p>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<u>生活拠点</u>として位置付ける。</p> <p><u>生活拠点</u>においては、<u>広域都市拠点</u>や<u>地域拠点</u>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。</p>	<p>○<u>生活都市機能集積地区</u></p> <p>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<u>生活都市機能集積地区</u>として位置付ける。</p> <p><u>これらの地区</u>においては、<u>地域都市機能集積地区</u>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。</p>	P11

		<p>b 交通ネットワーク</p> <p>交通ネットワークは、<u>輸送手段の特性や移動量及び距離等に応じた役割分担を行い、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た輸送手段により形成する。これにより拠点間を連携し、都市機能の分担や相互補完を図る。</u></p>	<p>b 交通ネットワーク</p> <p>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、<u>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。</u></p>	P11,12
		<p>○広域連携軸</p> <p>広域都市<u>拠点</u>や地域<u>拠点</u>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<u>広域交通ネットワーク</u>を広域連携軸として位置付ける。</p>	<p>○広域連携軸</p> <p>広域都市<u>機能集積地区</u>や地域<u>機能集積地区</u>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。</p>	P12
		<p>○地域内連携軸</p> <p>広域都市<u>拠点</u>又は地域<u>拠点</u>と生活<u>拠点</u>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。</p>	<p>○地域内連携軸</p> <p>広域都市<u>機能集積地区</u>又は地域<u>機能集積地区</u>と生活都市<u>機能集積地区</u>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。</p>	P12
		<p>○日常生活圏内の移動</p> <p>日常生活圏内における移動については、<u>地域の交通需要に応じ、路線バス、コミュニティバスやデマンド型交通等により公共交通ネットワークを維持・確保する。また、鉄道駅やバス停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。</u></p> <p>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。</p>	<p>○日常生活圏内の移動</p> <p>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<u>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。</u></p> <p>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。</p>	P12

		新規追加		<p><u>(9) 成熟社会における効率的な都市基盤施設整備</u></p> <p><u>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。</u></p> <p><u>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。</u></p> <p><u>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。</u></p>	P12
--	--	------	--	---	-----

		<p><u>(f) 拠点連携型都市構造化による効果</u></p> <p>拠点連携型都市構造化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各拠点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、まちのに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、学校や病院等の公共施設の有効活用、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。</p> <p>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。</p>	<p><u>(g) 地域連携型都市構造化による効果</u></p> <p>地域連携型都市構造化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、まちのに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。</p> <p>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。</p>	<p>P12,13</p>
--	--	---	---	---------------

	イ 本県の現在の都市構造	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>このように本県は、地域ごとに<u>適度に分散された都市機能が集積した拠点</u>とそれらをつなぐ交通ネットワークが一定程度形成されており、<u>拠点連携型都市構造化</u>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<u>踏まえた地域ごとに特色を持ったものとする必要がある。</u></p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>このように本県は、地域ごとに都市機能が集積した<u>地区</u>とそれらをつなぐ交通ネットワークが一定程度形成されており、<u>地域連携型都市構造化</u>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<u>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。</u></p>	P13
--	-----------------	--	--	-----

第 3					
1 地域の概況	(1) 位置・地勢		<p>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。</p> <p>北部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。南部では、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。丹波山地を源とする猪名川、武庫川 むこがわ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。</p> <p>一方、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 むこがわ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。</p> <p>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 うえまち断層帯を震源とする地震被害も予測されている。</p>	<p>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。</p> <p>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 むこがわ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。</p> <p>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 むこがわ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。</p> <p>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 うえまち断層帯を震源とする地震被害も予測されている。</p>	P15

	(5) 交通	<p>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号や国道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狹自動車道、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。</p> <p>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。</p> <p>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、<u>尼崎市営バス</u>、伊丹市営バス等が運行している。</p> <p>海上交通では、<u>ある尼崎西宮芦屋港（重要港湾）を有しており</u>、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。</p>	<p>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狹自動車道、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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>海上交通の拠点である<u>尼崎西宮芦屋港（重要港湾）は</u>、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。</p>	P20
	(7) 地域資源	<p>工 市民が主導する阪神市民文化</p> <p>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、子育て、芸術文化・スポーツ活動やまちづくり等の<u>ライフスタイルの多様化に伴う</u>コミュニティ活動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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>	P22

<p>2 長期的に目指すべき地域の将来像</p>	<p>(1) 阪神地域の現在の都市構造</p>	<p>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。<u>広域都市拠点であ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域拠点</u>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。</p>	<p>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。<u>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</u>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。</p>	<p>P23</p>
--------------------------	-------------------------	---	---	------------

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。その際、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の広域都市拠点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による各地域拠点の形成を図る。

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、地域拠点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、隣接する拠点間での都市機能の分担を行う。

市街地エリアにおいては、利便性の高い駅周辺の高利用を図り、一定の人口密度を維持する一方で、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向等を勘案して必要に応じて市街地を縮小する。

また、市街地以外のエリアにおいては地域自らのイニシアティブ(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等の拠点との交通機能を確保し、活力を維持する。

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、むこがわ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	(2) 区域区分の方針	イ 産業の規模	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より県都市計画課においてトレンド推計	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	P24												
		ウ 市街化区域の規模	<p>表 18 市街化区域の規模</p> <table border="1" data-bbox="443 678 1200 778"> <thead> <tr> <th>都市計画区域</th> <th>平成 22 年</th> <th>平成 32 年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>阪神間都市計画区域</td> <td>概ね 20,442ha</td> <td>概ね 20,534ha</td> </tr> </tbody> </table>	都市計画区域	平成 22 年	平成 32 年	阪神間都市計画区域	概ね 20,442ha	概ね 20,534ha	<p>表 18 市街化区域の規模</p> <table border="1" data-bbox="1261 678 2018 778"> <thead> <tr> <th>都市計画区域</th> <th>平成 22 年</th> <th>平成 32 年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>阪神間都市計画区域</td> <td>おおむね 20,442ha</td> <td>おおむね 20,478ha</td> </tr> </tbody> </table>	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	P24
都市計画区域	平成 22 年	平成 32 年															
阪神間都市計画区域	概ね 20,442ha	概ね 20,534ha															
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															

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	<p>表題</p> <p>(1) <u>拠点連携型都市構造化の方針</u></p>	<p>表題</p> <p>(1) <u>地域連携型都市構造化の方針</u></p>	P26
		<p>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が集積した各<u>拠点</u>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、<u>地域拠点及び生活拠点の拠点間</u>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や<u>エリアマネジメント</u>の取組を進める。</p> <p>また、今後一斉に更新時期を迎える医療・福祉、教育・文化施設等の公共施設については、<u>拠点</u>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て、<u>規模の最適化</u>、<u>機能の複合化</u>（多機能化）等を推進するとともに、近隣自治体間での施設の<u>共同利用の促進</u>に取り組む。</p>	<p>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<u>地区</u>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<u>地区間</u>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<u>個性ある</u>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<u>推進</u>を図る。</p> <p>また、今後一斉に更新時期を迎える医療・福祉<u>施設</u>、教育・文化施設等の公共施設については、<u>地区</u>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、<u>規模の最適化</u>や<u>機能の複合化</u>（多機能化）等による<u>効率的な管理運営</u>を推進するとともに、近隣自治体間での施設の<u>共同利用</u>に取り組む。</p>	P26

	<p>(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</p>	<p>ア 地域都市機能集積地区</p>	<p>表題 (1)-1 各地域拠点等の特性を生かした都市機能の充実</p> <p>ア 地域拠点</p>	<p>表題 (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</p> <p>ア 地域都市機能集積地区</p>	<p>P26</p>
			<p>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、都市型地域拠点として、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 三田駅周辺を地域拠点として位置付け、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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>P26</p>

		イ 生活拠点都市機能集積地区	<p>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拠点として位置付け、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。</p>	<p>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。</p>	P26
	(1)・2 人口密度の維持 現在の市街地を中心とした		<p>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拠点周辺の区域について、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、居住調整地域や災害危険区域（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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>	P26

	(1)・3 都市機能集積地区の 機能連携の強化		<p>表題</p> <p>(1)-3 各地域拠点等の機能連携の強化</p>	<p>表題</p> <p>(1)-3 都市機能集積地区の機能連携の強化</p>	P27
		ア 広域連携	<p>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国道2号、国道43号、国道171号、国道176号、山手幹線、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。</p>	<p>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、<u>鉄道路線の</u>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。</p>	P27
		イ 地域内連携軸	<p>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、<u>鉄道や、県道等</u>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と生活拠点との連携を強化する。</p>	<p>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、<u>鉄道、国道、県道等</u>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。</p>	P27

		<p>図7 広域都市拠点・地域拠点及び広域連携軸</p>	<p>図7 都市機能集積地区及び広域連携軸</p>	<p>P28</p>
<p>(2) 土地利用に関する方針</p>	<p>ア 主要用途の整備方針</p>	<p>(7) 住宅地</p> <p><u>地域拠点等の主要な鉄道駅周辺において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。また、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。</u></p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>なお、<u>拠点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の動向を踏まえ、市街地の縮小に向けた検討を行う。</u></p>	<p>(7) 住宅地</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>なお、<u>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向を踏まえ、市街地の縮小に向けた検討を行う。</u></p>	<p>P29</p>

		<p>(イ) 商業・業務地</p> <p><u>地域拠点や生活拠点</u>において、各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。</p> <p>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や、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の防止、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。</p>	<p>(イ) 商業・業務地</p> <p><u>既に都市機能が集積する地区等</u>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。</p> <p>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の防止、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。</p>	P29
	イ市街地において特に配慮すべき土地利用	<p>(イ) 大規模集客施設の適正な立地誘導</p> <p>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、<u>拠点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</u>、各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、「<u>大規模集客施設の立地に係る都市機能の調和に関する条例</u>」と「<u>広域土地利用プログラム</u>」に基づき、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。</p> <p>特に、<u>地域拠点等</u>を大規模な集客施設の立地を誘導・許容する<u>広域商業ゾーンに位置付けるとともに</u>、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。</p>	<p>(イ) 大規模集客施設の適正な立地誘導</p> <p>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、<u>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</u>、各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、「<u>広域土地利用プログラム</u>」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。</p> <p>特に、<u>地域都市機能集積地区等</u>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。</p>	P30

			<p>(ウ) 大規模工場の移転等に伴う土地利用転換への対応</p> <p>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。</p> <p>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等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。</p>	<p>(ウ) 大規模工場の移転等に伴う土地利用転換への対応</p> <p>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。</p> <p>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<u>地区計画等</u>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。</p>	P30,31
		<p>地利</p> <p>ウ市街化調整区域の土</p>	<p>(フ) 優良な農地との健全な調和</p> <p>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。</p> <p>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との調和を図る。</p>	<p>(フ) 優良な農地との健全な調和</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	P31

		<p>(イ) 地域の活力の維持に資するまちづくりの促進</p> <p>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、<u>地区計画制度の活用を図るとともに、県が開発許可権を有する市町における特別指定区域制度の活用や、その他の市における同制度に準じた制度の創設等により、地域の活力の維持に資するまちづくりを促進する。</u></p> <p>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、<u>地域自らのイニシアティブ（主導）によるまちづくりを的確に支援する。</u></p> <p>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。</p>	<p>(イ) 地域の活力の維持に資するまちづくりの促進</p> <p>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、<u>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。</u></p> <p>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、<u>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。</u></p> <p>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。</p>	<p>P31</p>
--	--	--	---	------------

(3) 市街地整備に関する方針

安全で安心な魅力ある拠点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、拠点の位置付けに応じた都市機能の強化・維持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跡地等を有効活用し、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。

尼崎市の臨海部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、滑和台地区（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の促進を支援する。

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。

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、滑和台地区（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。

都市機能の相互補完を行う地域内外の拠点間連携の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、阪急電鉄神戸線におけるアクセス性の向上に向けた西宮北口～武庫之荘間の新駅設置の検討等による公共交通の更なる利便性の向上を図る。

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、近隣の拠点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り、拠点との連携を維持・確保する。

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。

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。

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、防災機能の向上や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とともに、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、県立一庫公園や防災機能を持つ県立有馬富士公園、県立西播磨公園等の既存施設の適正な維持管理及び利用促進を図る。

また、その他の公園・緑地を適正に配置しその整備を図るとともにまた、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。

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	<p>「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 むこがわ等において、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。</p> <p>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、<u>合併処理浄化槽等の整備</u>、高度処理化及び適正な維持管理を図るとともに、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。</p>	<p>「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 むこがわ等において、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。</p> <p>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、<u>合併処理浄化槽の設置及び適正な維持管理を促進する</u>。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。</p>	P33
	(5) 防災に関する方	<p>ウ 発生頻度を踏まえた津波対策</p> <p>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5箇年計画」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。</p> <p>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果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。</p> <p>さらに、「南海トラフ地震・津波対策アクションプログラム（仮称）」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。</p>	<p>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。</p> <p>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果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。</p> <p>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。</p>	P34,35

	<p>(ア) 地域の活性化に関する方針</p>	<p>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。</p> <p>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）」等の参画と協働の取組により地域の活性化を促進する。</p>	<p>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。</p> <p>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）」、<u>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」</u>等の参画と協働の取組により地域の活性化を促進する。</p>	<p>P36</p>
--	-------------------------	--	---	------------