

明石市都市計画マスタープラン (素案)

2022年(令和4年)9月
明 石 市

<目次>

第1章 はじめに	1-1
1.1 都市計画マスタープランとは	1-1
1.2 都市計画マスタープラン見直しの背景	1-1
1.3 計画の位置づけ	1-1
1.4 計画の目標年次	1-2
1.5 計画の対象区域	1-2
第2章 明石市を取り巻く状況	2-1
2.1 人口	2-1
2.2 土地利用	2-2
2.3 都市施設	2-4
2.4 交通体系	2-6
2.5 災害ハザード	2-7
2.6 経済	2-9
2.7 財政	2-11
2.8 都市構造分析	2-12
2.9 まちづくりの状況	2-13
2.10 市民意識	2-14
2.11 上位計画	2-15
第3章 全体構想（都市づくりの方針）	3-1
3.1 目指すべき都市像	3-1
3.1.1 都市づくりの主要課題	3-1
3.1.2 都市づくりの視点	3-3
3.1.3 将来都市像	3-3
3.1.4 将来人口フレーム（目標人口）	3-3
3.1.5 都市づくりの方向性	3-4
3.1.6 将来都市構造	3-5
3.2 都市づくりの方針	3-7
3.2.1 土地利用の方針	3-7
3.2.2 都市施設整備の方針	3-10
3.2.3 環境保全・整備の方針	3-15
3.2.4 景観形成の方針	3-18
3.2.5 市街地整備と住宅地整備の方針	3-20
3.2.6 都市防災の方針	3-22

第4章 地域別構想（地域づくりの方針）	4-1
4.1 役割と位置づけ	4-1
4.2 地域区分の設定	4-1
4.3 明石東部地域	4-2
4.4 西明石地域	4-6
4.5 大久保地域	4-10
4.6 魚住地域	4-14
4.7 二見地域	4-18
第5章 計画の推進方策	5-1
5.1 計画の適切な運用	5-1
5.2 計画の見直し	5-1
5.3 計画の進行管理	5-1

第1章 はじめに

第1章 はじめに

1.1 都市計画マスタープランとは

「都市計画マスタープラン」とは、都市計画法第 18 条の 2 の「市町村の都市計画に関する基本的な方針」を指します。

本マスタープランは、本市のまちづくりの指針となる「あかしSDGs推進計画（明石市第 6 次長期総合計画）」などを踏まえ、都市全体の将来像や土地利用、都市施設整備のあり方などを明確にし、おおむね 20 年後の都市の姿を展望しつつ、10 年後を目標年次とした都市計画の基本的な方針を示すものです。

1.2 都市計画マスタープラン見直しの背景

本市では、平成 9 年 3 月に明石市都市計画マスタープランを策定し、上位計画である明石市長期総合計画に示す将来都市像を都市計画画面から具体化するためのまちづくりを行ってきました。その後、平成 13 年 3 月に 1 回目、平成 23 年 3 月に 2 回目の改定を行ってきました。

今回の改定は、平成 23 年 3 月に改定した都市計画マスタープランの目標年次である令和 2 年に到達したことや、本市の新たな総合計画である「あかしSDGs推進計画（明石市第 6 次長期総合計画）」及び県の計画である「東播磨地域都市計画区域マスタープラン」が策定されたことなどを踏まえたものです。上位計画である総合計画との整合を図るとともに、本市を取り巻く様々な社会的・経済的状況の変化等を踏まえ、新たな「明石市都市計画マスタープラン」（以下、本計画とします。）として策定するもので、都市計画の適切な運用を通じて、誰もが快適で暮らしやすい都市づくりを行っていくことを目的とします。

1.3 計画の位置づけ

本計画の位置づけは以下の通りです。

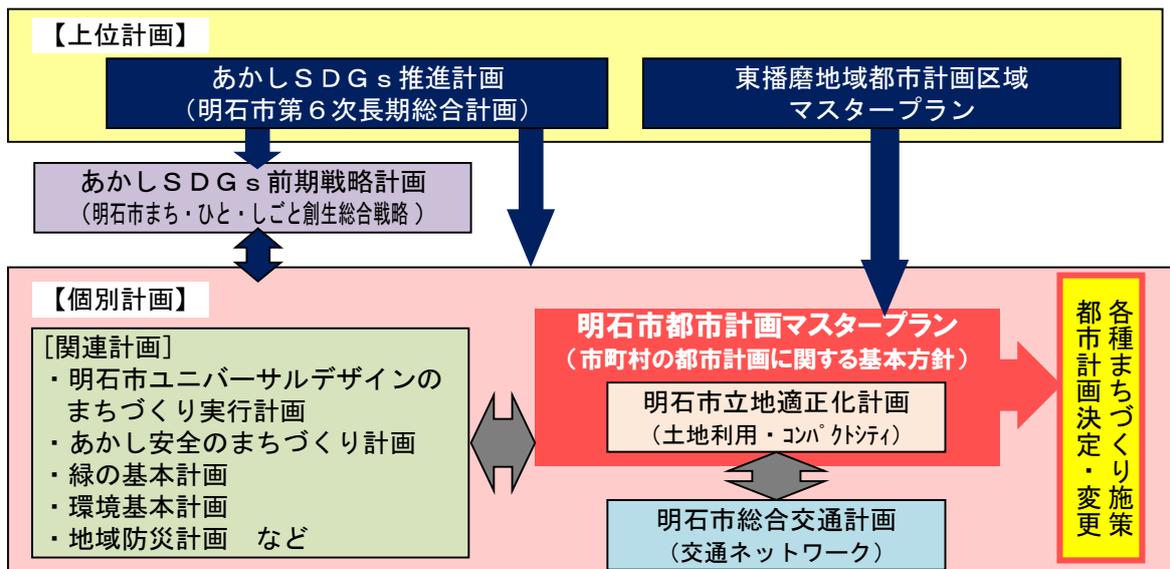


図 1-1 計画の位置づけ

1.4 計画の目標年次

本計画はおおむね 20 年後である令和 24 年度（2042 年度）の都市の姿を展望しつつ、令和 14 年度（2032 年度）を目標年次として策定します。

1.5 計画の対象区域

本計画の対象区域は、都市としての一体的な土地利用の推進と都市機能の配置、地域資源の活用、都市計画の適切な運用等を考慮し、市全域とします。

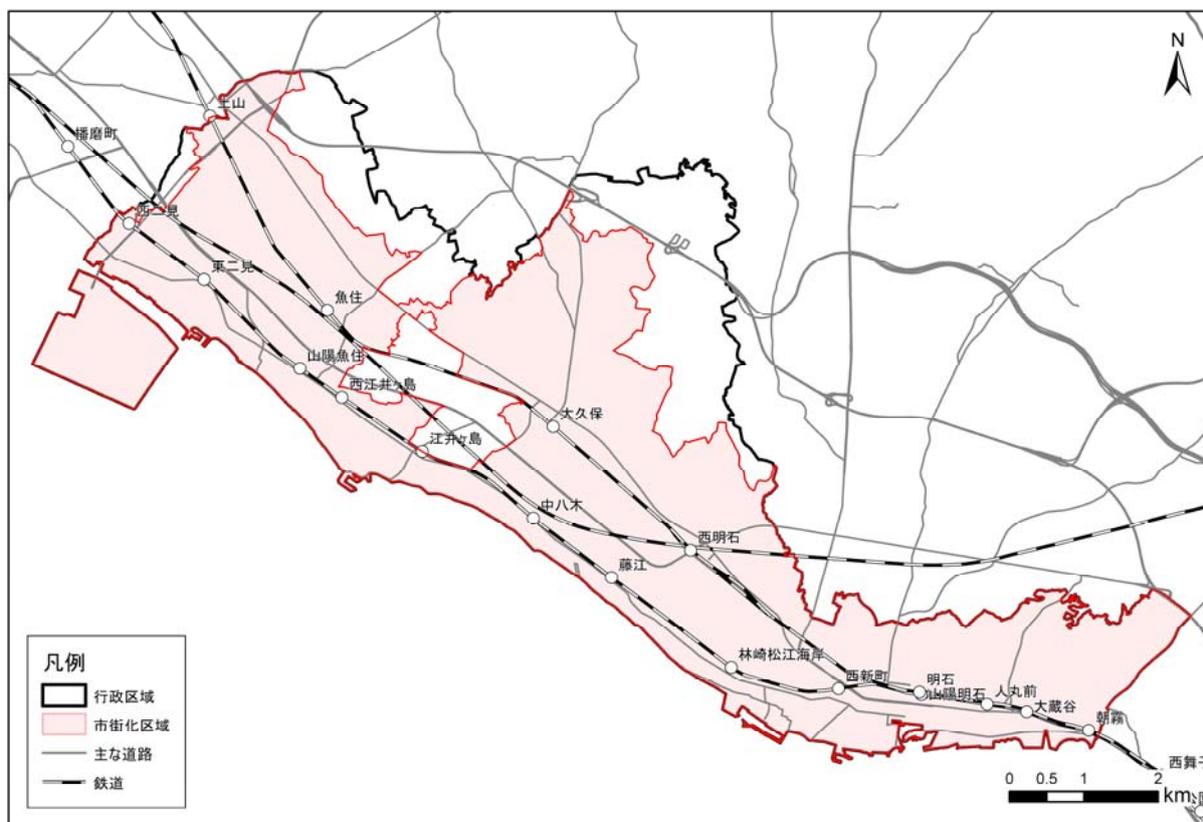


図 1-2 明石市域

第2章 明石市を取り巻く状況

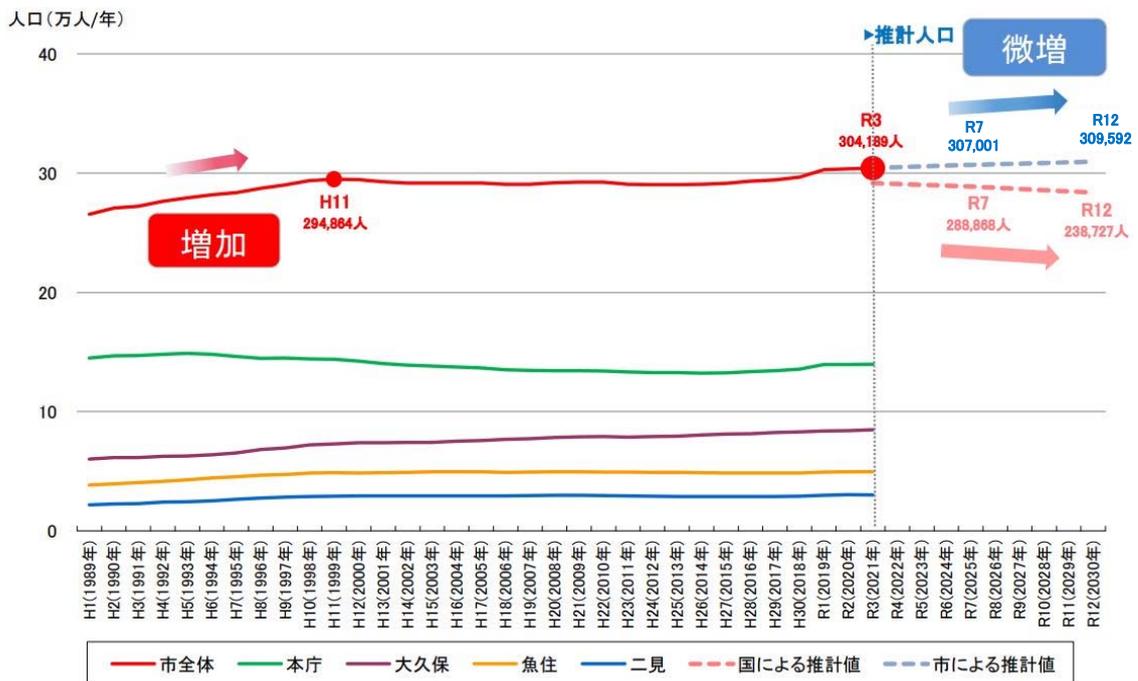
第2章 明石市を取り巻く状況

2.1 人口

人口は、高度経済成長時代に大きく増加し、平成11年の約29.5万人をピークにやや減少傾向にありましたが、平成25年から9年連続で増加している状況です。地区別にみると、大久保・魚住・二見地区の人口は増加傾向にあり、本庁地区は平成30年以降増加傾向にあります。

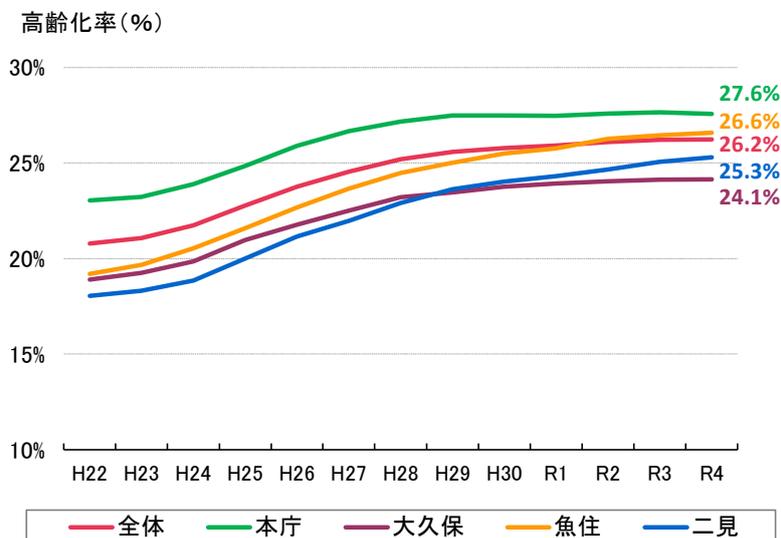
国の人口推計では、明石市の人口は令和元年より減少とされていますが、明石市の推計では、令和12年まで微増傾向が続くとされています。

しかしながら、今後は高齢化の進展による大幅な自然動態の減少に伴い、将来的な人口減少は避けられないと予測されています。地区別にみると、特に本庁地区の高齢化率が27.6%で高く、また二見地区の高齢化の進行が近年早い状況にあります。



出典：国勢調査、明石市統計書（2021年度まで）、市全体（推計値）：あかしSDGs推進計画（明石市第6次長期総合計画）

図 2-1 明石市の総人口と地区別人口の推移



出典：明石市住民基本台帳（平成22年～令和4年）※各年4月1日現在

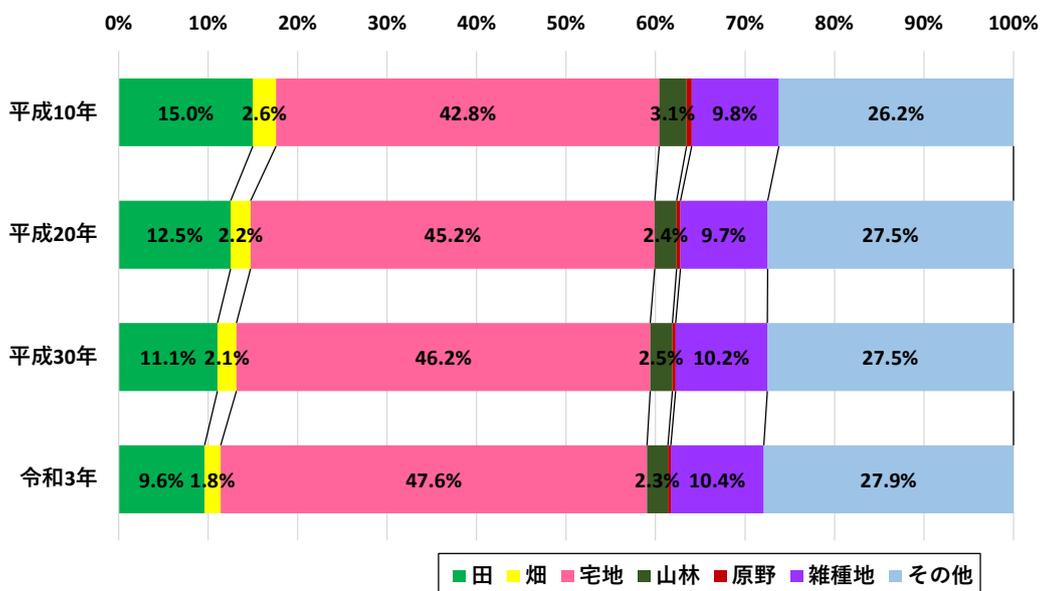
図 2-2 地区別高齢化率の推移

2.2 土地利用

2.2.1 土地利用面積

令和3年(2021年)時点の土地利用面積を見ると、「宅地」が最も多く、市域の47.6%を占め、次いで「田」が9.6%、「雑種地」が10.4%となっています。

平成20年(2008年)と比較すると、「田」が減少し、「宅地」が増加しており、農地の宅地化が進んでいます。



出典:固定資産概要調査

図 2-3 地目別土地利用面積の推移

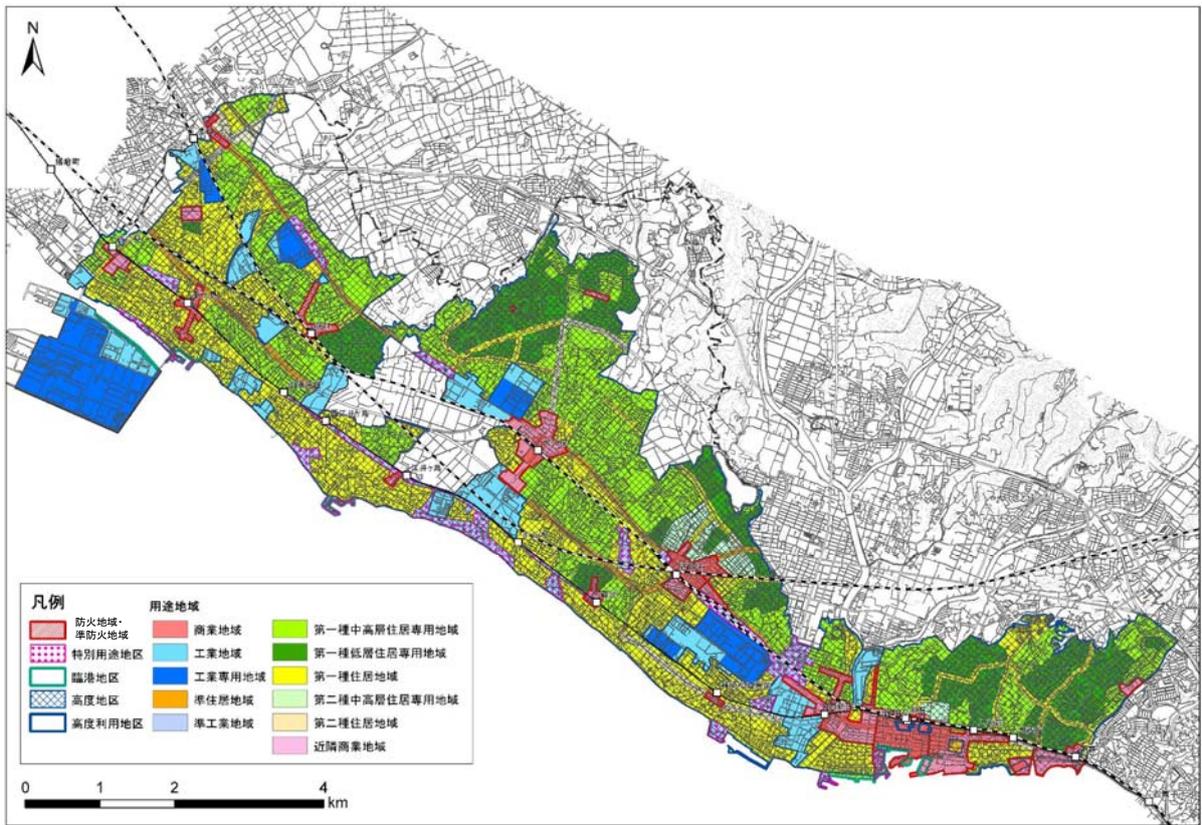
2.2.2 土地利用規制

本市では現行都市計画法による用途地域(8地域)を昭和48年(1973年)に定め、その後、平成7年(1995年)に11種類の用途地域を定め、現在に至っています。また、その他の地域地区として、防火地域・準防火地域、特別用途地区、臨港地区、高度地区、高度利用地区を定めています。

表 2-1 都市計画道路の整備状況

名称	面積 (ha)	都市計画決定 (変更)等	名称	面積 (ha)	都市計画決定 (変更)等
用途地域	3,889	H30.5.14	防火地域・準防火地域	291	
第一種低層住居専用地域	516		特別用途地区	173	H30.5.14
第一種中高層住居専用地域	1,002		臨港地区	16.8	
第二種中高層住居専用地域	56		高度地区	3,075	H30.5.14
第一種住居地域	1,128		高度利用地区	4.27	
第二種住居地域	68				
準住居地域	95				
近隣商業地域	198				
商業地域	94				
準工業地域	173				
工業地域	293				
工業専用地域	266				

出典:明石の都市計画 資料編 (令和4年度(2022年度)版)



出典：明石市資料

図 2-4 土地利用規制図

2.3 都市施設

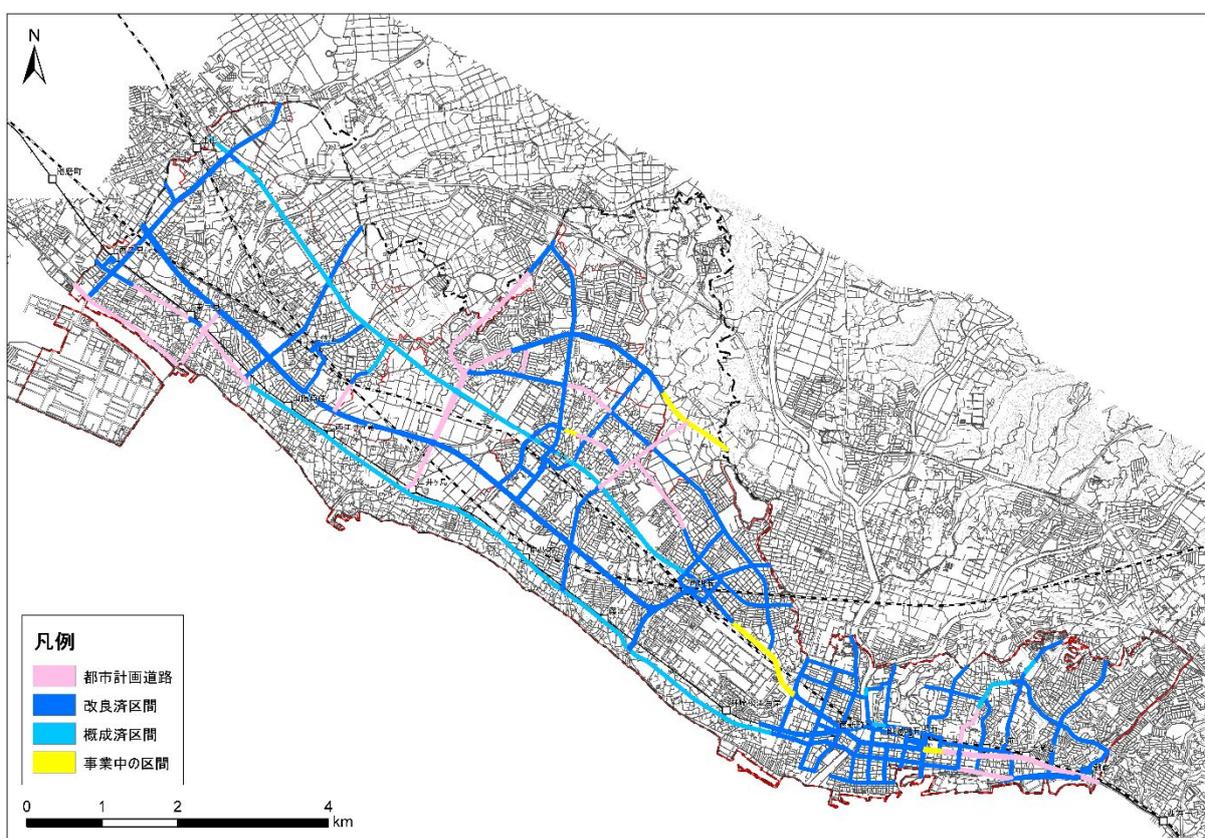
2.3.1 都市計画道路

本市の都市計画道路は、令和4年(2022年)4月時点で幹線道路51路線、区画街路10路線、特殊街路3路線の計64路線が都市計画決定されており、市域東側は、西側に比べ、比較的密に配置されています。整備率は、幹線道路で65%、区画街路及び特殊街路で100%となっています

表 2-2 都市計画道路の整備状況

	幹線街路	区画街路	特殊街路	合計
路線数	51	10	3	64
計画延長(m)	105,370	3,300	290	108,960
整備済延長(m)	68,655	3,300	290	72,245
整備率	65%	100%	100%	66%

出典:明石の都市計画(令和4年(2022年)4月1日現在)



※H31.3.31 現在

出典:明石市資料、都市計画総括図などを基に作成

図 2-5 都市計画道路の整備状況

2.3.2 都市計画公園

本市の都市計画公園・緑地は、令和4年（2022年）4月時点で、大規模な公園である広域公園は明石公園の1箇所、都市基幹公園の総合公園は石ヶ谷公園と明石海浜公園の2箇所が整備されています。住区基幹公園では、地区公園2箇所、近隣公園15箇所、街区公園80箇所が都市計画決定され、地区公園では100%、近隣公園では84.5%、街区公園では96.1%の整備が完了しています。

また、都市計画緑地は5箇所が計画決定され、67.8%の整備が完了しています。

表 2-3 都市計画公園・緑地の整備状況

	都市計画公園					都市計画 緑地	
	広域公園 総合公園	地区公園	近隣公園	街区公園	合計		
箇所数	1	2	2	15	80	100	5
計画面積 (ha)	54.80	32.80	12.20	30.40	18.76	148.96	3.01
供用面積 (ha)	54.80	30.70	12.20	25.70	18.02	141.42	2.04
割合 (%)	100.0%	93.6%	100.0%	84.5%	96.1%	94.9%	67.8%

出典：明石の都市計画(令和4年(2022年)4月1日現在)

2.3.3 下水道

本市の下水道は、令和4年（2022年）3月時点で排水区域（汚水）4,334ha、排水区域（雨水）3,893haで計画決定され、本市の下水道処理人口普及率は、99.7%とほぼ100%に達している状況となっています。

表 2-4 下水道の整備状況

名称	排水区域(汚水)(ha)		排水区域(雨水)(ha)		処理施設 敷地面積(m ²)※1
	計画※1	供用	計画※1	供用	
朝霧処理区	約 348	約 326	約 3,893	約 2,054	約 10,900
船上処理区	約 779	約 759			約 22,200
大久保処理区	約 1,403	約 1,187			約 34,900
二見処理区	約 1,804	約 1,584			約 83,100
合計	約 4,334	約 3,856			

出典：明石の都市計画(令和4年(2022年)4月1日現在)

※1 東播都市計画下水道(明石市決定)より

2.3.4 その他の主な施設

本市のその他の主な施設は、令和4年（2022年）4月時点でごみ焼却場、ごみ処理場、卸売市場、斎場がそれぞれ1箇所ずつ都市計画決定されており、また、交通施設として、自動車、自転車駐輪場、都市高速鉄道がそれぞれ1箇所ずつ、いずれも整備されています。

表 2-5 その他の都市施設状況

名 称	計 画
大久保ごみ焼却場・ごみ処理場(明石クリーンセンター)	8.4ha
明石市公設地方卸売市場	9.9ha
和坂斎場(あかし斎場旅立ちの丘)	0.8ha
明石駅前立体駐車場	3,300 m ²
明石駅自転車駐車場	860 m ²
都市高速鉄道山陽電気鉄道本線	8.88km

出典:明石の都市計画(令和4年(2022年)4月1日現在)

2.4 交通体系

2.4.1 主要道路網

本市の主要道路網は、東西方向は自動車専用道路等として、第二神明道路が市北部を横断し、主要幹線道路等として、国道2号が市中央を横断し、国道28号が神戸市から市東部へ、国道250号は市中央から播磨町以西を結ぶとともに、県道明石高砂線が明石駅周辺から市南部を播磨町以西へと結んでいます。

南北方向では、市東部を国道175号が国道2号と神戸市以北を結ぶとともに、県道有瀬大蔵線などの県道が神戸市以北を結んでいます。



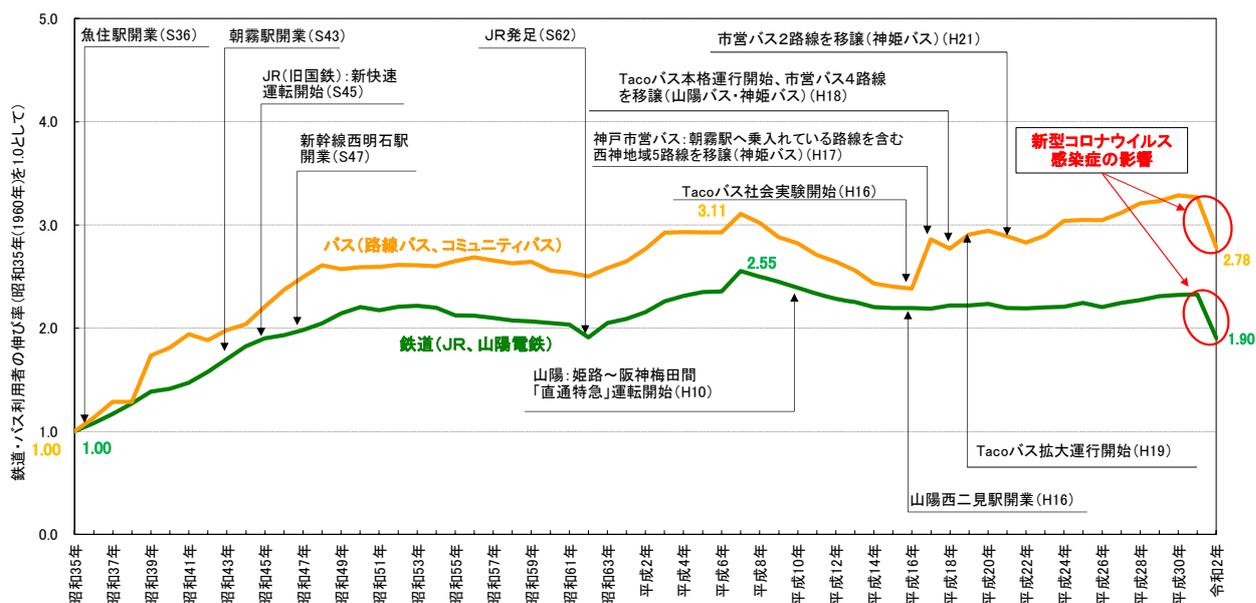
出典:明石市資料、都市計画総括図などを基に作成 ※H31.3.31 現在

図 2-6 主要道路網図

2.4.2 公共交通

本市の公共交通は、鉄道(JR、山陽電鉄)、路線バス(山陽バス、神姫バス、神戸市営バス)、コミュニティバス(Taco バス)やタクシーをはじめ、明石港と淡路島を結ぶ海上交通(ジェノバライン)があります。

公共交通利用者の推移をみると、鉄道の利用者は平成7年度(1995年度)をピークに減少傾向にありましたが、山陽西二見駅開業後、横ばいとなっています。バスの利用者は平成7年度(1995年度)以降減少傾向にありましたが、平成16年(2004年)のTacoバス社会実験開始以降、増加傾向にあり、平成30年(2018年)は伸び率が3.29と最も高くなりました。



※鉄道・バス利用者の伸び率 (昭和35年(1960年)を1.00として)

出典：明石市統計書

図 2-7 鉄道・バス利用者の推移

2.5 災害ハザード

2.5.1 土砂災害

本市では、「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(土砂災害防止法)」に基づき、兵庫県にて土砂災害のおそれのある区域について、土砂災害警戒区域30箇所、土砂災害特別警戒区域3箇所が指定されています。

表 2-6 土砂災害警戒区域等指定状況

区域指定	指定箇所
土砂災害警戒区域	30箇所
土砂災害特別警戒区域	3箇所

出典：明石市ホームページ(令和4年(2022年)6月現在)

※土砂災害警戒区域：住民等の生命又は身体に危害が生じるおそれがあると認められる区域。

※土砂災害特別警戒区域：土砂災害警戒区域のなかで、土砂災害が発生した場合、建築物に損壊が生じ住民等の生命又は身体に著しい危害が生ずるおそれがあると認められる区域。

2.5.2 浸水想定

本市では、大雨等での洪水による浸水被害が想定される地域における「洪水浸水想定区域」、台風等での高潮による浸水が想定される地域における「高潮浸水予測区域」、津波による浸水被害が想定される地域において「津波浸水想定区域」がそれぞれ兵庫県により指定されています。

なお大雨等による浸水被害が想定される地域における「内水浸水想定区域」については、今後、明石市による指定を行う予定です。

【洪水浸水想定区域】

河川が想定最大規模降雨（おおむね1,000年に1度の降雨を想定）により氾濫した場合に浸水が想定される区域と水深などを示したもの。

【高潮浸水想定区域】

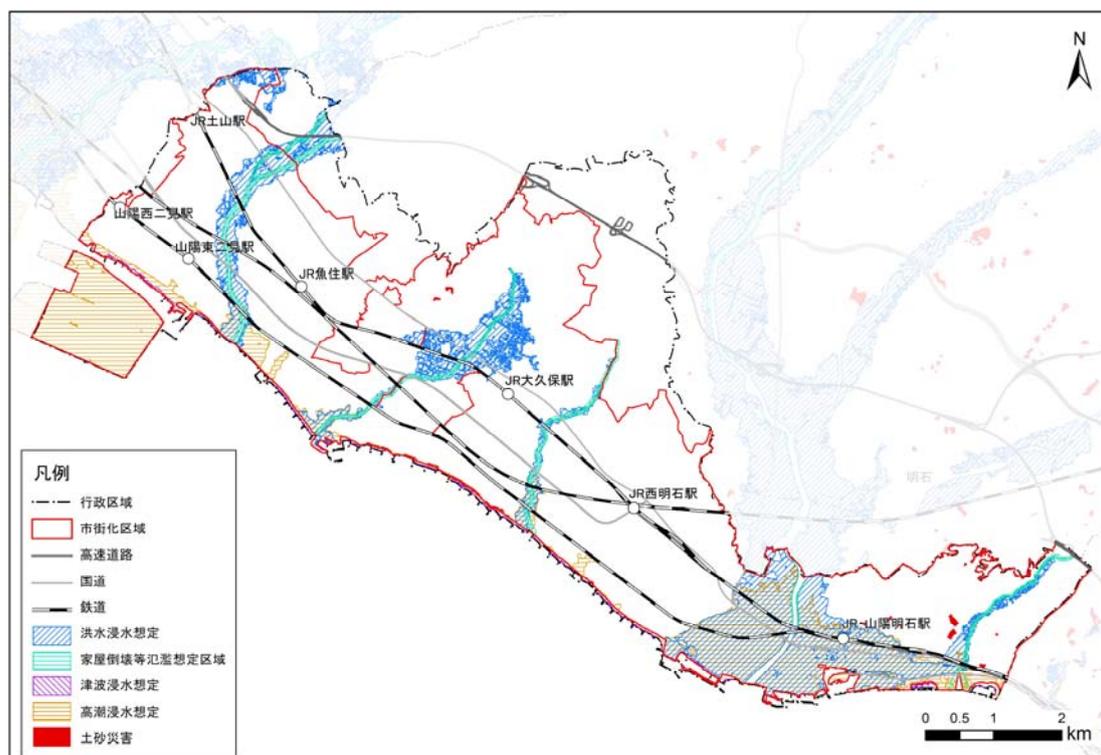
日本に接近した想定最大規模の高潮（室戸台風・伊勢湾台風が満潮時に接近することを想定）による浸水区域や深さを示したもの。

【津波浸水想定区域】

国の南海トラフ巨大地震による津波想定を踏まえ、兵庫県が公表した津波シミュレーションの結果より、浸水想定区域を示したもの。

【内水浸水想定区域】

水防法に基づく想定最大規模降雨に対する内水による浸水が想定される区域（内水浸水想定区域）、地域の既往最大降雨や他地域での大規模な降雨など一定の被害が想定される降雨に対する内水による浸水が想定される区域及び計画降雨などに対する内水による浸水が想定される区域を示したもの。



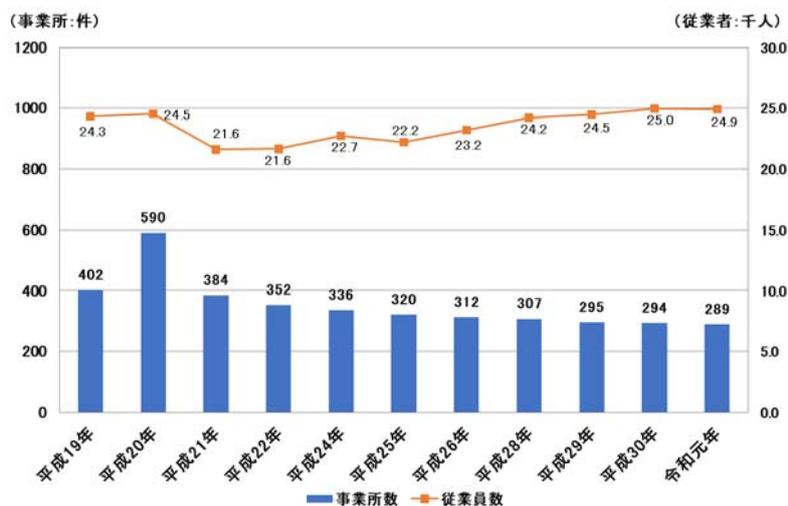
資料：兵庫県 CG ハザードマップ、明石市資料

図 2-8 明石市の災害ハザード指定状況

2.6 経済

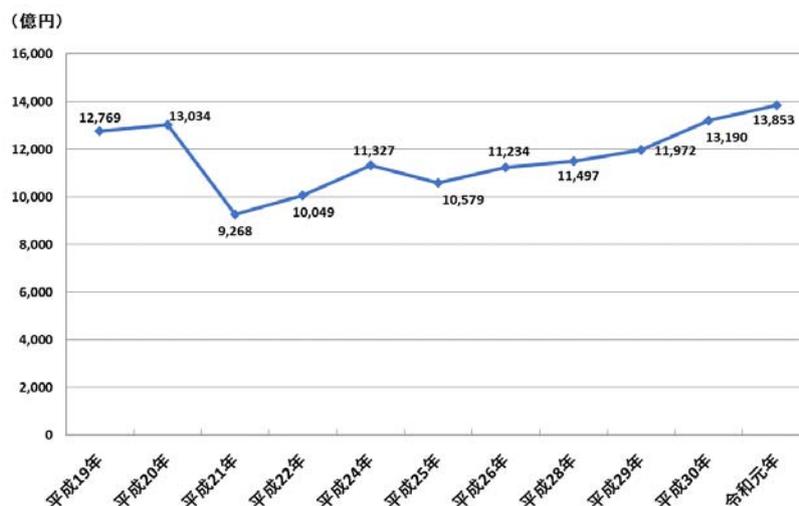
2.6.1 製造業

本市の産業は製造業が中心である。製造業の事業所数、従業員数、製造品出荷額は平成 20 年（2008 年）のリーマンショックで一時的に減少しましたが、従業員数、製造品出荷額は回復傾向にあります。事業所数は平成 20 年（2008 年）以降、緩やかな減少傾向となっています。



出典：明石市統計書(工業統計調査)

図 2-9 事業所及び従業員数の推移

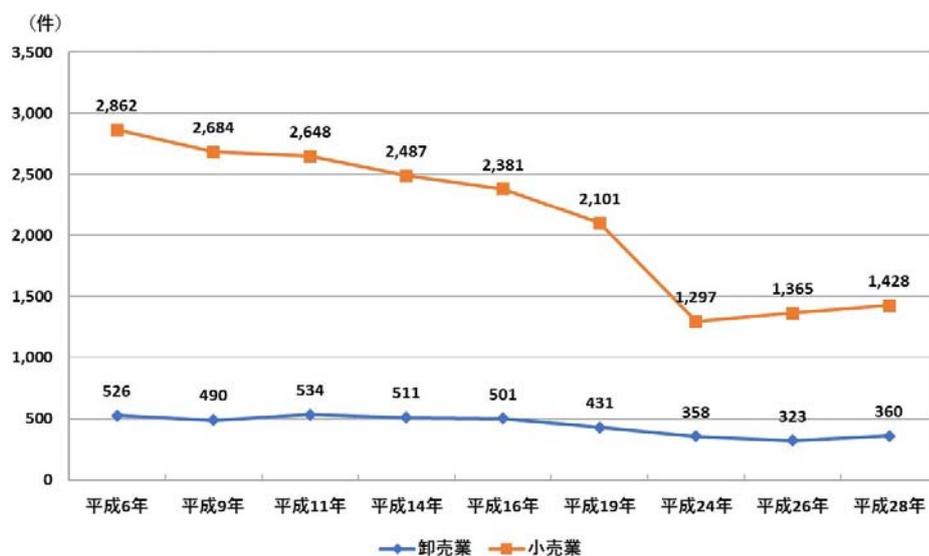


出典：明石市統計書(工業統計調査)

図 2-10 製造品出荷額の推移

2.6.2 卸売・小売業

本市の卸売業、小売業は事業所数、従業員数、年間商品販売額ともに平成24年（2012年）まで減少しています。平成19年（2007年）から平成24年（2012年）では平成20年（2008年）のリーマンショックの影響を少なからず受けていると考えられますが、その後、回復傾向にあります。



出典：明石市統計書（商業統計調査）

図 2-11 事業所数の推移



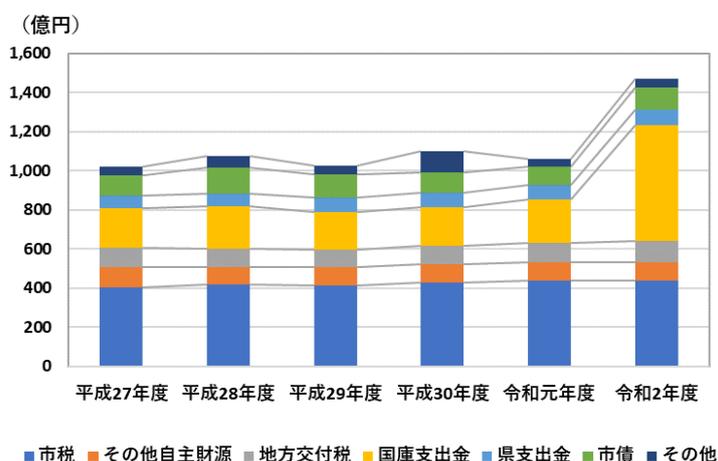
出典：明石市統計書（商業統計調査）

図 2-12 従業員数の推移

2.7 財政

2.7.1 歳入

本市の歳入は、年間約 1,000～1,100 億円で推移しており、市税及びその他自主財源が半数を占めています。また、令和 2 年度では例年よりも新型コロナウイルス感染症対策に係る各種交付金の国庫支出金が増大したため、歳入が 1,400 億円を上回っています。



※令和 3 年度に追加された「法人事業税交付金」、「自動車税環境性能割交付金」については、「その他」に含む。

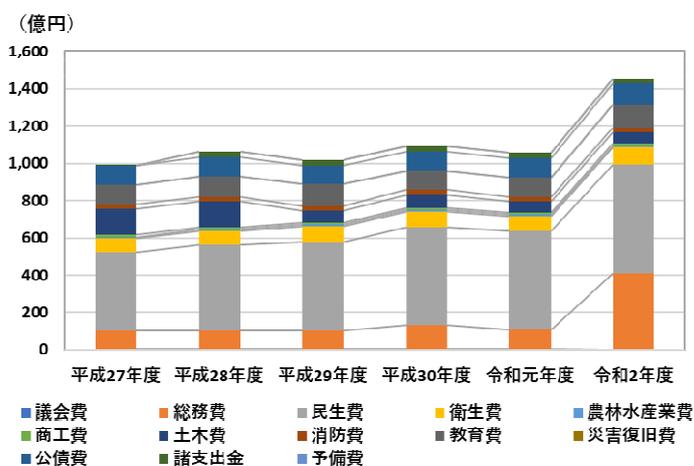
資料：明石市統計書

図 2-13 歳入の状況

2.7.2 歳出

本市の歳出は、年間約 1,000～1,100 億円で推移しています。このうち、民生費の占める割合が最も多く約半数を占めており、毎年増加傾向にあります。また、令和 2 年度では例年よりも新型コロナウイルス感染症対策に係る給付金給付事業等の総務費が増大したため、歳出が 1,400 億円を上回っています。

※民生費：地方自治体の歳出において福祉などに支出される費用



資料：明石市統計書

図 2-14 歳出の状況

2.8 都市構造分析

明石市の都市としての特性を把握するため、多角的な分野からの都市構造を全国都市平均と比較し、現状分析を行いました。明石市は、日常生活サービス施設の徒歩圏内に居住する市民割合が高いなど、全国都市の平均と比較して、日常生活サービスが充実していると言えます。

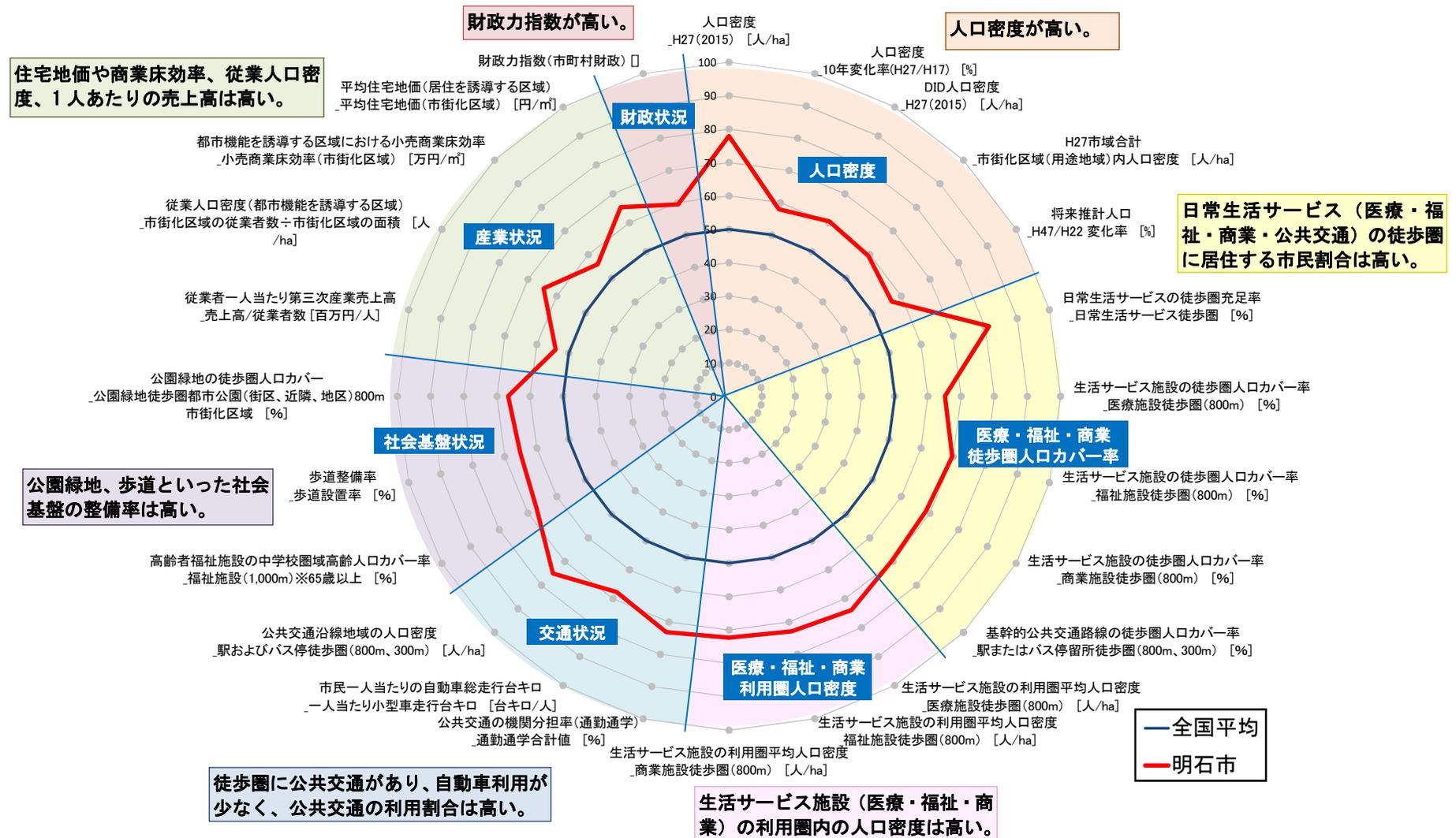


図 2-15 全国都市平均と明石市の比較

2.9 まちづくりの状況

前回の計画策定から10年が経ち、社会基盤整備については、前計画のグランドデザインコンセプトである「海、緑、歴史、文化の魅力が暮らしにとけこむ 未来安心都市・明石」のもと、様々な施策を展開し、まちづくりを進めてきました。



明石駅前南地区 再開発



JR朝霧駅前広場



山陽電鉄連続立体交差事業 西新町駅前広場



西脇土地区画整理事業



都市計画道路 山手環状線（西工区）



大蔵海岸公園 自然観察センター



明石海浜公園 市民プール



明石駅ホームドア（3，4番線）

2.10 市民意識

市民のご意見を本計画に反映するため、2019年に実施されたまちづくり市民意識調査を整理しました。

(1) 調査概要

対象	18歳以上の市民5,000人（住民基本台帳からの無作為抽出） ※内2,000人は過去5年以内の転入者を抽出		
方法	郵送調査	期間	発送・回収：2019年6～7月
回収結果	回答者数3,265人（回収率65.3%） ①全市民対象（3,000人） 2,097人（回収率：69.9%） ②5年以内の転入者対象（2,000人） 1,168人（回収率：58.4%）		

(2) 明石市まち・ひと・しごと創生総合戦略で数値目標に設定しているもの （全市民対象（3,000人）の結果）

項目	2009年度	2012年度	2014年度	2019年度
明石のまちに愛着を感じる人の割合	80.8%	80.1% ↓	80.6% ↑	90.8% ↑
住みやすいと思う人の割合	83.2%	83.7% ↑	83.0% ↓	91.2% ↑
住み続けたいと思う人の割合	66.2%	72.0% ↑	70.5% ↓	81.7% ↑
子育て環境が良いと思う人の割合	—	—	49.4%	70.7% ↑
緑や海、公園など自然が豊かであると思う人の割合	—	—	70.2%	78.5% ↑

(3) 各分野の施策

順位	良くなった分野		今後推進すべき分野	
	全市民 (3,000人)	5年以内の転入者 (2,000人)	全市民 (3,000人)	5年以内の転入者 (2,000人)
1位	子育て環境の充実 (59.9%)	子育て環境の充実 (72.1%)	高齢者支援の充実 (35.8%)	子育て環境の充実 (27.0%)
2位	本のまちの推進 (18.8%)	本のまちの推進 (20.2%)	交通体系の構築 (22.7%)	交通体系の構築 (25.4%)
3位	良好な都市環境の整備 (14.1%)	良好な都市環境の整備 (17.6%)	地域医療の充実 (18.5%)	地域医療の充実 (18.0%)
4位	交通体系の構築 (13.2%)	交通体系の構築 (12.4%)	防災・生活安全対策の推進 (17.0%)	防災・生活安全対策の推進 (17.9%)
5位	地域福祉の推進 (12.5%)	観光の振興 (11.6%)	就労・勤労者の支援 (16.0%)	学校教育の充実 (17.5%)

(4) 転入者の状況（5年以内の転入者対象（2,000人）の結果）

順位	転入するきっかけ	転入先を決める際に考慮した住宅環境
1位	結婚のため(23.3%)	電車やバス、道路など交通の利便性が高い(43.0%)
2位	就職・転職・転勤のため(22.9%)	日常の買い物 convenientである(27.9%)
3位	家族や親族と同居・近居するため(13.1%)	勤務地や学校に近い(18.6%)
4位	より良い住宅を求めて(9.1%)	親や子供の家に近い(18.4%)
5位	より良い周辺環境を求めて(6.3%)	子育て支援に関する施策が充実している(18.2%)

2.11 上位計画

本計画が即すべき上位計画であるあかしSDGs推進計画（明石市第6次長期総合計画）、東播磨地域都市計画区域マスタープラン計画で明記している都市計画上の将来像等を整理します。

2.11.1 あかしSDGs推進計画（明石市第6次長期総合計画）（令和4年3月）

(1) まちづくりの基本理念

これまでのまちづくりを基礎としつつ、ウィズコロナ・ポストコロナの社会を見据え、SDGsの考え方をまちづくりの基軸として位置付け、経済・社会・環境の三側面からの統合的な取組による相乗効果を生み出し、暮らしの質と安心、まちの魅力を高めることで、まちの好循環の維持・拡大を図り、持続的な発展につなげていきます。

(2) 2030年のあるべき姿

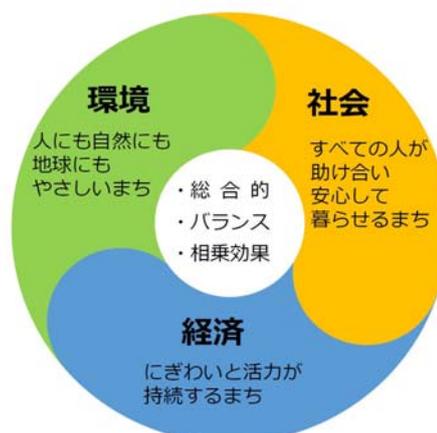
SDGsが達成された明るい未来への展望を拓く重要な期間として、暮らしの質を重視したまちづくりを加速させ、市民満足度を更に高め、将来にわたり誰もが安心して住みたい、住み続けたいと思うまちの実現を目指すこととします。

こうした、まちづくり全体の推進状況を計る2030年度の数値目標として、明石のまちが住みやすいと思う人の割合について、100%を目指します。



(3) まちづくりの方向性

目指すまちの姿の実現に向けた、まちづくりにおける経済・社会・環境の三側面の方向性を定めます。



第3章 全体構想（都市づくりの方針）

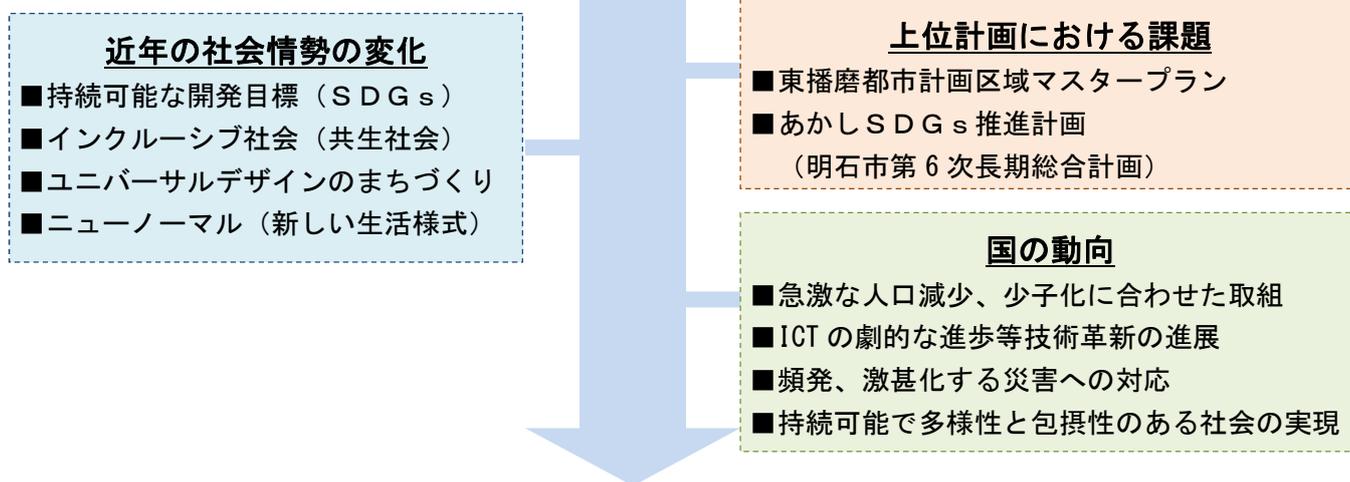
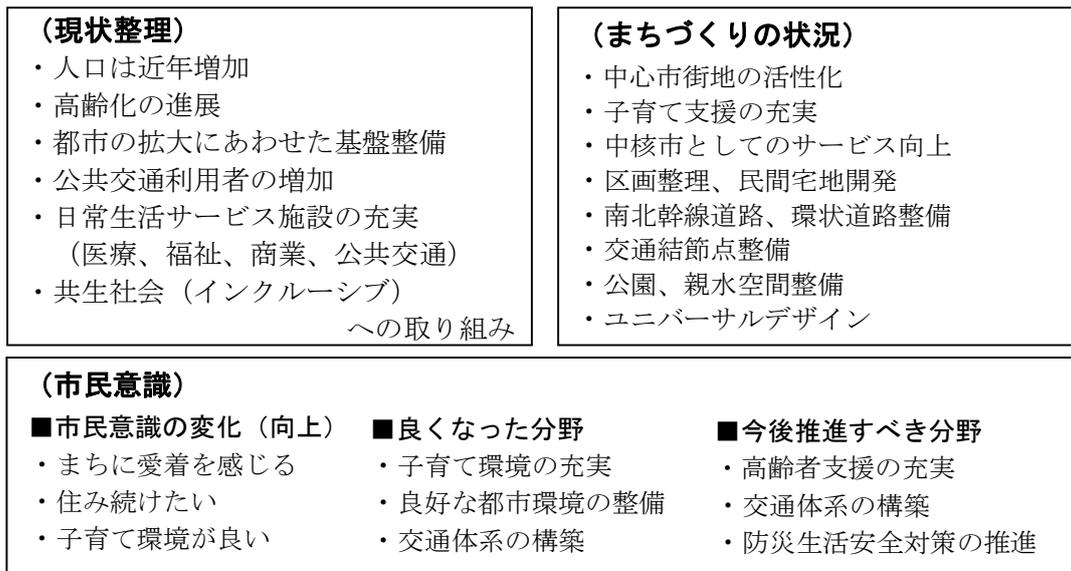
第3章 全体構想（都市づくりの方針）

3.1 目指すべき都市像

3.1.1 都市づくりの主要課題

本市の「現状整理」、「まちづくりの状況」、「市民意識」の3つの観点や社会情勢の変化等を踏まえ、本市の都市計画上の主要課題を8つ抽出しました。

【課題抽出における3つの観点】



【都市計画における8つの主要課題】

○超高齢社会等の社会変化への対応

○産業構造の変化への対応

○安全安心・防災対策

○地域の主体的なまちづくり

○都市機能の維持・向上

○インクルーシブ（共生社会）の推進

○地球環境への配慮

○新しい生活様式・分散型社会への対応

○超高齢社会等の社会変化への対応

- 「ユニバーサルデザイン」に配慮し、様々な世代、人々が安心して住み続けられる都市構造への誘導。
- 新たな宅地開発等によって生じる、新たな公共投資や維持管理費増大を見据えた適正な土地利用。

○安全安心・防災対策

- 平常時から防災、減災に係る地域の活動を推進し、すべての人が支え合うような共助のまちづくりに取り組むとともに、災害時には誰ひとり取り残さない災害応急対策等。
- 建築物の耐震性の強化や災害リスクに応じたインフラ整備などによる都市のレジリエンス（強靭さ・しなやかさ）を踏まえた災害に強い都市づくり。

○都市機能の維持・向上

- 財政制約下、老朽する都市基盤施設の活力向上を図るための戦略的な維持管理・更新。
- まちのにぎわいや生活の質の維持・向上を図るため、職場や教育施設、医療・福祉施設等、居住地が近接した持続可能な生活圏の構築。
- 交通弱者の増加を見据えた、交通ネットワークの維持や確保、充実したサービス展開。

○地球環境への配慮

- 交通環境や都市機能配置、市街地の集積を生かした効率的なエネルギーの利用など様々な面からの脱炭素のまちづくりに向けた取組。
- 市街化区域内の農地や都市公園など、都市に残る緑地空間の市民参画も含めた積極的な評価や保全。

○産業構造の変化への対応

- 産業構造や土地需要の変化に対応した都市間競争力の強化。
- 利便性の高い交通環境や海沿いの魅力的な自然環境など、地域の資源を活かした都市づくりや情報発信。
- 市民ニーズの多様化など社会情勢の変化に的確に対応するための ICT の利活用。

○地域の主体的なまちづくり

- 自律的で持続的な都市の実現を目指した施策展開。
- 中核市としての役割分担を一層明確にしたまちづくり。

○インクルーシブ（共生社会）の推進

- 共生社会の実現ため、障害の有無や年齢・性別にかかわらず、誰もが安全で快適に暮らしやすいまちづくりに向けた取り組み。

○新しい生活様式・分散型社会への対応

- コロナ禍における一極集中型社会の脆弱性を踏まえ、ポストコロナを見据えた、テレワークやオンライン会議といった働き方の改革や都市が持つ緑やオープンスペースの重要性の再認識、データや新しい技術を活用した都市づくり。

3.1.2 都市づくりの視点

SDGs（持続可能な開発目標）によると、持続可能な世界を実現するためには経済・社会・環境の3つの側面のバランスがとれた社会を目指すことが必要であるとしています。

本市においてもSDGsの理念に基づき、経済・社会・環境面での相乗効果により、まちの持続可能性を保つとともに、好循環の拡大により、安全・安心に暮らせる都市づくりを目指します。

【都市づくりの3つの視点】

【経済】 地域の資源・特性を生かし好循環を生む

“活力ある地域経済の確立”をめざす都市づくり

【社会】 超高齢社会を念頭においた多種多様な交流が生み出す

“やさしい共生社会”をめざす都市づくり

【環境】 豊かな環境と都市の強さとしなやかさが調和した

“安全・快適な暮らし”をめざす都市づくり

3.1.3 将来都市像

都市計画上の主要課題、都市づくりの視点を踏まえ、目指すべき将来の都市像を定めます。

やさしさ・豊かさ・活力が持続する 未来安心都市・明石

3.1.4 将来人口フレーム（目標人口）

都市計画マスタープランにおける将来フレーム（目標人口）は、上位計画である「あかしSDGs推進計画（明石市第6次長期総合計画）」における人口推計方法を踏襲し、**2030年度で30万人**とします。

3.1.5 都市づくりの方向性

「将来都市像」の実現のため、都市づくりにおける方向性を定めます。

誰もが安全・安心に暮らせる、人にやさしい都市づくり

社会構造の変化や人々の暮らしの変化により、お互いを支え合う基盤が弱まってきている中、長く住み続けられるまちとするため、地域住民や多種多様な主体がまちづくりに参画し、世代や分野を超えて繋がりを助け合う共生社会（インクルーシブ）の創出を目指します。

また、ユニバーサルデザインに配慮した都市整備を行い、誰もが安全で快適に移動しやすく、暮らしやすい都市づくりを進めます

災害に強く、強靱な都市づくり

近い将来に発生が予想される南海トラフ地震をはじめ、近年多発するゲリラ豪雨や台風等の自然災害により、災害に対する市民意識は高まっています。

これらの自然災害に対して、都市機能継続性を発揮できる「強靱性」を備えた都市基盤の整備を行い、安全と安心な暮らしの提供を目指します。

都市と自然が融合し、環境負荷の少ない脱炭素型の都市づくり

本市はほぼ全域が市街化区域となっていますが、市域北側では「田」や「森林」が確認できるほか、市の中部及び西部では、田等の農用地が点在しています。しかし、建物用地は増加傾向にあり、市街地における自然が減少しています。

豊かな自然は良好な生活環境を象徴するものであり、多様な世代の住みやすさにつながるものであるため、適切な市街化整備と自然環境保全の両立を図り、豊かな住環境を構築します。

まちの魅力により活力と交流が持続する都市づくり

本市では、既に主要鉄道駅周辺を都市核として、都市機能施設が集約されています。

教育、福祉、情報、就労など生活に必要な機能を有する施設の維持・管理や公共交通等によるアクセス性の維持・強化を行い、多種多様な世代が交流する拠点としての維持を図り、賑わいの創出を図る他、市内外との交流が盛んな都市の形成を目指します。

スマートシティの推進による次世代の都市づくり

近年のデジタル化の進展など新たな情報化技術に対応した交通、防災、インフラ維持管理、都市計画などを推進します。

また、生活に関わる分野を横断的に様々なデータを取得、活用し、多都市、多分野に跨り産官学、市民が関わることにより総合的なサービスの向上を目指します。

3.1.6 将来都市構造

(1) 都市核・都市軸・ゾーンの設定

都市空間を考えるにあたり、都市構成面での特徴を把握しやすくするため、「核」「軸」「ゾーン」という構成要素で都市構造をモデル化し、目標とする都市構造を以下に定めます。

○ 都市核：都市機能の中心となるべき地区
○ 都市軸：拠点を結び、人・物・情報等の主な流れがある場所
○ ゾーン：地域特性や立地環境にあわせた都市づくりの実現を目指す土地利用のまとまり

表 3-1 都市核・都市軸の設定

都市核	中心核・主要地域核		○商業をはじめとする多様な機能の集積を図り、にぎわいと活気のある空間形成を進めます。
	環境・景観核		○利用環境の整備・改善で潤いのある空間形成に努めます。
都市軸	骨格交通軸		○引続き必要な道路の整備を図るとともに公共交通重視の観点から、交通利用環境の向上に努めます。
	骨格環境軸	海岸軸	○明石のシンボルである海に親しめる憩いの場となる整備と活用を図ります。
		みどりの軸	○土地活用と自然環境の調和のとれた、緑に親しめる環境軸づくりを進めます。
		河川軸	○治水安全度を高めるとともに、水に親しめる軸づくりを進めます。
生活連携軸		○上記の核と軸が暮らしに溶け込み、精神的な豊かさを感じられるよう、回遊性の向上を図ります。	
ゾーン	商業・業務ゾーン		○現在一定程度の商業・業務機能の集積がある中心核の JR・山陽電鉄明石駅、JR 大久保駅周辺など地域核の各鉄道駅周辺に面的な商業・業務ゾーンを配置します。
	工業ゾーン		○二見臨海工業団地のほか、市内に点在する大規模工場を中心とする区域に、工業ゾーンを配置します。
	住宅ゾーン		○現在既に概ね良好な住宅地形成がなされている地域に、住宅ゾーンを配置します。
	みどりのゾーン		○市街化調整区域内にある大久保北部の樹林地をはじめ、主に農地とため池より形成される地域をみどりのゾーンと位置づけます。
	臨海ゾーン		○市民をはじめ播磨地域に住む人々の大切な財産として、本市の東西約 16km におよぶ海岸線については、臨海ゾーンに位置づけます。

(2) 将来都市構造の設定

「将来都市像」や「都市核・都市軸・ゾーン」の設定を踏まえ、本市における将来都市構造を次頁に示します。

3.2 都市づくりの方針

都市づくりの方針は、目指すべき将来像の実現に向け、都市計画に関する行政施策の指針であるとともに、市民と行政が都市の将来像を共有し、より良い都市づくりを進めるための方向性を項目毎に方針として示すものです。

ここでは6つの項目として「土地利用」「都市施設整備」「環境保全・整備」「景観形成」「市街地整備と住宅地整備」「都市防災」についての方針を示します。

3.2.1 土地利用の方針

(1) 市街化区域・市街化調整区域の方針

① 市街化区域の方針

- 市街化区域では、活力ある商業地と工業地、住み良い住宅地づくりを目指した土地利用を図ります。
- 道路、公園等の基盤が良好な市街地では、適切な維持・更新を図り、基盤が不十分な市街地では、整備・改善を図りつつ、既成市街地の有効活用を図ります。
- 市街化が十分に進んでいない市街地では、土地区画整理事業や生活道路の整備、地区計画の活用にて基盤整備を進めるなど、良好な市街地形成を図ります。
- 市街化区域内農地等については、農政との連携のもと、都市的土地利用へ転換すべき農地等は宅地化を促進するほか、都市緑地として活用すべき農地については生産緑地制度を検討する等、農地の保全や活用を図ります。
- 既成市街地のコンパクトな都市構造を維持するため、市街化区域の拡大は、最小限に止める観点から、必要性の検証などを十分に検討します。

② 市街化調整区域の方針

- 市街化調整区域では、農業施策により農用地等優良農地の保全と生産性向上を図りつつ、農地やため池を都市の貴重な緑空間として保全を図るとともに、集落地を自然と調和した潤いある暮らしの場として、持続可能な環境保全に努めます。
- 幹線道路沿道の既に都市的土地利用が進んでいる場所では、市街化調整区域であることに留意し、後背地の農業的土地利用に悪影響を与える土地利用を未然に防ぐよう誘導を図ります。
- 新たに一定の大規模な土地利用の転換を図る際は、周辺の土地利用状況及び基盤整備状況を踏まえながら、市街化区域への編入、地区計画または開発許可制度の活用などにより、保全と活用との調和を図りながら適切な土地利用を誘導します。

(2) 用途別の方針

① 商業・業務系地域

- 「中心核」となる鉄道駅周辺は、市の拠点となる立地を踏まえ、市内外から多くの人が集まる街となるよう、商業・サービス機能の集積を強化し、住環境とも調和した複合的な土地利用を図ります。
- 「主要地域核」となる鉄道駅周辺は、鉄道や主要幹線道路等の交通結節点としての機能を活かし、住環境の再整備に加え、駅利用者や周辺住民に便利な商業・サービス機能や公共公益機能の集積、維持を図ります。
- その他鉄道駅周辺は、各地域に応じた駅利用者や周辺住民に便利な商業・サービス機能や公共公益機能の集積、維持を図ります。
- 交通量の多い幹線道路において、既存の沿道サービス施設等が立地している区域を中心に、周辺の住環境との調和を留意しながら、道路利用者等に利便を提供する商業・サービス機能の維持、魅力向上を図ります。

② 工業系地域

- 雇用や産業機能を維持・向上させる拠点として、工業機能が集積する区域では、産業機能の強化を図ります。
- 小規模な工場等が住宅とともにある複合市街地では、周辺住環境との調和及び地域住民の意向に配慮しながら、工場の操業環境の維持・向上を図ります。
- 酒造工場が集積するなどの産業観光に大きな役割を果たす区域では、地元意向の調整を図りながら工業機能が地域と共存する土地利用を図ります。

③ 住宅系地域

- 「中高層住宅地」において、良好な環境を形成している住宅団地等では、その住環境の維持を図ります。また、老朽化が進む住宅団地等では、多世代の住民が共生するエリアマネジメントなど、公民協働で住みよい都市づくりを進め、既存ストックを有効に活用した住環境の維持・再生を図ります。
- 「低層住宅地」において、良好な環境を形成している住宅団地等では、地元による地区計画指定等の取り組みを支援するなど、その住環境の維持を図ります。また、成熟した住宅団地等では、公民協働で住みよい都市づくりを進め、既存ストックの有効活用による住環境の維持・再生を図ります。
- 「一般住宅地」において、木造住宅が密集する市街地では、道路や公園、広場等の基盤整備を進めつつ、地域主体の都市づくりを支援することで、地域の安全性や魅力強化と住宅の建替の促進などを図ります。
- 土地区画整理事業等が行われ、良好な基盤整備が進んでいる地区では、住宅立地を促進し、良好な住宅地づくりを図ります。また、基盤整備が十分ではない地区では、狭あい道路整備事業などによる生活道路の安全性向上や、空地の土地利用を促進し、良好な住宅地づくりを図ります。
- 商業系や工業系から住宅系への土地利用の転換が進む地区では、住民意見を反映させながら、住環境の保全を目指し、地区計画の策定や適宜適切な用途地域への転換を図ります。

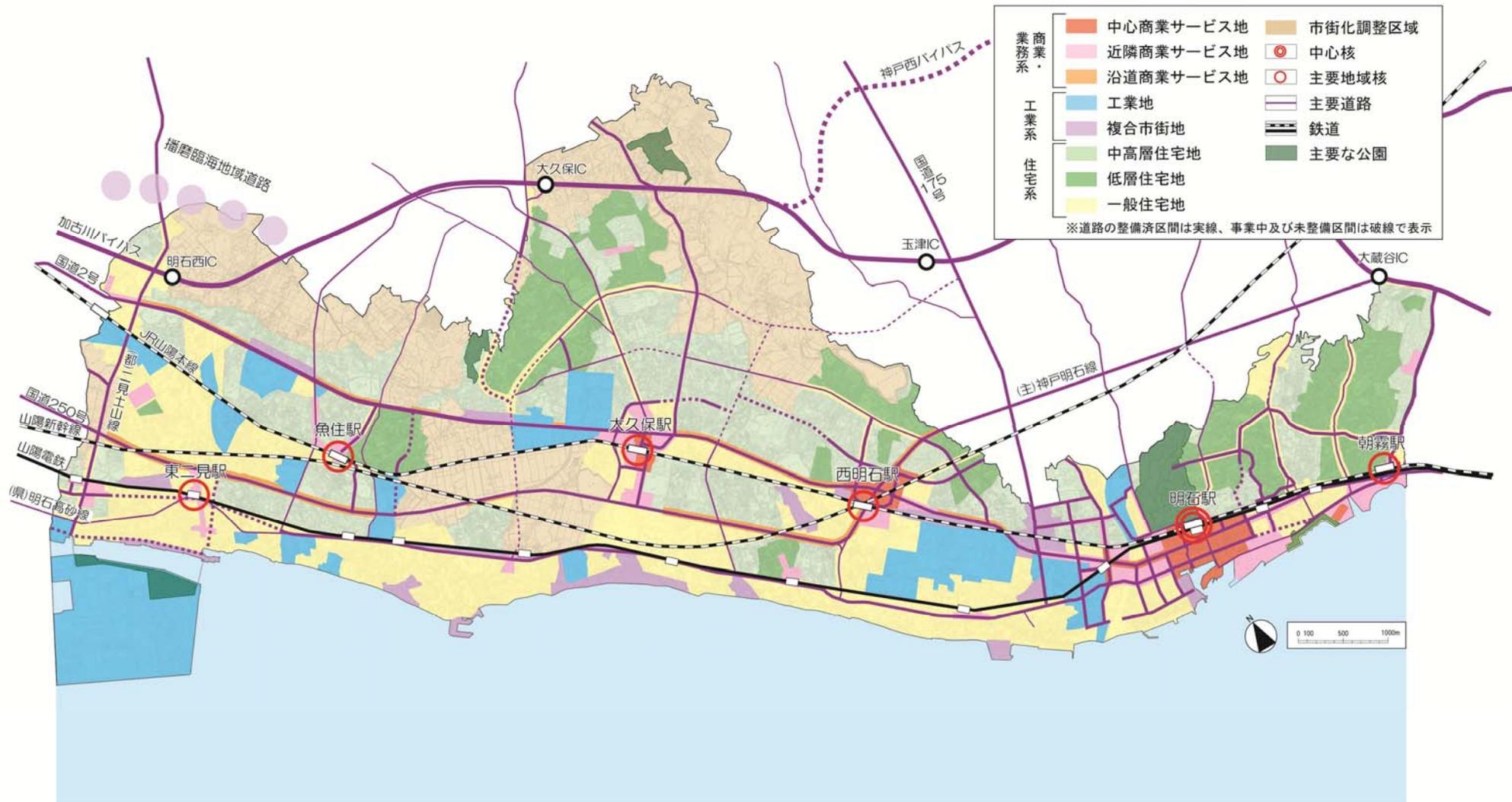


図 3-2 土地利用の方針図

3.2.2 都市施設整備の方針

(1) 交通施設整備の方針

① 鉄道・駅前広場

- 東西に通る JR 山陽本線と山陽電鉄の駅を中心に集約型の都市構造を形成するため、アクセス道路と駅前広場及び駐車場、駐輪場などを整備し、利用環境の向上を図ります。
- 誰もが安心して快適に駅を利用できるよう、駅舎のバリアフリー化やホームドアの設置など鉄道駅の利便性及び安全性向上を促進します。
- 駅を起点としてすべての人にとっての快適で回遊しやすい環境をつくるため、駅周辺の歩行者空間のバリアフリー化や自転車経路の整備などを進めます。
- 踏切による交通渋滞や鉄道による地域の分断を解消するため、踏切の拡幅や立体横断施設の整備など、安全対策を進めます。

② 道路

【道路全般】

- 優先順位を付け、選択と集中により、必要な道路整備を進めるとともに、多様な利用者が、安全かつ円滑に共存できる交通処理の実現を目指します。
- 既存の道路は、長寿命化に向けた予防保全等、適切な維持管理を行うとともに、道路空間のオープン化等、道路を賢くつかう工夫に取り組みます。
- 都市計画道路は、道路の整備状況や利用状況、利用者のニーズなど交通環境の変化に注視し、長期的な必要性を踏まえ、課題や理由を明確にした上で必要な見直しを図ります。
- 高速自動車道を有効活用することで交通ネットワークの強化、地域の活性化などを推進します。

【自動車専用道路等、主要幹線道路】

- 市内外の円滑な移動の実現や災害時の代替性確保のため国や県に未整備（暫定整備）区間の整備を要請します。

【幹線道路、補助幹線道路】

- 交通渋滞の解消や都市交通の円滑化など道路機能の向上とともに、周辺の土地利用増進などを図るため、「明石みちビジョン」や「あかし安全のまちづくり計画（明石市強靱化地域計画）」に基づき整備を促進します。

【生活道路】

- 通過交通の進入抑制や速度抑制など交通安全面の改善を図り、ひとが主役の道づくりに取り組みます。
- 通学路は、地域や学校等との協働・連携を図りながら、安全・安心な歩行空間を確保します。

【歩行者・自転車系道路】

- 主要な徒歩、自転車の流れがある道路や沿道景観等を楽しめる道路は、安全かつ快適に利用できる交通環境を整えるとともに、必要な駐輪場等の確保を図ります。
- 限られた道路空間で自転車と歩行者が共存できる安全な自転車通行空間・歩行空間の整備を進めるとともに、自転車交通安全教室や放置自転車対策を行うなど、ハード・ソフトの両面から自転車利用環境の向上を推進し、自転車と歩行者が共に通行しやすい環境整備に取り組みます。

③ 公共交通(バス・海上交通等)

- 路線バスやコミュニティバスは、誰もが安全で円滑に移動できる交通体系を確立するため、主要な交通結節点へのアクセス交通を確保し、交通不便地域を解消するなど、利便性や移動制約者等へのサービス向上を進めるとともに、MaaS など新しい技術も取り入れながら公共交通の利用を促進します。
- マイカーに依存しない交通環境をつくるため、路線バスやコミュニティバス等の公共交通機関と連携し、公共交通のシームレス化を図ります。
- 隣接市町から鉄道駅をはじめとする本市への円滑な移動を可能とするため、市域をまたぐ交通等を担うバスサービスの確保、維持、改善を促します。
- 海上交通は、生活の足としての移動手段を確保するとともに、中心核の活性化を図る等、明石海峡の「海」を感じる観光資源としての利用を促進します。
- 市民のニーズに配慮した交通体系について、自動運転や次世代モビリティを活用した新しい交通モードを導入するなど、都市空間も含めて検討することで、誰もが安全で安心して移動できる交通環境の実現を目指します。

④ 駐車場・駐輪場

- 「駐車場」は、違法駐車による道路の交通渋滞を解消し、都市機能を向上させるため、様々な人が集積する中心核に整備した立体駐車場の有効活用を図ります。
- 「駐輪場」は、道路の安全性・利便性を改善するとともに、都市の美観の向上等にも役立つよう、各駅で整備した公共自転車・バイク駐車場の適切な維持・有効活用を図ります。



図 3-3 交通施設整備方針図

(2) 公園・緑地等整備の方針

① 都市公園・緑地

- 一の市町村の区域を超える広域の区域を対象とした、市内唯一の広域公園である「明石公園」は、休息、観賞、散歩、遊戯、運動等総合的な利用に供することを目的に、東播磨地域を代表する豊かな自然に恵まれた緑の核としての魅力を維持・充実できるよう、兵庫県に自然環境へ配慮した適切な維持・管理や整備、有効活用を要請します。
- その他の整備済の公園は、立地特性を活かした整備・改善、適切な維持・管理と有効活用を図ります。
- 未整備公園（未整備区域）は、整備の必要性や緊急性等を検討したうえで、整備が可能な条件が整ったところから進めていきます。
- 市民1人当たりの公園面積の増加を目指し、民間開発による帰属や無償での用地提供、区画整理事業地区内などの場合、新たな公園整備を図ります。
- 用地の買収を伴う公園整備は、人口減少の時代が到来すること、公園施設の維持管理に膨大な費用が必要となっていることを踏まえ、慎重に検討します。
- 緑地は、自然環境、環境の保全、景観の向上、及び緑道の用等に供することを目的に、適切な維持・管理と有効活用を図ります。

② その他の緑の空間

- 市内の公園・里山等にある緑や、本市の魅力となっている砂浜海岸と一体になった沿岸部の緑等は、本市の貴重な緑空間であることから、周辺環境に配慮しながら適切な保全、活用を目指します。
- 海辺においては、公園整備と連携を図りながら、自転車道利用者など訪れた人が気軽に休憩や交流できる広場等の維持、確保を図ります。
- 市街化調整区域等に残るため池や農地は、都市における貴重な水と緑の資源として、その保全・活用を図ります。
- 生物多様性の保全・回復に配慮した公園、緑地、街路樹などを結ぶ「水と緑のネットワーク」を形成し、健全な緑環境の保全を図ります。

(3) 下水道・河川等整備の方針

① 下水道整備

- 下水道計画区域内における未普及地域の整備促進を図るため、汚水管の整備を行います。
- 台風や集中豪雨による浸水被害の軽減のため、浸水常襲区域を重点とした雨水管の整備を行います。
- 陥没事故等の未然防止と管路施設の機能保持のため、腐食や老朽化する管渠等の改築を行います。
- 安定的な下水処理の継続と環境保全及び省力化を図るため、老朽化する浄化センター等において建物の長寿命化対策と設備の改築・更新を行います。
- 既存施設の活用により新規投資を抑制するため、浄化センター間を管路で結ぶネットワーク化事業には着手せず、船上浄化センターの延命化を図ります。

② 河川等整備

- 瀬戸内海へと流れ込む市内の河川は、市街地における貴重な親水空間であるとともに、海辺に人を誘う連続した空間になることから、治水安全度の向上と併せ、親水空間として活用を図ります。
- ため池は、農地と一体になってのどかな景観を形成するとともに、単独でも自然性やオープンスペース機能等多面的機能を有しており、それを活かした憩いの場としての活用を図ります。
- 生物多様性の保全・回復に配慮した、ため池、水路、河川、海を結ぶ「水のネットワーク」を形成し、健全な水環境の整備を図ります。

(4) その他の都市施設整備の方針

- 明石市公設地方卸売市場は、老朽化や耐震性、耐久性等に課題があることから、流通機能も考慮しながら、再整備を検討します。
- ごみ焼却場、ごみ処理場は、経年劣化が進んでおり、施設の更新が必要なことから、新ごみ処理施設の規模や維持管理方式の検討などイニシャルコストやランニングコスト削減に向けた調査・研究及び耐震強化や環境学習設備など機能面についての検討を進め、建替えを進めることとします。
- 火葬場、墓園は、必要な整備と維持管理を図ります。

3.2.3 環境保全・整備の方針

(1) 環境にやさしく脱炭素型のまちづくりに関する方針

- 持続可能な都市づくりとして、地球環境保全に貢献していくため、脱炭素社会の実現を目指し、環境負荷の低減に配慮した都市づくりを進めます。
- 建築物は、ゼロエネルギー化を進めるなど環境性能の向上や緑化の促進を図ります。
- 交通面では、公共交通網と自転車走行空間等を維持・充実させ、自動車に依存しない複合的なモビリティマネジメントを進めるとともに、電気自動車など環境にやさしい車両の普及を進め、環境負荷の少ない交通システムの構築や利用を図ります。
- 再生可能なエネルギーの導入を促進するとともに、エネルギーの地産地消等による地域全体の脱炭素化の促進を図ります。
- ヒートアイランド現象を抑制するため、市街地における緑の保全を図ります。
- 夏涼しい都市づくりを進めるため、河川や主要な街路などを南西方向の海からの「風の通り道」として緑地の維持・保全を図ります。

(2) 空間的環境整備の方針

① 歴史的な環境の保全・整備

- 本市には明石城跡や織田家長屋門、西国街道、浜街道沿いの古くからのまちなみ、酒処明石を象徴する酒蔵、中崎公会堂や住吉神社など、古くからの建造物が残されており、より市民が親しめるよう、歴史と調和した環境の保全・整備を図ります。
- 海岸線沿いには、旧漁村の面影を残す集落が残っていることから、海辺の環境と一体になって海の魅力を感じるような環境づくりを検討します。

② 海辺の環境の保全・整備

- 東西約 16km の海岸線は、自然豊かな本市のシンボルであり、積極的に都市の魅力強化に向けて保全・整備を図ります。
- 海水浴場については機能の維持・充実、魅力強化を図ります。
- 中心核周辺や公園などの位置付けを持つ港湾・海浜については、多くの人が集まりたくなるような、海の魅力を満喫できる環境づくりを図ります。
- 海浜利用に関して、アカウミガメの保護など自然環境に配慮した海岸づくりを進め、今後もその取り組みの維持・充実を図ります。
- 海辺の景色等が楽しめる公園の機能の維持・充実を図るほか、駐車場の確保など利用環境の向上を図ります。

③ その他の自然環境の保全・整備

- 農地やため池は、一体になってのどかな田園環境を形成し、防災性や都市アメニティの向上に資する側面もあることから、必要に応じて保全・整備を図ります。
- 樹林地は、市民が身近に自然に触れられる場であり、近接する集落、農地、ため池が一体となって「里山」を形成していることから、市街化による土地活用と自然の保全との調和を図ります。

(3) 移動環境整備の方針

① 安全・安心な都市環境の整備

- 市民の誰もが「出かけることができる」「出かけたいくなる」まちを目指し、公共交通機関や公共施設、民間施設等、ユニバーサルデザインの考えに沿ったまちづくりを進め、誰ひとり取り残されることのない人にやさしい快適な都市づくりを進めます。
- 鉄道駅を中心とする歩行者空間では、歩道の拡幅や段差解消、放置自転車の規制等に総合的に取り組み、バリアフリー化を進めます。

② 回遊ネットワークの整備

- より多くの人々が気軽に本市らしい魅力ある都市環境・自然環境を楽しめるようにするため、海辺への快適な移動を確保し、各駅南側を中心に海辺の自転車道との回遊ネットワークの形成を進めます。
- 海岸沿いの自転車道では、より快適に利用できるよう、ネットワークの強化を図るとともに、休憩等ができる施設、広場の確保や自転車道沿いの景観づくりの取り組みを検討します。
- 隣接の市町へ向けて、街路や歩行者・自転車優先道路、緑道等を配置し、河川等の環境面での配慮を図ることで、回遊ネットワークの確保を進めます。
- 海辺への人の流れを活発化させるため、線的な道路緑化や沿道宅地と一体になった修景上の配慮を図ります。

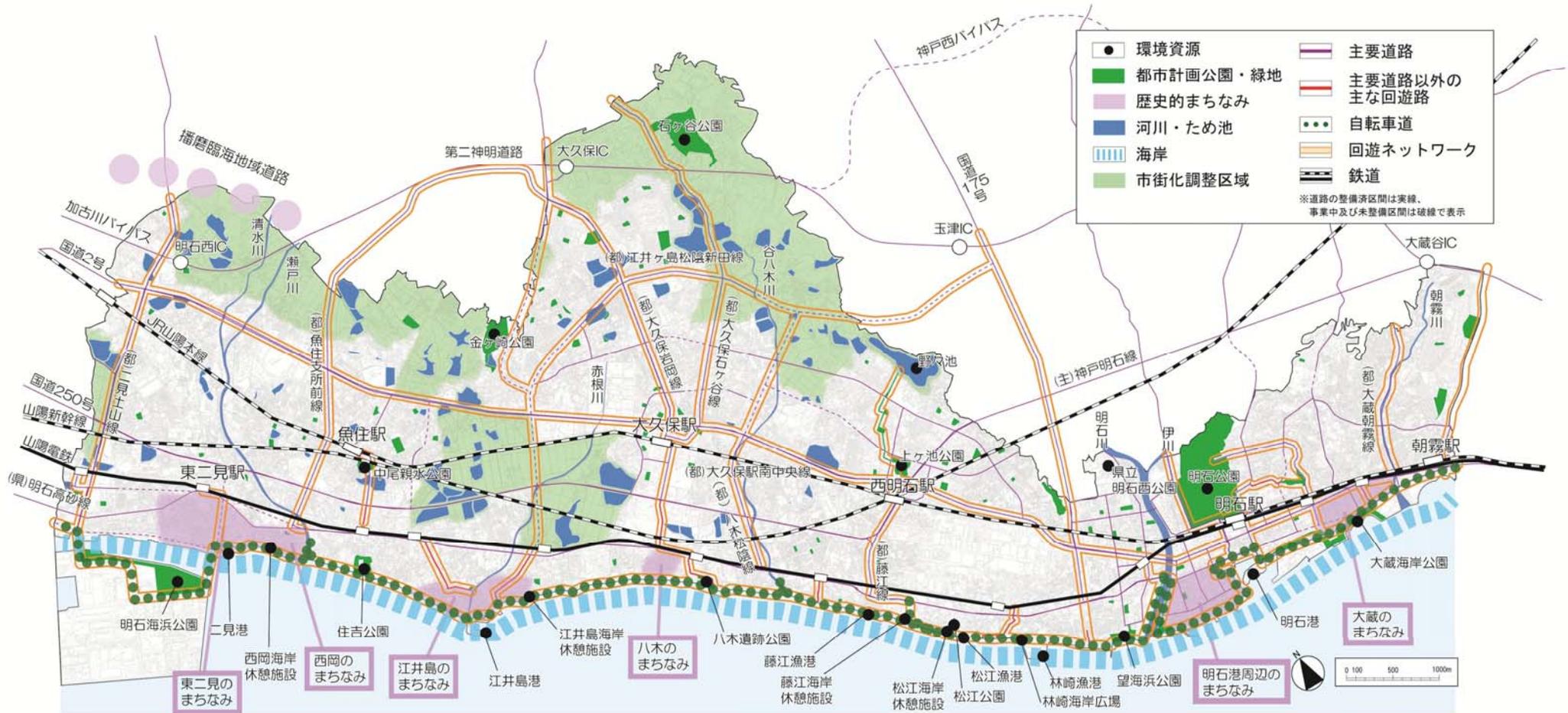


図 3-4 環境保全・整備方針図

3.2.4 景観形成の方針

(1) 景観類型別方針

- 明石の景観を面・線・点の3つの視点で分類し、7つの「面」、3つの「線」、3つの「点」の13類型と、それらを大きく眺望する「眺望景観」の14類型を設定し、それぞれの方向付けを行います。
- 「面的景観」は、田園ゾーン、公園緑地ゾーン、海浜ゾーン、歴史ゾーン、住宅ゾーン、商業ゾーン、工業ゾーンについて、それぞれの特性に応じた景観を形成します。
- 「線的景観」は、主要な道路軸、河川軸、まちを彩る道について、それぞれの特性に応じた快適な空間づくりを進めます。
- 「点的景観」は、シンボルポイント、まちかどポイント、歴史ポイント、憩いのポイントについて、それぞれの特性に応じた景観の重要性を認識し、景観の保全・形成を進めます。
- 「眺望景観」は、明石海峡大橋をはじめ、海峡、淡路島の眺望や「日の出」、「夕映え」など、時間や季節の変化を市民や観光客が楽しむことができる眺望点を整備し、眺望点から見える良好な景観の視認性を確保し、明石を代表する眺望景観を保全します。

(2) 推進地区

- 明石を象徴する景観や暮らしにとけ込んだ良好な景観を持つ地区を「推進地区」として位置づけ、景観都市づくりに取り組みます。
- 推進地区としては、市を象徴し、歴史的な雰囲気を残し、良好な景観が形成され、市のイメージに結び付き、まちづくり活動により守り、育て、創る視点で選定し位置付けます。

(3) 景観都市づくりの推進

- 景観都市づくりの推進にあたっては、一人ひとりが景観都市づくりの主役であることを認識し、市民・事業者・行政がそれぞれの役割を担うとともに、三者協働による取り組みを進めます。
- 行政は先導的な事例を示すとともに、市民、事業者の誘導等の責務を担い、先導的な景観整備、公共事業届出制度の実施や職員の意識向上に取り組みます。
- 「明石市都市景観条例」に基づき、都市景観形成地区の指定、大規模建築物の届出制度の実施、都市景観形成重要建築物の指定、助成などに取り組みます。
- 市民、事業者、行政が一体となり、協働による景観まちづくりの推進と啓発、景観のPRなどに取り組みます。

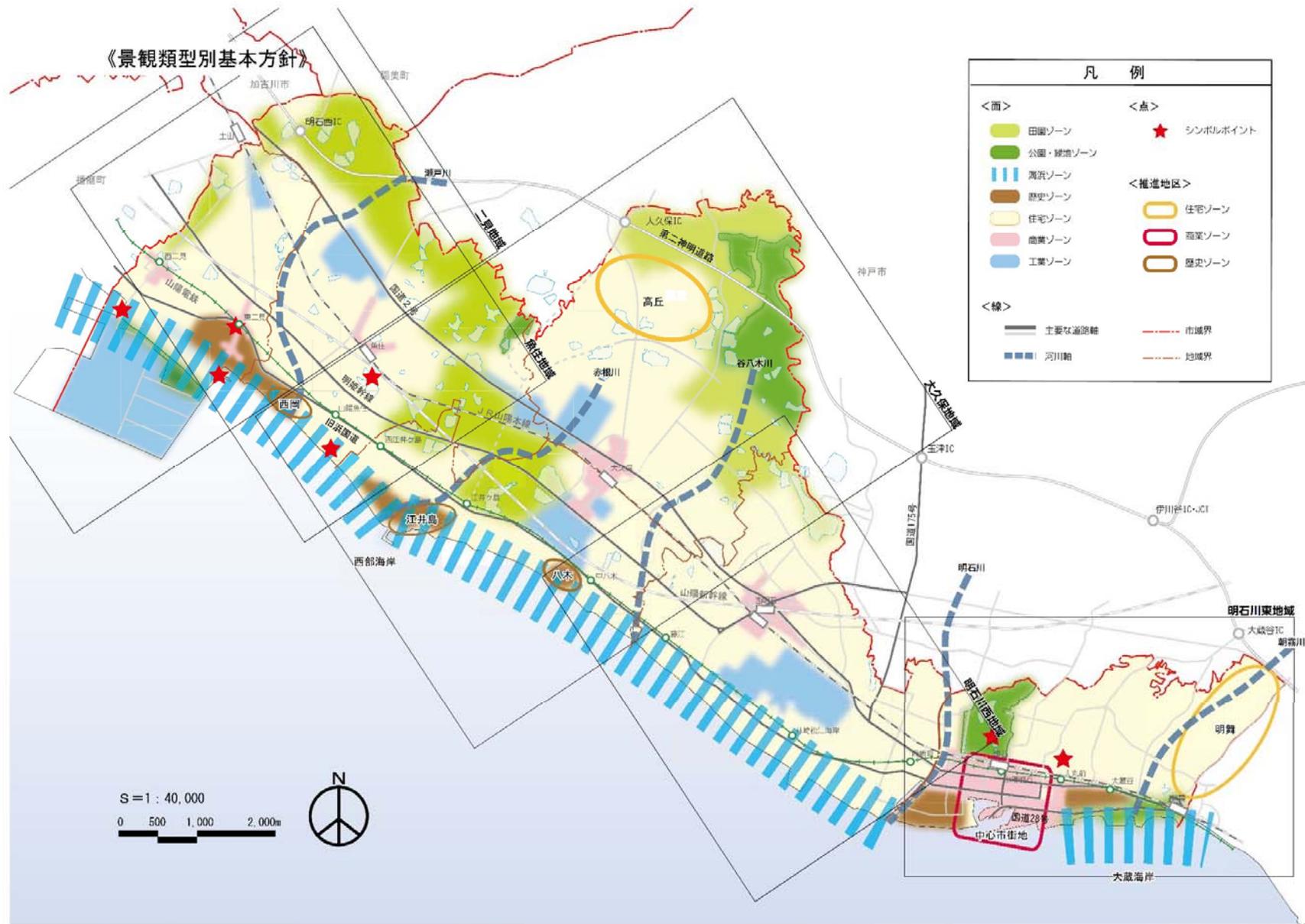


図 3-5 景観類型別基本方針図

3.2.5 市街地整備と住宅地整備の方針

(1) 市街地整備の方針

① 形成途上の市街地

- 施行中の土地区画整理事業を引き続き推進し、地域の良好な市街地の形成を図ります。
- 新たな土地区画整理事業の事業化は、市街化圧力や地権者等地域住民の意向等を踏まえながら、十分に検討します。
- 土地区画整理事業が施行される地区、おおむね1ヘクタール以上の戸建て住宅の開発が行われる地区を、「地区計画推進地区」として位置づけ、機運の高まりや事業の具体化などにあわせて地区計画の導入を図ります。

② 既成市街地

- 既に計画的に開発された低層中心の住宅地を「地区計画推進地区」として位置づけ、機運の高まりや事業の具体化などにあわせて地区計画の導入を図ります。
- 住民ニーズを勘案し、必要に応じて地区計画または建築協定の導入を図ります。
- 狭あいな道路に木造老朽住宅が立地する地区等では、都市づくりの主体となる地域住民の意向を十分に踏まえながら、良好な住環境形成のための取り組みを促進します。
- 大規模な工場・商業施設・集合住宅等の跡地は、地域住民の意向と周辺市街地との調和を踏まえ、市街地再開発事業等の都市計画事業を検討するだけでなく、地区計画の策定や適宜適切な用途地域への転換等の土地利用制度を複合的に活用することにより、適切な制限の緩和と強化を総合的に検討し、市街地の再整備を図ります。

(2) 住宅地整備の方針

① 形成途上の市街地

- 既成市街地内の大規模工場跡地や、農地の宅地化等で新たに住宅地が形成されつつある地区では、開発許可等により適切な住宅地形成へ誘導するとともに、地区計画の策定等により良好な住環境の整備を促します。

② 既成市街地

- 空き地・空き家の有効活用などエリアマネジメントを進め、多様な主体と連携した住宅地の環境と土地利用の維持を図ります。
- 高齢化が進み、空き家が増加している郊外住宅団地では、多世代の住民が共生するエリアマネジメントに取り組むとともに、交通や生活利便施設の立地誘導などをはじめとする生活環境の改善を図ります。
- 利便性が高いまちなか居住を希望する郊外住宅団地の高齢者世帯と子育て期のファミリー世帯との間で円滑な住み替えを促すなど、多様な主体と連携し、効果的な取り組みを推進して、住宅地の環境と土地利用の維持を図ります。
- 郊外住宅団地で既に形成されている良質な住環境を維持するため、地区計画の導入を促します。

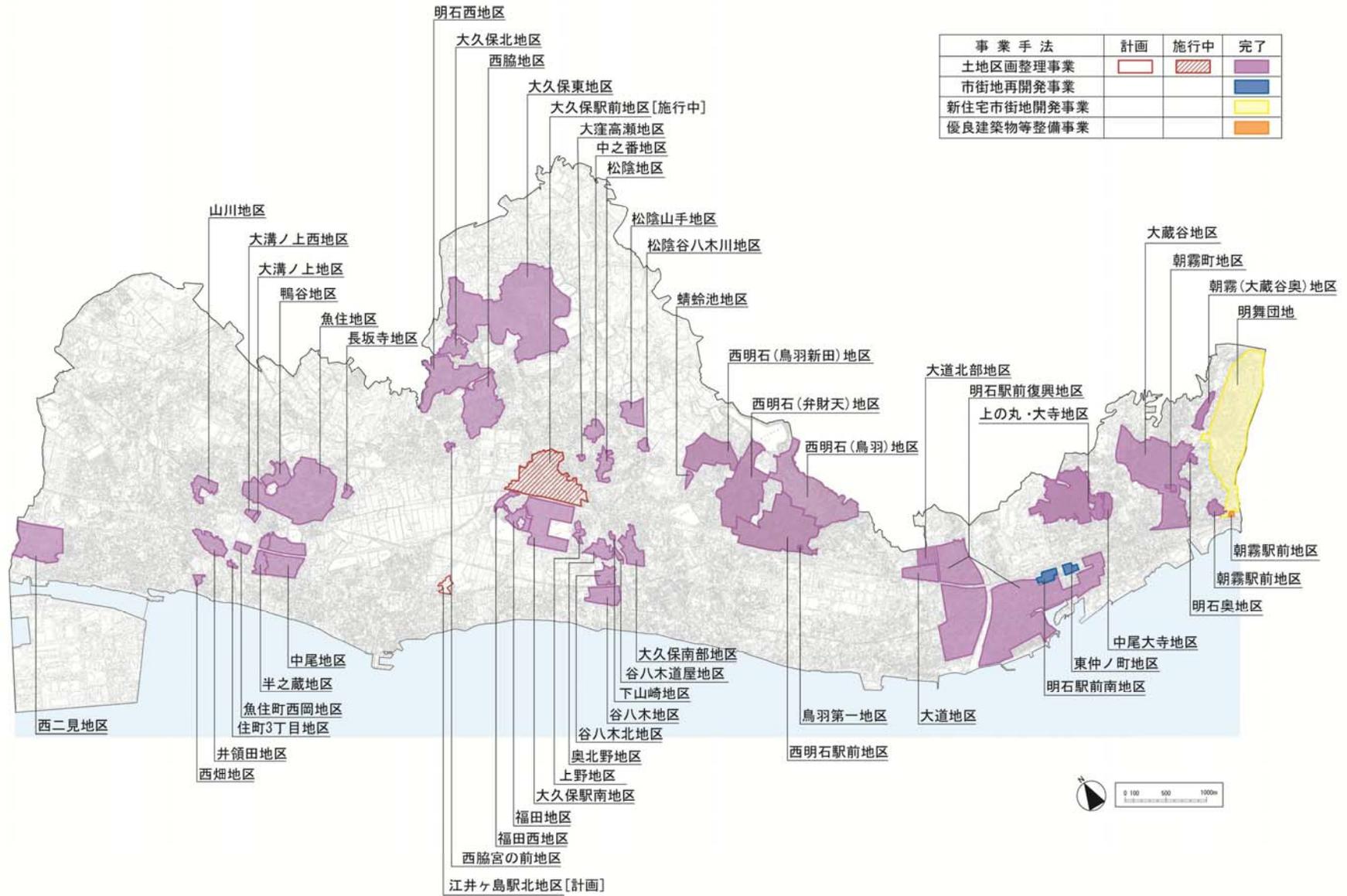


図 3-6 市街地整備図

3.2.6 都市防災の方針

(1) 都市の耐震化・不燃化

- 密集市街地においては、建築物の更新を促すとともに、不燃化を進めます。また、地区計画など地域主体のまちづくりや狭あい道路の拡幅などの道路整備、空き家の適切な管理や活用の促進などにより市街地環境の改善を図ることで、災害に強い都市づくりを推進します。
- 公共建築物は、建築された年次や防災上の重要度を踏まえて、順次耐震診断を実施します。また、その診断結果や「明石市公共施設配置適正化実行計画」を踏まえて、計画的に耐震改修を進めます。
- 地震による建築物の倒壊を防ぐため、耐震診断や耐震改修の促進を支援します。
- 災害時の道路の被害や落橋による復旧活動の大幅な遅延を防ぐため、橋梁などの道路構造物の耐震化対策を推進します。
- 上水道、下水道などのライフライン施設は、事前の予防措置を日頃から講じておくことを基本として、耐震性の強化をはじめ被害軽減のための各種対策を実施します。また、事業継続計画（BCP）の定着を図り、災害時のライフラインを確保します。

(2) 都市基盤の整備

- 既設公園における防災機能の強化を図るとともに、身近な緑の保全による都市全体の防災力向上を図ります。
- 東西方向を中心とする広域幹線道路網の形成を促進するとともに、市内交通の機能強化を図るため、必要な幹線道路の整備を推進し、道路ネットワークの整備を進め、防災機能の向上を図ります。

(3) 土砂災害と浸水対策

- 宅地造成又は盛土による崖崩れ又は土砂の流出による災害を防止するため、造成工事に対する規制及び既存造成地に対する指導等を実施します。
- 土砂災害特別警戒区域等については、定期的な点検や安全性の確認を行いながら、区域内にある既存不適格住宅の改修、除却、区域外への移転に対する支援を行い、防災性の向上に努めます。
- 都市化の進展による雨水流出量の増大や集中豪雨などにより、都市の浸水被害の可能性が高まっていることから、計画的に雨水管や排水ポンプ等の整備を進めるとともに、既設雨水管や道路側溝、用水路等雨水排水施設の適切な維持管理を実施します。また、ため池の貯留効果の活用など雨水流出抑制を促進します。
- ため池の決壊による浸水被害を防ぐため、農業用ため池に対し定期的に点検を行い、必要に応じて改修を進めます。
- 大型地震及び大型台風発生時の津波や高潮、波浪などによる河川、海岸付近の災害に備えて、防潮堤、護岸など海岸保全施設の耐震化や長寿命化を推進するとともに、国・県と連携し適切な施設の管理及び災害訓練等を実施します。
- ハザードマップ等により災害危険性や災害発生時の自主避難に役立つ情報の発信に努め、安全な都市づくりに取り組みます。

第4章 地域別構想（地域づくりの方針）

第4章 地域別構想（地域づくりの方針）

4.1 役割と位置づけ

全体構想で整理した「都市づくりの方針」は、市域全域での均衡あるまちづくりを行うため、全市的な基本の方針としています。

「都市づくりの方針」を踏まえ、地域ごとの「特性」と「課題」を考慮した「目標」を整理し、各地域の「地域づくりの方針」を示します。

「地域づくりの方針」は、あくまで各地域の特性のみに焦点をあてて抽出した方針であり、どの地域も「都市づくりの方針」の内容が包含されているものとします。

4.2 地域区分の設定

地域区分は生活圏である小学校区（コミュニティ区）を考慮し、以下の5地域に区分します。

表 4-1 地域区分

地域	地域内に校区がある小学校
①明石東部	松が丘小、朝霧小、人丸小、中崎小、明石小、大観小、王子小、林小
②西明石	鳥羽小、和坂小、沢池小、藤江小、花園小、貴崎小
③大久保	大久保小、大久保南小、高丘東小、高丘西小、山手小、谷八木小、江井島小
④魚住	魚住小、清水小、錦が丘小、錦浦小
⑤二見	二見小、二見北小、二見西小



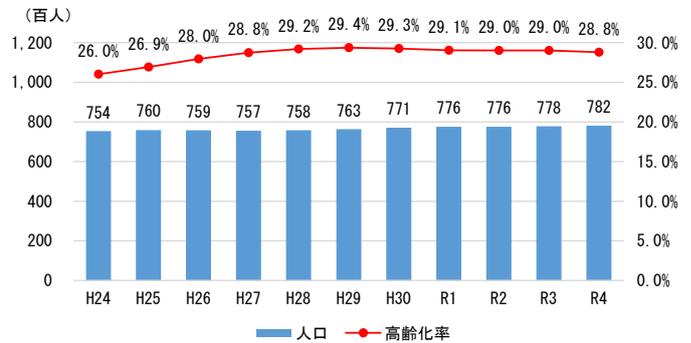
図 4-1 地域区分図



4.3 明石東部地域

4.3.1 地域特性と現状

- 本市の東端に位置する、松が丘、朝霧、人丸、中崎、明石、大観、王子、林の8小学校区から構成された地域で、面積は約9.35 km²で市域全体の約19.0%となっています。
- 令和4年4月1日現在の人口は約7万8千人であり、過去10年間で3.3%増加しています。また、高齢化率は28.8%と、市の平均(26.2%)と比べ、高くなっています。



出典:住民基本台帳

図 4-1 明石東部地域の人口推移

東部	<ul style="list-style-type: none"> ● JR 朝霧駅があり、南側の国道2号・28号沿いには沿道型店舗による商業地が広がり、北側は明舞団地をはじめとする中低層の専用住宅地が広がっています。
中央部	<ul style="list-style-type: none"> ● JR・山陽電鉄明石駅があり、南側の国道2号沿線には大型商業施設や魚の棚商店街等による商業地が広がっています。
南部	<ul style="list-style-type: none"> ● 明石港があり、淡路島岩屋港と結ぶ定期航路の船舶等が発着しています。
西部	<ul style="list-style-type: none"> ● 山陽電鉄西新町駅があり、駅前に路線型の商店街が形成されています。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ● 東の大蔵海岸から中央の市役所周辺まで親水整備された空間が広がり、そこから美しい瀬戸内海の景観を望むことができます。 ● 天文科学館が立地し、シンボリックな建築物が「時のまち」を感じさせる景観を形成するとともに、西側に明石公園(広域公園)があり、歴史的遺産と緑の豊かさを感じさせる環境を形成しています。 ● 明石川を中心とした広範囲に洪水浸水想定区域や高潮浸水想定区域が指定されています。

4.3.2 地域の主要課題

- 市平均と比較して高い高齢化率における、少子高齢化への対応。
- 概ね完了したJR・山陽電鉄明石駅周辺のまちづくりに続く、さらに南側の臨海部への回遊性向上。
- ユニバーサルデザインを踏まえた、JR・山陽電鉄明石駅、JR 朝霧駅、山陽電鉄西新町駅における移動等円滑化への取組推進。
- 海沿いのレクリエーション機能の充実、市役所建替や明石港東外港地区(旧砂利揚場)の再開発と合わせた、親水空間の活用や回遊性創出によるさらなる賑わいの向上。
- 明石を象徴する海の景観や歴史あるまちづくりの継続。
- 県内でも有数の面積や利用者数を誇る明石公園のさらなる魅力強化。
- 連立高架化が終了した山陽電鉄西新町駅周辺の新たなまちづくり。
- JR 朝霧駅周辺における、大蔵海岸と連携したまちづくり、北側の明舞団地等の住民の生活利便性を向上させる地域の拠点空間としてのまちづくり。
- 洪水及び高潮浸水想定区域内の防災対策。



4.3.3 地域の目標

主要課題を踏まえ、地域の目標を次のように設定します。

① 都市と海がつながるにぎわい・交流拠点の形成

- JR・山陽電鉄明石駅周辺の市内外から多くの人を惹きつける都市空間と臨海部の親水空間との回遊性を強化し、さらなるにぎわい向上を図ります。
- 市役所の建替や明石港東外港地区の再開発等による中心市街地の南の拠点形成と連携し、活気と交流が生まれる明石市の玄関口としてのさらなる発展を目指します。

② 暮らしの質を高める便利で快適な生活拠点の形成

- JR朝霧駅や山陽電鉄西新町駅周辺では、駅周辺の住宅地の生活拠点となっていることから、住民の生活利便性を向上させる生活拠点の形成を図ります。
- 地域内の各駅周辺ではユニバーサルデザインに配慮した誰もが利用しやすい空間の形成を目指します。

③ 住宅地における良好かつ持続可能な住環境の構築

- 明舞団地等の既存住宅地については、安全・安心で快適な住環境の維持・向上を図ります。
- 新たに進められている戸建住宅開発地では、既存住宅地との調和を図り、現在居住している方々と新たに居住する方々の双方が住みやすい、住み続けられる住環境の構築を目指します。
- 災害時に地域の防災拠点となる公園の機能強化を図り、地域内の防災力の向上に努めます。

④ 豊かな文化・レクリエーション資源に触れられる回遊性の高い都市づくり

- 大蔵海岸や本市最大の漁港である林崎漁港、魚で全国的に有名な魚の棚商店街など、本市の骨格環境軸（海岸軸）を構成する海岸沿いを中心に個性的な機能の維持・強化を図り、海峡景観など明石ならではの景観を楽しみ、海に親しめるような環境づくりを進めます。
- 明石公園を中心に天文科学館など地域内には様々な文化・歴史資源が点在することから、各資源の魅力向上を図るとともに、日常的に楽しみやすくなる移動空間整備など、回遊環境の向上を図ります。

4.3.4 まちづくり方針図



凡例	
自動車専用道路等	中心商業サービス地
主要幹線道路	近隣商業サービス地
幹線道路	沿道商業サービス地
補助幹線道路	工業地
自転車道	複合市街地
鉄道	低層住宅地
河川・池	中高層住宅地
公園	一般住宅地
回遊ネットワーク	市街地再開発事業
地域界	地区計画
行政界	中心核
	主要地域核

※道路の整備状況は実線、事業中及び未整備区間は破線で表示

図 4-2 明石東部地域のまちづくり方針図



4.3.5 まちづくりの方針

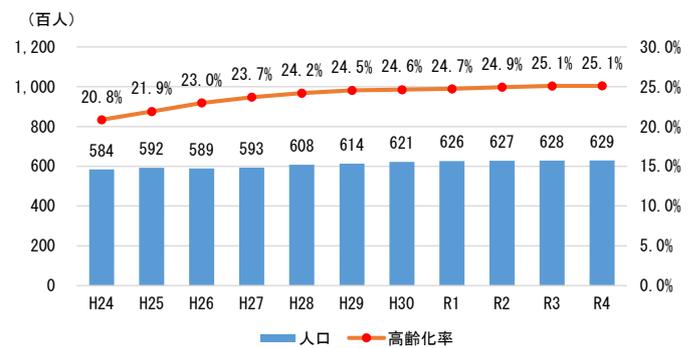
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> ○ 市役所の建替と明石港東外港地区の再開発計画の推進による海際の魅力を活かしたサービス機能等の立地誘導及びJR・山陽電鉄明石駅周辺との連携 ○ 大蔵海岸周辺での海浜レクリエーション機能やそれに関わる商業・サービス機能等の強化 	
都市施設整備	道路・交通関連	<ul style="list-style-type: none"> ○ JR・山陽電鉄明石駅、JR朝霧駅等の駅を起点としたバスサービスの確保、海際への移動経路の環境改善 ○ JR明石駅のホームドア設置など駅の利便性、安全性向上の促進 ○ 都市の骨格を形成する道路の整備や関係主体への未整備（暫定）区間整備の要請、安全性向上の促進
	公園等	<ul style="list-style-type: none"> ○ 明石公園（広域公園）の環境・景観核にふさわしい魅力の維持・充実に関する要請 ○ 大蔵海岸公園（地区公園）等の海際の魅力を楽しめる場としての維持・魅力強化 ○ 明石川等の河川の治水安全度の向上と、親水空間としての整備、活用
環境保全・整備	<ul style="list-style-type: none"> ○ 大蔵海岸から明石港へ連続する海際の魅力拠点にふさわしい環境づくり ○ 明石公園や天文科学館などその他の観光施設・資源を結ぶ快適な回遊空間の形成 ○ 明石城跡や織田家長屋門など古くからのまちなみ、中崎公会堂等の古くからの建造物の環境保全 ○ JR・山陽電鉄明石駅とJR朝霧駅、山陽電鉄西新町駅、松が丘地区等を中心とする周辺の歩行者空間や公共施設等のユニバーサルデザインを踏まえたバリアフリー化等の取組 ○ 大蔵海岸の海水浴場としての機能の維持・充実 	
景観形成	<ul style="list-style-type: none"> ○ 大蔵海岸等の海岸部における、公園や自転車道、休憩施設からの明石海峡大橋の眺望を活かした景観形成 ○ 明石城跡を含む明石公園周辺での、歴史的遺産と緑豊かな空間を活かした景観形成 ○ 中心市街地における、駅周辺や魚の棚商店街周辺など明石の玄関口や都心にふさわしいにぎわいのある景観形成 ○ 明舞団地や上ノ丸・太寺地区の良好な住環境の保全・育成による緑豊かな景観形成 	
市街地整備と 住宅地整備	<ul style="list-style-type: none"> ○ 旧あかねが丘学園跡地における戸建住宅開発の推進と、周辺の既存市街地との調和 ○ 地区計画の策定や適宜適切な用途地域への転換等の土地利用制度の複合的な活用による市街地、住環境の形成 ○ 明舞団地等住宅団地におけるエリアマネジメントの取り組みとそれに基づく住環境の維持・再生 	
都市防災	<ul style="list-style-type: none"> ○ 朝霧公園、大蔵海岸公園、望海浜公園における地域防災公園としての機能強化 ○ 土砂災害防止のための、造成工事に対する規制及び既存造成地に対する指導等 ○ 急傾斜地の危険周知や傾斜地に近接した宅地における建物建築時の指導等 ○ 密集市街地となる大蔵地区、新浜地区における、防災・減災に対する知識の普及や意識の向上による、協働での防災性の向上 ○ ハザードマップ等による防災情報の周知及び南海トラフ巨大地震時の津波の発生時の避難対象地域における避難路の確保 ○ 高潮浸水想定時にも機能維持可能な市役所新庁舎の整備 	



4.4 西明石地域

4.4.1 地域特性と現状

- 国道 175 号の西部に位置する、和坂、鳥羽、花園、貴崎、藤江、沢池の 6 小学校区で構成された地域で、面積は 6.81 km²で市域全体の 13.8%となっています。
- 令和 4 年 4 月 1 日現在の人口は約 6 万 3 千人であり、過去 10 年間で 7.5%増加しています。また、高齢化率は 25.1%と、市の平均 (26.2%) と比べ、やや低くなっています。



出典：住民基本台帳

図 4-3 西明石地域の人口推移

北部	<ul style="list-style-type: none"> ・地域北側は専用住宅地となっています。 ・公園は、地域北側住宅地には比較的多く整備されています。
中央部	<ul style="list-style-type: none"> ・JR 西明石駅及び山陽電鉄の各駅周辺では、商業・業務系の土地利用がなされています。また、JR 西明石駅南東部には大規模な工業地が形成されています。 ・西明石土地区画整理事業が完了し、良好な住環境が整備されています。 ・工業地以外の地域では、概ね住居系土地利用がなされています。
南部	<ul style="list-style-type: none"> ・地域南側は複合型住宅地となっています。 ・松江公園（近隣公園）が整備されています。 ・臨海部では、松江海水浴場や藤江漁港などがあり、多彩な海辺の景観が見られ、(県)姫路明石自転車道線が整備されています。 ・林崎漁港以西の養浜化や、上ヶ池公園と野々池貯水池を結ぶ西明石緑道が整備されています。

4.4.2 地域の主要課題

- JR 西明石駅の新幹線停車駅のポテンシャルを活かした広域的な交通拠点として、公共施設や商業業務機能等の集積などによるまちづくり
- 南畑踏切上空の横断歩道橋の設置、踏切除去による交通の円滑化。
- ユニバーサルデザインを踏まえた、JR 西明石駅、山陽電鉄林崎松江海岸駅における移動等円滑化への取組推進。
- 上ヶ池公園の地域の拠点公園としての活用。
- 卸売市場の老朽化。
- S 特急停車駅で利用者数が多い山陽電鉄藤江駅の駅を含めた周辺のバリアフリー化による利便性の向上。
- 藤江海岸から松江海岸にかけての連続性のある海辺の景観や自転車道の魅力向上。



4.4.3 地域の目標

主要課題を踏まえ、地域の目標を次のように設定します。

① 広域交通拠点として活発な交流を育む都市づくり

- 山陽新幹線、新快速の停車駅であるJR西明石駅周辺において、広域的な交通拠点としてのポテンシャルを活かした土地利用や活力を強める取組を進め、市民及び広域からの来訪者を問わず、快適に時間を過ごせるにぎわいと活気にあふれた南北一体の都市づくりを目指します。
- ユニバーサルデザインに配慮した誰もが利用しやすい拠点の形成を目指します。

② 都市活力の波及と利便性向上による住みたくなる住環境づくり

- JR西明石駅周辺での活性化に向けたまちづくりの取組や地域内の交通環境の向上により、人々が住み続けたい、移り住みたくなる住環境づくりを図ります。
- 山陽電鉄林崎松江海岸駅周辺や山陽電鉄藤江駅ではバリアフリー化を進める他、周辺の公共施設と一体となったまちづくりを進め、生活利便性の向上を図ります。

③ 雇用を支える産業機能の維持・強化と住工共存の都市づくり

- JR西明石駅南東側には、大規模な工業地があり、市民の雇用を支えていることから、交通機能を強化しながら雇用機能の維持・強化を図るとともに、環境面においても工業地と周辺住宅地との調和を図ります。

④ 自然資源を活用したまちづくりや回遊ネットワークの形成

- 松江海岸に代表される砂浜海岸や漁港など、海辺の自然や文化を感じ、訪れたい都市づくりを進めるとともに、河川や緑道、海辺の自転車道を活用した、自然を楽しみながら地域を回遊できるネットワークづくりを図ります。
- 上ヶ池公園、松江公園等については、地域住民の憩いの場としての活用や地域防災公園としての機能強化を図ります。

4.4.4 まちづくり方針図



図 4-4 西明石地域のまちづくり方針図



4.4.5 まちづくりの方針

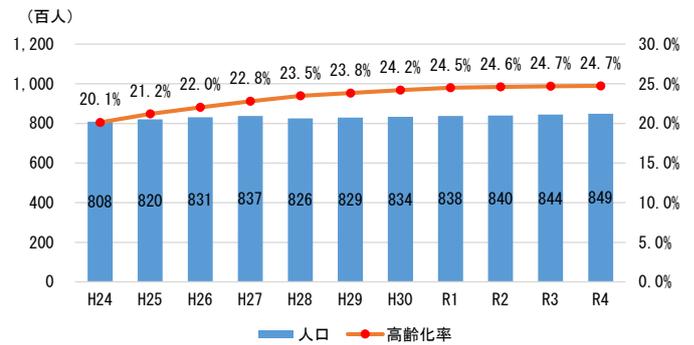
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> ○ 駅及び周辺施設のバリアフリー化による駅利用環境の改善に加え、地域が集う交流施設を含めた公共公益施設の再配置により地域南北を一体化 ○ 広域交通拠点としての西明石駅のポテンシャルを活かした居住・商業業務機能等の集積など、まちづくりの推進による地域活性化 				
都市施設整備	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #a2c4c9; text-align: center; vertical-align: middle;">道路・交通関連</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ○ JR西明石駅南側の新たな改札口設置と駅前広場、アクセス道路等の整備 ○ JR西明石駅等の駅を起点としたバスサービスの確保、駅から海際への移動経路の環境改善 ○ JR西明石駅のホームドア設置や山陽電鉄藤江駅のバリアフリー化など駅の利便性、安全性向上の促進 ○ 立体横断施設の設置による南畑踏切の除却と安全性、回遊性の向上 ○ 国道2号の4車線化（和坂～小久保）など都市の骨格を形成する道路の整備や関係主体への未整備（暫定）区間整備の要請、安全対策の実施 </td> </tr> <tr> <td style="background-color: #a2c4c9; text-align: center; vertical-align: middle;">公園等</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ○ 松江公園（近隣公園）等の海辺の魅力を楽しめる場としての維持・魅力強化 ○ 西明石町の一部地域における道路冠水・床下浸水等の浸水被害の軽減 ○ 明石市公設地方卸売市場の機能適正化に向けた検討 </td> </tr> </table>	道路・交通関連	<ul style="list-style-type: none"> ○ JR西明石駅南側の新たな改札口設置と駅前広場、アクセス道路等の整備 ○ JR西明石駅等の駅を起点としたバスサービスの確保、駅から海際への移動経路の環境改善 ○ JR西明石駅のホームドア設置や山陽電鉄藤江駅のバリアフリー化など駅の利便性、安全性向上の促進 ○ 立体横断施設の設置による南畑踏切の除却と安全性、回遊性の向上 ○ 国道2号の4車線化（和坂～小久保）など都市の骨格を形成する道路の整備や関係主体への未整備（暫定）区間整備の要請、安全対策の実施 	公園等	<ul style="list-style-type: none"> ○ 松江公園（近隣公園）等の海辺の魅力を楽しめる場としての維持・魅力強化 ○ 西明石町の一部地域における道路冠水・床下浸水等の浸水被害の軽減 ○ 明石市公設地方卸売市場の機能適正化に向けた検討
道路・交通関連	<ul style="list-style-type: none"> ○ JR西明石駅南側の新たな改札口設置と駅前広場、アクセス道路等の整備 ○ JR西明石駅等の駅を起点としたバスサービスの確保、駅から海際への移動経路の環境改善 ○ JR西明石駅のホームドア設置や山陽電鉄藤江駅のバリアフリー化など駅の利便性、安全性向上の促進 ○ 立体横断施設の設置による南畑踏切の除却と安全性、回遊性の向上 ○ 国道2号の4車線化（和坂～小久保）など都市の骨格を形成する道路の整備や関係主体への未整備（暫定）区間整備の要請、安全対策の実施 				
公園等	<ul style="list-style-type: none"> ○ 松江公園（近隣公園）等の海辺の魅力を楽しめる場としての維持・魅力強化 ○ 西明石町の一部地域における道路冠水・床下浸水等の浸水被害の軽減 ○ 明石市公設地方卸売市場の機能適正化に向けた検討 				
環境保全・整備	<ul style="list-style-type: none"> ○ JR西明石駅と山陽電鉄林崎松江海岸駅及び藤江駅等を中心とする周辺の歩行者空間や公共施設等のユニバーサルデザインを踏まえたバリアフリー化等の取組 ○ 松江海岸～林崎海岸における、自然に配慮した環境面の維持・充実と海岸沿いの自転車道など魅力の強化 ○ 松江海岸や林崎海岸の海水浴場としての機能の維持・魅力充実 				
景観形成	<ul style="list-style-type: none"> ○ JR・山陽新幹線西明石駅周辺における、広域的な玄関口にふさわしい風格と明石らしさに配慮した景観形成 ○ 住宅ゾーンにおける、西明石緑道、上ヶ池公園などの緑環境を活用した景観形成 ○ 藤江海岸から松江海岸までの連続性のある海辺の景観の保全・育成 				
市街地整備と住宅地整備	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地区計画の策定や適宜適切な用途地域への転換等の土地利用制度の複合的な活用による市街地、住環境の形成 ○ 多世代が共生するエリアマネジメントによる生活環境の改善 				
都市防災	<ul style="list-style-type: none"> ○ 上ヶ池公園、松江公園における地域防災公園としての機能強化 ○ 国道2号などの市内の拠点間交通を担う道路の整備拡充の推進と、必要な幹線道路の整備推進 ○ 密集市街地となる東藤江地区における、防災・減災に対する知識の普及や意識の向上による、協働での防災性の向上 ○ ハザードマップ等による防災情報の周知及び南海トラフ巨大地震時の津波の発生時の避難対象地域における避難路の確保 				



4.5 大久保地域

4.5.1 地域特性と現状

- JR 大久保駅を中心として、高丘東、高丘西、山手、大久保、大久保南、谷八木、江井島の7小学校区から構成された地域で、面積は17.09㎢と5地域の中で最も大きく、市域全体の34.7%となっています。
- 令和3年4月1日現在の人口は約8万4千人であり、過去10年間で4.5%増加しています。また、高齢化率は24.7%と、市の平均(26.2%)と比べ、やや低くなっています。



出典：住民基本台帳

図 4-5 大久保地域の人口推移

中央部	<ul style="list-style-type: none"> ● JR 大久保駅南側では、商業拠点と集合住宅地が形成されており、都市景観形成地区が市内で唯一指定されています。また、JR 大久保駅北西の国道2号沿道では、一団の商業地や比較的大規模な工業地の土地利用がなされています。
北部	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域北部の高丘地区、山手台地区等では、良好な住宅地が形成されています。また、第二神明道路が横断し、大久保インターチェンジや明石サービスエリアが設置されています。
南部	<ul style="list-style-type: none"> ● 山陽電鉄中八木駅周辺は、低層を中心とする住宅地となっており、沿岸部には八木遺跡公園(近隣公園)が整備されており、臨海部は漁村集落の面影が残る住宅地、その北側は農地が残る市街化形成途上の区域となっています。
北東部及び西部	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域北東部及び西部は市街化調整区域であり、北東部の松陰新田には伝統的民家が残る農村集落が形成されています。 ● 北東部には石ヶ谷公園(総合公園)があり、本市のスポーツや自然と親しむ拠点となっています。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ● 浜街道沿いに寺社や伝統的民家、酒蔵、松陰新田にも伝統的民家があるなど、多くの歴史資源があります。 ● 谷八木川、赤根川等の河川沿いで洪水浸水想定区域が指定されています。

4.5.2 地域の主要課題

- JR 大久保駅北側での区画整理、駅南側での JT 跡地を活用した住宅地等の開発などによる大幅な人口の増加に対応した、既存の高層住宅や大規模商業施設と一体となったまちづくりの展開。
- 市内唯一の都市景観形成地区である JR 大久保駅南側の景観コントロールの継続。
- 中八木駅北側での土地区画整理事業(谷八木地区、谷八木北地区)による人口の増加傾向に対応した、駅と周辺の公共施設との連携強化、住環境の向上。
- ユニバーサルデザインを踏まえた、JR 大久保駅、山陽電鉄中八木駅における、移動等円滑化への取組推進。
- 主要幹線道路沿いの大規模工業地、八木地区の小規模工場と住宅地との共存。
- 山陽電鉄江井ヶ島駅北の利便性向上に合わせた周辺の土地区画整理事業の推進。
- 国道2号の交通渋滞対策に寄与する山手環状線(大窪工区)、江井ヶ島松陰新田線の整備。
- JR 大久保駅東側踏切における通勤通学時等の安全対策。
- 北部を通る第二神明道路の広域交通機能を活かした明石サービスエリアへのスマートインターチェンジの設置などの交通利便性向上や周辺遊休地の活用。
- 各土地区画整理事業の実施や今後の開発による人口増加に対応したまちづくり。
- 市街化調整区域内の未整備農地の効率的な活用と都市近郊の立地を活かした農業振興
- 老朽化した明石クリーンセンターの建替。
- 洪水浸水想定区域内の防災対策。



4.5.3 地域の目標

主要課題を踏まえ、地域の目標を次のように設定します。

① 人々が集い、にぎわいが溢れる駅周辺の都市拠点づくり

- JR大久保駅周辺は、駅南側の大規模商業施設群やあかし保健所、明石こどもセンター等の公共施設の整備が進み、市内外問わず多くの人々が集まる場となっており、都市景観形成地区の指定による美しい景観を形成しています。
- 今後は駅北側の市街地の整備、駅南側のJT跡地を活用した土地利用の検討を踏まえ、駅南北が一体となったにぎわいと魅力ある、誰もが利用しやすい拠点の形成を目指します。
- その他の駅周辺についても、交通結節機能の維持・強化や海際への移動経路の環境改善を図り、利便性とにぎわい向上に努めます。
- ユニバーサルデザインを踏まえた、歩行空間整備など、誰もが利用しやすい地域拠点の形成を目指します。

② 人口増加に対応した住み続けたいくなる魅力的な住環境づくり

- 地区計画等により成熟し、人口が増加している住宅地の住環境を維持するほか、河川の治水や防災公園の機能強化、避難路の確保等を行い、防災力の向上に努めます。
- 鉄道駅との利便性等を踏まえ、市街化が進みつつある区域での面的整備等による良好な住宅地景観づくりを誘導し、人々が住みたい、住み続けたい地域の特性を活かした住環境づくりを進めます。

③ 住宅と工業地との良好な共存と産業機能を高める環境づくり

- 幹線道路沿道には大規模工業地、海沿いの市街地では小規模な事業所があります。これらは市民の雇用を支えていることから、交通機能を強めながら産業機能の維持・強化を図るとともに、周辺住宅地や回遊ルートとの環境・景観面での調和を図ります。
- 自然環境にも配慮しつつ、地域北部を通る第二神明道路の広域アクセス機能を活用したスマートインターチェンジ設置及び周辺遊休地利活用の検討を行い、産業機能の強化を図ります。

④ 緑と海と歴史を楽しむ回遊ネットワークの形成

- 大久保北部の樹林地や市民の憩いの場である石ケ谷公園、南側の八木遺跡公園、江井島海岸、屏風ヶ浦海岸等の緑と海辺の資源をつなぎ、八木や江井島の歴史的まちなみや、酒蔵等の文化資源を守り、育て、人々が訪れてみたくなる都市づくりを進めます。
- 地域資源を地域の人々が日常的に楽しみやすくするため、回遊ネットワークの強化を進めます。

4.5.4 まちづくり方針図

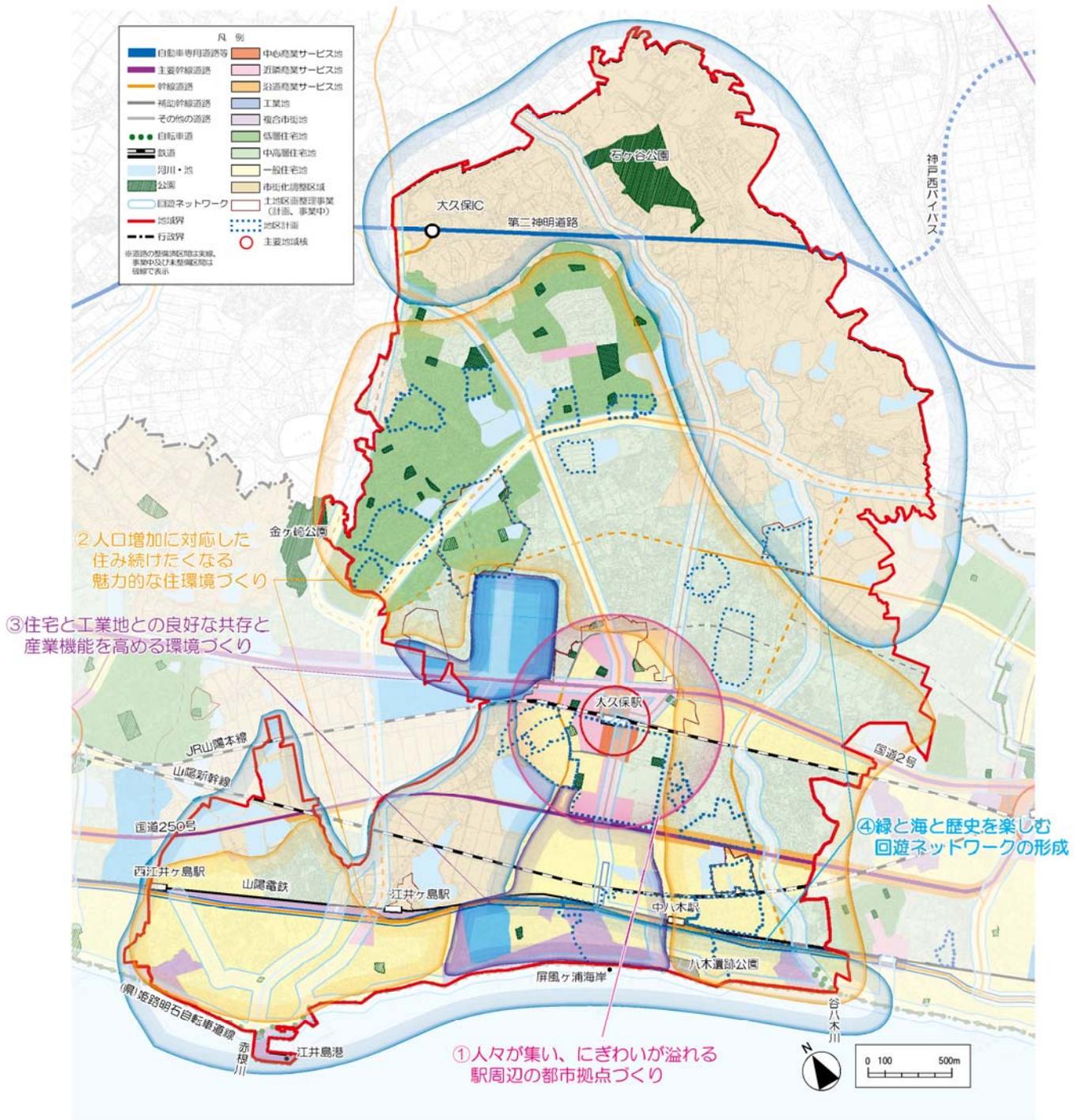


図 4-6 大久保地域のまちづくり方針図



4.5.5 まちづくりの方針

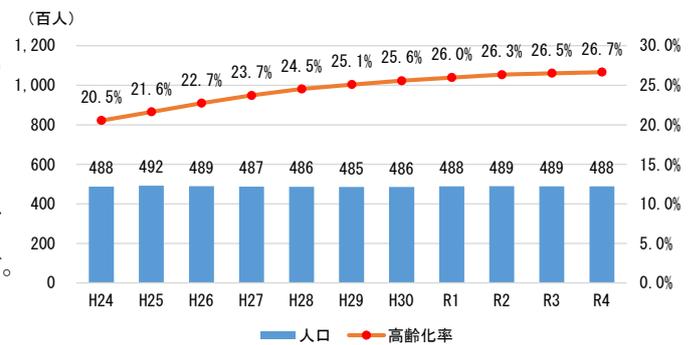
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> ○ JR大久保駅南側での大規模店舗集積区域での商業・サービス機能の強化と、北側駅前や商店街区域での駅利用者や周辺住民に便利な商業・サービス機能の強化 ○ JR大久保駅周辺における公共公益機能の強化や良好な住環境の整備 ○ 山陽電鉄江井ヶ島駅北地区の市街化編入の検討 ○ 大久保北部の遊休地における利活用の検討 ○ 中ノ番、松陰、大窪地区における、ほ場整備等の検討 				
都市施設整備	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #a4c6e0; text-align: center; vertical-align: middle;">道路・交通関連</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ○ JR大久保駅等の駅を起点としたバスサービスの確保、駅から海際への移動経路の環境改善 ○ JR大久保駅における乗降客数の増加に対応した安全対策の実施 ○ 板額踏切の交通安全対策の検討 ○ (都)朝霧二見線や山手環状線、江井ヶ島松陰新田線など都市の骨格を形成する道路の整備や関係主体への未整備(暫定)区間整備の要請、安全対策の実施 ○ 明石サービスエリアへのスマートインターチェンジの設置検討 </td> </tr> <tr> <td style="background-color: #a4c6e0; text-align: center; vertical-align: middle;">公園等</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ○ 石ヶ谷公園(総合公園)や八木遺跡公園(近隣公園)等の市民が緑や海辺の魅力を楽しめる場としての維持・魅力強化 ○ 谷八木川、赤根川等の河川の治水安全度の向上と、親水空間としての整備、活用 ○ 地域の環境保全に配慮した安全・安心な新ごみ処理施設の整備 </td> </tr> </table>	道路・交通関連	<ul style="list-style-type: none"> ○ JR大久保駅等の駅を起点としたバスサービスの確保、駅から海際への移動経路の環境改善 ○ JR大久保駅における乗降客数の増加に対応した安全対策の実施 ○ 板額踏切の交通安全対策の検討 ○ (都)朝霧二見線や山手環状線、江井ヶ島松陰新田線など都市の骨格を形成する道路の整備や関係主体への未整備(暫定)区間整備の要請、安全対策の実施 ○ 明石サービスエリアへのスマートインターチェンジの設置検討 	公園等	<ul style="list-style-type: none"> ○ 石ヶ谷公園(総合公園)や八木遺跡公園(近隣公園)等の市民が緑や海辺の魅力を楽しめる場としての維持・魅力強化 ○ 谷八木川、赤根川等の河川の治水安全度の向上と、親水空間としての整備、活用 ○ 地域の環境保全に配慮した安全・安心な新ごみ処理施設の整備
道路・交通関連	<ul style="list-style-type: none"> ○ JR大久保駅等の駅を起点としたバスサービスの確保、駅から海際への移動経路の環境改善 ○ JR大久保駅における乗降客数の増加に対応した安全対策の実施 ○ 板額踏切の交通安全対策の検討 ○ (都)朝霧二見線や山手環状線、江井ヶ島松陰新田線など都市の骨格を形成する道路の整備や関係主体への未整備(暫定)区間整備の要請、安全対策の実施 ○ 明石サービスエリアへのスマートインターチェンジの設置検討 				
公園等	<ul style="list-style-type: none"> ○ 石ヶ谷公園(総合公園)や八木遺跡公園(近隣公園)等の市民が緑や海辺の魅力を楽しめる場としての維持・魅力強化 ○ 谷八木川、赤根川等の河川の治水安全度の向上と、親水空間としての整備、活用 ○ 地域の環境保全に配慮した安全・安心な新ごみ処理施設の整備 				
環境保全・整備	<ul style="list-style-type: none"> ○ 西国街道や浜街道沿いの古くからのまちなみ、酒蔵等の建造物等の環境保全 ○ JR大久保駅と山陽電鉄中八木駅等を中心とする周辺の歩行者空間や公共施設等のユニバーサルデザインを踏まえたバリアフリー化等の取組 ○ 西部海岸(八木海岸～江井島海岸)における、自然に配慮した環境面の維持・充実と海岸沿いの自転車道など魅力の強化 ○ 江井ヶ島海岸の海水浴場機能の回復に向けた検討 ○ 地域北側に残る樹林地の土地活用と自然環境の保全との調和 				
景観形成	<ul style="list-style-type: none"> ○ 石ヶ谷公園周辺における、市民の憩いとレクリエーションの場にふさわしい、緑豊かな景観形成 ○ 都市景観形成地区に指定されているJR大久保駅南地区を中心とする、主要地域核にふさわしい潤いとにぎわいのある景観形成 				
市街地整備と住宅地整備	<ul style="list-style-type: none"> ○ JR大久保駅前地区における土地区画整理事業の推進や山陽電鉄江井ヶ島駅北地区の事業検討による計画的な市街地の形成 ○ 地区計画の策定や適宜適切な用途地域への転換等の土地利用制度の複合的な活用による市街地、住環境の形成 ○ 多世代が共生するエリアマネジメントによる生活環境の改善 				
都市防災	<ul style="list-style-type: none"> ○ 石ヶ谷公園、八木遺跡公園における地域防災公園としての機能強化 ○ 国道2号や山手環状線、江井ヶ島松陰新田線などの市内の拠点間交通を担う道路の整備拡充の推進と、必要な幹線道路の整備推進 ○ ハザードマップ等による防災情報の周知及び南海トラフ巨大地震時の津波の発生時の避難対象地域における避難路の確保 				



4.6 魚住地域

4.6.1 地域特性と現状

- JR 魚住駅を中心として、魚住、錦が丘、清水、錦浦の 4 つの小学校区から構成された地域であり、面積は 10.03 km²と市域全体の 20.4%となっています。
- 令和 4 年 4 月 1 日現在の人口は約 4 万 9 千人であり、過去 10 年間で横ばい傾向が続いています。また、高齢化率は 26.7%と、市の平均 (26.2%) と比べ、やや高くなっています。



出典：住民基本台帳

図 4-7 魚住地域の人口推移

中央部	<ul style="list-style-type: none"> ● JR 魚住駅では橋上化が完成し、北側に市民センターや明石西郵便局、南側には中尾親水公園、西部図書館、西部市民会館（ホール）などの公共施設が立地しています。 ● JR 魚住駅北東側の土地区画整理事業実施区域では良好な住宅地が形成されています。また、駅周辺と駅へのアクセス道路沿いに近隣商業地が形成、国道 2 号、国道 250 号等の沿道では、沿道型店舗の立地が見られるほか、比較的大規模な工業地が形成されています。 ● 駅南側に中尾親水公園（近隣公園）が整備されているほか、駅北側も区画整理済み区域内を中心に、錦が丘中央公園（近隣公園）をはじめ、街区公園が整備されています。
北部 東部	<ul style="list-style-type: none"> ● 北部及び東部の広い範囲が市街化調整区域であり、豊かな田園環境が形成されており、のどかな景観を形成しています。
北西部 北東部	<ul style="list-style-type: none"> ● 北西部には第二神明道路の明石西インターチェンジが設置されています。 ● 北東部に自然が残された金ヶ崎公園（地区公園）があるほか、海際に住吉公園（近隣公園）が整備されています。
南部	<ul style="list-style-type: none"> ● 臨海部では夕日の美しい海辺の景観が見られ、松林に囲まれた住吉神社と一体になった住吉公園（近隣公園）や、(県)姫路明石自転車道線が整備されています。また、浜街道沿いに寺社や能舞台、酒蔵があるなど、地域には多くの歴史資源があります。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ● 瀬戸川沿いの河川沿いで洪水浸水想定区域が指定されています。

4.6.2 地域の主要課題

- 市平均と比較してやや高い高齢化率における、少子高齢化への対応。
- 駅周辺における各公共施設の連携向上による、地域住民へのさらなる利便性の向上
- ユニバーサルデザインを踏まえた、JR 魚住駅における移動等円滑化への取組推進
- 市民の憩いの場、レクリエーションの場の創出のため、地域内に点在する公園施設等や地域の核となる新たな公園施設の有効活用
- 市街化調整区域内の農地の効率的な活用と都市近郊の立地を活かした農業振興。
- 大規模工業地と良好な住宅地とが共存するまちづくり
- 新たな高規格道路の整備に伴う国道 2 号等の主要幹線道路の渋滞解消や交通安全対策。
- 洪水及び高潮浸水想定区域の防災対策。



4.6.3 地域の目標

主要課題を踏まえ、地域の目標を次のように設定します。

① JR 魚住駅南北が一体となった暮らしの核とまちのにぎわいづくり

- 既存の公園や図書館等の公共施設、自由通路や南北駅前広場、アクセス道路の整備効果を活かし、駅南北が一体となった地域住民等の暮らしの核づくりの強化やまちのにぎわいづくりを引き続き進めます。
- ユニバーサルデザインを踏まえた、歩行空間整備など、誰もが利用しやすい地域拠点の形成を目指します。

② 地域の元気を支える駅と連携した住環境づくりと国道沿い等での操業環境の向上

- JR魚住駅周辺でのまちづくりと連携した周辺の住環境づくりを進めるほか、河川の治水や避難路の確保等による安全性・快適性の向上に努めます。
- 国道沿い等の大規模工業地においても交通機能を強めることで周辺住宅地との調和を図りながら産業機能、防災力の維持・強化を図ります。

③ 自然、歴史、文化の魅力にふれあうレクリエーション機能の強化

- 既存の公園施設を活用するとともに、ため池を活用した新たな公園整備を進め、誰もが楽しめるインクルーシブな空間を創出します。これらの公園としては災害時における防災機能の強化に努めます。
- 海際部の住吉公園や西岡海岸、西岡のまちなみなどの自然資源や歴史資源、さらに西部市民会館等の文化施設の活用を進めるとともに、その魅力に触れ、暮らしの満足感を高めることができるよう、回遊ネットワークの強化を進めます。

④ のどかさを感じさせる農を身近に親しむ都市づくり

- 北部及び東部に広く残る農地やため池を活かし、地域の人々が身近にあるのどかな緑環境に親しめる都市づくりを進めます。
- 地域環境と一体となっている金ヶ崎公園の魅力向上やいちごやキャベツ、スイートコーン等の農産物を積極的にPRし、地域の魅力の活用を図ります。

4.6.4 まちづくり方針図



図 4-8 魚住地域のまちづくり方針図



4.6.5 まちづくりの方針

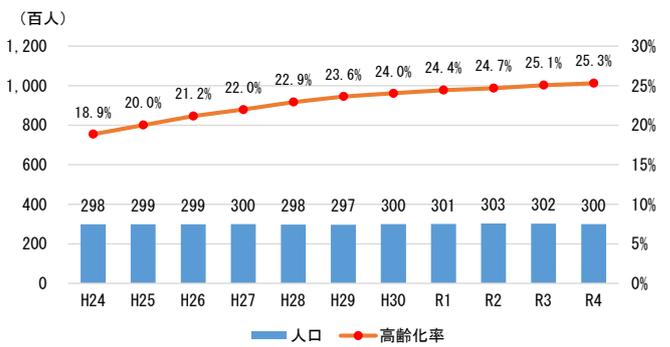
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> ○ JR魚住駅周辺における、駅利用者や周辺住民の暮らしを便利にする商業・サービス機能や公共公益機能の強化 	
都市施設整備	道路・交通関連	<ul style="list-style-type: none"> ○ JR魚住駅等の駅を起点としたバスサービスの確保、駅から海際への移動経路の環境改善 ○ 国道2号や長坂寺線など都市の骨格を形成する道路の整備や関係主体への未整備（暫定）区間整備の要請、安全対策の実施 ○ 播磨臨海地域道路の計画を踏まえた地域内道路の渋滞緩和
	公園等	<ul style="list-style-type: none"> ○ 誰もが一緒に楽しめるインクルーシブな空間としての17号池魚住みんな公園（運動公園）の活用 ○ 金ヶ崎公園（地区公園）や住吉公園（近隣公園）等における緑の魅力を楽しめる場としての維持・魅力強化 ○ 赤根川、瀬戸川等の河川の治水安全度の向上と、親水空間としての整備、活用
環境保全・整備	<ul style="list-style-type: none"> ○ 西国街道や浜街道沿いの古くからのまちなみ、酒蔵等の建造物等の環境保全 ○ JR魚住駅を中心とする周辺の歩行者空間や公共施設等のユニバーサルデザインを踏まえたバリアフリー化等の取組 ○ 西部海岸（西岡海岸）における、自然に配慮した環境面の維持・充実と海岸沿いの自転車道など魅力の強化 ○ 市街化調整区域等にある農地とため池の市民が身近に自然に触れられる場としての保全・活用 	
景観形成	<ul style="list-style-type: none"> ○ 住吉神社と住吉公園周辺を中心とした西部海岸（西岡海岸）における、播磨灘の眺望を活かした、歴史の趣のある景観形成 ○ JR魚住駅周辺における、建築物の誘導等による、地域の玄関口や拠点にふさわしいにぎわいのある景観形成 	
市街地整備と住宅地整備	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地区計画の策定や適宜適切な用途地域への転換等の土地利用制度の複合的な活用による市街地、住環境の形成 ○ 多世代が共生するエリアマネジメントによる生活環境の改善 	
都市防災	<ul style="list-style-type: none"> ○ 金ヶ崎公園における地域防災公園としての機能強化 ○ 国道2号や長坂寺線などの市内の拠点間交通を担う道路の整備拡充の推進と、必要な幹線道路の整備推進 ○ ハザードマップ等による防災情報の周知及び南海トラフ巨大地震時の津波の発生時の避難対象地域における避難路の確保 	



4.7 二見地域

4.7.1 地域特性と現状

- 山陽電鉄東二見駅を拠点として、二見北、二見西、二見の3つの小学校区から構成される地域であり、面積は5.97㎢と市域全体の12.1%となっています。
- 令和4年4月1日現在の人口は約3万人であり、過去10年間で1.1%増加しています。また、高齢化率は25.3%と、市の平均(26.2%)と比べ、やや低くなっています。



出典：住民基本台帳

図 4-9 二見地域の人口推移

中央部	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東二見駅周辺では、市民センター、ふれあいプラザあかし西など、公共機能が集積しています。 ・ 西二見駅周辺では、大規模商業施設の立地など商業機能が集積しています。
南部	<ul style="list-style-type: none"> ・ 南二見人工島に、大規模な工場が集積立地しているほか、二見の臨海部には漁港やポートパーク、水産工場等が立地しています。 ・ 南二見人工島では広範囲に高潮浸水想定区域が指定されています。 ・ 明石海浜公園では、プールやサッカーグラウンド、体育館などのレクリエーション施設が立地しています。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 瀬戸川周辺では洪水浸水想定区域や高潮浸水想定区域が指定されています。

4.7.2 地域の主要課題

- 今後、人口が増加すると推測される山陽電鉄西二見駅周辺における商業機能と山陽電鉄東二見駅周辺の公共施設の円滑な連携による生活利便性の向上。
- ユニバーサルデザインを踏まえた、山陽電鉄東二見駅、西二見駅、JR 土山駅における、移動等円滑化への取組推進。
- 内陸部の住宅地と臨海工業団地内の大きな工場の集積立地における、双方の良好な環境の維持・向上。
- 地域住民の重要な足である山陽電鉄東二見駅、西二見駅、JR 土山駅を結ぶコミュニティバス、企業の重要な足である人工島への路線バスの路線維持に向けた対策。
- 明石海浜公園施設の有効活用。
- 洪水及び高潮浸水想定区域内の防災対策。



4.7.3 地域の目標

主要課題を踏まえ、地域の目標を次のように設定します。

① 山陽電鉄東二見駅及び西二見駅周辺の各機能の連携強化

- 山陽電鉄東二見駅周辺の公共機能や山陽電鉄西二見駅周辺の商業機能の連携強化を図るほか、ユニバーサルデザインを踏まえた歩行空間整備など、誰もが利用しやすい地域拠点の形成を目指します。
- 商業機能と交流機能を兼ね備えたJR土山駅とのネットワーク強化を図ります。

② 南二見人工島での産業機能の維持・向上と良好な住宅地との共存

- 大規模な工場が集積している人工島においては産業機能の維持・強化を図るとともに、内陸部の良好な住宅地との共存に努めます。
- 人工島の広範囲が高潮浸水想定区域に指定されているため、海岸施設の整備など災害時における操業環境の維持を図ります。

③ 明石海浜公園における海際レクリエーション機能の利用促進と防災機能の向上

- 明石海浜公園のレクリエーション拠点機能の積極的な利用を促進するほか、豊かな海をもつまちとしてのイメージ向上に向けた景観形成に努め、地域住民の公園・緑地に対する満足度の向上のほか、地域外からの利用者の増加を図り、まちのにぎわい向上に役立てます。
- 防災拠点としての機能強化により、防災、減災力の向上に努めます。

④ 地域内の道路の安全性の向上

- 道路整備によるネットワーク強化により、地域内道路の渋滞緩和や海際への移動円滑化など、まちの安全性向上やにぎわいづくりを図ります。
- 人々が通りたくなる良好な沿道景観づくりを進めます。

4.7.4 まちづくり方針図

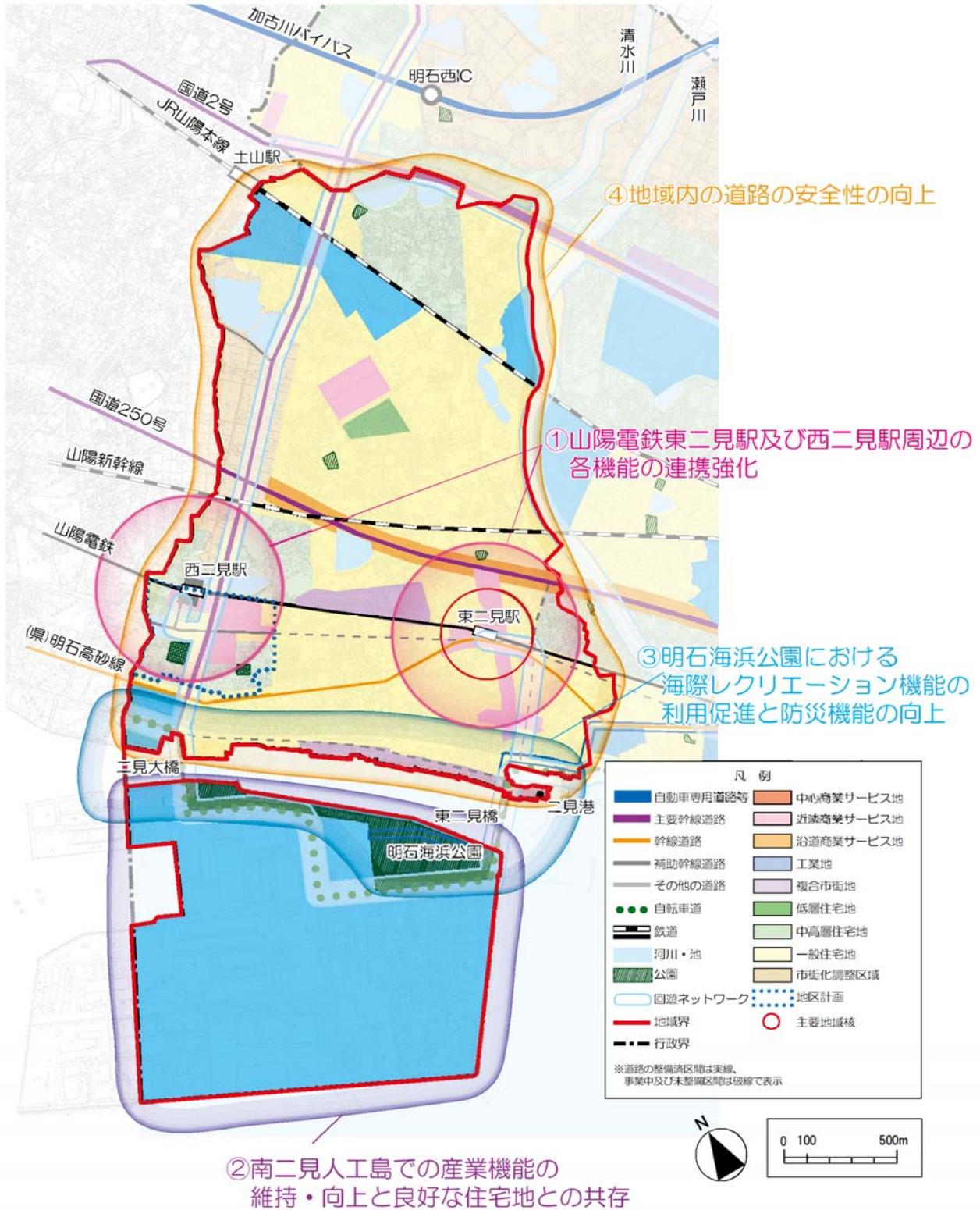


図 4-10 二見地域のまちづくり方針図



4.7.5 まちづくりの方針

土地利用	<ul style="list-style-type: none"> ○ 山陽電鉄東二見駅周辺における駅利用者や周辺住民に便利な商業、公共公益サービス機能の強化 ○ 山陽電鉄西二見駅周辺の既存大型店立地区域における地域住民に便利な商業機能の強化や公共施設の充実化などによる利便性向上 ○ 大規模工場が立地・集積する二見臨海工業団地等における、産業機能の強化 				
都市施設整備	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="background-color: #a4c6e0; text-align: center; vertical-align: middle;">道路・交通関連</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ○ JR土山駅と山陽電鉄東二見駅、西二見駅を起点とする地域内の循環路線や二見臨海工業団地等への通勤経路、隣接市町との連携も含めたバスサービスの確保 ○ 播磨臨海地域道路の計画を踏まえた地域内道路の渋滞緩和 ○ 国道2号や(県)明石高砂線など都市の骨格を形成する道路の整備や関係主体への未整備(暫定)区間整備の要請、安全対策の実施 </td> </tr> <tr> <td style="background-color: #a4c6e0; text-align: center; vertical-align: middle;">公園等</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ○ 明石海浜公園(総合公園)の海辺の魅力を楽しめる場としての維持・魅力強化 ○ 瀬戸川、清水川等の河川の治水安全度の向上と、親水空間としての整備、活用 </td> </tr> </table>	道路・交通関連	<ul style="list-style-type: none"> ○ JR土山駅と山陽電鉄東二見駅、西二見駅を起点とする地域内の循環路線や二見臨海工業団地等への通勤経路、隣接市町との連携も含めたバスサービスの確保 ○ 播磨臨海地域道路の計画を踏まえた地域内道路の渋滞緩和 ○ 国道2号や(県)明石高砂線など都市の骨格を形成する道路の整備や関係主体への未整備(暫定)区間整備の要請、安全対策の実施 	公園等	<ul style="list-style-type: none"> ○ 明石海浜公園(総合公園)の海辺の魅力を楽しめる場としての維持・魅力強化 ○ 瀬戸川、清水川等の河川の治水安全度の向上と、親水空間としての整備、活用
道路・交通関連	<ul style="list-style-type: none"> ○ JR土山駅と山陽電鉄東二見駅、西二見駅を起点とする地域内の循環路線や二見臨海工業団地等への通勤経路、隣接市町との連携も含めたバスサービスの確保 ○ 播磨臨海地域道路の計画を踏まえた地域内道路の渋滞緩和 ○ 国道2号や(県)明石高砂線など都市の骨格を形成する道路の整備や関係主体への未整備(暫定)区間整備の要請、安全対策の実施 				
公園等	<ul style="list-style-type: none"> ○ 明石海浜公園(総合公園)の海辺の魅力を楽しめる場としての維持・魅力強化 ○ 瀬戸川、清水川等の河川の治水安全度の向上と、親水空間としての整備、活用 				
環境保全整備	<ul style="list-style-type: none"> ○ 二見臨海工業団地等における産業機能の強化と緑地の確保を目指した工場緑地の適正なコントロール ○ 浜街道沿いの古くからのまちなみ、海際の社寺群などの古くからの建造物の環境保全 ○ JR土山駅と山陽電鉄東二見駅、西二見駅を中心とする周辺の歩行者空間や公共施設等のユニバーサルデザインを踏まえたバリアフリー化等の取組 ○ 明石海浜公園など、その他の観光施設・資源を結ぶ快適な回遊空間の形成や自転車道など魅力の強化 				
景観形成	<ul style="list-style-type: none"> ○ 二見港周辺における、船溜りや漁港の営みなどの風物詩を活かした、周辺の歴史的な景観と調和した景観形成 ○ 浜街道周辺の東二見地区における、社寺や伝統的民家など歴史資源の保全・活用による、歴史の趣を残した景観の形成 				
市街地整備と住宅地整備	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地区計画の策定や適宜適切な用途地域への転換等の土地利用制度の複合的な活用による市街地、住環境の形成 ○ 多世代が共生するエリアマネジメントによる生活環境の改善 				
都市防災	<ul style="list-style-type: none"> ○ 明石海浜公園における地域防災公園としての機能強化 ○ 国道2号や朝霧二見線などの市内の拠点間交通を担う道路の整備拡充の推進と、必要な幹線道路の整備推進 ○ ハザードマップ等による防災情報の周知及び南海トラフ巨大地震時の津波の発生時の避難対象地域における避難路の確保 				

第5章 計画の推進方針

第5章 計画の推進方針

5.1 計画の適切な運用

本計画については、市の広報、ホームページなどを活用するとともに、多様な機会を通じて、市民に計画の内容を公開・説明します。

また、計画の実施にあたっては、「あかしSDGs推進計画(明石市第6次長期総合計画)」や「東播磨地域都市計画区域マスタープラン」などの上位計画、その他、各分野の関連計画との整合性を確保し、効果的に施策を推進します。

5.2 計画の見直し

社会情勢の変化に加え、都市計画では5～10年の間に現況を調査、解析し、必要に応じて見直しを行うものとされています。

今後、人口、産業構造、土地利用動向、行財政など、都市計画マスタープランを構成するフレームが大きく変化した場合や、上位計画である「あかしSDGs推進計画(明石市第6次長期総合計画)」や「東播磨地域都市計画区域マスタープラン」が改定された場合、その他目まぐるしく変化する社会情勢や多様化する市民のニーズへの対応が必要になった場合などに際しては、計画内容の点検を行い、必要性があれば、随時、適切に都市計画マスタープランの見直しを行います。

5.3 計画の進行管理

都市計画の中で、短期的にその効果が現れるものもありますが、一方では息の長い取り組みが必要とされており、その間に社会情勢等が変化する可能性があり、目標を実現していく過程で適正に進行管理し、進捗状況を明らかにするとともに、必要に応じて、見直しを含む適切な政策判断を行う必要があります。

そのため、計画(Plan)を実行に移し(Do)、その結果・成果を点検し(Check)、改善し(Action)、次の計画(Plan)へとつなげていきます。

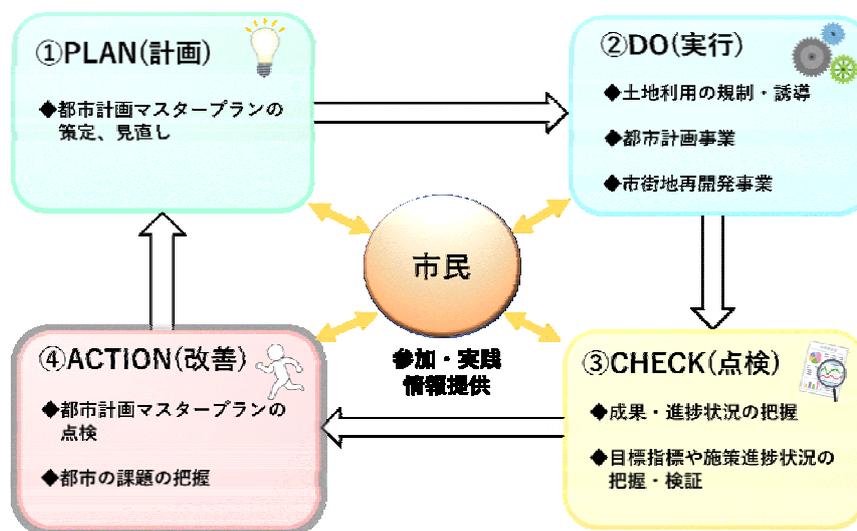


図 5-1 PDCAサイクル