

播磨東部地域都市計画区域マスタープラン

東播都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
加西都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
中 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
東条都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
吉川都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

(案)

令和 年 月

兵 庫 県

目次

第1	基本的事項	1
1	役割	1
2	対象区域	1
3	目標年次	2
4	地域の概況	2
	(1) 地勢	2
	(2) 土地利用	3
	(3) 人口・世帯数	4
	(4) 交通	4
第2	播磨東部地域の都市計画の目標等	6
1	都市計画の目標	6
	(1) 地域の魅力・強み	6
	(2) 地域の課題	7
	(3) 目指すべき都市構造	8
	(4) 都市づくりの重点テーマ	11
2	区域区分の決定の有無及び方針	13
	(1) 区域区分の決定の有無	13
	(2) 区域区分の方針	13
	(3) 市街化調整区域における計画的な市街化の方針	15
3	都市づくりに関する方針	16
	(1) 土地利用に関する方針	16
	(2) 都市施設に関する方針	20
	(3) 市街地整備に関する方針	22
	(4) 防災に関する方針	23
	(5) 環境共生に関する方針	24
	(6) 景観形成に関する方針	26
	(7) 地域の活性化に関する方針	26
4	主要な都市施設等の整備目標	28
	(1) 交通施設	28
	(2) 公園	29
	(3) 河川	29
	(4) 市街地開発事業等	30
	参考) 現況図表	31
	参考) 広域都市構造図	38
	用語解説	39

第1 基本的事項

1 役割

播磨東部地域都市計画区域マスタープランは、県の都市計画における方向性を示した「ひょうご都市計画基本方針」に基づき、都市計画法（昭和43年法律第100号）第6条の2に定める「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」として、中長期的視点に立った地域の将来像及びその実現に向けた広域的・根幹的な都市計画の方向性を示すものである。

また、都市計画法第18条の2に基づく「市町村の都市計画に関する基本的な方針」（以下「市町マスタープラン」という。）及び都市再生特別措置法（平成14年法律第22号）第82条に基づく「立地適正化計画」は、これに即して定められる。

2 対象区域

対象区域は、明石市、加古川市、西脇市、三木市、高砂市、小野市、加西市、加東市、稲美町、播磨町及び多可町の8市3町で構成される播磨東部地域に含まれる東播都市計画区域、加西都市計画区域、中都市計画区域、東条都市計画区域及び吉川都市計画区域とする。

なお、本地域においては、都市計画区域外との関係にも配慮しつつ、広域的な地域の将来像及び都市計画の方向性を示す。

図1 対象区域



表1 播磨東部地域内の都市計画区域

都市計画区域名	構成市町名	都市計画区域	人口(人)
東播都市計画区域	明石市	行政区域の全域	303,601
	加古川市	行政区域の全域	260,878
	西脇市	行政区域の一部	31,863
	三木市	行政区域の一部	65,118
	高砂市	行政区域の全域	87,722
	小野市	行政区域の一部	42,737
	加東市	行政区域の一部	31,947
	稲美町	行政区域の全域	30,268
	播磨町	行政区域の全域	33,604
加西都市計画区域	加西市	行政区域の一部	39,394
中都市計画区域	多可町	行政区域の一部	9,059
東条都市計画区域	加東市	行政区域の一部	7,527
吉川都市計画区域	三木市	行政区域の一部	6,872
合計			950,590

資料：令和2年(2020年)国勢調査(就業状態等基本集計)

3 目標年次

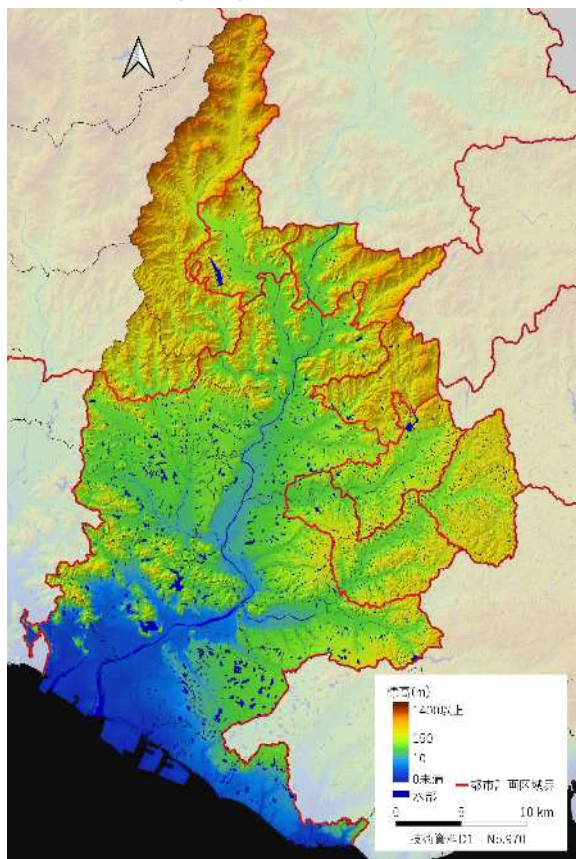
県政の基本指針「ひょうごビジョン2050」の展望年次である令和32年(2050年)の都市の姿を展望しつつ、目標年次を令和12年(2030年)とする。

4 地域の概況

(1) 地勢

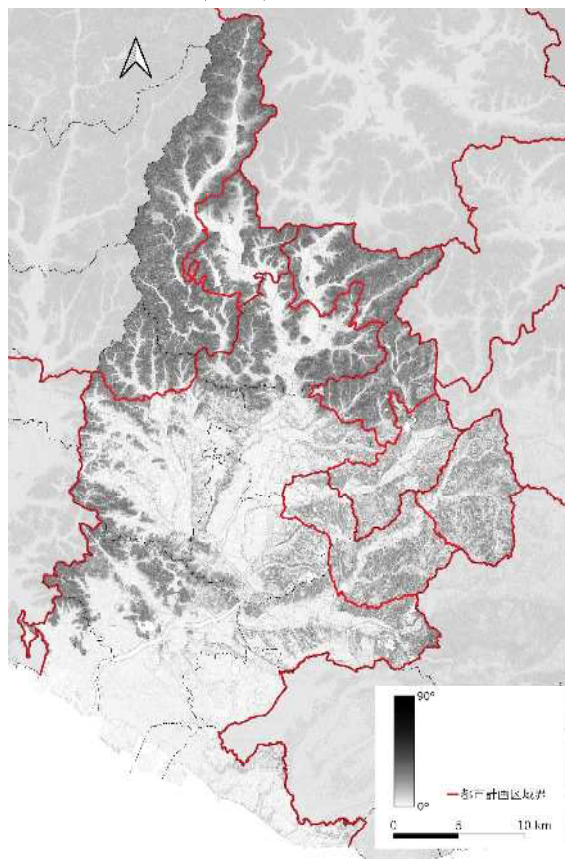
- ・ 県中央部に位置し、東は神戸・阪神地域、西は播磨西部地域、北は丹波地域、南は瀬戸内海に面する約1,162km²の地域である。(可住地面積²：約624km²、54%)
- ・ 県内最大の流域面積を有する加古川が中央を南北に流れている。
- ・ 南部には播州平野が広がり、東部に日本有数のため池密度を誇る^{いなみの}印南野台地^のが広がっている。
- ・ 中央部には、青野ヶ原台地を挟んで東西にそれぞれまとまった平坦地が広がっている。
- ・ 北部は山地が主体で、加古川・杉原川に沿って谷底平野が形成されている。

図2 地形（標高）



出典：国土地理院「デジタル標高地形図」

図3 地形（起伏）



出典：国土地理院「傾斜量図」

(2) 土地利用

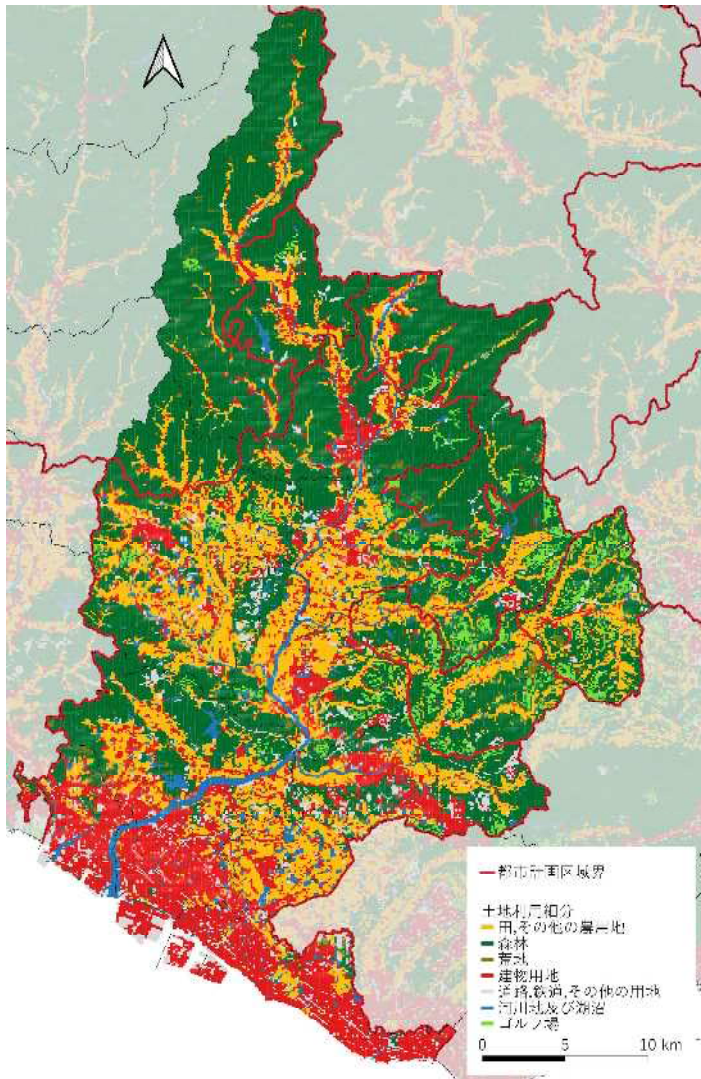
(臨海部)

- ・JR山陽本線、山陽電鉄、国道2号等に沿って带状に市街地が連たんしている。
- ・沿岸の埋立地に重化学工業が発達している。(播磨臨海工業地域)

(臨海部以外)

- ・平坦地に農業地帯（主に水田）が広がり、島状に市街地が形成されている。
- ・三木市や小野市の神戸電鉄粟生線^{あお}沿線の丘陵地にはニュータウンが形成されている。
- ・中国自動車道や山陽自動車道のインターチェンジ周辺に産業団地が形成されている。
- ・東部の丘陵地にはゴルフ場が多数整備されている。

図4 土地利用の状況



出典：国土数値情報「土地利用細分メッシュ（令和3年度(2021年度)）」

(3) 人口・世帯数

- ・人口は約98.0万人（県全体の約18%）、世帯数は約40.6万世帯（県全体の約17%）となっている。（令和2年(2020年)）

(4) 交通

(鉄道)

- ・JR山陽本線・山陽電鉄本線が東西方向に並走し、JR加古川線が南北を縦断している。
- ・神戸電鉄粟生線、北条鉄道が内陸の市街地を結んでいる。

(基幹道路)

- ・東西方向には中国自動車道、山陽自動車道のほか加古川バイパス等の自動車専用道路が整備されている。
- ・南北を国道175号が縦断し、国道372号が姫路方面及び丹波篠山方面へ連絡している。
- ・東播磨道が臨海部（加古川バイパス）と内陸部（国道175号）を結んでいる。

- ・山陽自動車道三木サービスエリアに接続して三木スマートインターチェンジ（仮称）が整備中である。

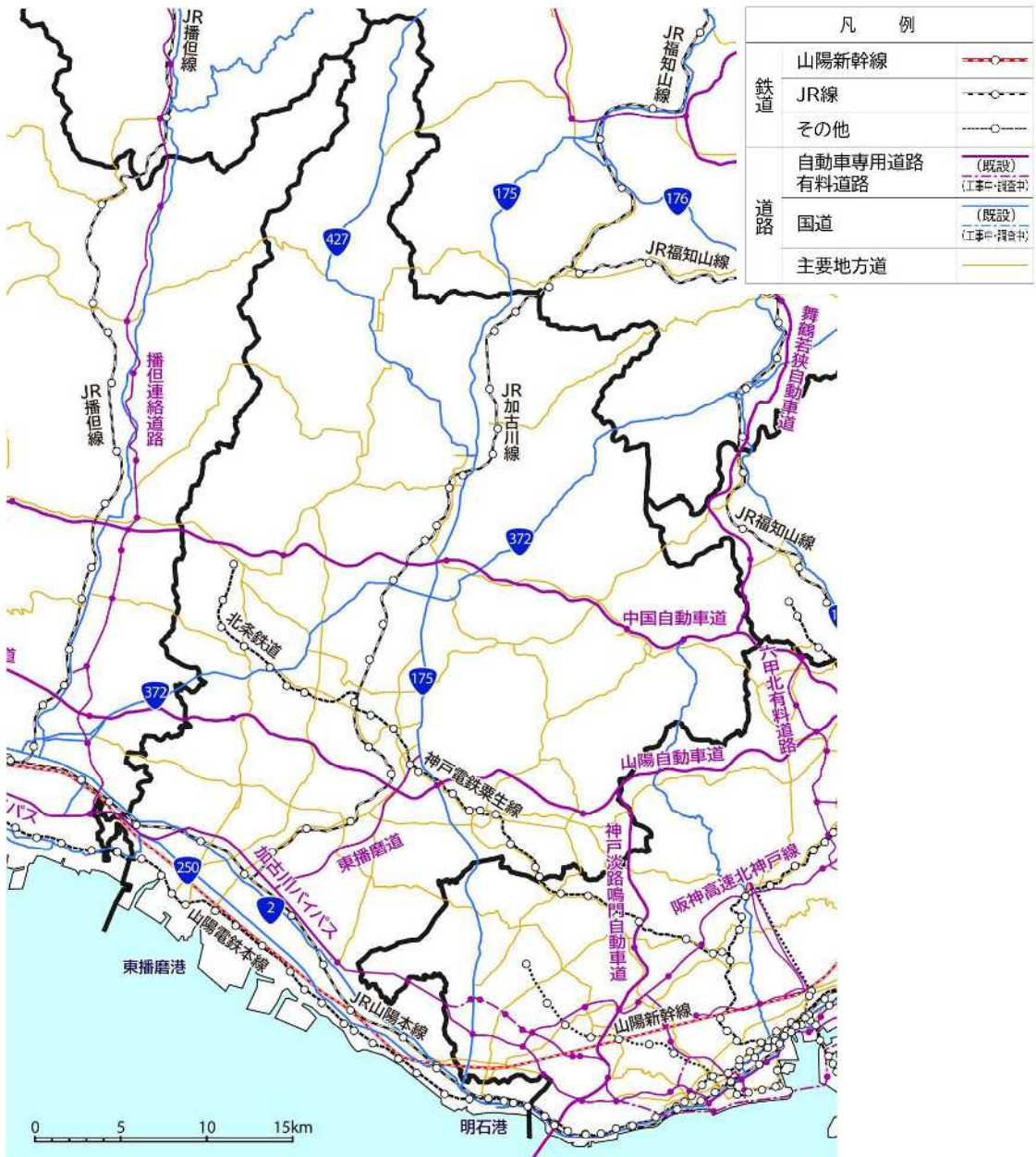
(バス)

- ・臨海部では、鉄道駅を中心に路線バス及びコミュニティバスのネットワークが形成されている。
- ・内陸部では、地域の拠点や主要な施設等を結ぶ形で路線バスとコミュニティバス等が連絡している。また、神戸・大阪方面にも高速バス等が連絡している。

(海上交通)

- ・海上交通の拠点である東播磨港（重要港湾）は、西側に隣接する姫路港（国際拠点港湾）と共に播磨臨海工業地域の中核港湾としての役割を果たしている。
- ・明石港からの定期航路により岩屋港（淡路市）に連絡している。

図5 交通の状況



第2 播磨東部地域の都市計画の目標等

1 都市計画の目標

(1) 地域の魅力・強み

ア 県内有数の水田農業地域

- ・加古川流域には播州平野が広がり、東条湖や翠明湖などから安定した水を供給する疏水やため池が整備された豊かな農業地域である。
- ・内陸部は酒米「山田錦」の国内最大の生産地であり、県内有数の水田農業地域となっている。
- ・印南野台地に分布する加古大池等の日本一のため池群や淡河川・山田川疏水等は、先人たちが水需要に対処してきた産業遺産でもある。



田園風景(加東市)

イ 発達した交通網

- ・中国自動車道・山陽自動車道が東西に横断し、舞鶴若狭自動車道、神戸淡路鳴門自動車道に接続する東西南北の結節点として交通利便性が高い。
- ・東播磨道、東播丹波連絡道路(西脇北バイパス)など、地域内の南北交通の強化が進んでいる。
- ・臨海部では東西方向の鉄道網が充実し、神戸・阪神間や姫路方面への交通の便が良く、住宅地としての需要も高い。



ため池群(加古大池、稲美町)



東播磨道(八幡三木ランプ)

ウ 匠の技術が生きるものづくり産業

- ・臨海部には鉄鋼、化学工業などの装置産業が集積している。
- ・内陸部は伝統的な地場産業(播州織、金物、釣針等)が盛んであり、平坦な地形と高速道路網を背景に産業団地が多数形成されている。



ひょうご情報公園都市(三木市)

エ 多彩な公園とスポーツ環境

- ・明石公園、播磨中央公園、三木山森林公園、三木総合防災公園、フラワーセンターなど多彩な公園施設が整備されている。
- ・陸上競技場やテニスコートなどスポーツ環境が充実しており、内陸部は全国有数のゴルフ場が立地する地域でもある。



明石公園(明石市)

(2) 地域の課題

ア 土地利用に関する課題

(都市機能の配置)

- ・商業施設、文化施設等の多くが幹線道路沿いなどに分散して立地しており、都市機能の集積が十分でない地域も見られる。今後、人口減少や高齢化が進む中で、自家用車による移動に制約の生じる高齢者等の生活利便性が低下するおそれや、利用者数の減少により都市機能の維持が困難になっていく懸念があるため、アクセス性の高い駅周辺などへの都市機能の立地誘導が必要である。
- ・特に内陸部では、臨海部に比べ都市機能の集積度は低く、日常の生活利便性の維持・向上のために、都市機能の維持・集積やアクセスの確保が必要である。

(市街化調整区域の土地利用)

- ・東播都市計画区域では、主に内陸部の市町において、市街化調整区域に居住する人口が都市計画区域内人口の4割から6割程度を占めており、地域の活力維持に資する柔軟な土地利用が求められている。

表2 東播都市計画区域における市街化調整区域の面積・人口比率 (R5.3)

市町名	面積 (ha)			人口 (千人)		
	都市計画 区域 (A)	市街化調整 区域 (B)	割合 (B/A)	都市計画 区域 (C)	市街化調整 区域 (D)	割合 (D/C)
小野市	7,508	6,967	92.8%	41.4	24.3	58.7%
稲美町	3,492	3,166	90.7%	30.6	16.3	53.3%
加東市	6,396	5,807	90.8%	30.8	12.2	39.6%
西脇市	7,805	7,198	92.2%	31.8	12.4	39.0%
三木市	7,446	6,188	83.1%	64.5	11.2	17.4%
加古川市	13,848	9,816	70.9%	259.3	42.6	16.4%
高砂市	3,438	1,272	37.0%	85.6	2.6	3.0%
明石市	4,942	1,053	21.3%	305.1	6.1	2.0%
播磨町	924	70	7.6%	34.8	0.4	1.1%

出典：令和5年(2023年)都市計画現況調査

イ 交通インフラの課題

- ・加古川バイパス、国道2号、国道250号等において、通勤時間帯を中心に渋滞が慢性化しており、幹線道路における交通の円滑化が必要である。

ウ 水害のリスク

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

エ 地場産業の継承

- ・播州織、利器工匠具(大工道具)の事業所数は近年減少傾向にあり、とりわけ播州織はコロナ禍の影響を受け、生産額の落ち込みが大きくなっている。地場

産業の振興や地場産業を生かした観光の振興等が求められている。

(3) 目指すべき都市構造

ア 現在の都市構造

本地域の臨海部では、神戸・阪神地域に比べてゆとりのある密度の市街地が連たんし、神戸市中心部と姫路市中心部を結ぶ鉄道駅周辺に都市機能が集積する地区が連なっている。

内陸部では、河川や街道沿いの市街地周辺に集落が点在し、鉄道駅周辺や幹線道路沿いに都市機能が集積する地区が分布しているが、臨海部に比べその集積度は低い。

また、臨海部の東西方向の鉄道に加え、分担率は低いものの南北方向にも鉄道を中心とした公共交通ネットワークが形成されている。

イ 将来の都市構造

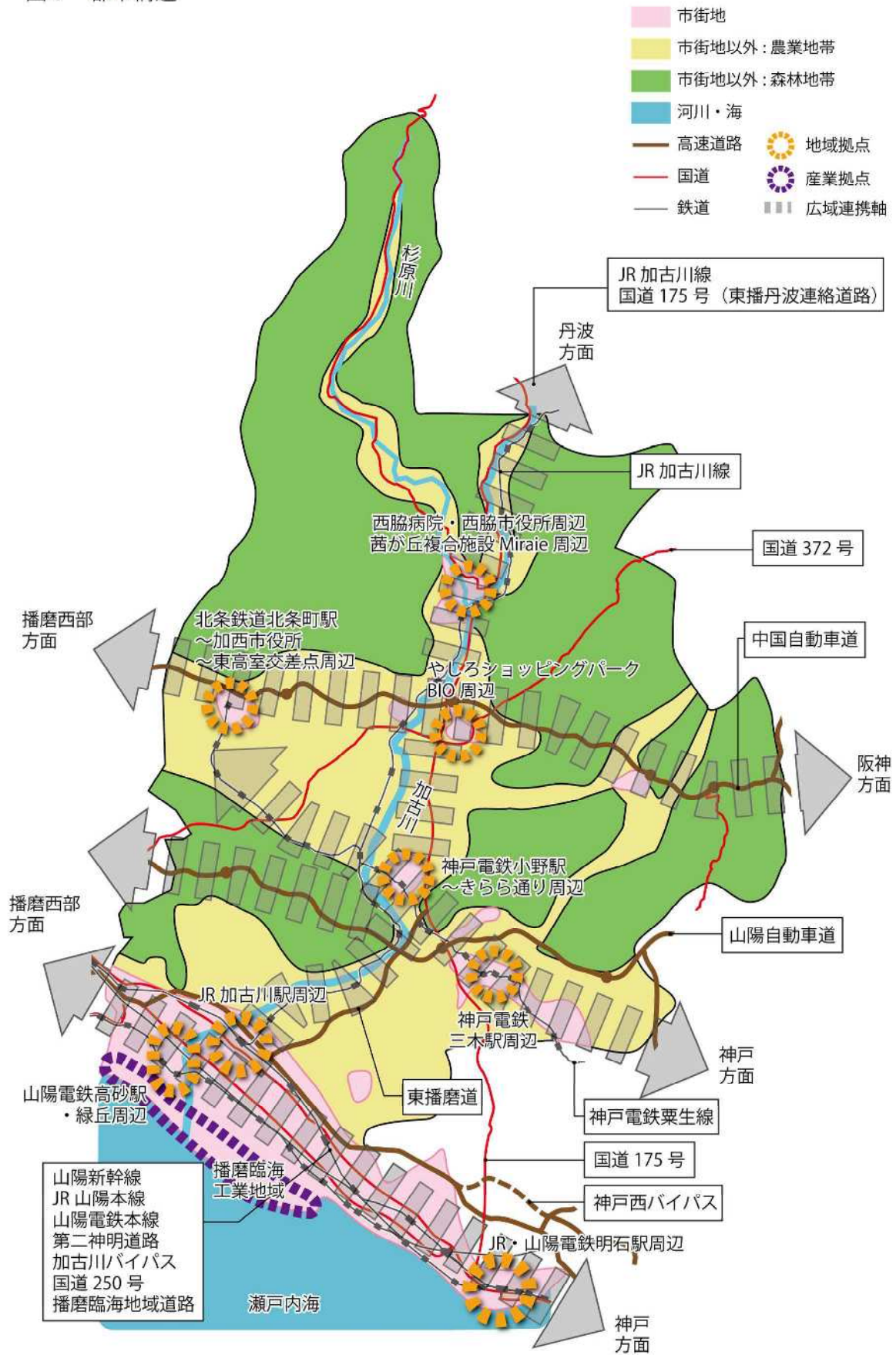
国際競争力の強化を図る神戸市中心部や国際的な観光交流の促進を図る姫路市中心部との役割分担に留意しつつ、各拠点において、地域特性に応じた都市機能や産業等の集積を図るとともに、地域内外の交通ネットワークの強化を通じた都市機能の相互補完を図ることで、「ひょうご都市計画基本方針」に示す地域連携型都市構造³の実現を目指す。

区分	要素*	方針
拠点	地域拠点 ⁴	<ul style="list-style-type: none"> ・臨海部では明石駅や加古川駅周辺等において地域全体を対象とする高度な都市機能の集積を図る。 ・内陸部では鉄道駅、官公庁周辺等において都市機能の相互補完等も勘案し、広域で都市機能の確保を図る。
	生活拠点 ⁵	<ul style="list-style-type: none"> ・日常的に利用する商業、医療・福祉等の生活サービス機能の確保を図る。
	産業拠点 ⁶	<ul style="list-style-type: none"> ・播磨臨海地域のほか、インターチェンジ周辺又は幹線道路沿道等において、計画的な産業集積を図る。
交通ネットワーク	広域連携軸 ⁷	<ul style="list-style-type: none"> ・神戸西バイパスや播磨臨海地域道路の整備により、広域拠点である神戸、姫路を含む東西方向の交通ネットワークの更なる強化を図る。 ・東播磨道の活用や、本地域と丹波地域を結ぶ東播丹波連絡道路の整備により、南北方向の交通ネットワーク強化を図る。 ・JR加古川線、神戸電鉄粟生線及び北条鉄道の活用・維持を図る。
	地域内連携軸 ⁸	<ul style="list-style-type: none"> ・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、生活拠点相互の連携を強化する。

区分	要素※	方針
エリア	市街地	<ul style="list-style-type: none"> ・臨海部では、利便性の高い駅周辺等において、土地の高度利用や、需要に応じたきめ細かな土地利用により、一定の人口密度を維持する。 ・内陸部では、低未利用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する。 ・環境への負荷の軽減や良好な景観の形成、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する。
	市街地以外	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・市街化調整区域において地域活力の維持・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。 ・播磨中部丘陵県立自然公園等の山々、加古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。

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

図6 都市構造



(4) 都市づくりの重点テーマ

ア 都市機能の充実と交通ネットワークの維持・強化

- ・生活拠点など日常生活を営むエリアにおいて、身近な都市機能の立地誘導や確保を図る。
- ・地域と駅を結ぶ移動手段（デマンド交通⁹等）の強化や、パーク&ライドの推進、駐輪場の整備、サイクルトレインの運行など二次交通の充実により、JR加古川線、神戸電鉄粟生線、北条鉄道等の鉄道利用を促進し、公共交通ネットワークを維持する。
- ・東播丹波連絡道路（西脇北バイパス）の整備を推進するとともに、播磨臨海地域道路の早期事業化に向けて取り組み、渋滞緩和や物流の効率化を図る。



JR土山駅前の都市型商業施設(播磨町)



播磨臨海地域道路の計画

イ 「農」との健全な調和

- ・ため池を適切に管理・保全するとともに、都市計画法のほか農地法、農業振興地域の整備に関する法律などによる重層的な土地利用規制等により農地を保全することで、農産物の供給だけでなく、雨水の貯留浸透や生物多様性の保全などグリーンインフラ¹⁰としての多面的機能の発揮を図る。
- ・産業団地等の開発需要に対しては、都市的土地利用と農林業的土地利用の適切なゾーニングのもと、「農」¹¹との健全な調和を前提とした計画的な土地利用を図る。



加古大池と農地(稲美町)



加西インター産業団地(加西市)

ウ 伝統と次世代の産業の推進

- ・播州織や金物等の伝統あるものづくり産業が立地する地域においては、住環境と操業環境に配慮した土地利用を誘導することで、地場産業の振興を図る。
- ・播磨臨海地域において、水素等の新エネルギーの活用等の取組によるカーボンニュートラルポート¹²の形成を推進するとともに、次世代成長産業¹³をはじめとする企業の立地や投資を促進する。



播磨臨海地域(東播磨港)



1765年創業の金物問屋(三木市)

エ 集落の地域コミュニティ維持

- ・生活拠点や地域拠点と集落を結ぶ交通について、移動の実態やニーズ等を踏まえつつ、地域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確保・集約を図るとともに、遠隔医療、ドローン宅配などデジタル技術も活用することで、生活の質の維持・向上を図る。
- ・空き家や農地等を活用した都市住民との交流、二地域居住や移住定住等の促進を図る。



デマンド型乗り合い送迎サービス
(加古川市)



空き家活用特区(県条例)に指定
(西脇市鳴地区)

2 区域区分の決定の有無及び方針

(1) 区域区分の決定の有無

ア 東播都市計画区域

播州平野をはじめ内陸部にも広がりのある平地を有し、高速道路網が整備され利便性が向上しつつある東播都市計画区域は、市街地が連たん又は分布し、依然として開発需要が高いため、無秩序な市街地の拡大を抑制し、計画的な市街化の誘導を図る必要があることから、引き続き区域区分を定める。

イ 加西都市計画区域

加西都市計画区域は、過度な人口流入等はないものの、高速道路のインターチェンジ周辺や幹線道路沿道等に一定の開発需要があることから、農地や景観の保全等にも配慮した土地利用誘導が必要である。一方で、人口減少・少子高齢化により活力の低下が見られる多くの地域では、活性化に資する新たな土地利用ニーズへの迅速な対応が必要である。このため、用途地域や特定用途制限地域等の活用により土地利用コントロールを行うこととし、区域区分は定めない。

ウ 中都市計画区域、東条都市計画区域及び吉川都市計画区域

中都市計画区域、東条都市計画区域及び吉川都市計画区域においては、過度な人口流入等はなく、今後とも急激かつ無秩序な市街化の進行は想定されないことから、引き続き区域区分は定めない。

(2) 区域区分の方針

ア 市街化区域の規模の設定

市街化区域は、都市計画区域マスタープラン、市町マスタープラン等に示された都市の将来像を前提として、人口や産業を適切に収容し得る規模とする。

住宅用地については人口フレーム方式によることとし、目標年次（令和12年（2030年））の人口を推計して市街地として必要と見込まれる面積（以下「フレーム」という。）を設定する。この際、世帯人員の変化や人口密度等の地域特性を考慮する。

商業、工業、流通等の業務用地については、将来の産業活動の規模を勘案して、生産及び流通が円滑に行われるよう配慮しつつ、国土利用計画法（昭和49年法律第92号）第7条の規定に基づく都道府県計画（以下「県国土利用計画」という。）における県土の利用区分ごとの規模の目標を踏まえて設定する。

また、市街化調整区域内で、区域区分に係る次回定期見直しまでの間に市街化区域へ編入すべき状況が整うと見込まれる区域の土地利用を合理的に取り扱うため、全てのフレームを具体の土地に割り付けることなく、その一部を保留フレームとし、特定保留（市街化区域に編入予定の区域を特定したもの）又は一般保留（保留フレームのうち区域を特定しないもの）として設定する。

(ア) 住宅用地の規模

東播都市計画区域における将来の人口を下表のとおり見通し、住宅用地の

規模を想定する。

表3 市街化区域に配分されるべき人口

都市計画区域	年次	令和2年 (2020年)	令和12年 (2030年)
	区分		
東播都市計画区域	都市計画区域内	887.7千人	おおむね 844.6千人
	市街化区域内	760.1千人	おおむね 737.2千人

資料 令和2年(2020年)：国勢調査

令和12年(2030年)：国立社会保障・人口問題研究所推計(令和5年(2023年)推計)を基に推計。

注：令和2年(2020年)の人口は、加西市域を含まない。

注：令和12年(2030年)の市街化区域内人口は、保留する人口を含む。

(イ) 業務用地の規模

東播都市計画区域における将来の工業出荷額及び商品販売額を下表のとおり見通し、業務用地の規模は、県国土利用計画における県土の利用区分に応じた規模を想定する。

表4 工業出荷額・商品販売額

都市計画区域	年次	令和2年 ^注 (2020年)	令和12年 (2030年)
	区分		
東播都市計画区域	工業出荷額	43,080億円	49,230億円
	商品販売額	19,628億円	22,455億円

資料：令和12年(2030年)の工業出荷額及び商品販売額は、工業統計調査、商業統計調査、経済センサスー活動調査及び経済構造実態調査における過去の実績値の推移を基に推計。

注：商品販売額について、令和2年(2020年)は新型コロナウイルス感染症に係る緊急事態宣言下の休業等の影響が見られることから、令和3年(2021年)を基準としている。また、加西市域の工業出荷額及び商品販売額は含まない。

(ウ) 市街化区域の規模

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

表5 市街化区域の規模

都市計画区域	令和2年 (2020年)	令和12年 (2030年)
東播都市計画区域	おおむね 14,262ha	おおむね 14,279ha

注：令和2年(2020年)の市街化区域の規模には、加西市域を含まない。

注：令和12年(2030年)の市街化区域の規模には、保留フレームのうち特定保留に係る面積を含み、一般保留に係る面積は含まない。

イ 市街化区域への編入

市街化区域への編入は、土地利用の動向、都市基盤施設や公共交通網の整備状況等の詳細な検討を行い、計画的な市街化を図る上で特に必要な場合に行うものとし、編入する区域は、都市計画区域マスタープラン、市町マスタープラン等に位置付けられ、既に市街地を形成している区域又は計画的な市街地整備が行われる区域のうち、事業の妥当性及び確実性を備えた必要最小限の区域とする。

なお、既存の市街化区域において、農地（田園住居地域又は生産緑地地区が定められている場合は、これらの区域内的の農地を除く。）、低未利用地又は都市基盤施設が脆弱な地区がある場合は、それらを優先して整備することに努める。

また、市街化調整区域内で今後、計画的な整備、開発の見通しのある区域又は土地需要の高まりが著しいと見込まれる区域については、都市計画上必要な理由を明確に示し、保留フレームを活用することなどにより、市街化区域への編入に向けた検討を行う。

ウ 市街化が見込めない区域の措置

現在、市街化区域内にあって、計画的な市街地整備の予定がなく、当分の間市街化が見込まれない区域や、防災上の理由から都市活動に適さない区域等については、市街化調整区域への編入に努める。

市街化調整区域への編入は、農林漁業との健全な調和を図りつつ、市街化調整区域としての土地利用計画を検討した上で行う。

(3) 市街化調整区域における計画的な市街化の方針

加東市社地区の加東バスターミナル周辺において、計画的な市街化を促進する。