

4 都市づくりに関する方針

(1) 拠点連携型都市構造化の方針

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拠点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、地域拠点及び生活拠点の拠点間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エリアマネジメントの取組を進める。

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、拠点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、規模の最適化、機能の複合化（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共同利用の促進に取り組む。

(1)-1 各地域拠点等の特性を生かした都市機能の充実

ア 地域拠点

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。

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。

イ 生活拠点

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。

(1)-2 現在の市街地を中心とした人口密度の維持

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。

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。

(1)-3 各地域拠点等の機能連携の強化

ア 広域連携軸

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。

イ 地域内連携軸

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、鉄道や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と生活拠点との連携を強化する。

ウ 日常生活圏内の移動

日常生活圏内における移動については、地域の交通需要に応じ、人口が集積している臨海部等においては路線バスにより、人口が少ない地域北部や急峻な地形を持つニュータウン等においては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、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。

なお、公共交通ネットワークの確保が困難な農山村等においては、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。

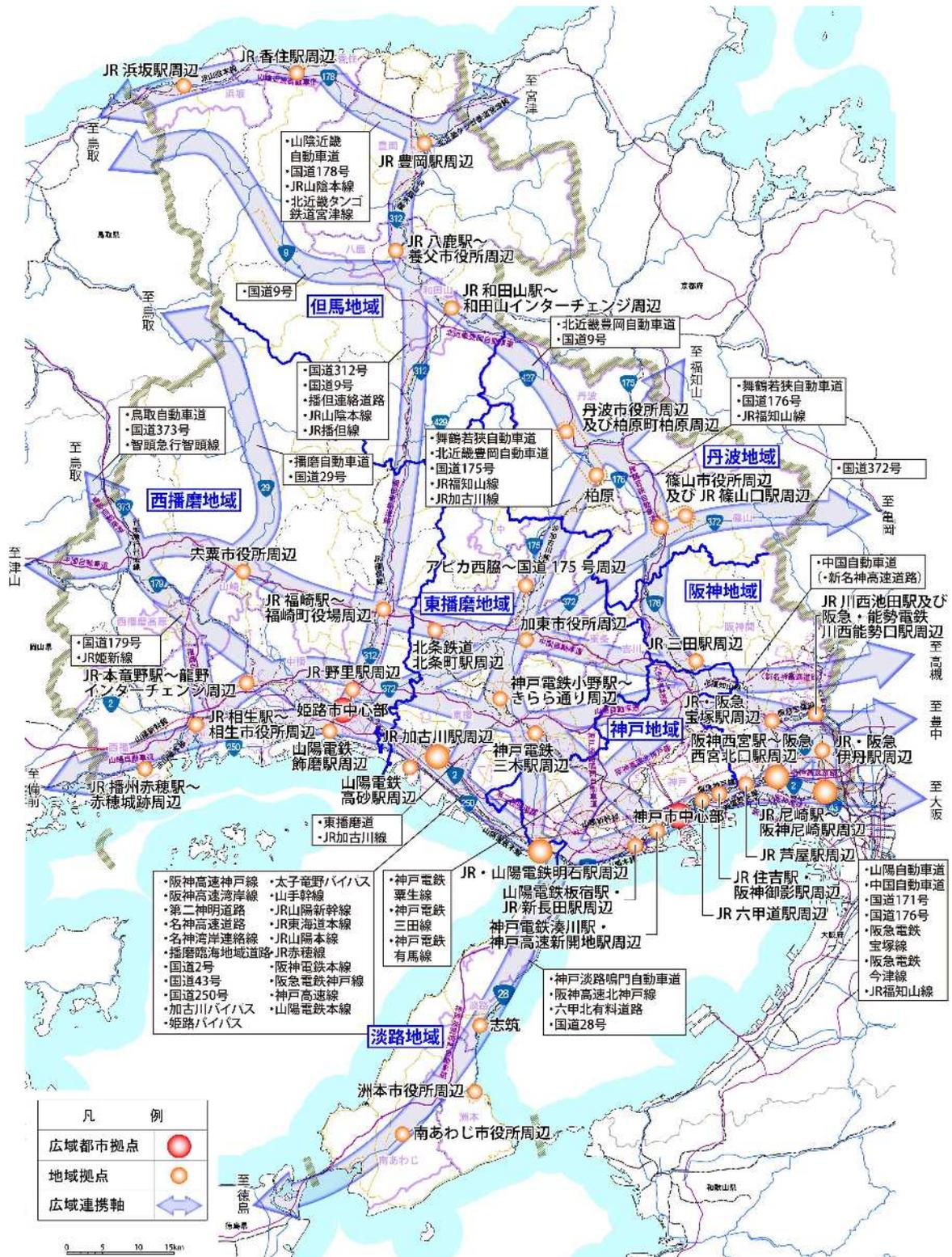


図8 広域都市拠点・地域拠点及び広域連携軸