



1

章

本市の特性と課題について

(1) 本市の特性

1) 位置及び地勢

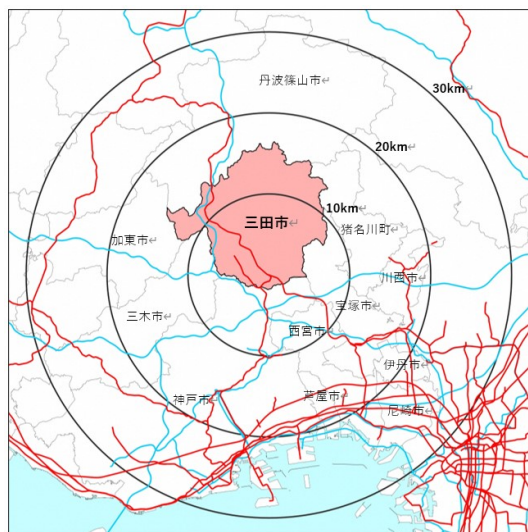
1

本市は、兵庫県の南東部に位置し、神戸市街地より六甲山系を越えて北へ約25km、大阪市より北西へ約35kmの圏域にあります。また、JR、神戸電鉄や神戸バスにより、大阪市、神戸市などの大都市と連絡しているとともに、中国自動車道、第二名神自動車道、舞鶴若狭自動車道や六甲北有料道路などにより近畿圏内をはじめ全国各地とも結ばれており、広域交通ネットワークの要衝となっています。

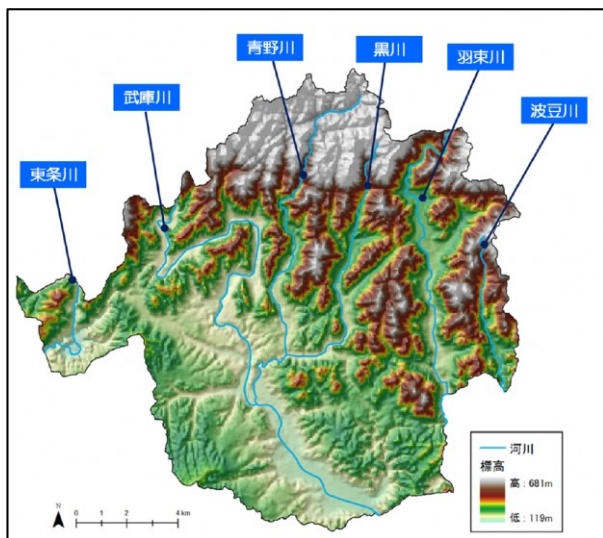
北は丹波篠山市、東は宝塚市、猪名川町、南は神戸市、西は加東市、三木市に接しており、市域は、東西約20km、南北約18km、総面積210.32km²です。

地勢は、市域の北部と東部に標高500～700mの主要山岳が位置し、南西部はおおむね300m以内の丘陵台地となっています。武庫川が北西から南東に市域を貫流しており、波豆川、羽束川、黒川、青野川などの多くの支流を有しています。平坦地は、これらの河川沿いに細長く広がって農用地帯を形成しており、その南端の三田・三輪地区に中心市街地が形成されています。また、南西部の丘陵地帯には、北摂三田ニュータウンやつつじが丘住宅地などニュータウンとして発展してきた計画的市街地※が形成されています。

【三田市の位置】



【三田市の地勢】



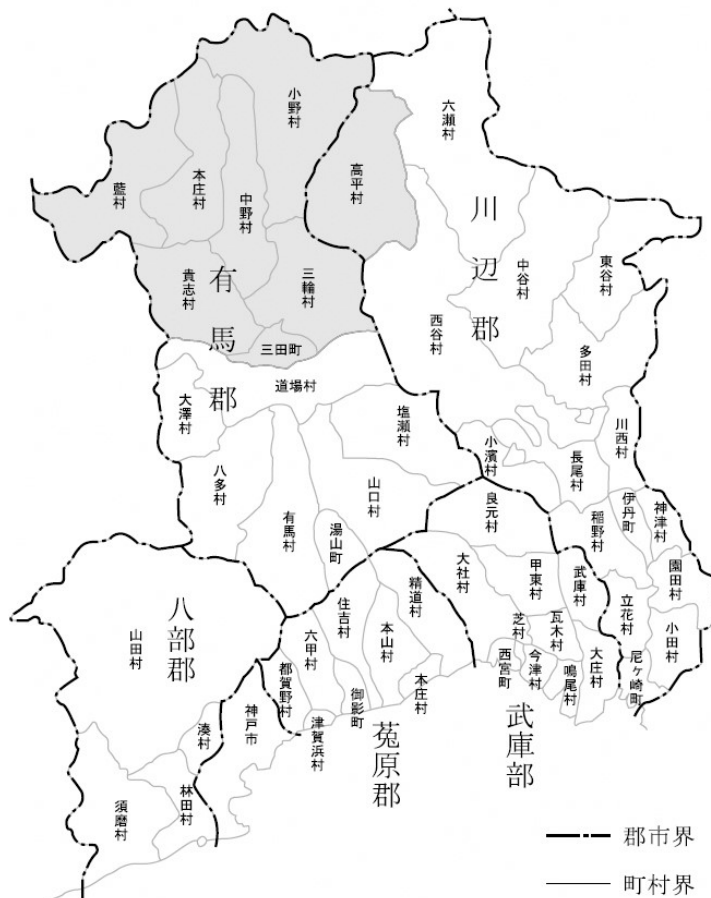
2) 沿革

現在の市域は、港町神戸と丹波方面を結ぶ南北交通軸と、北摂と播磨方面を結ぶ東西交通軸の交点に位置し、7世紀以降、交通の拠点として人々が集まり、旧三田町・三輪町周辺には、農村から供給される米や材木の集散地として町場が形成されました。

江戸時代には、三田藩の拠点が三田地区におかれ、その城下は摂津北西部の政治経済の中心地として栄えました。明治12(1879)年には三田地区に有馬郡役所が設置され、明治32(1899)年に阪鶴鉄道(現JR福知山線)、昭和3(1928)年には神有電鉄(現神戸電鉄)が開通し、有馬郡域における鉄道の要衝、物流の拠点として発展しました。

その後、有馬郡域の南部が相次いで神戸市及び西宮市に編入されたのち、昭和31(1956)年に藍村と本庄村の合併により相野町が、三田町、三輪町、広野村、小野村、高平村の合併により、三田町がそれぞれ成立しました。その後、昭和32(1957)年には三田町が相野町を編入し、昭和33(1958)年に市制を施行し、県下20番目の市として三田市が誕生しました。

【明治22(1889)年4月1日時点の市町村図】



3) 都市計画の変遷

昭和30(1955)年代後半に入ると急激な高度経済成長期を迎え、大都市圏の住宅過密や交通公害などが深刻化するなかで、人口や産業の適正な配置を図るため、昭和44(1969)年に北摂三田ニュータウン計画が発表されました。昭和45(1970)年には、三田市、芦屋市、西宮市、尼崎市、宝塚市、伊丹市、川西市、猪名川町の7市1町の区域を、昭和43(1968)年に公布された都市計画法に基づき、「阪神間都市計画区域」に指定しました。このとき三田市では、市域南部を都市計画区域に指定し、このうち既成市街地と北摂三田ニュータウンを、計画的に市街化を図ろうとする市街化区域※に、それ以外を、市街化を抑制することで自然環境を保全する市街化調整区域※に指定しました。

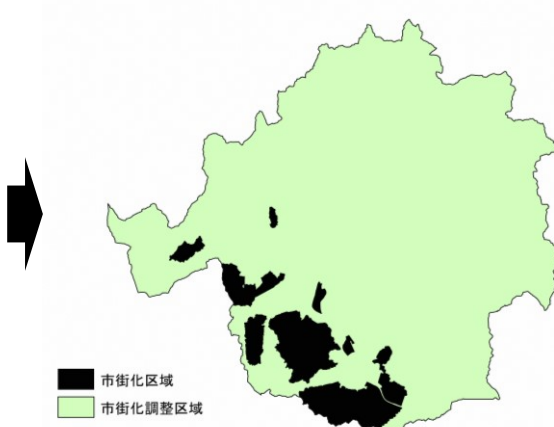
その後、都市機能が充実し、本市の利便性がより向上するなか、市域北部では小規模な宅地開発が急速に進み、都市のスプロール※化が見られるようになりました。このような状況が進行すると、自然環境や生活・営農環境などに影響を及ぼすだけでなく、地域のコミュニティ形成にも支障をきたすことが懸念されたため、市域全体の健全な発展と秩序ある整備を図ることを目的に、市域北部についても、平成10(1998)年に阪神間都市計画区域に指定し、一体的かつ総合的な整備、開発及び保全を図ってきました。令和4(2022)年3月末現在、全市域約21,032haのうち約1,850haを市街化区域に、その他の約19,182haを市街化調整区域に指定しています。

【区域区分(昭和45(1970)年10月31日時点)】



※昭和45(1970)年に市域南部を都市計画区域に指定

【区域区分(令和4(2022)年3月31日時点)】



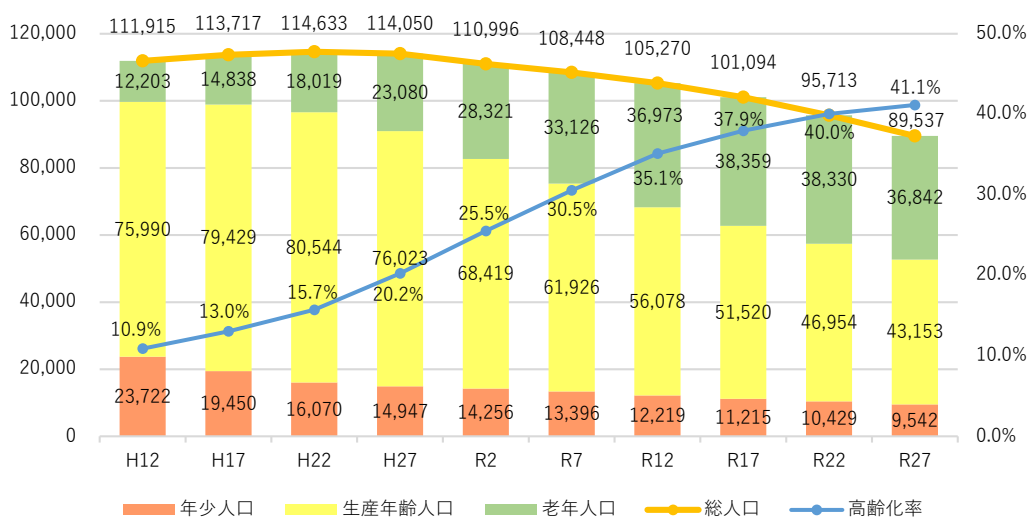
※平成10(1998)年に市域北部を都市計画区域に追加指定

(2) まちづくりで重視すべき課題

1) 人口減少と少子高齢化への対応

本市の人口は、平成12(2000)年に11万人に達しましたが、その後、増加ペースは緩やかになり、平成25(2013)年以降は減少に転じています。今後、老年人口(65歳以上)は増加する一方、年少人口(15歳未満)や生産年齢人口(15歳以上65歳未満)は減少することが予想されます。

【区分別人口・高齢化率の推移】



出典：住民基本台帳（2000～2020）

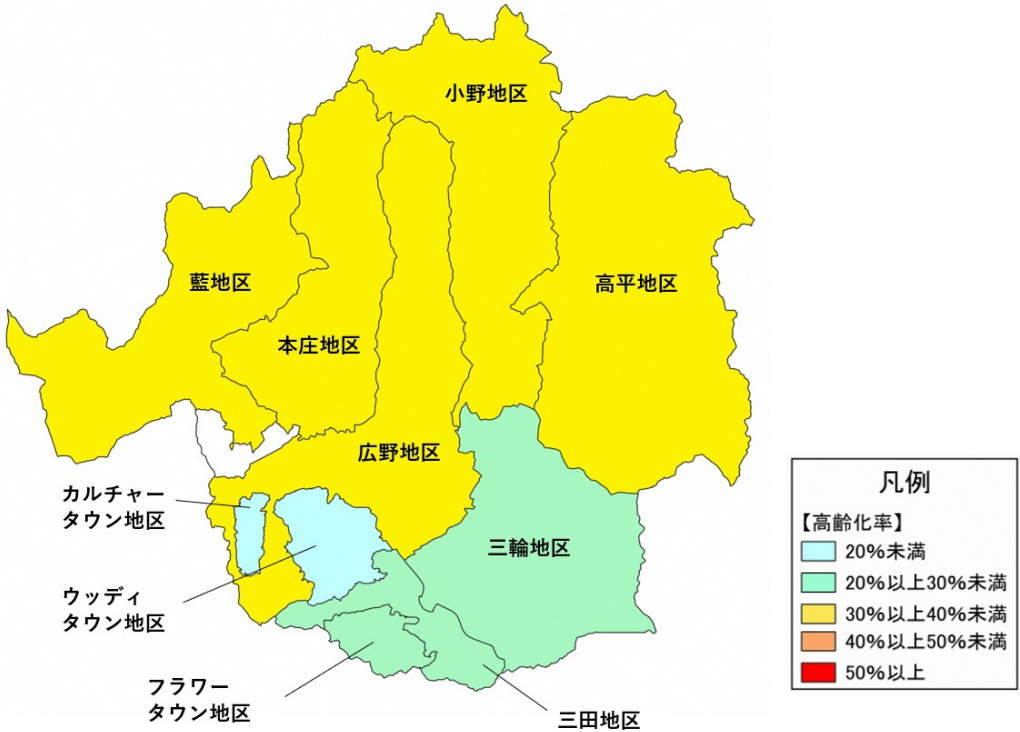
国立社会保障・人口問題研究所（2025～2045）

地区別高齢化率(老年人口の割合)の推移をみると、20年後の令和22(2040)年には市内全体で高齢化が進行することが予想されており、北部の農村地域では50%を超え、北摂三田ニュータウンにおいても30%を超えるため、まちの活力低下やコミュニティの維持が懸念されます。

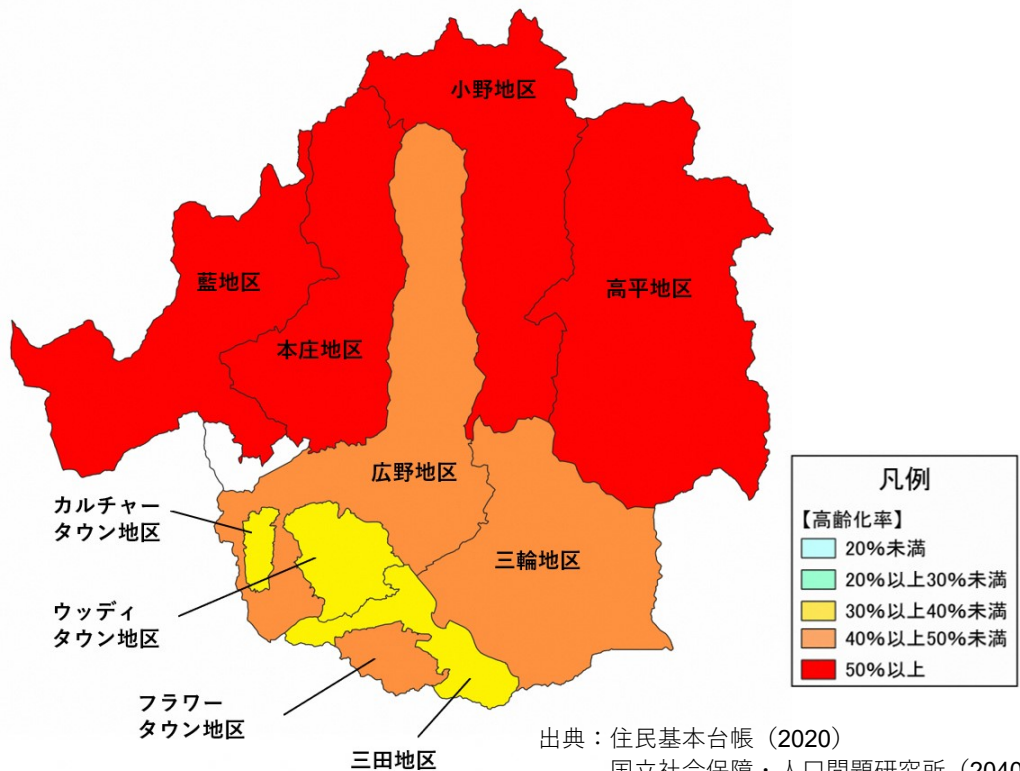
このことから、若年世代をはじめ多様な世代が快適に暮らし続けることのできる、生活・雇用環境づくりを推進するとともに、新たな移住者を迎える住居を確保するための住宅ストックの利活用や、子育て施設、教育施設や医療施設・福祉施設等と居住地が近接した持続可能な生活圏の確保が求められます。

【地区別高齢化率の推移】

【令和2(2020)年】



【令和22(2040)年】



出典：住民基本台帳（2020）

国立社会保障・人口問題研究所（2040）

2) 都市基盤の整備

既成市街地である三田駅前では、本市の玄関口として、ターミナル機能の集積と中心商業地としての活性化、近代化を目的に、平成2年の都市計画決定（Aブロック地区）から事業が進められてきました。

再開発事業の集大成となるCブロック地区については、これからの「まち」に求められる価値の変化にあわせて、まちの交流拠点となる賑わい広場やシンボルロード、通りと連続性のある商業・業務・公共公益施設の整備など、三田駅前にふさわしい魅力ある賑わい拠点の創造が期待されています。

JR新三田駅周辺においては、令和4年に福島土地区画整理事業が完了したことから、「第5次三田市総合計画」では、公共交通網による交通結節点としての機能を活かすため、新たに都市核に位置づけられました。

このことから新三田駅周辺では、交通結節点にふさわしい商業・業務機能や都市型住宅※等が整備されることで、本市の新たな都市拠点となることが期待されています。

北摂三田テクノパーク等の工場適地では、中国自動車道、第二名神高速道路、舞鶴若狭自動車道や六甲北有料道路などによる広域アクセス性に優れており、企業誘致を促進する立地環境を整えることで、これまで多種多様な企業の進出により、地域経済を牽引する産業集積地へと発展してきました。

今後、更なる地域経済の活性化を図るため、本市の企業進出の適地としての強みを活かしながら、産業構造の革新的な変化等を見据えた新たな産業拠点の整備促進が求められます。

【三田駅前地区再開発事業(三田駅前Cブロック地区)】



※パースは、おおむねのイメージを表現したものであり、確定した整備計画によるものではありません。

【土地区画整理事業完了後の新三田駅周辺】



【北摂三田第二テクノパーク】



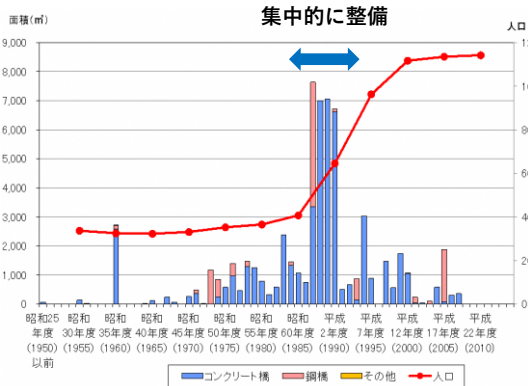
3) 既存ストックの維持管理と活用

本市の人口は、昭和60（1985）年頃まで3万人台で推移していましたが、北摂三田フラワータウンや北摂三田ウッディタウン等のニュータウンが開発されたことで、昭和62（1987）年から平成8（1996）年まで10年連続で人口増加率日本一となり、平成12（2000）年には11万人に達しました。これら急激な人口の増加を背景に、多くの公共施設や道路、公園などの都市基盤の整備、戸建住宅などが建設されてきました。

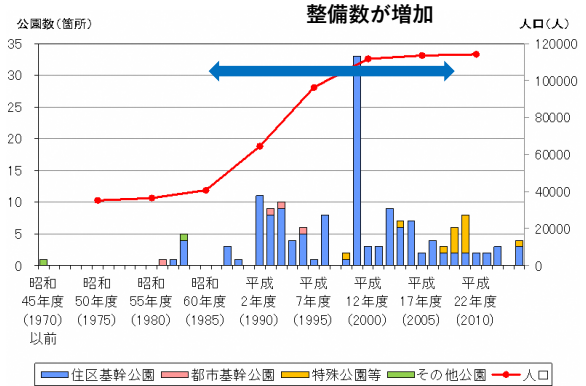
しかしながら、今後、人口減少が進み、まちの発展に伴い集中的に整備してきた多くの施設について、近い将来一斉に迎えることとなる維持更新経費の増大が見込まれます。

このことから、維持管理や更新を考慮に入れた「ライフサイクルコスト※」の縮減等を図るため、効率的・効果的な維持管理を推進していくとともに、市民ニーズを的確に把握し、民間活力の導入など、既存ストックを有効活用していくことが求められます。

【橋梁 年度別整備状況（面積）】



【公園 年度別整備状況（箇所）】



【センチュリー大橋】



【深田公園】



4) 公共交通ネットワークの充実

本市の公共交通は、鉄道においてはJR福知山線と神戸電鉄三田線・公園都市線、路線バスでは神姫バスが担っており、市民の通勤、通学及び日常生活の移動手段として重要な役割を担っています。

平成25年には、テクノパークや関西学院大学神戸三田キャンパス、ウッディタウンを結ぶバス路線を中心に、朝夕のラッシュ時の車内混雑の解消に向け、西日本で初となる連節バスを導入し、令和2年には、無人自動化運転移動サービスの実現を目指し、中型自動運転バスによる公共移動サービスの実証実験を行うなど、誰もが快適で安心して移動できる公共交通に向けた取り組みを推進してきました。

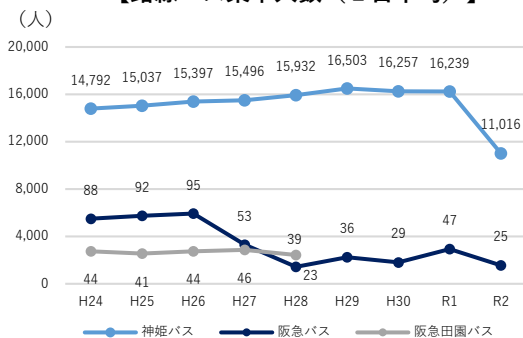
【オレンジアロー連SANDA(連節バス)】



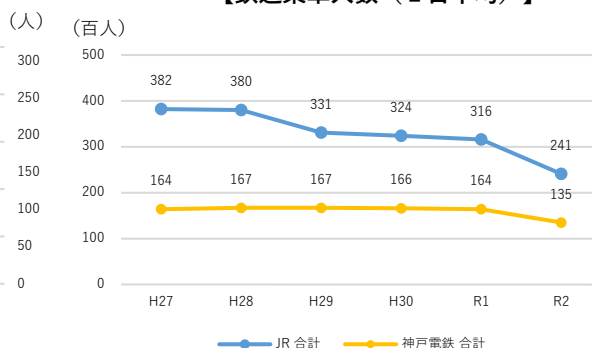
しかしながら、人口減少や少子高齢化の進行などにより、近年では乗車人数は横ばいで推移しており、新型コロナウイルス感染症の流行後は、接触機会の減少や多様な働き方等から、急激に乗車人数が減少しています。

今後、市民ニーズにあった公共交通体系のあり方や、デジタル技術を活用した、次世代につながる新たな移動サービスの実現が求められます。

【路線バス乗車人数（1日平均）】



【鉄道乗車人数（1日平均）】



出典：三田市統計書

※神姫バスの乗車人数は、三田市内の収入(定期含む)の昨年度比×昨年度輸送人数。

※阪急田園バスの乗車人数は、流動調査(毎年実施)による構成比×運送収入を基に算出。

※JR福知山線は、三田駅、新三田駅の合計。

神戸電鉄三田線・公園都市線は、三田駅、三田本町駅、横山駅、フラワータウン駅、南ウッディタウン駅、ウッディタウン中央駅の合計。三田駅連絡定期券分を付加したものの。

※鉄道乗車人数は、各年度の1日平均。

基になる年間乗車人数は、発券枚数+定期券外IC利用数+定期券利用数。

定期利用数は、購入期間毎日1回乗車しているとして集計。

5) 環境と共生するまちづくり

本市は武庫川や千丈寺湖といった恵み豊かな水源や緑豊かな里山風景など、魅力ある自然環境が形成されており、ひとと自然が共生するまちへと大きく成長してきました。

本市では、令和3(2021)年6月に脱炭素社会に向けて、2050年の二酸化炭素排出量実質ゼロに取り組むこと(ゼロカーボンシティ[※]への挑戦)を表明し、森林・河川等の自然環境の保全、公共交通・自転車の利用促進など、環境に配慮したまちづくりを進めています。

各種都市機能や公共交通サービスの充実、高齢者や子育て世代を含む全ての世代が安全・安心で快適に暮らせる生活環境の確保、環境負荷の少ない脱炭素・循環型社会の実現など、効率的な都市経営を可能とする持続可能なまちづくりが求められています。

【武庫川】



【千丈寺湖】



【里山風景】



6) 災害に強いまちづくり

三田駅周辺の市街地の大部分は、武庫川沿いに位置しており、交通機関などの重要な都市基盤も集中していますが、過去には河川の氾濫による洪水害も発生しており、災害における中心都市部の脆弱性が懸念されてきました。また、農村地域などにおいては、集中豪雨による河川の氾濫や土砂災害の被害などが発生してきました。

本市においては、このような災害に対する懸念や過去の洪水害や土砂災害を受け、砂防ダム整備・河川改修や下水道整備を進めるとともに、急傾斜地崩落対策事業※の実施などにより、自然災害は減少しており、また、災害の備えとしてハザードマップ※や地域防災マップの作成及び周知などにも取り組んできました。

しかしながら、近年、激甚化の傾向にある自然災害への対応は喫緊の課題であり、甚大な被害をもたらした東日本大震災以降、市民の防災意識は更に高まっています。

平時から、基盤整備などのハード対策や防災情報伝達体制の強化などのソフト対策への積極的な取り組みがこれまで以上に重要になっています。

また、被害を最小限にとどめる「減災」の考え方にに基づき、自助・共助・公助による地域防災力の向上に取り組む必要があります。

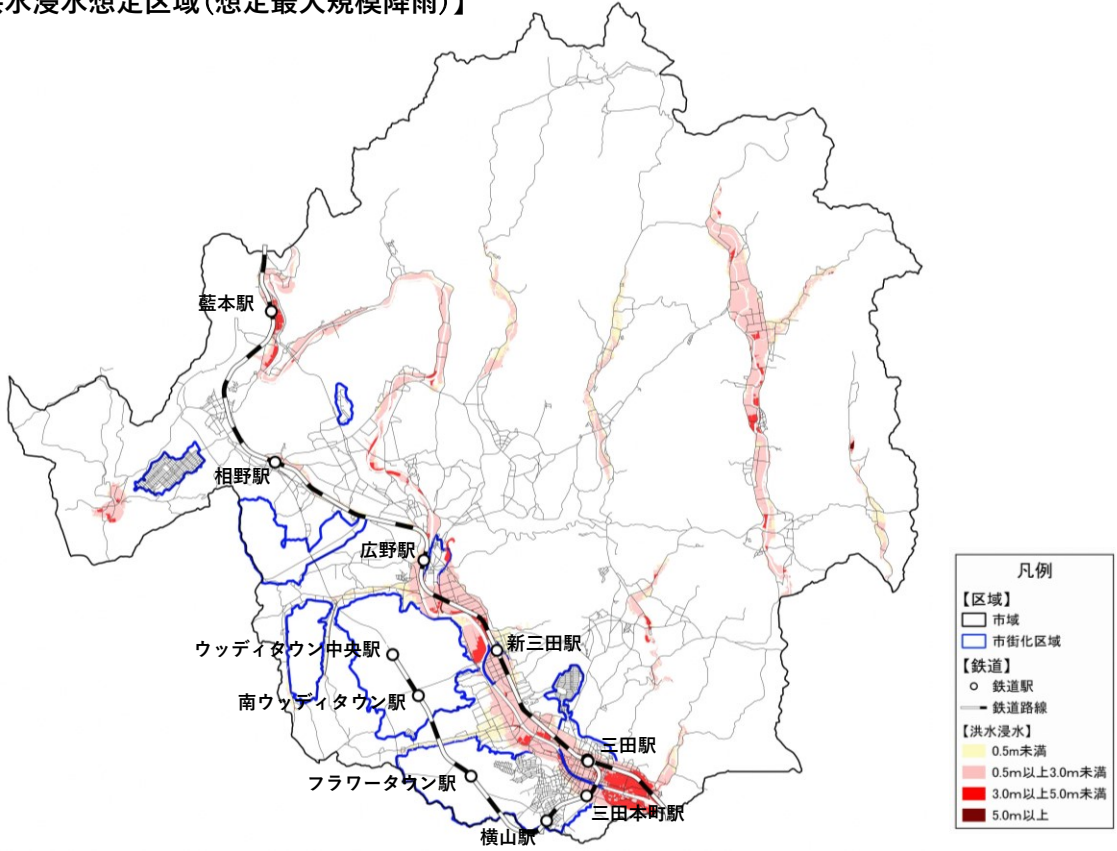
【地域防災マップ作成】



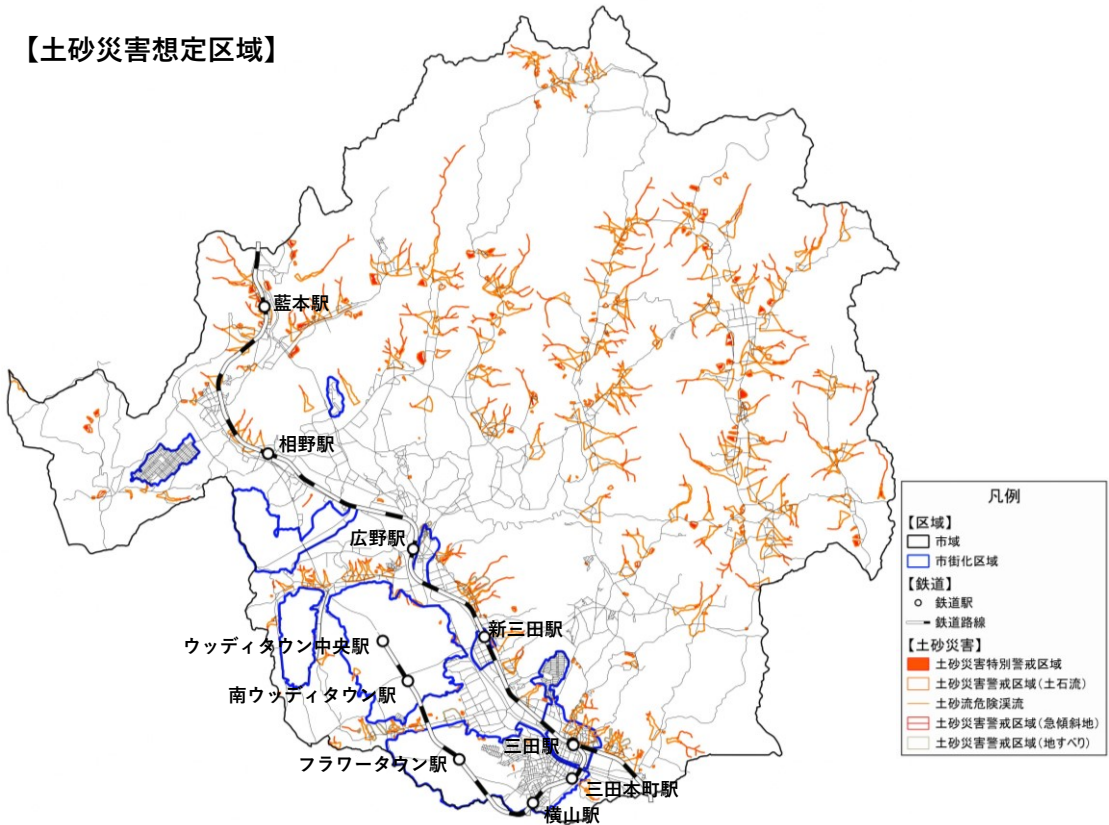
【急傾斜地崩落対策工事(小柿)】



【洪水浸水想定区域(想定最大規模降雨)】



【土砂災害想定区域】



7) 多様な主体と共に創るまちづくり

住民のニーズが多様化する中で、様々な場面において行政だけではなく、地域住民やNPO、事業者等、多様な主体が協働し、まちづくりの担い手となること持続可能な地域社会を形成していくことにおいて重要となっています。

今後、まちづくりにおいては、多様な主体がまちづくりの目標や将来像を共有しながら、共に創る共創のまちづくりを進めていく必要があります。

【公的空間における住民団体による緑化活動】



【住民参加による公園管理制度】



【まちづくりに関する勉強会(市政出前講座)】

