

尼崎市都市計画マスタープラン

～ 都市計画に関する基本的な方針 2014 ～

平成 26 年 月

尼崎市

はじめに

くらしのなかで、次のようなことを感じることはありませんか？

- 近くに水辺があって、花や緑に恵まれて気持ちがいいね…
- 駅前が整備されて便利になり、使いやすくなったなあ…
- 風紀が守られ、安全で安心して住めたらいいなあ…
- 歩道を歩いていると自転車とぶつかりそうで危ないわ…
- まちからごみがなくなって、もっときれいになるといいのになあ…

〈平成 24 年(2012 年) 市民アンケートより〉

まちは、私たち一人ひとりの営みで形成されています。安全・安心で快適にくらすことができる魅力と活力にあふれるまちにするためには、市民・事業者・行政がまちの将来像について共有する必要があります。そして、今後のまちの将来像を示し、実現に向けて一定の秩序や仕組みを整える役割を担うものが「都市計画」です。

本市では、このような「都市計画」に基づき、土地の使い方や建物の建て方など「土地利用」を規制・誘導したり、道路や公園などまちの骨格となる「都市施設」を計画に沿って整備したり、新しくまちをつくり直す「市街地開発事業」を計画的に進めてきました。

これまでは主に行政が主体となって取り組んできた「都市計画」ですが、行政だけではできないこともたくさんあります。では、どのように進めるといいのでしょうか。

本市は、ほぼ全域が市街化され、それを支える都市基盤は一定の整備がなされています。したがって、これからは新たにモノを「つくる」のではなく、今あるモノをみなさんと一緒に「活かし、守り、育てていく」ことが大切です。

例えば、公園の掃除や草刈を地域のみなさんで行っている場合があります。子どもからお年寄りまでみんなが使う公園を、ご近所で守り育てているのです。

また、地区計画や建築協定といった地域独自のルールを定める場合もあります。住んでいる人が中心となり、地域の良好な環境を守るために自らがルールづくりに取り組んでいます。

今回、都市計画に関する基本的な方針である「尼崎市都市計画マスタープラン」を改定しました。

これからは、この計画に基づき、市民・事業者のみなさんと行政がそれぞれに役割分担や協力をしながら、一人ひとりが身近なところからできることを考え、行動し、そのまちづくりの動きが地域全体に広がるような、協働のしくみづくりを進めたいと考えています。

そして、この計画から私たちのくらしを豊かにすることのできるアイデアやヒントを見つけ、できることから実践し、まちづくりに参加することで、私たちがくらす尼崎のまちをより魅力あふれるすてきなまちにつなげていきましょう。

〈目 次〉

序章	1
I 改定の背景	1
II 位置付けと役割	2
III 対象区域	2
IV 構成と目標年次	3
V 今後のまちづくりの視点	4
第1章 市の概況	9
I 位置・地勢	9
II 市の沿革	10
III 人口	11
IV 産業	15
V 広域的役割	18
第2章 まちづくりの基本方針	21
I 基本理念	21
II めざすまちの姿	22
III 都市構造	24
第3章 分野別まちづくり	29
I 土地利用	29
II 都市交通	38
III 市街地整備	48
IV 都市環境	54
V 都市景観	67
VI 都市防災	72
第4章 まちづくりの推進	79
I 協働によるまちづくり	79
1 基本的な考え方	79
2 市民・事業者・行政の役割	79
3 協働のまちづくりの推進方策	80
II 評価と見直し	83
1 PDCA サイクルの運用	83
2 計画の評価	84
3 見直し過程における市民参加の仕組みづくり	84
第5章 地域別まちづくり	85
I 役割	85
II 地域区分の考え方	85
III 地域区分	86
IV 地域別のまちづくりの方針	87
1 阪急沿線地域	87
2 JR 沿線地域	99
3 阪神沿線地域	111
4 臨海地域	123

- ・本市の現状と社会的な潮流から、これからのまちづくりに必要な考え方を記載しています。

- ・どんなまちをめざしてまちづくりを進めていくのか、大きな考え方と都市の構造についての考え方を記載しています。

- ・めざすまちの姿を実現するため、分野別に現状・課題と方針を記載しています。
- ・また、各分野の最初のページに、まちの魅力を高め、愛着のあるまちづくりにつながるよう市民・事業者のみなさんに取り組んでいただきたいことを「私たちができること」としてまとめています。

〈分野別まちづくりの構成〉



土地利用

…住宅地・工業地・商業地などの土地の使い方のあり方を示しています

都市交通

…道路や公共交通、自転車駐車場などのあり方を示しています

市街地整備

…住環境や防災性の改善、駅前の活性化など市街地の整備のあり方を示しています

都市環境

…緑の保全創出や水辺空間の整備などのあり方を示しています

都市景観

…まちなみ・景観のあり方を示しています

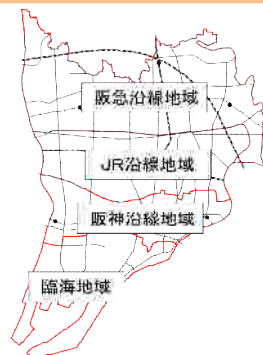
都市防災

…地震や水害などへの防災対策のあり方を示しています

- ・まちづくりを市民、事業者、行政が協働して進めて行くための基本的な考え方のほか、それぞれの役割や協働のまちづくりを推進するための方策について記載しています。

- ・都市計画マスタープランの見直し時期、達成状況の評価や見直しへの市民参加など見直しの方法について記載しています。

- ・本市を東西の鉄道を中心とした4つの地域に区分し、地域ごとに現状・課題と方針を整理し、場所や範囲などの詳細な内容を記載しています。
- ・地域別まちづくりで記載している方針には、その取組を行政が中心となって市民・事業者の皆さんからご意見を聴きながら進めていくものか、市民・事業者の皆さんと行政が役割分担しながら進めていくものかを表示しています。



序章

I 改定の背景

尼崎市都市計画マスタープランは平成 9 年(1997 年)に策定し、平成 29 年(2017 年)を目標年次としてその実現に努めてきました。しかし、策定から 17年が経過し、その間、都市を取り巻く状況は大きく変化しています。

全国の人口は、平成 20 年(2008 年)を境に減少に転じており、今後ますます人口減少と少子高齢化が進むことが見込まれます。また、異常気象の増加や局地的な集中豪雨の発生、温暖化などの地球環境問題が深刻になっています。

本市においては、グローバル化の進展や社会経済情勢の変化などに伴う土地利用転換などが進んでいます。また、平成 7 年(1995 年)の阪神・淡路大震災などこれまでに本市が経験した自然災害を貴重な教訓として、災害に強い安全安心のまちづくりを実現しなければなりません。

さらに、地域主権改革による市町村への権限移譲が進み、地域主体のまちづくりが求められており、厳しい財政状況のなか、より効率的な都市基盤の整備と適正な維持・保全、既存資源の活用といった視点が重要になっており、これまでの「つくる」ことを中心とした考え方から、つくったものを「活かし、守り、育てる」ことを中心とした考え方へと転換し、質の高い機能が連携する都市構造を実現することが必要となっています。

今後、都市計画を考える上で、こうした時代の変化を見極め、的確に対応するため、市民参加のもとに、本市の地域特性や平成 24 年(2012 年)策定の「尼崎市総合計画」などを踏まえ、都市計画マスタープランを改定するものです。

II 位置付けと役割

1 都市計画マスタープランとは

都市計画は、土地や建築物に対する規制を行い道路や公園緑地などを適正に配置することで、健康で文化的な生活や、機能的な都市活動が行われるように定めるものです。

都市計画マスタープランは、都市計画法第 18 条の 2 の規定に基づき定める「都市計画に関する基本的な方針」で、都市計画の目標となる望ましい都市像と都市整備の方針、また、その実現のための施策を総合的、体系的に示す計画です。

2 都市計画マスタープランの位置付け

都市計画マスタープランは、上位計画である「阪神間都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（区域マスタープラン）」及び「尼崎市総合計画」に即して、これからのまちづくりを進めるにあたっての指針として定めます。

また、都市計画マスタープランは、防災や道路、緑、環境などの各分野の個別計画と相互に整合を図りながら、これらが一体となって目標を実現するよう定めます。

3 都市計画マスタープランの役割

(1) まちづくりの目標の明確化

これからの本市のまちづくりについて、わかりやすい表現で、将来のめざすまちの姿や地域別の方針を明らかにします。

(2) 都市計画の総合性・一体性の確保

都市計画を決定または変更する際の指針とします。

(3) 個別の都市計画相互の調整

土地利用、都市施設、市街地開発事業などの個別の都市計画について相互の調整を図ります。

(4) 市民の理解と参加

市民、事業者、行政が将来のめざすまちの姿を共有することにより、一人ひとりが都市計画に対する理解を深め、その実現に向けた協働のまちづくりを促進します。

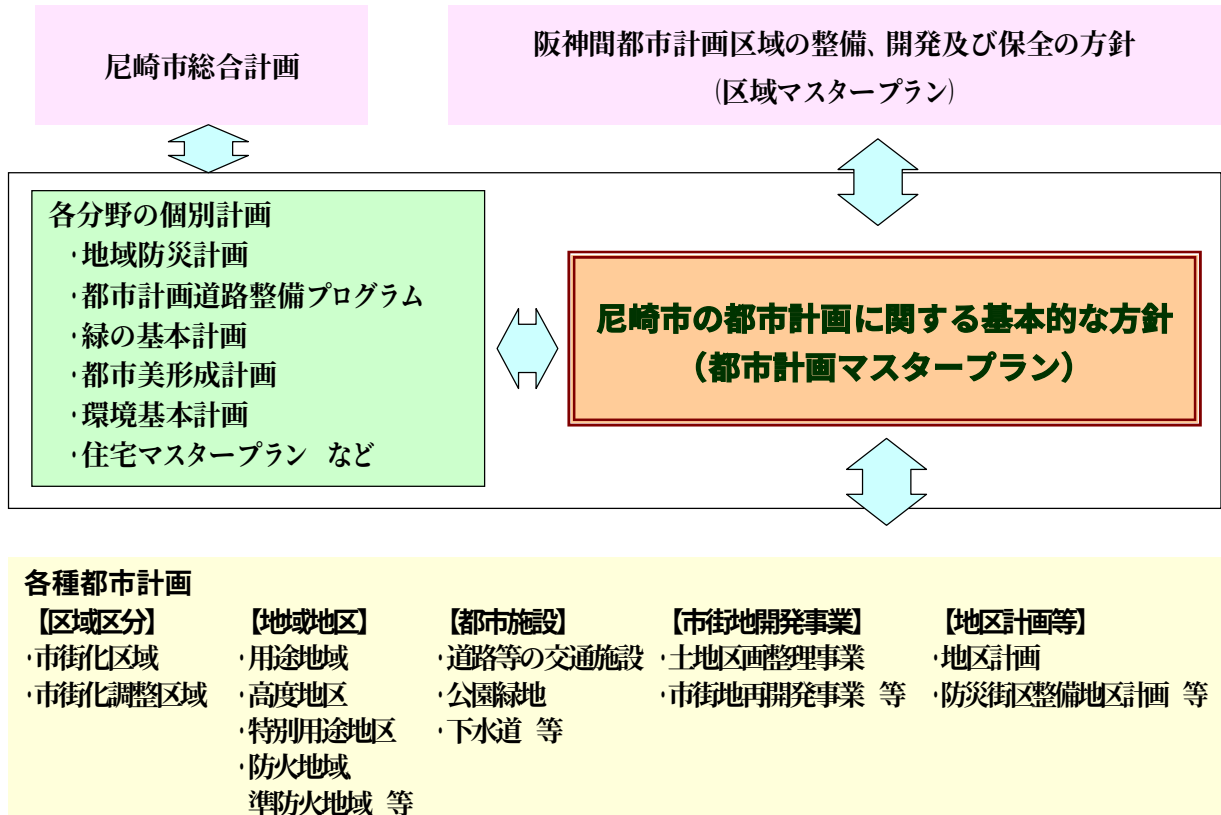
III 対象区域

本市は、行政区域の全域が都市計画区域となっていることから、全市域を都市計画マスタープランの対象区域とします。

IV 構成と目標年次

都市計画マスタープランは、都市全体の将来目標、土地利用 及び 都市施設のあり方などを示す「まちづくりの基本方針」、「分野別まちづくり」と、都市計画の進め方を示す「まちづくりの推進」、地域ごとの課題やまちづくりの方針などを示す「地域別まちづくり」で構成します。「まちづくりの基本方針」と「分野別まちづくり」は、どのようなまちづくりをめざしていくのかという全体的な方向性を、「地域別まちづくり」は、今後 10 年間で取組を進めていく具体的な内容を示しています。

目標年次は、「尼崎市総合計画」の「まちづくり構想」に合わせ、10 年後の平成 35 年（2023 年）とします。



V 今後のまちづくりの視点

本市を取り巻く社会経済情勢の変化や、本市の現状から、今後のまちづくりに次のような視点が必要となっています。

- 1 人口減少・少子高齢社会に対応したまちづくり
- 2 ストックを活かしたまちづくり
- 3 環境に配慮したまちづくり
- 4 災害に強い安全・安心なまちづくり
- 5 地域主体のまちづくり

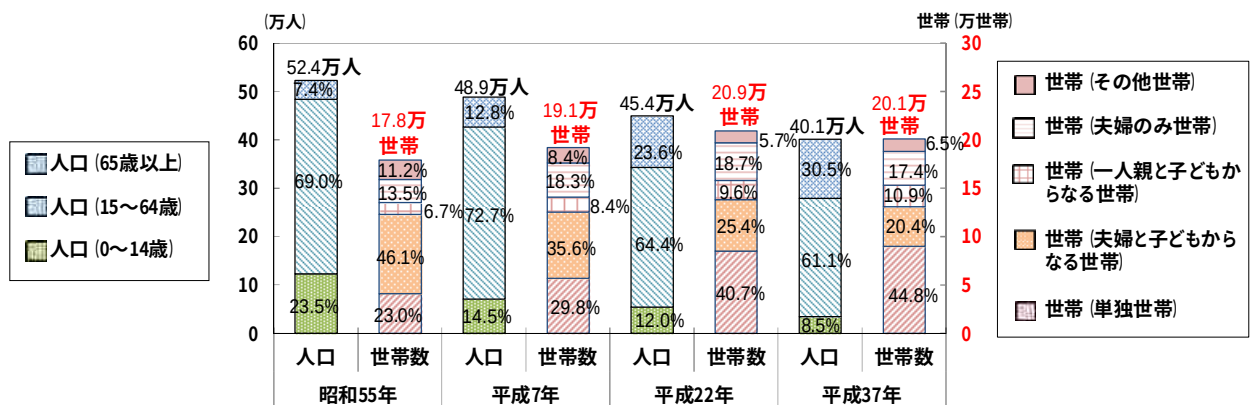
1 人口減少・少子高齢社会に対応したまちづくり

近年、本市の人口は下げ止まる傾向が見られますが、国勢調査の結果をもとに将来人口を推計すると、都市計画マスタープランの目標年次である平成35年（2023年）には40万人程度になると見込まれています。また、生産年齢人口（15歳～64歳）の割合は60％程度に減少し、高齢化率（65歳以上）は30％程度に増加すると見込まれます。一方で世帯数は増加していますが、世帯構成が変化しており、ファミリー世帯が減少し、単独世帯が増加しています。

今後は、本市の利便性を活かし、さらに魅力的なまちづくりを進め、人口の減少を緩やかにするためには、子育てファミリー世帯を中心とした現役世代の定住・転入を促進することが重要です。また、少子高齢化の進展に対しては、多様な世代がともに支えあいながら、ライフステージに応じて暮らし続けるまちづくりが必要となっています。

そのためには、これまでの右肩上がりの成長・拡大を前提とした、主に都市基盤を整える役割、すなわち「つくる」ことから、質的充足に重きを置いた誰もが安全・安心に、そして快適に暮らすことのできるまちをめざしていくことが必要です。

人口・世帯数の推移と将来推計



(出典: 尼崎市総合計画)

序 章

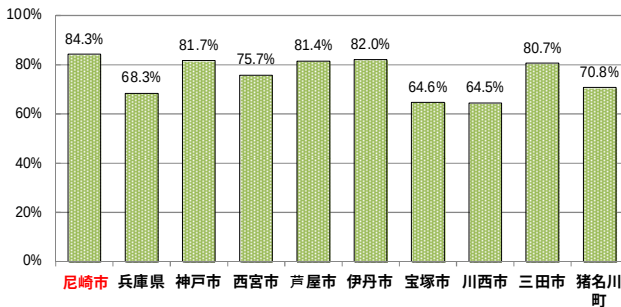
2 ストックを活かしたまちづくり

本市は、早い時期から市街地形成が進み、道路・公園緑地・上下水道などの都市施設や公共建築物は一定整備されています。

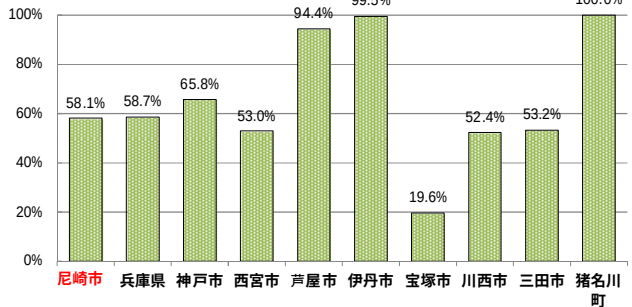
しかし、一部の施設の老朽化が進行し、これらの維持管理に伴う市民一人当たりのコストは、人口減少ともあいまって増加していくことが懸念されます。

経済成長の鈍化、少子高齢化などによる財政的な厳しさが増す中、今後はこれまで整備してきた都市施設の長寿命化や再利用、効率的な維持管理などを進めながら、ユニバーサルデザインへの対応など都市空間の質を高める既存ストックの有効活用を基本とする都市経営に転換していくことが必要です。

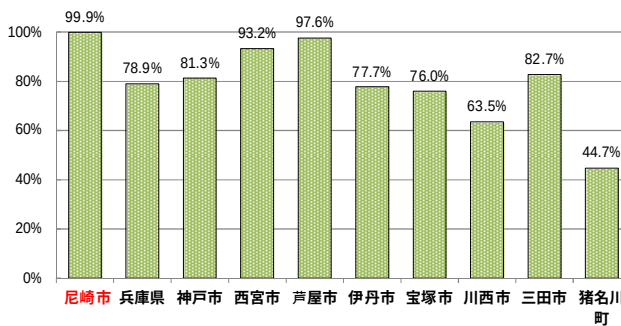
都市計画道路 整備率（近隣市）



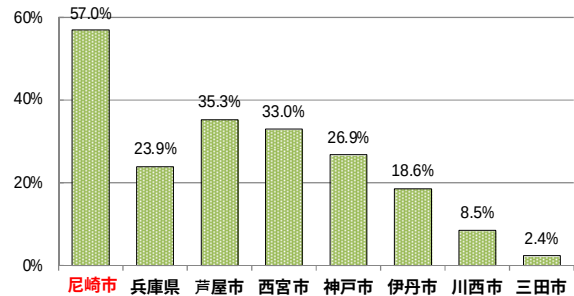
都市計画公園 整備率（近隣市）



公共下水道 整備率（近隣市）

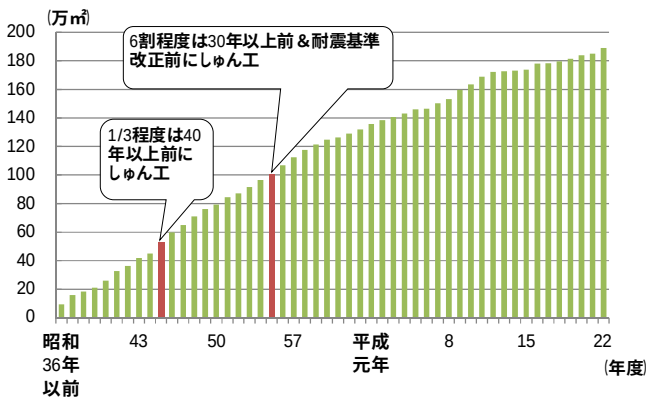


土地区画整理事業実施状況の都市間比較
（市街化区域面積に対する実施済区域の割合）

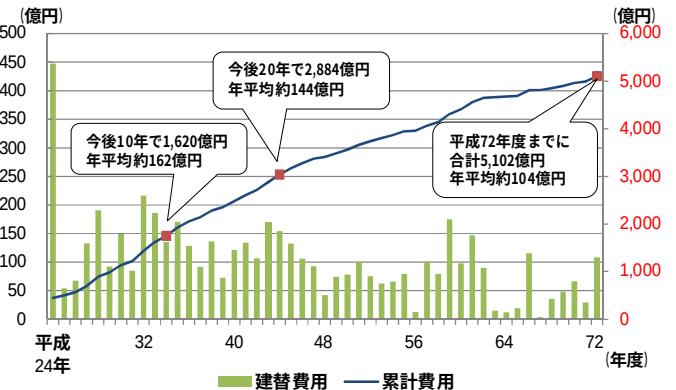


（出典：平成 23 年都市計画現況調査）

公共建築物の状況



公共建築物の建替費用の試算

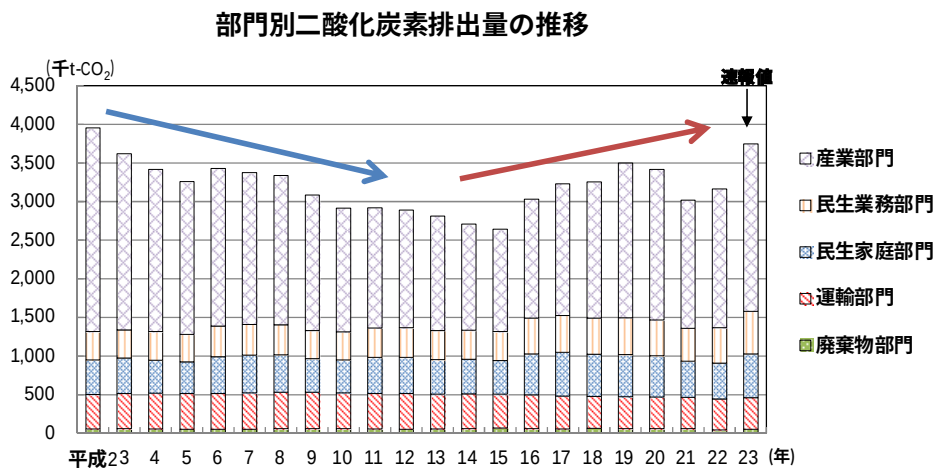


（出典：平成 23 年（2011 年）尼崎市の公共施設の現状と課題）

3 環境に配慮したまちづくり

本市は、高度経済成長期に阪神工業地帯の一翼を担う発展を遂げ、その裏側で、深刻な環境問題を経験しました。その後、市民、産業界、行政の努力により克服し、その過程で市全体に高い環境意識が生まれました。

また、平成25年(2013年)3月、本市は「環境モデル都市」に選定され、近年増加傾向にある二酸化炭素排出量の削減など低炭素社会の実現に向け、「ECO 未来都市・尼崎」宣言をはじめとして、市民・産業界が一丸となって環境と経済の両立をめざす取組を始めています。今後も、高い環境意識のもと、「環境モデル都市」の名にふさわしい、持続可能なまちづくりを進めていく必要があります。



(出典：市内温室効果ガス排出量推計結果報告書平成25年3月)

環境に配慮したまちづくりの取組

〈「ECO未来都市・尼崎」宣言〉

尼崎市が尼崎の産業界5団体（尼崎商工会議所、尼崎経営者協会、協同組合尼崎工業会、公益財団法人尼崎地域産業活性化機構、尼崎信用金庫）と連携し、市民とともに持続的な成長・発展が可能な“環境の生きづくまち”の実現を図ることに同意し、①「産業と環境が共生するエコライフスタイル」の実践、②「人、まち、企業が生きづく都市景観」の創造、の2つの方向性に基づき、創造的な産業活動に積極的に取り組むことを宣言しました。

〈環境モデル都市〉

温室効果ガスの大幅な削減など低炭素社会の実現に向け、高い目標を掲げて先駆的な取組にチャレンジする都市として国が選定しています。

尼崎市は、平成25年3月15日に選定されました。



4 災害に強い安全・安心なまちづくり

平成23年(2011年)3月11日に発生した東日本大震災は、私たちの安全・安心に対する意識を一変させました。これまでの想定を**はるかに**超えるような災害が発生する可能性があるため、地震や津波対策を再検討し、強化する必要があります。

また、本市には、未だ老朽化した木造住宅が集積**する**密集市街地も多いほか、市域の約30%が海拔ゼロメートル地帯となっているなど、地震や津波、火災や水害などの災害に対して大きな不安を抱えています。そのため、私たちの安全・安心を守る都市基盤の適切な整備、維持管理に取り組むことが急務となっています。

阪神・淡路大震災の記憶を風化させず、自らの安全は自ら守る自助はもちろんのこと、今一度、「共助の重要性」を意識し、地域で暮らす一人ひとりが互いに思いやり、助けあうことのできる、誰もが安全・安心に暮らすことのできるまちをめざすことが**必要です**。

〈市民への情報発信〉

- 尼崎市では、市民への情報発信として、屋外拡声器の拡充設置、市政出前講座、緊急速報メールの運用、フェイスブックやツイッターなどのインターネットを活用した情報発信を行っており、今後も市民への的確で迅速な情報発信を行います。

屋外拡声器



〈津波等一時避難場所〉

- 平成26年(2014年)1月1日現在、市全体で公共施設106件、民間施設**165**件の計**271**件(収容人数:約**184,270**人)を、津波等一時避難場所に指定しており、今後も拡大します。

津波等一時避難場所の表示



〈自主防災訓練の取組〉

- 地域において様々な団体などが、創意工夫を行いながら自主的に防災訓練を実施しており、今後も自助、共助の意識を高めていくため多様な支援を行います。

自主防災訓練の様子



5 地域主体のまちづくり

近年、少子高齢化の進行や、価値観・生活様式の多様化などを背景に、地域が抱える問題が複雑・多様化し、行政による画一的な対応だけでは課題解決が難しいといった状況が見られます。このような中、市民や事業者が行政と連携しながら、地域のニーズや特性に応じて主体的に課題解決に取り組むといった「地域分権」の考え方が全国の自治体で広がってきています。

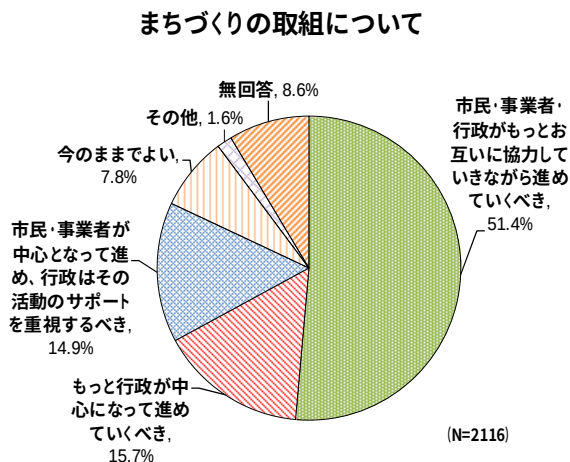
「地域分権」のまちづくりの利点としては、施設の維持管理などを地域住民に委ねることや、様々な計画の策定段階から地域住民の声を出来るだけ取り入れることで、無駄のない、地域ニーズに対応した公共サービスを提供することができる点が挙げられます。

また、**地域住民**にとっても、「地域の特性を活かしたまちづくりが実現できる」、「地域主体の取組がきっかけとなり地域コミュニティの活性化が期待できる」といった利点があります。

このような状況をチャンスとしてとらえ、地域主体のまちづくりを推進していく必要があります。

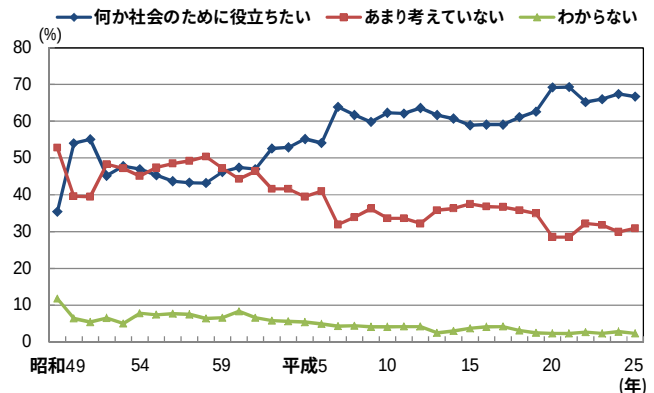
〈市民のまちづくり参加意向〉

- 今後のまちづくりのあり方について、「市民・事業者・行政が相互に協力しながら進める」という意見が最も多く、また、社会のために役立ちたいと思っている人も増えています。



〔出展：尼崎市まちづくり計画策定のためのアンケート調査結果（平成 23 年 3 月）〕

社会貢献意識の推移



〔出展：社会意識に関する世論調査（内閣府）〕

〈新しい公共の担い手として期待される NPO (Non Profit Organization: 非営利団体)〉

- NPOとは営利を目的としない民間団体のことで、そのうち、NPO法人とは特定非営利活動促進法に基づく団体です。**現在、様々な分野(地域福祉、教育・文化、まちづくり、環境など)で、多様化した社会ニーズに応える重要な役割を果たしています。
- 本市では、平成25年（2013年）6月時点で118の**NPO法人**が活動を行っています

第1章

市の概況

I 位置・地勢

本市は兵庫県の南東部に位置し、市域面積は平成 26 年 (2014 年) 3 月現在約 5,027ha で、東は猪名川から中島川、南は大阪湾、西は武庫川と、三方を水際線に囲まれ、北は伊丹市域に接しています。

大阪湾に広がる広大な三角洲上の沖積層平地に立地しており、南に向かって緩い傾斜となっているものの、標高差は小さく、全体的に地勢が平坦で、市域の約 30%にあたる地域がゼロメートル地帯となっています。また、瀬戸内海式気候に属しており、概ね温暖な気候です。

尼崎市の位置図



尼崎市とその周辺の航空写真



尼崎市の南北断面図



※T. P (TOKYO Pa I) 日本の標高の基準面 (東京湾平均海面)

II 市の沿革

古代・中世には現在の市域に海上交通の要の港町があり、淀川・神崎川を通じ京都と瀬戸内・西国を結ぶ瀬戸内航路の発着点として、多くの漁民や運送業、商工業に従事する人たちが生活していたことが都市化への出発点となりました。鎌倉時代に「海人崎（あまがさき）」と呼ばれ、現在の尼崎の起源とも言われています。

江戸時代には現在の阪神尼崎駅の南側に尼崎城が築かれ、城下町として栄えます。この時代は魚問屋をはじめ商業活動も活発となり、農村地帯では、綿や菜種の生産が盛んで、海岸地帯では、次々に新田が開発されました。

明治時代になって、大阪と神戸を結ぶ中間地として現在の JR 尼崎駅が設置され、内陸型の工場が進出するとともに、昭和初期から臨海部の埋立が本格的に始まり、多くの重化学工業中心の企業が立地し、阪神工業地帯の一翼を担う工業地が形成されました。工場の進出は周辺に人を呼び、人口の集積は生活圏を形成し地域を市街化して都市圏を広げてきました。

戦後の高度成長期には都市部への人口集中や産業の隆盛により、急速に都市化が進展しました。この人口急増の対策として、土地区画整理事業による宅地の供給、学校や道路などの都市基盤の整備を進めるとともに、民間による住宅建設も盛んに行われました。一方、工場排水や大気汚染などによる公害が社会的な問題となり、公害防止対策を強力に推進しました。

しかし、本市の人口は昭和 46 年（1971 年）をピークに減少を続け、昭和 48 年（1973 年）の第 1 次石油ショックを契機に、これまで順調に発展してきた経済情勢は急激に変化しました。一方で、経済の高度成長に伴う無秩序な市街地の形成による都市問題に対応するため、駅前の再開発や住環境整備事業などにより市街地の再整備を進め、市内定住を図りながら、都市の活力を取り戻す取組を進めてきました。

近年では、平成 9 年（1997 年）の JR 東西線、平成 21 年（2009 年）の阪神なんば線開通により、広域都市圏とのネットワークが広がるとともに、地方分権改革の流れの中、平成 21 年（2009 年）には中核市となりました。

市域の変遷



平成 2 年

東海岸町沖の大阪湾フェニックス計画（埋立造成事業）に着手
（平成 26 年（2014 年）3 月現在、全 113ha 中、56.9ha が竣功し、市域に編入）

フェニックス埋立地（船出）



III 人口

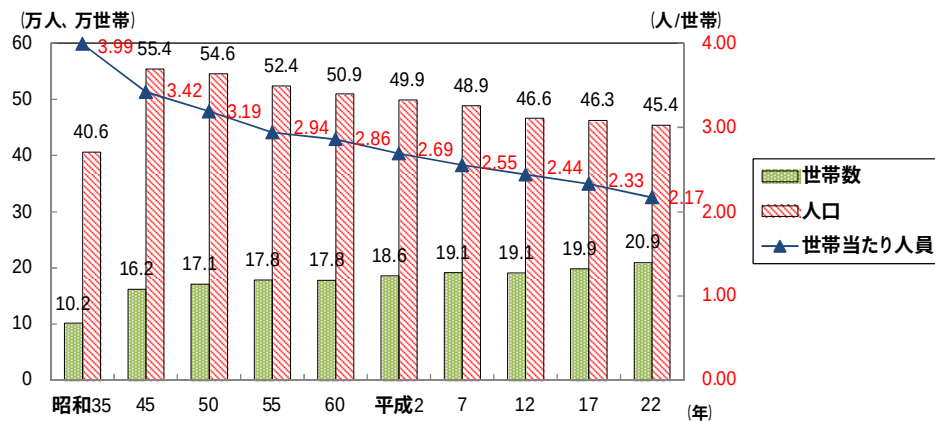
1 常住人口(夜間人口)、世帯数

本市の夜間人口は、市制の施行以来、ほぼ順調に伸びてきましたが、産業構造の変化などにより、昭和46年(1971年)の約55万4千人をピークに、平成2年(1990年)には50万人を割り、平成22年(2010年)の国勢調査では約45万4千人となっていますが近年は下げ止まる傾向が見られます。

一方、世帯数は増加を続け、平成22年(2010年)は約20万9千世帯で、平均世帯人数は約2.17人に減少しており、単身世帯が大きく増加しています。

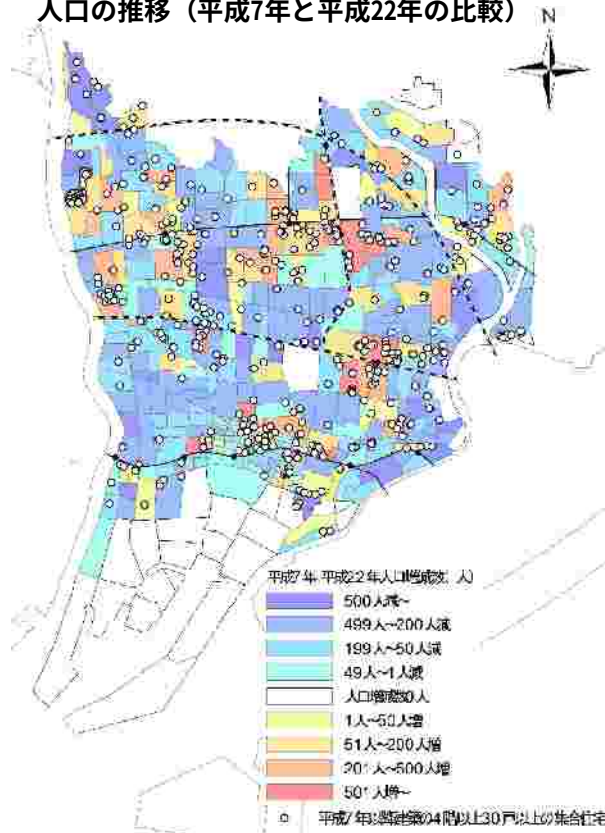
平成7年~~から~~平成22年~~まで~~の人口~~推移~~を町丁目別に比較すると、駅前など開発事業により住宅が多く供給された地域で人口が増加していることがわかります。

人口・世帯数・世帯当たり人員の推移



(出典：国勢調査)

人口の推移(平成7年と平成22年の比較)



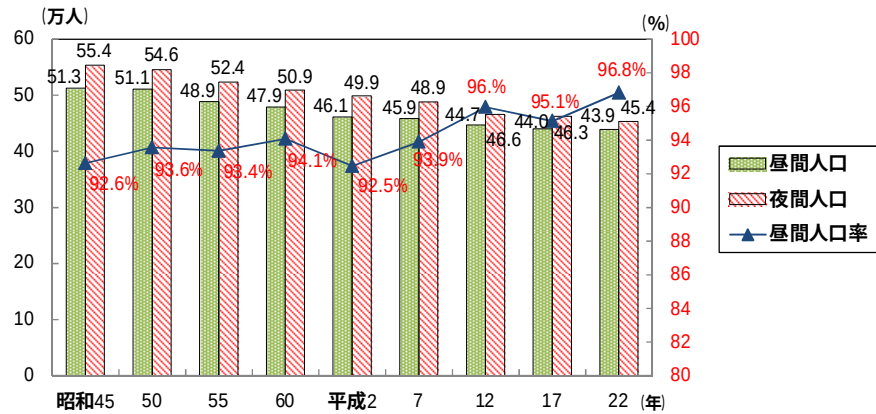
(出典：国勢調査)

第1章 市の概況

2 昼間人口

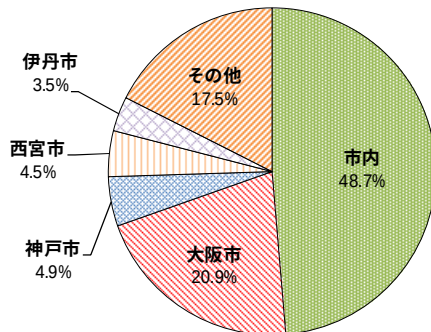
昼間人口も夜間人口と同じように、昭和45年(1970年)の約51万人から年々減少する傾向にあり、平成22年(2010年)には約43万9千人となっています。しかし、昼間人口率(昼間人口／夜間人口)をみると、近年は増加傾向にあり、平成22年(2010年)で約96.8%になっています。市内に住んでいる人のうち市内に勤務している人は48.7%で、周辺都市と比べて高くなっており、単なるベッドタウンではなく、市内で働き、暮らすことができる都市であるといえます。

昼間人口・夜間人口・昼間人口率の推移



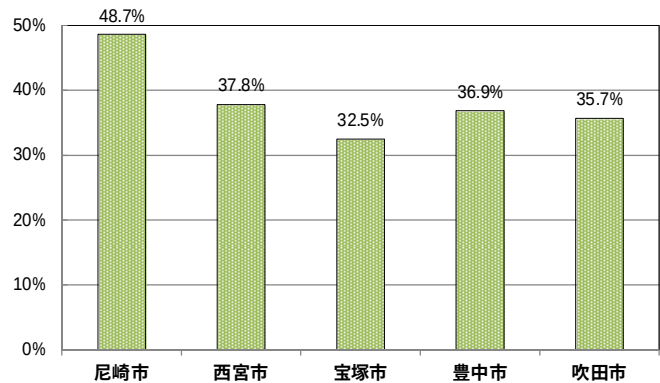
(出典：国勢調査)

市内常住者の勤務地割合（平成22年）



(出典：国勢調査)

市内で従業する常住者率（平成22年）

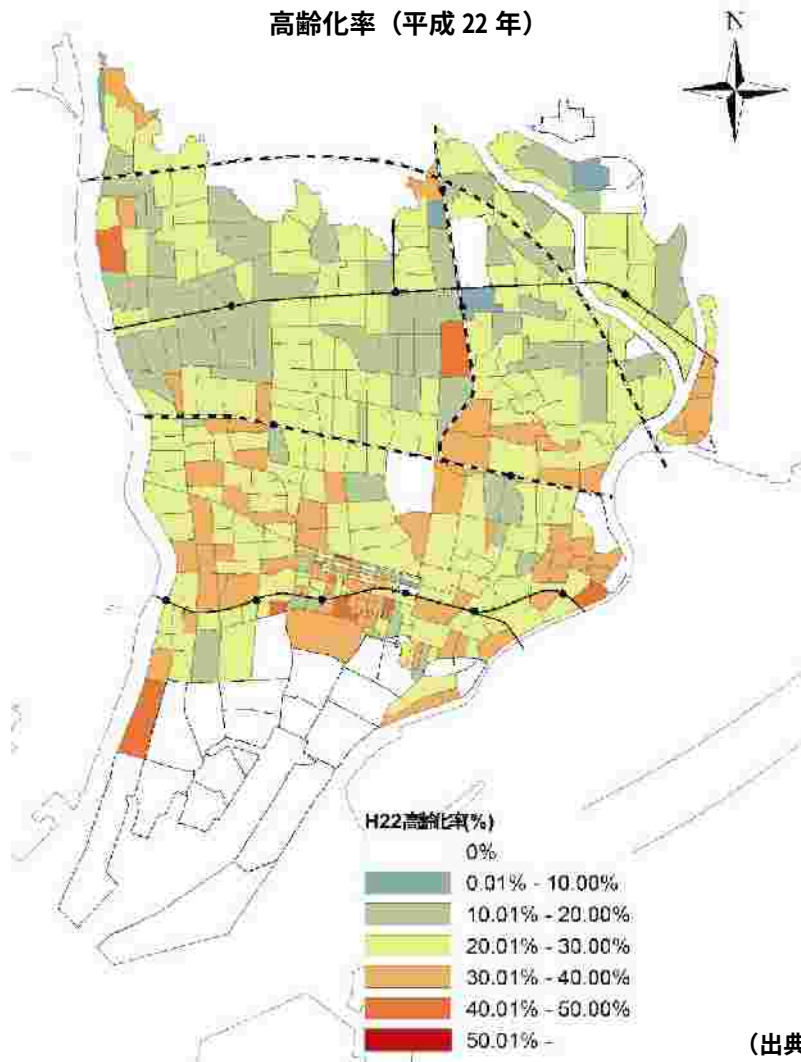
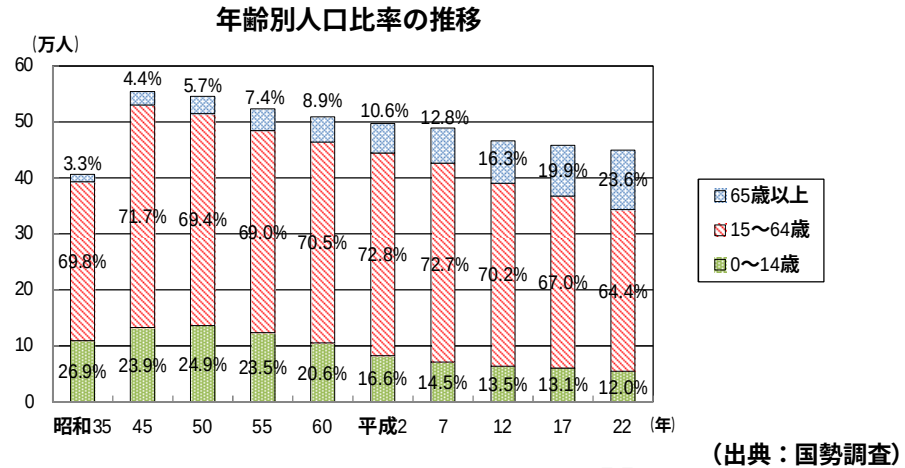


(出典：国勢調査)

第1章 市の概況

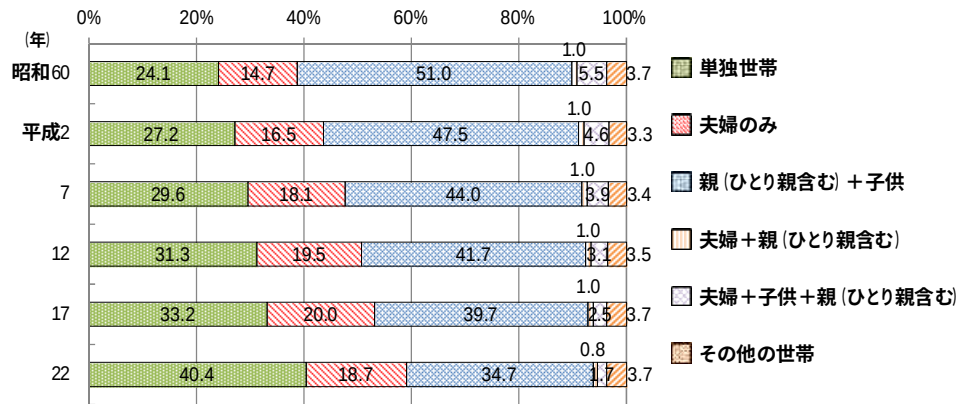
3 年齢別人口

本市における平成22年(2010年)の高齢化率(65歳以上人口/夜間人口)は約23.6%で、高齢化が著しく進んでいます。逆に、年少人口比率(15歳未満人口/夜間人口)は減少を続け、少子化が進行しています。高齢化率が高い地域は市域全体に広がっていますが、南部に高齢化率の高い地域が多く見られます。世帯の家族構成をみても、子どものいるファミリー世帯が減少し、単独世帯が増加しており、少子高齢化の傾向が表れています。



第1章 市の概況

世帯の家族構成



(出典：国勢調査)

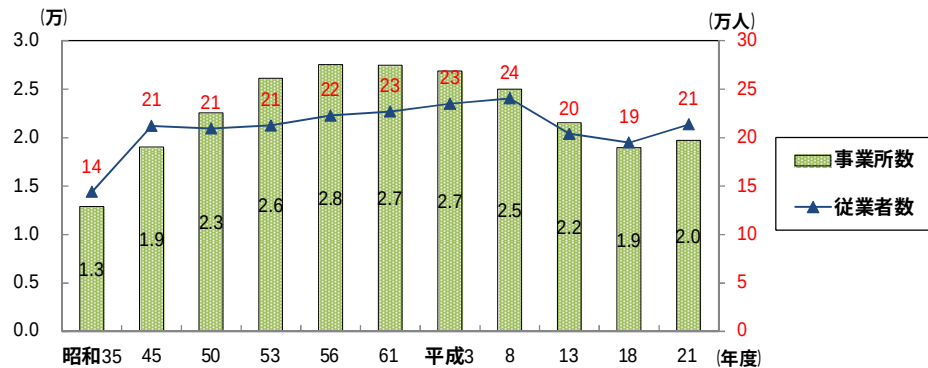
IV 産業

1 概況

平成21年(2009年)時点の本市の事業所数(事業内容等が不詳の事業所を除く)は約2万事業所で、昭和56年(1981年)をピークに減少傾向にあります。産業大分類別にみると、「卸売業、小売業、宿泊業、飲食サービス業」及び「製造業」は減少しており、「サービス業」、「不動産業、物品賃貸業」は増加しています。

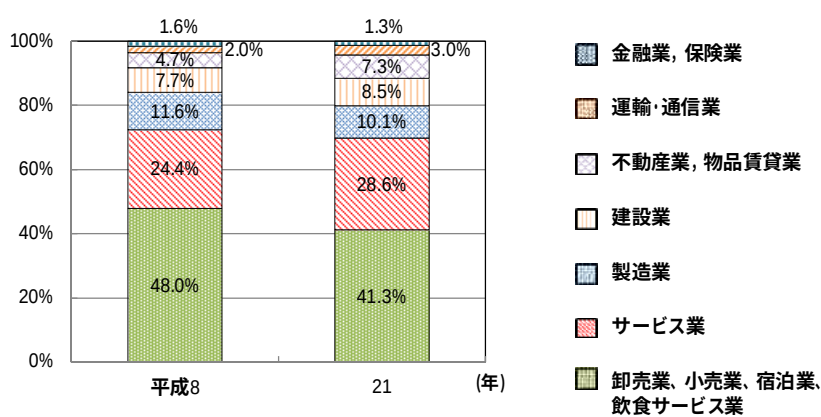
また、平成21年(2009年)時点の従業者数は約21万4千人で、平成8年をピークに減少傾向にあります。「製造業」、「卸売業、小売業」、「医療、福祉」の3分野で本市の従業者数の半数を占めています。

事業所数・従業者数の推移



(出典：事業所・企業統計・経済センサス)

事業所内訳(産業大分類)



(出典：尼崎市統計書)

2 工業

本市の近代化は明治22年(1889年)の紡績工場から始まり、以後多くの大規模工場が臨海部やJR沿線に立地し、軽工業中心から鉄鋼、機械などの重化学工業へと産業構造の変化を遂げました。

1940年代には、大型火力発電所の建設などにより、新たに大規模工場とそれに関連する中小企業の立地が増加し、阪神工業地帯の中核として重要な役割を果たしてきました。

その後、1970年代に入ると、石油ショックを契機として製造業全体の伸び悩みが見られるようになりました。

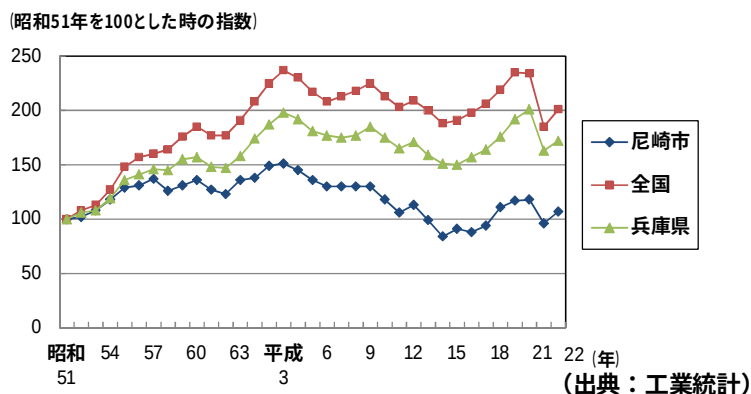
平成に入り、事業所が減少するなか、平成3年をピークに製造品出荷額は減少し、全国、兵庫県の製造品出荷額と比較しても、減少幅は大きくなっています。近年、臨海部の遊休地の活用を進め、尼崎臨海西部拠点地区に新たなものづくり関連企業が進出しましたが、国内産業の空洞化の加速により、製造

第1章 市の概況

機能の移転・再配置が進む中、今後の見通しは不透明な状況となっています。

また、平成14年(2002年)の「工場等制限法」廃止後、内陸部においても大規模工場の立地が可能となりましたが、製造拠点の統合などによる撤退により発生した工場等の跡地が、商業施設や住宅に土地利用転換されるケースがあり、周辺事業所の操業環境の保全といった問題も発生しています。

製造品出荷額の推移

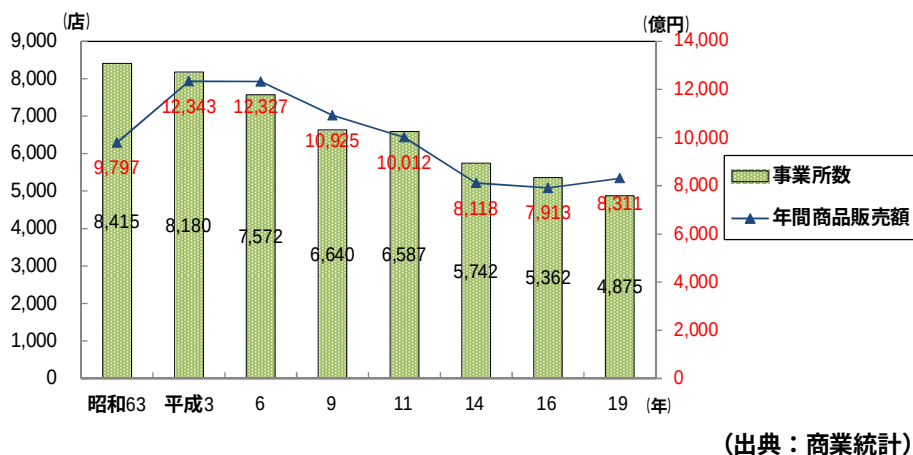


3 商業

本市は瀬戸内航路の発着点という水運の利を活かし、古くから商業の中継地としてにぎわっていました。近代に入って、交通網の整備と工業化や住宅地開発など都市化の進展に伴い、昭和初期から第2次世界大戦後には、阪神出屋敷駅から尼崎駅と阪神杭瀬駅周辺に阪神間一円から人々が訪れる商業集積がありました。

また、市内各所に商店街や小売市場がありましたが、人口減少等に伴う需要の減少、生活スタイルの変化のほか、幹線道路沿道等への大規模店舗の立地、コンビニエンスストアの台頭やインターネット販売の普及など、流通機構の変化などにより、従来の商業施設にとって厳しい環境となり、事業所数、商品販売額ともに減少し、空き店舗が増加する状況となっています。

商業の事業所数・年間商品販売額の推移



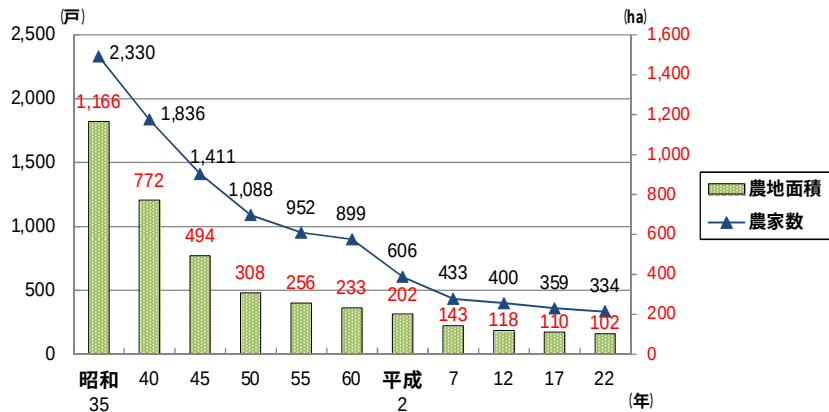
第1章 市の概況

4 農業

本市は、大阪に近接した農村地帯として、菜種や綿花などの商品作物が栽培されていましたが、明治以降の工業化と市街化の進展に伴う農地の宅地化により、農地面積は大幅に減少し、同時に農家数も減少しています。また、農業従事者の高齢化に伴う後継者問題が深刻となっています。

しかしながら、温暖な気候や消費地に近い利点を活かし、ほうれんそう、小松菜などの軟弱野菜のほか、近年は、武庫一寸そらまめ、尼蓑（あまいも）などの伝統野菜の栽培を通して、都市農業の推進が図られています。

農家数・農地面積の推移



(出典：農業センサス・尼崎市統計書)

農家数:経営耕地面積が 10 アール以上の農業、もしくは 1 年間に生産する
農産物の総販売額が 15 万円以上の農業を行う世帯数

V 広域的作用

1 広域計画

関西圏や阪神地域などの広域計画としては、「阪神間都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（区域マスタープラン）」のほか、次の計画があげられます。

(1) 近畿圏広域地方計画(2009年：国土交通省)

国土形成計画法に基づき、近畿圏を対象にした概ね 10 ヶ年間の計画であり、人口減少・高齢化時代や国際競争が激化する時代にあっても自立的に発展できる「知と文化を誇り力強く躍動する関西」をめざすものです。

(2) 21世紀兵庫長期ビジョン (2001年：兵庫県、2011年改訂)

県民主役・地域主導のもと、21 世紀初頭の兵庫県のめざすべき社会像とその実現性を明らかにしたものであり、「地域ビジョン」と「全県ビジョン」からなっています。

このうち、阪神南地域の「地域ビジョン」は、これまで市民が生活文化のイニシアチブをとってきた地域の特性をさらに発展させ、多様で个性的かつ自律性にあふれた市民が「新しい公」の領域を担いつつ、行政がこれを支援する新しい枠組みのなかで、市民主体の幅広い社会経済活動が展開する「阪神市民文化社会」の創造をめざすものです。

(3) 第四次兵庫県国土利用計画 (2008年：兵庫県、2017年目標)

国土利用計画法第 7 条の規定に基づき、兵庫県の区域における国土（「県土」）の利用に関する基本的事項を定めるものです。

2 尼崎市の広域的作用

本市は、大阪市と神戸市に近接し、鉄道、幹線道路などによる広域交通機能の整備が図られ、阪神間諸都市はもとより、大阪国際空港、関西国際空港、神戸空港の3つの空港のほか、新大阪駅などへのアクセスにも優れています。臨海部には、阪神工業地帯の中核を担う鉄鋼、化学等の基礎素材型産業が集積し、本市の経済活動を牽引する役割を担ってきました。内陸部では、加工組立型産業の立地のほか様々な業種が集積し、産業都市としての発展を遂げています。

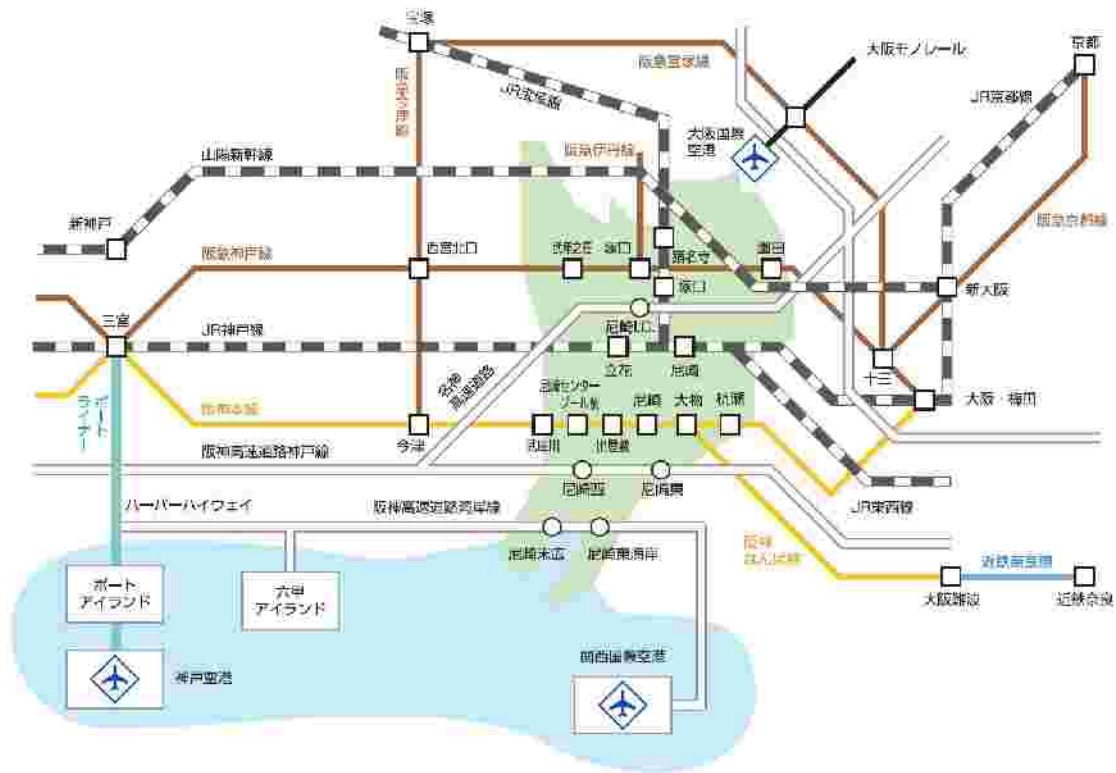
また、尼崎西宮芦屋港は重要港湾として位置づけられ、大阪港、神戸港とともに阪神港と称され、大阪湾ベイエリアにおける重要な物流拠点の一翼を担う港湾施設として整備が進んでいます。

北部の良好な戸建住宅地をはじめ地域特性に応じた住環境を備えた、大阪・神戸への通勤利便性の高い住宅地が形成されています。鉄道結節点であるJR尼崎駅周辺においては、大型商業施設や都市型住宅をはじめ、業務施設や大学など複合的な都市機能を有する、兵庫県東部の新たな広域拠点が形成されつつあります。

今後は、関西圏を代表する産業の集積や、その産業活動を支える物流などの広域的な交通利便性などを活かしながら、本市の特徴であるものづくり産業の高度化や新たな企業立地の促進を通じて活力が生まれるまちづくりを進めていくことが期待されています。

第1章 市の概況

広域交通ネットワーク



第2章

まちづくりの基本方針

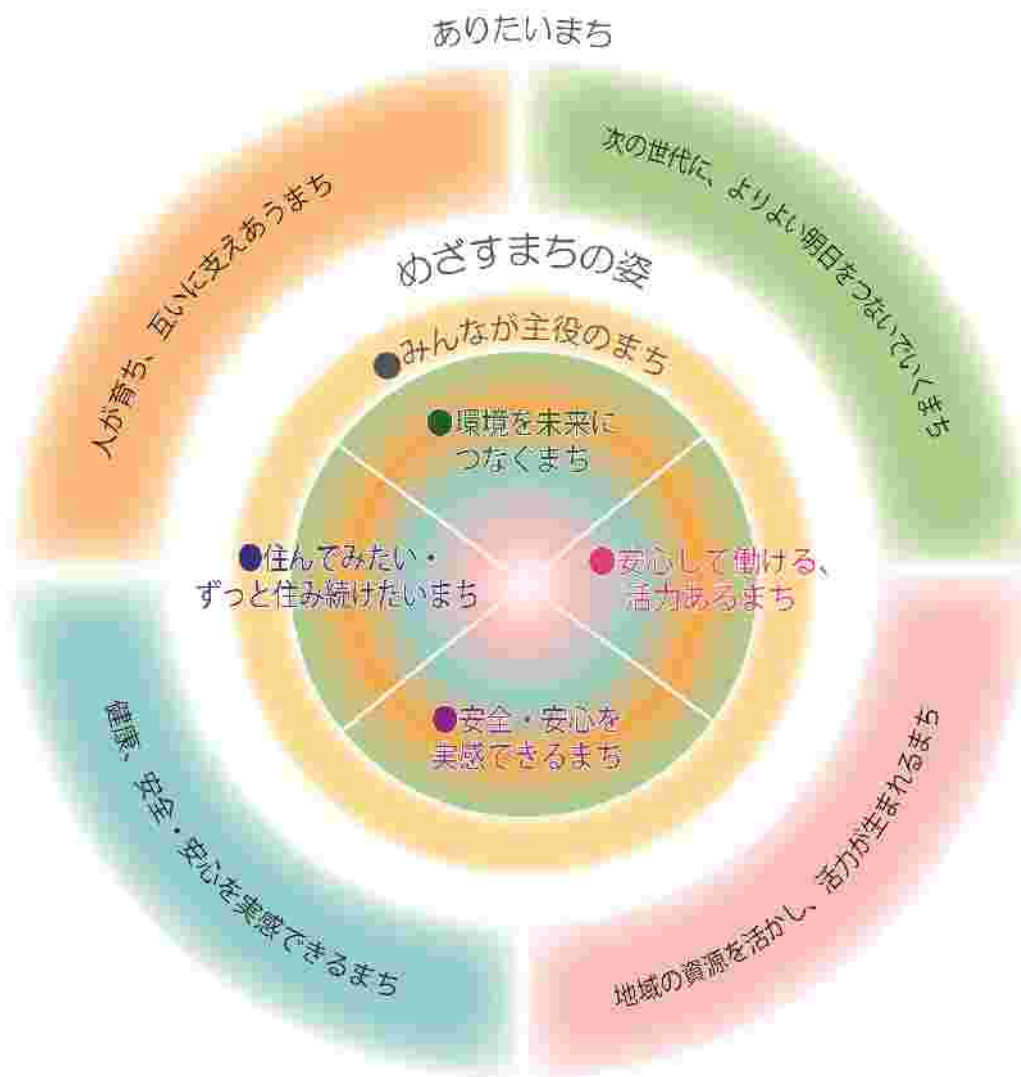
I 基本理念

「尼崎市総合計画」において、本市の将来の姿として、「人が育ち、互いに支えあうまち」、「健康、安全・安心を実感できるまち」、「地域の資源を活かし、活力が生まれるまち」、「次の世代によりよい明日をつないでいくまち」という4つの「ありたいまち」を示しています。

都市計画マスタープランは、本市の状況を踏まえ、都市計画の観点から、こうした「ありたいまち」の実現を支える「めざすまちの姿」を設定し、笑顔いっぱいのまちをめざします。

この「めざすまちの姿」を実現するために、市民・事業者・行政など「みんなが主役」となって取組を進めることで、住みよい、活力のある魅力的なまちをめざします。

総合計画の「ありたいまち」を実現するための
めざすまちの姿



II めざすまちの姿

本市の将来のめざすまちの姿を、次のとおり定めます。

1 みんなが主役のまち

市民、事業者、行政が役割分担し、お互いを信頼し尊重しながら、みんなで一緒にまちづくりを進めます。

(めざすまちのイメージ)

- 地域の人々がまちづくりに関する情報をはじめ、地域(まち)への思いを共有することができるまち
- 一人ひとりが自主性を持って積極的にまちづくりに関わることができるまち
- 様々なまちづくり活動が結びつくことで、さらに大きなまちづくり活動へ展開していくことができるまち



2 住んでみたい・ずっと住み続けたいまち

小さな子どもやお年寄り、働き盛りの人、妊婦、障がい者、単身者、多世代家族など、全ての人が、快適な生活を送り、地域に愛着を感じることができるまちをめざします。

(めざすまちのイメージ)

- それぞれのライフスタイルに合った暮らしが可能なまち
- 住みやすい生活環境が守られ、育まれているまち
- 美しいまちなみが守られ、育まれているまち
- ユニバーサル社会に対応した、誰もが快適な社会生活を送ることができるまち
- 買い物や医療・福祉などの生活サービスが充足し、働く場所が近くにある便利なまち



3 安全・安心を実感できるまち

地震、水害などの災害に強く、火災や交通事故、犯罪などが起こりにくい、安心、安全に暮らせるまちをめざします。

(めざすまちのイメージ)

- 建築物や構造物の不燃化・耐震化、治水機能の強化などにより、地震や火災、洪水に強いまち
- 災害時でも安全に避難できるまち
- 歩行者も自転車も車も安全で移動しやすいまち
- 声かけや見守りなど地域のつながりによって、子どもから高齢者までの誰もが安全・安心に暮らすことができるまち



4 安心して働ける、活力あるまち

ものづくり都市として産業が栄え、商業が活気づく、多くの人々が訪れたくなる、活力あるまちをめざします。

(めざすまちのイメージ)

- 公共交通や道路などのストックの活用が可能で、工業、商業、業務などの経済活動が活発に行うことができるまち
- 適正な土地利用の誘導により、**事業所**が安心して操業を続けられ、にぎわいのある商業地があるまち
- 住環境と操業環境が共存することのできる、活力があふれるまち
- 世界に誇れる産業が育まれるまち



5 より良い環境を未来につなぐまち

良好な自然環境の保全や活用をはじめ、地球環境との関係性を意識した、持続可能なまちをめざします。

(めざすまちのイメージ)

- 市内に残る貴重な自然環境の保全や活用により、その恩恵を享受することができるまち
- 都市緑化の促進などにより、自然環境の回復や創造に取り組むまち
- 歴史、文化、産業遺産など地域資源を大切に守り、未来につなぐまち
- 良好な既存ストックの有効活用などによる、持続可能な資源循環型のまち
- 環境に配慮した住宅の普及促進や自転車通行環境の向上など、低炭素社会の実現を意識したまち



III 都市構造

1 都市構造の考え方

本市は、住宅が立地できない工業専用地域を除き、その約2分の1が鉄道駅からの徒歩圏（半径800m以内）にあるほか、バス路線網や主要幹線道路の整備が進んでいる非常に交通利便性が高い都市です。

また、鉄道駅周辺においては市街地再開発事業などにより、道路や公園緑地、駅前広場など都市施設を整備するとともに、宅地の供給や土地の高度利用により商業・業務施設の集積や都市型住宅の供給を図り、都市活力の維持発展に努めてきました。

こうした取組により、「拠点」と、「連携軸」が形成されており、これらを都市の骨格と位置づけ、人口減少や少子高齢社会、地球環境問題などの社会経済情勢を踏まえ、既存ストックを地域の資源として「活かし、守り、育てる」ことで都市空間の質の向上を図り、持続可能な都市をめざします。

2 拠点

「拠点」とは、交通の結節点である主要駅の周辺で、一定の都市機能が集積する地域です。交通の要衝で業務機能が集積し広域的に人や物の移動が行われる拠点を「広域拠点」とし、周辺住民の日常生活を支える生活利便施設が集積する拠点を「地域拠点」とします。

それぞれの拠点において、複数の公共交通機関の円滑な乗り継ぎや周辺街路との接続、市の玄関口としてふさわしい風格と賑わいのある、地域の核としての商業・業務施設などの集積を図ります。

(1) 広域拠点…阪神尼崎駅及びJR尼崎駅周辺

阪神尼崎駅周辺（出屋敷駅含む）は、古くから開け、本市南部の臨海工業地へのアクセスの拠点として、あるいは阪神間を代表する大規模商業集積地としてにぎわってきた地区です。こうしたなか、阪神尼崎駅は平成13年（2001年）から特急停車駅となり広域交通ターミナルとしての機能が高まっています。さらに、平成21年（2009年）に阪神なんば線が開通し、神戸⇄大阪⇄奈良を乗り換えなしで移動できるほか、大阪の2大ターミナルである梅田・難波の両方に乗り入れる唯一の私鉄となりました。今後も、尼崎らしい下町のよさを活かした商業・業務機能の活性化と、文化施設や周辺の歴史・文化的資源などの活用を図ります。また、尼崎伊丹線の拡幅整備など臨海地域へのアクセスの充実と、歴史的景観が残る地域や庄下川などのオープンスペースと調和する駅前景観の向上を図ります。

JR尼崎駅周辺は、大阪の都心と非常に近い立地条件とともに、平成9年（1997年）のJR東西線の開通を機に新快速電車が停車することになり、利便性や広域性が一気に高まり、近畿圏における主要な鉄道交通の結節点のひとつとなりま

阪神尼崎駅周辺（北側）



JR尼崎駅周辺（北側）



第2章 まちづくりの基本方針

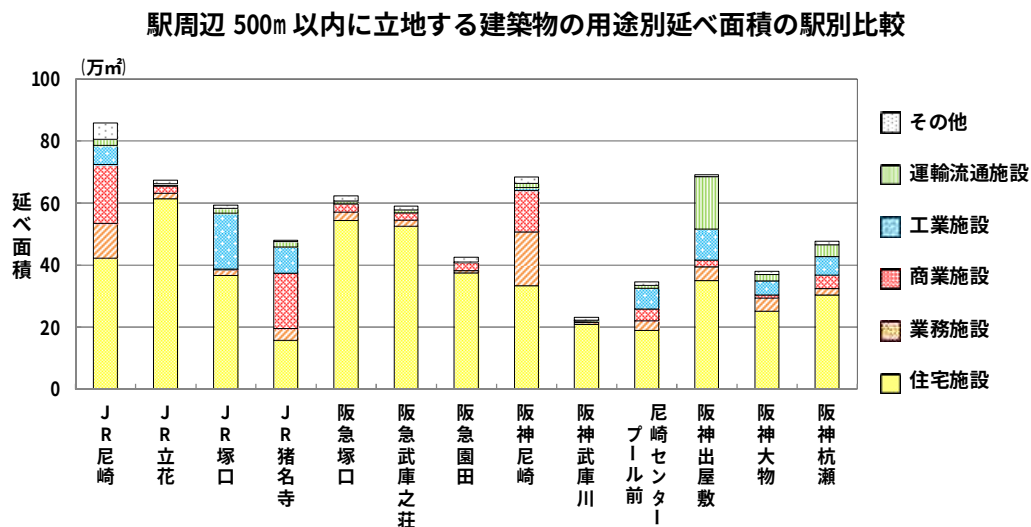
した。古くから土地区画整理事業などにより整備された駅南側に加えて、近年、駅北側も市街地再開発事業などにより整備されたほか、鉄道と幹線道路の立体交差化により南北地域の連絡が強化されます。今後は、広域的ターミナル機能としての交通結節機能の充実と、交通利便性の良さを活かした商業・業務機能や産業・情報交流機能、都市型居住機能など、多機能が複合した空間形成、駅前景観の向上を図ります。

(2) 地域拠点…阪急塚口駅、阪急園田駅、阪急武庫之荘駅、JR立花駅及び阪神杭瀬駅周辺

市外や他の拠点との交通ネットワークを活かし、日常生活に必要なサービス施設を中心にした商業集積を誘導し、地域生活の中心として地域の特性や資源を活用した周辺住民に親しまれる拠点づくりを図ります。

なかでも、伊丹市との結節点となっている阪急塚口駅周辺は大規模商業施設があり、北部地域の拠点として、商業・サービス機能や文化機能が充実した質の高い都市空間の形成と都市魅力の向上を図ります。

その他の鉄道駅周辺については、交通利便性や日常生活機能、良質な生活空間の維持、向上を図ります。



3 連携軸

「連携軸」とは、「拠点」や都市間を結びつける道路、鉄道などです。

地域を越えて広域的な人の移動や物流を支え、災害時の緊急物資輸送路となる連携軸を「広域連携軸」とし、地域内及び日常生活圏内の移動を支える連携軸を「地域内連携軸」とします。

それぞれの連携軸においては、様々な都市機能に対する利便性のほか、安全性や防災性、快適性の向上を図ります。

(1) 広域連携軸…主要幹線道路、自動車専用道路、鉄道網

主要幹線道路及び自動車専用道路（高速道路）は、大阪や神戸をはじめ、隣接都市との広域的な交流と連携を図ります。

また、鉄道網は、大量輸送機関として、都市間・都市内移動の重要な役割を担います。

第2章 まちづくりの基本方針

(2) 地域内連携軸…その他の幹線道路、バス路線網

その他の幹線道路は、広域連携軸へのアクセス強化や各拠点間の連携を図ります。また、バス路線網は、鉄道網と機能的に連携を図ります。

4 水辺と緑のネットワーク

市内に流れる武庫川、猪名川、藻川、庄下川、蓬川などの河川や運河、水路といった水辺空間、道路沿道等の緑、猪名川自然林や西武庫公園、尼崎の森中央緑地などはじめとする市内に点在する緑空間により形成されている水辺と緑の自然的環境のネットワークの充実を図り、人と環境にやさしい、うるおいのある都市をめざします。

第2章 まちづくりの基本方針

都市構造図



第3章

分野別まちづくり

分野別まちづくりでは、「めざすまちの姿」の実現のため、「土地利用」、「都市交通」、「市街地整備」、「都市環境」、「都市景観」、「都市防災」の6つの分野ごとに、本市の現況・課題とまちづくりの方針を示しています。

I 土地利用

本市は臨海部の工業地、**昭和30年代以降に基盤整備を行いながら供給された**北部の住宅地、それらに挟まれた古くからの住宅地のほか、JR宝塚線や神崎川沿いの内陸部工業地とその周辺の複合地から構成され、商業地は主に鉄道駅周辺、主要幹線道路沿道などに形成されています。

また、古くからの市街地に加えて、これまで、土地区画整理事業などの面的整備や道路、公園緑地、下水道などの都市施設整備に積極的に取り組んできたこともあって公有水面を除く全市域が市街化されています。

【 方 向 性 】

今後の人口予想を見据えて、人口、産業の転入、定着や産業の活性化を図るため、適切な土地利用誘導を行います。また、地域の特性を活かしたきめ細かなまちづくりを進め、市民、事業者が、自らの住まいや地域に愛着を持ち、主体的に取り組むことにより、良好な環境を形成します。さらに、交通だけでなく、買い物や福祉、医療、公共建築物が充実した利便性の高い魅力と活力ある都市空間の創出をめざします。

私たちができること

●地域を知る

- ◆ 自分たちの暮らしている地域の土地利用の方向性(用途地域)を確認し、将来どんな建物が周辺に建つ可能性があるかを調べましょう。
- ◆ 建物を建替えたり、新築する場合は、地域の土地利用の方向性を意識した建物にするように心がけましょう。

●まちのルールづくり

- ◆ 魅力的で良好な環境になるよう、地区の課題を解決したり、地域の特徴を活かす、まちのルールづくりに取り組みましょう。例えば…
 - ・ 敷地の広い一戸建てが多い住宅地では、敷地の細分化を防ぎ、高い建物のないゆったりとした緑の豊かなまちになるようなルール
 - ・ 活力のある商業地になるように、地域の状況に応じた商業施設が立地するようなルール
 - ・ 工業地では、既存の工場や事業所などと調和する施設が立地するようなルール

まちのルールをみんなで作り
まちをよくする取組が行われています



1 住宅地

【まちづくりの現況と課題】

北部には、**昭和 30 年代以降に基盤整備を行いながら供給された**住宅地、南部には比較的古くからの住宅地が多く、市街化区域の約 58%を住居系の用途地域に指定しています。

● 地区計画などを活用したまちのルールづくり

- ・ 良好な住環境を守るため、地区計画などを活用し、建築物の用途を制限したり宅地の細分化を防止するなど、住民が主体的にまちづくりのルールを定めている地域があります。
- ・ 住民意向など地区の状況を踏まえ同様の取組が他の地区にも広がることが望まれます。

● 地域ごとの課題

- ・ 住宅地では、周辺的环境に影響を及ぼさないよう、高度地区を指定し建築物の高さを規制していますが、良好な住環境を保全・創出するため、さらに地域の特性に応じたきめ細かな規制誘導方策が必要です。
- ・ 密集市街地では、老朽化した木造住宅などが密集し幅員が狭い道路や行き止まりの道路があるなど、日照、通風などの住環境や防災上の問題があることから、**建替など**を促進し、住環境の改善や防火性・耐震性を向上させる方策を検討する必要があります。

● 大規模な土地利用転換を伴う開発

- ・ 農地や駐車場、学校などの公共建築物跡地における大規模な土地利用転換を伴う開発は、計画内容によっては周辺環境に影響を及ぼすおそれがあります。

良好な住環境の低層住宅地



低層と中高層が混在する住宅地



道路が狭く密集した住宅地



住宅地に残る生産緑地



公共建築物跡地の住宅開発



(総合設計制度により公開空地を確保)



(建築物の高さや住戸面積を規制)

【 方 針 】

子育てファミリー世帯を中心とした現役世代の定住・転入につながる良好な住環境を創出し、住み続けたい、住んでみたいと思われる魅力的なまちをめざします。

① 専用住宅地の住環境を保全します。

- ・ 専用住宅地については、戸建住宅・長屋の最低敷地面積の確保や都市美誘導などにより、良好な住環境を保全し、地域の特性を活かしたまちなみ・景観の形成を図るなど、質の高い住まい・まちづくりをめざします。

② 地区の特性に応じて良好な住環境の形成を図ります。

- ・ 地区の特性に応じて、地区計画などを活用し、宅地の細分化の防止や建築物の用途・高さの規制など、暮らしやすく快適な住環境を備えた、ゆとりある住宅地の形成を図ります。

③ 住宅地の住環境改善を促進します。

- ・ 高層建築物や建物用途が混在している住宅地、密集市街地については、住環境を改善するため、住民や事業者が主体となったまちのルールづくりに向けた取組を支援します。

④ 大規模な土地利用転換の適正な土地利用を誘導します。

- ・ 大規模な土地利用転換を伴う開発については、周辺の住環境と調和が図られるよう、適切に誘導します。

2 商業・業務地

【 まちづくりの現況と課題 】

本市を代表する商業集積地である阪神尼崎駅・出屋敷駅周辺をはじめ、鉄道駅周辺や国道2号沿道、市場や商店街など、市街化区域の約6%を商業系の用途地域に指定しています。

● 地域と調和したまちづくりの推進

- ・ 平成16年(2004年)に策定した「尼崎市商業立地ガイドライン」に基づき、地域の特性に配慮した商業施設の誘導と規模の制限を図り、活力と魅力のある、地域に調和したまちづくりを進めています。

沿道の業務地（国道2号）



駅前の業務地(阪神尼崎)



駅前商業地の住宅（JR尼崎）



● 商業における環境の変化

- ・ 景気の悪化や大型商業施設などの出店、ライフスタイルや消費者ニーズの変化などにより、小売市場や商店街では空き店舗が増加し、サービス業などへの転換がみられます。

第3章 分野別まちづくり

● 立地条件を活かした活性化

- ・ 阪神尼崎駅、JR尼崎駅周辺は、商業及び業務施設の集積が他の駅前と比べ多くなっていますが、大阪から至近距離という利便性が高い立地条件にありながら商業に比べて業務施設の集積度は低い状況となっています。

● 地区計画などによる商業活性化の取組

- ・ 商業地には、高い容積率を利用した高層の集合住宅が多く立地しており、商業活動を阻害しないように建築物の低層階での用途制限を行うなどの方策を講じる必要があります。
- ・ 空き店舗の増加や事業所の減少、風俗施設などの問題を抱えている中央・三和地区では、1階部分での居住施設の建設などを禁止する地区計画や特別用途地区を定め、商業活性化の取組を行っています。

買物客が行き交う商店街



空き店舗の多い市場



住宅への建替が進む商店街



【 方 針 】

地域特性に応じた、利便性の高い魅力的でにぎわいのあるまちづくりを進めます。

① 活力と魅力のあるまちづくりを誘導します。

- ・ 駅周辺の商業・業務地では、高度利用を基本とし、交通結節機能や既存機能の集積を活かした、利便性の高い魅力的でにぎわいのあるまちづくりを進めます。

② 地域に調和したまちづくりを誘導します。

- ・ 地域に密着した近隣型商業地では、商業機能の活性化を図るなど、地域の生活拠点としてふさわしい土地利用を促進します。
- ・ 沿道型複合地では、背後地の住環境に配慮しながら、主要幹線道路沿道という地理的特性を活かした生活利便施設など、沿道型施設の適正な立地誘導を図ります。特に国道2号沿道は広域幹線道路として土地の高度利用を促進し商業・業務施設の適正な立地を誘導します。

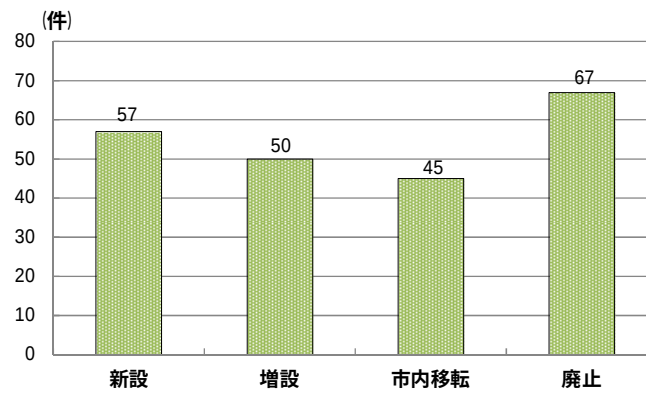
3 工業地

【まちづくりの現況と課題】

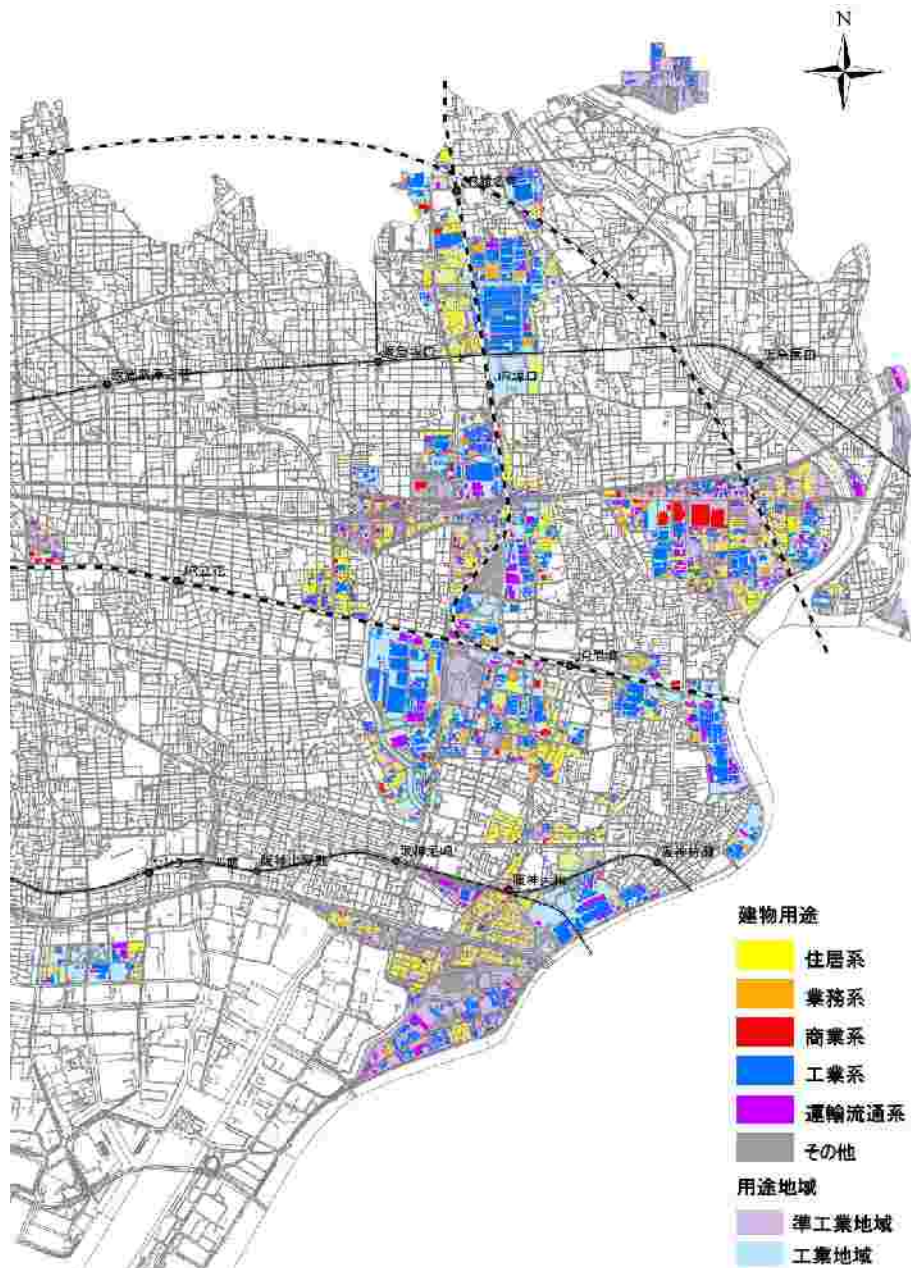
大阪湾に面し大型工場などが集積する臨海部や、道路、鉄道の環境に恵まれ大小の工場が立地する内陸部の工場集積地を中心に、市街化区域の約36%を工業系の用途地域に指定しています。

第3章 分野別まちづくり

平成14年（2008年）以降の工場の新設、移転、増設・建替、廃止件数（平成25年2月時点）



内陸部工業地（工業地域、準工業地域）における建築物の用途別現況（平成25年1月時点）



第3章 分野別まちづくり

● 内陸部工業地の適切な土地利用の規制・誘導

- ・ 内陸部工業地は、製造業やその関連事業所・研究所などの集積地となっています。
- ・ 大規模工場地、住工複合地、駅前周辺、幹線道路沿道など、工場の立地状況や周辺環境により地域特性があることから、エリアごとに事業者と協働し適切な土地利用の誘導を図る必要があります。
- ・ 平成19年(2007年)に策定した「内陸部工業地の土地利用誘導指針」に基づき、土地利用の状況や動向をもとに、工場を保全するゾーンや工場と住宅等が共存をめざすゾーンなどに分け、その区分に応じた規制、誘導を図っています。
- ・ これまで住宅抑制策として機能してきた緩衝緑地制度ですが、近年は、緩衝緑地を設置したマンション開発事例が見受けられ、特に駅周辺においてその傾向が高い状況にあります。

内陸部工業地



● 臨海部の拠点形成と活性化など

- ・ 阪神高速 5 号湾岸線の開通に加え、臨海西部での土地区画整理事業などにより、次世代型の工場や運輸・流通施設の立地が進展しています。
- ・ また、臨海西部では、地区計画を定めて「臨海部の活性化を先導する拠点」として、土地利用誘導を図っています。
- ・ 一方、臨海東部では土地利用の進展に伴って交通渋滞などの問題が発生しています。
- ・ 尼崎・西宮・芦屋港を管理運営するため、一部に臨港地区が指定され、県条例による施設の規制・誘導が行われています。
- ・ その他、工業専用地域に指定する以前から存在する一団の住宅地では、操業環境と住環境についての課題があります。

● 尼崎 21 世紀の森構想の推進

- ・ 森と水と人が共生する環境創造のまちづくりをめざした「尼崎 21 世紀の森構想」の具体化に取り組んでいます。

臨海部工業地



第3章 分野別まちづくり

【 方 針 】

優れた交通ネットワークや多様なものづくり産業の集積など本市の特性を活かし、産業活力の維持、向上を重視しながら、地区の特性に応じた土地利用を誘導します。

- ① **内陸部工業地は操業環境の維持・保全を基本として、地区の特性に応じた土地利用を誘導します。**
 - ・ 内陸部の工業地については、操業環境の維持・保全を基本としつつ、既存産業の高度化や研究開発機能の集積など都市型産業への転換などを可能とする計画的な土地利用を誘導します。
 - ・ また、大規模な土地利用転換が見込まれる駅周辺や幹線道路沿道についてはは、周辺との調和を配慮する中で、市が総合的に良好な計画と判断した場合は、本市の魅力と活力ある都市空間を創出するために、地区計画などの都市計画手法を活用した土地利用を誘導します。
 - ・ 住工複合地については、工場の操業環境の保全を基本としながら、特別用途地区や地区計画を活用するなど、地区の特性にあった建築規制による住環境にも配慮した、工場と住宅などが共存できる土地利用を誘導します。
- ② **臨海工業地は良好な操業環境を保全するとともに、水際を活用した魅力あるまちをめざします。**
 - ・ 臨海部の工業地については、工業専用地域に指定されている現在の良い操業環境を保全しつつ、既存の生産機能のさらなる高度化や高付加価値化、研究開発機能の強化といった都市型産業への転換にも対応できる工業地の形成を推進します。
 - ・ あわせて、本市の産業都市としての優位性を保つため、港湾や道路などのインフラ機能の強化を図りながら阪神工業地帯を代表する産業集積拠点にふさわしい工業地の形成に努めます。
 - ・ 地区計画などを活用し、レクリエーションなどの複合的な機能の導入や敷地内の緑化を促進するとともに、港湾・運河などの水際を活用した環境や景観に配慮した魅力あるまちづくりに努めます。

4 自然、緑地、農地など

【 まちづくりの現況と課題 】

● 自然環境の保全創出

- ・ 本市は古くから都市として発展してきた歴史から、市街化が進み、大阪湾、武庫川、猪名川、藻川や市域内部の河川、運河を活かした親水空間の整備などに取り組んでいますが、生活にゆとり・うるおいを与える憩いの空間が少ない状況にあります。

河川敷緑地が整備されている武庫川



【 方 針 】

市内に残る緑や水辺、農地などの資源を活用し、市民などの憩いの空間、生活にうるおいをもたらす自然環境を保全・創出し、都市環境の向上を図ります。

5 公共建築物

【 まちづくりの現況と課題 】

● 公共建築物の適正配置

- ・ これまで人口急増に対応して整備してきた多くの公共建築物が更新時期を迎え、耐震性の確保や

第3章 分野別まちづくり

ユニバーサルデザインをはじめ、多様なニーズに対応するため、機能向上などの対策が必要となっています。

【 方 針 】

公共建築物については、人口推移などを見据えた再配置と機能向上を図り、市民活動や災害時の拠点として活用します。

- ・ 公共建築物については、人口の推移や限られた財源を見据えながら、再配置と維持管理コストの最適化、機能や利便性の向上を図ることで、市民活動をサポートし続けられる状況をつくります。
- ・ 小中学校については、計画的な耐震化や適正規模・適正配置の推進に取り組んでいるところですが、その他の公共建築物についても更新にあたっては、各施設の特性や配置バランスを考慮するとともに、時代のニーズに対応した機能的な施設へのリニューアルや、耐震性の確保、施設の長寿命化に向けた計画的な保全を進めます。

土地利用方針図



II 都市交通

本市は、大阪市と神戸市の間に位置することから、主として東西方向は鉄道及び道路による広域交通機能が整備されています。公共交通としては、13 の鉄道駅があり、バス路線網が市域の大部分をカバーしています。また、安全かつ円滑な交通機能を確保するための基幹的な都市施設である道路をはじめとする交通基盤の整備などにより、都市における良好な市街地の形成や、防災空間の確保など、社会経済の発展や市民生活の向上に努めてきました。

南北間の移動については、これまで幹線道路の整備、鉄道と道路の立体交差化やバス路線の設定などにより、移動機能を確保してきましたが、今後も道路ネットワークの強化など更なる利便性の向上が求められています。

今後は、鉄道やバスなどの公共交通を含む本市の高い交通利便性や、徒歩、自転車で移動しやすい平坦な地形を活かしつつ、各種移動手段に求める役割を検証する中で、少子高齢社会に対応できるまちづくりの方向性と整合するよう、総合的に地域の交通政策を考えていくことが求められています。

【 方 向 性 】

「過度に自動車に頼らない、歩いて暮らせる都市環境の形成」に向けて、南北間の移動を支える機能の確保など既存の公共交通における利便性の維持、向上を図るとともに、徒歩や自転車利用を促すといった市民生活を支え、まちづくりの方向性と整合するような交通政策の検討に取り組みます。

また、臨海部をはじめ長期的な展望に立った都市計画道路網の強化、鉄道駅と幹線道路などのアクセス性の向上や、駅前広場などの機能強化などに取り組むとともに、高齢者や障がい者、小さい子ども連れの人など、誰もが安全で快適に移動できる、ユニバーサル社会に対応した交通空間の形成を図ります。

私たちができること

●環境にやさしい移動手段の利用

- ◆ 自動車からの排出ガスや騒音など公害を防止し、省エネルギーを進めるために、鉄道やバスなどの公共交通機関や自転車の利用に努めましょう。

●駐車場・駐輪場の設置

- ◆ 建物を建てるときには、必要な駐車場や駐輪場を確保しましょう。

●交通マナーの遵守

- ◆ 自転車は車道の左側を走るなど、自転車事故防止のための交通マナーを守りましょう。
- ◆ 自転車は道路上に放置せず駐輪場に置き、通行しやすく美しいまちにしましょう。
- ◆ 渋滞の原因や緊急車両の通行の妨げにならないように、路上駐車は行わず駐車場を利用しましょう。

放置自転車をなくすには、
皆さんの協力が必要です



1 公共交通

【まちづくりの現況と課題】

● 鉄道

- ・ 本市は東西方向に阪急神戸線、JR 神戸線・東西線、阪神本線・なんば線が走っており、南北方向には JR 宝塚線、阪急伊丹線があります。
- ・ 乗客数が最も多く、増加傾向にある JR 尼崎駅は、JR 東西線の開通や駅周辺の一体整備などにより利便性が向上しています。
- ・ 本市にある 13 の鉄道駅においては、誰もが安全で円滑に利用できるよう、更なるユニバーサルデザインに取り組む必要があります。

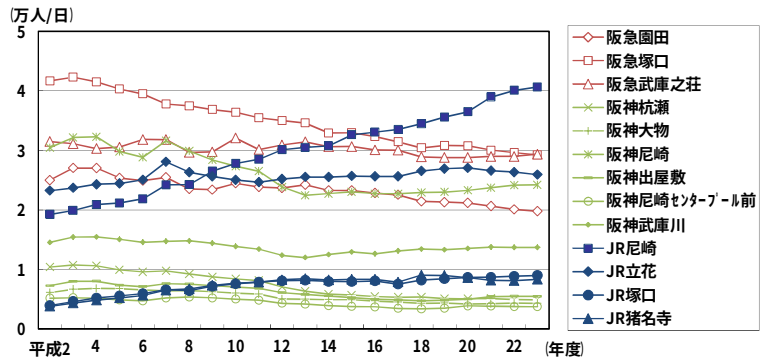
● バス交通

- ・ 本市では、尼崎市営バスを中心に、阪急バス、阪神バス、伊丹市営バスが運行しています。
- ・ バス交通は、本市の南北方向の主な移動手段であるほか、東西に発達した鉄道交通を補完し、地域内の移動を支える重要な役割を担っています。
- ・ これまで市民の身近な移動手段として重要な役割を担ってきましたが、生産年齢人口の減少や利用者ニーズの多様化等の影響により利用者数が減少傾向にある中、将来にわたって市民にとって必要なバス交通サービスの維持、確保を図っていくことが求められています。

鉄道駅周辺の一体整備（JR 尼崎駅周辺）

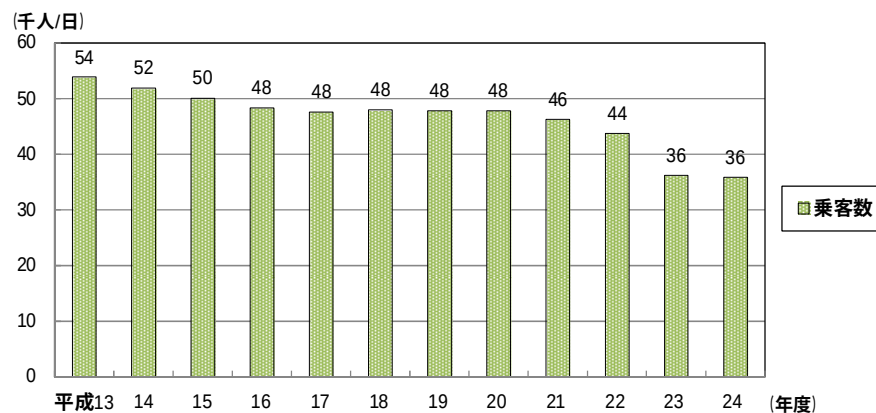


駅別乗客数の推移



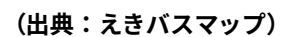
（出典：尼崎市統計書）

市営バス乗客数推移



（出典：尼崎市統計書）

公共交通網略図



● 鉄道やバス交通の機能維持及び利用促進を図ります。

- 39

2 道路

【まちづくりの現況と課題】

● 都市計画道路の高い整備率

- ・ 平成25年(2013年)現在、139路線、延長約171kmの道路を都市計画決定しています。このうち、約85%が整備済みであり、他都市に比べて高い整備率となっています。

● 長期間を経ても事業化されていない都市計画道路

- ・ 都市計画決定後、長期間を経ても事業化されていない道路については、時間の経過の中で道路の必要性や要望していた住民の意識が変化している可能性があります。
- ・ また、事業化のめどがないまま長期間にわたり計画区域内の土地所有者等の権利を制限し続けているといった課題があります。

● 道路ネットワークの強化と快適な道路空間の構築

- ・ 南北方向に多く残っている未整備区間や、他都市との未接続箇所などについては、計画的かつ効率的な対策により、道路ネットワークを強化する必要があります。

● 橋梁の老朽化

- ・ 橋長が15m以上の主な道路橋は45橋あり、そのうち建設後50年を経過する橋梁は平成25年(2013年)現在12橋で約27%ですが、今後、急速に橋梁の老朽化が進むことが見込まれます。

● 臨海部の交通対策

- ・ 臨海部は、脆弱な道路網に加え土地利用や地形等により、慢性的な交通渋滞が発生しており、経済活動の停滞や沿道環境の悪化が懸念されています。また、臨海東部の埋立地における新たな交通需要にも対応する必要があります。

● 鉄道の高架化

- ・ 阪神本線は、市内全域で鉄道の高架化が完成しています。一方、阪急とJRは、幹線道路との立体交差化が概ね完了していますが、一部に残る踏切は交通渋滞が見られ、安全面でも課題があります。

● 幅の狭い道路

- ・ 幅の狭い道路については、災害時における安全性や緊急車両の通行等の面で課題があります。

幹線道路（山手幹線）



区画道路（立花駅前線）

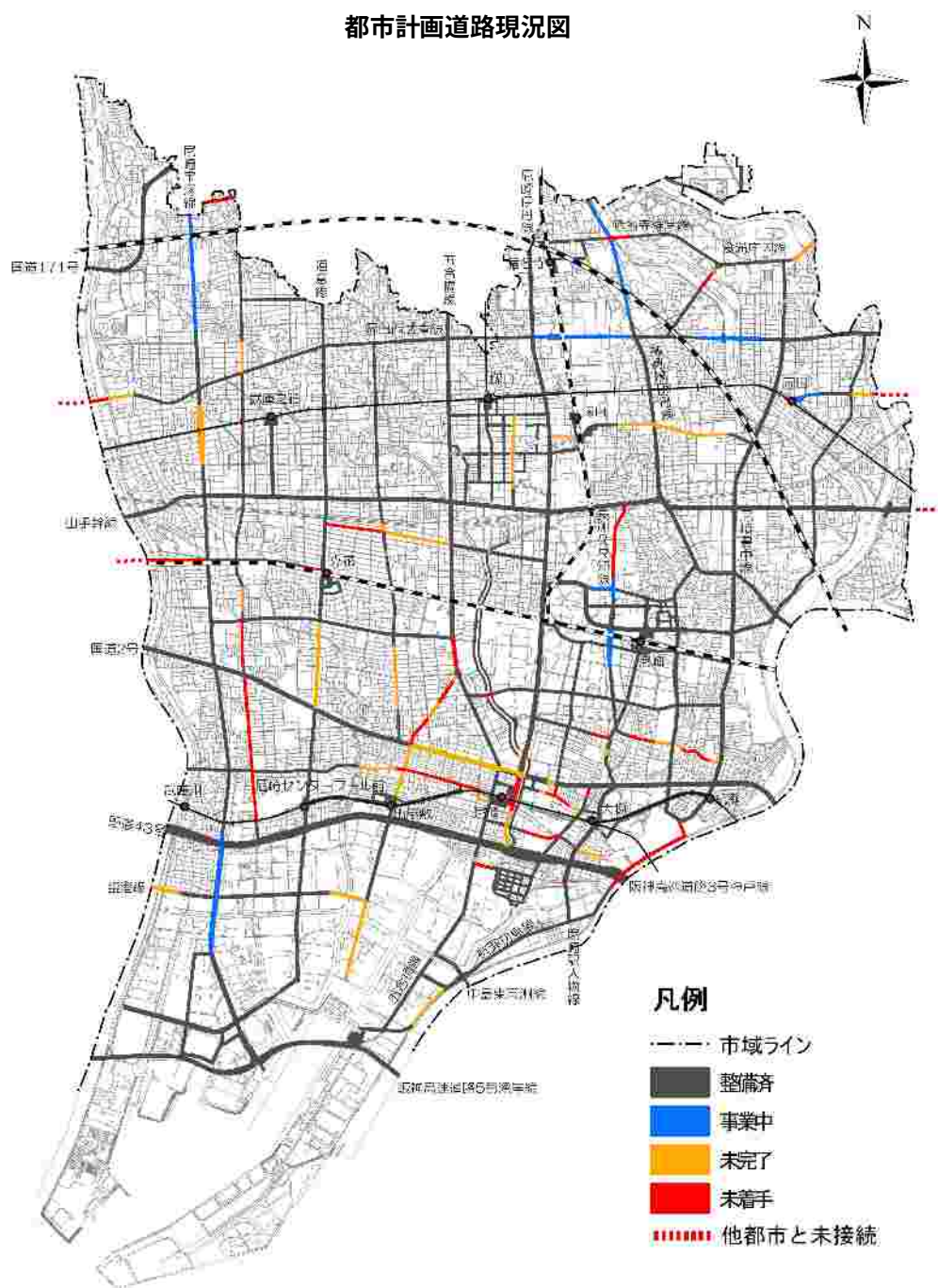


特殊道路（庄下川歩行者専用道路）



第3章 分野別まちづくり

都市計画道路現況図

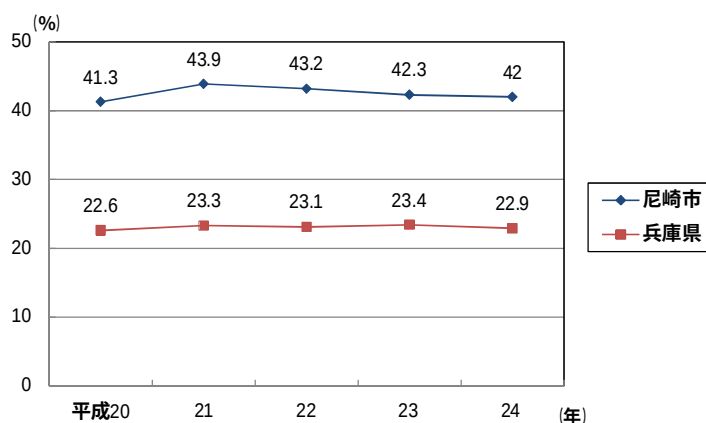


● 自転車・歩行者交通空間の整備と交通マナー

- ・ 庄下川歩行者専用道路や猪名川・藻川自転車歩行者専用道路などを整備しています。
- ・ 園田西武庫線の一部区間を自転車レーンとして、神崎橋伊丹線の一部区間を自転車道として整備し、道意線の一部区間で歩道内の自転車通行位置明示を実施しています。
- ・ 自転車に関連する人身事故の割合が非常に高いため、歩行者と自転車利用者双方の交通マナーの向上と通行環境の確保、改善が課題となっています。
- ・ 高齢者や障がい者等が円滑に移動できるよう、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）」、「兵庫県福祉のまちづくり条例」及び「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」に基づき、段差の解消や歩道幅の確保、勾配などに配慮するなど、ユニバーサルデザインで歩行者空間を整備する必要があります。

第3章 分野別まちづくり

人身事故に占める自転車関連事故の割合の推移



(出典：兵庫県交通事故統計)

【 方 針 】

① 長期的な展望に立った都市計画道路網の検討を行います。

- ・ 臨海部における道路網の強化を図るため、将来の交通需要、必要な交通機能、土地利用や地形などの地域特性を考慮し、長期的な展望に立った都市計画道路網を検討します。
- ・ 長期間を経ても事業化されていない都市計画道路については、必要性について検証を行い、「存続」「廃止」「縮小」等の見直しの方向性を検討します。

② 災害に強い道路網の整備を進めます。

- ・ 大規模災害や局地的な集中豪雨などによる災害リスクを軽減するため、早期に緊急物資輸送路や避難路を中心に、代替性や耐震性を確保した道路網の整備を進めます。

③ 橋梁の長寿命化に取り組めます。

- ・ 今後老朽化が進む橋梁については、修繕・架替えなどの計画的な補修を行うとともに、落橋防止対策等の耐震性の向上を図ります。

④ 計画的かつ効率的に道路の整備を進めます。

- ・ 都市計画道路の整備にあたっては、意思形成過程の透明性の確保や「選択と集中」により、計画的かつ効率的に事業を実施します。
- ・ 幹線道路と鉄道との立体交差、駅へのアクセス道路、耐震橋梁などの整備を進めます。

⑤ 幅の狭い道路の解消に取り組めます。

- ・ 幅の狭い道路については、防災性の向上や住環境の確保などのため、建築物の更新にあわせた道路空間の確保に努めます。

⑥ 歩行者や自転車利用者の安全性や快適性の向上を図ります。

- ・ 主要な幹線道路では、自転車レーン・自転車道の整備や自転車通行可歩道の改良など自転車の通行環境の改善方法を検討します。
- ・ 植樹帯を有し、十分な歩道幅員が確保された歩道を整備することにより、歩車分離を図るよう努めます。
- ・ 歩道の段差解消などを図り、安全で快適な歩行者空間を整備します。

3 駅前広場

【まちづくりの現況と課題】

● 駅前広場の整備

- ・ 阪神尼崎駅、阪急塚口駅、JR尼崎駅など9駅において駅前広場の整備が完了しています。
- ・ 歩行者とバス、タクシーなどの動線が重なり、交通安全上の問題が生じている駅があるほか、バスと鉄道あるいはバス相互の乗り継ぎの利便性を向上させる必要があります。

JR 尼崎駅北 駅前広場



JR 立花駅南 駅前広場



【方 針】

① 都市景観や快適性に配慮した整備に努めます。

- ・ 既存の駅前広場は適正な維持管理を図り、更新にあたっては、高齢者、障がい者等も使いやすく、市民が集い、憩うことのできる魅力的な駅前広場として整備するよう努めます。

② 交通結節機能の向上を図ります。

- ・ 鉄道とバスやバス相互などの乗り継ぎ機能の充実など交通結節機能の向上を図ります。

4 自動車駐車場

【まちづくりの現況と課題】

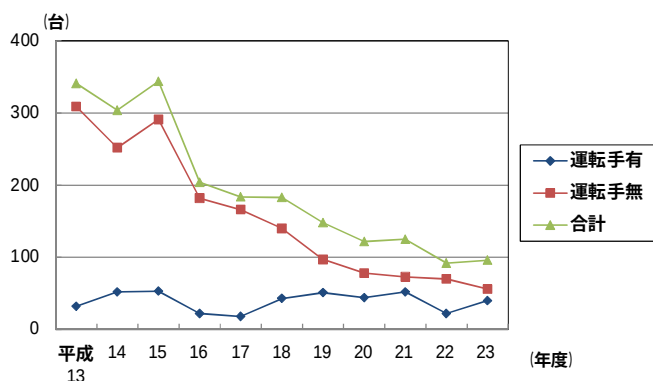
● 路上駐車対策

- ・ 「尼崎市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」による駐車場設置の義務付けのほか、駐車場整備地区(中央・三和・出屋敷地区)の指定や公共地下駐車場の整備(阪神尼崎駅)により路上駐車のを減少を図っています。

● 共同住宅における駐車場の確保

- ・ 共同住宅については「尼崎市住環境整備条例」の開発基準に基づき、駐車場の確保を指導しています。

路上駐車台数推移(阪神尼崎駅前地下駐車場周辺)



阪神尼崎駅前地下駐車場 入口



【方 針】

適切な駐車場整備を促進します。

- ・ 阪神尼崎駅前地下駐車場については適正な維持管理を図ります。
- ・ 商業系用途地域における一定規模以上の商業業務建築物の新增築等に際しては、駐車場整備を指導します。
- ・ 一定規模以上の共同住宅の建築の際には、駐車場の確保を指導します。

5 自転車駐車場

【まちづくりの現況と課題】

● 駅前における自転車駐車場の整備と交通マナーの意識啓発

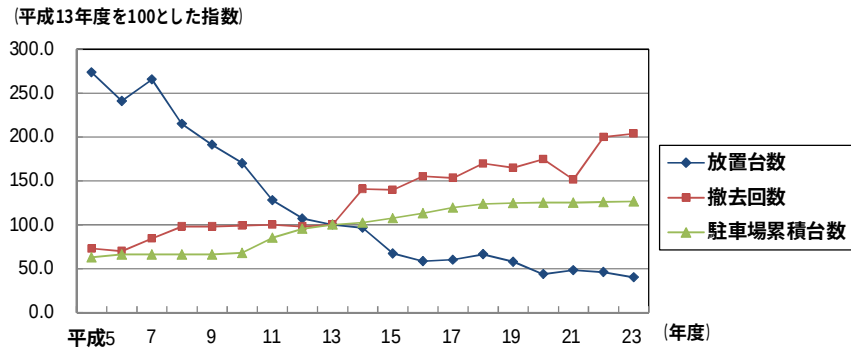
- ・ 駅前の放置自転車は歩行者の通行の妨げになり、また、駅前広場の機能を低下させています。
- ・ 本市では、平成25年(2013年)現在、駅周辺に市営・民営を含めて約4万2千台分の自転車駐車場を整備しています。
- ・ 放置自転車の撤去や交通マナーの意識啓発などの取組により、放置自転車は減少していますが、自転車利用者のモラルの向上が大きな課題となっています。

● 建築物敷地における自転車駐車場の整備促進

- ・ 「尼崎市自転車等の放置の防止に関する条例」に基づき、商業施設に自転車駐車場の設置を指導するほか、「尼崎市住環境整備条例」に基づき、共同住宅に自転車駐車場の設置を指導しています。

第3章 分野別まちづくり

放置台数・撤去回数・駐車場累積台数推移（平成13年度を100とした指数）



JR 尼崎駅南 自転車駐車場



阪神尼崎駅南 自転車駐車場



【 方 針 】

放置自転車を抑制し駐車秩序の確立を図ります。

- ・ 都市計画で定めた駅前における自転車駐車場については、今後も維持管理を図ります。
- ・ 鉄道事業者などの民間事業者と協力して、駅前における自転車駐車場の整備を推進します。
- ・ 利用者の自転車駐車場への誘導など、放置の防止について必要な措置を図ります。
- ・ 商業施設等については、施設利用者のために必要な自転車駐車場の設置を指導します。
- ・ 一定規模以上の共同住宅の建築の際には、一定数の自転車駐車場の設置を指導します。
- ・ 駅周辺において適切な「放置禁止区域」を定め、自転車利用者を自転車駐車場へ誘導するなど、放置の防止について必要な措置を図ります。

第3章 分野別まちづくり

都市交通方針図

