

# 尼崎市都市計画マスタープラン (案)

～ 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。子ども達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。

平成 25 年月

# 目次

序章	1
改定の背景	1
位置付けと役割	2
対象区域	2
構成と目標年次	3
今後のまちづくりの視点	4
第1章 市の概況	9
位置・地勢	9
市の沿革	10
人口	11
産業	15
広域的役割	18
第2章 まちづくりの基本方針	21
基本理念	21
めざすまちの姿	22
都市構造	24
第3章 分野別まちづくり	28
土地利用	28
都市交通	37
市街地整備	47
都市環境	53
都市景観	66
都市防災	71
第4章 まちづくりの推進	78
協働によるまちづくり	78
1 基本的な考え方	78
2 市民・事業者・行政の役割	78
3 協働のまちづくりの推進方策	79
評価と見直し	82
1 PDCA サイクルの運用	82
2 計画の評価	83
3 見直し過程における市民参加の仕組みづくり	83
第5章 地域別まちづくり	85
役割	85
地域区分の考え方	85
地域区分	86
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	101
3 阪神沿線地域	115
4 臨海地域	129

・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、分野別に現況・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

ここに注目

・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。

ここに注目

・都市計画マスタープランの見直し時期、目標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、地域ごとに現況・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。



ここに注目



## 序章

---

### 改定の背景

現行の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、策定から約 16 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。

## 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。

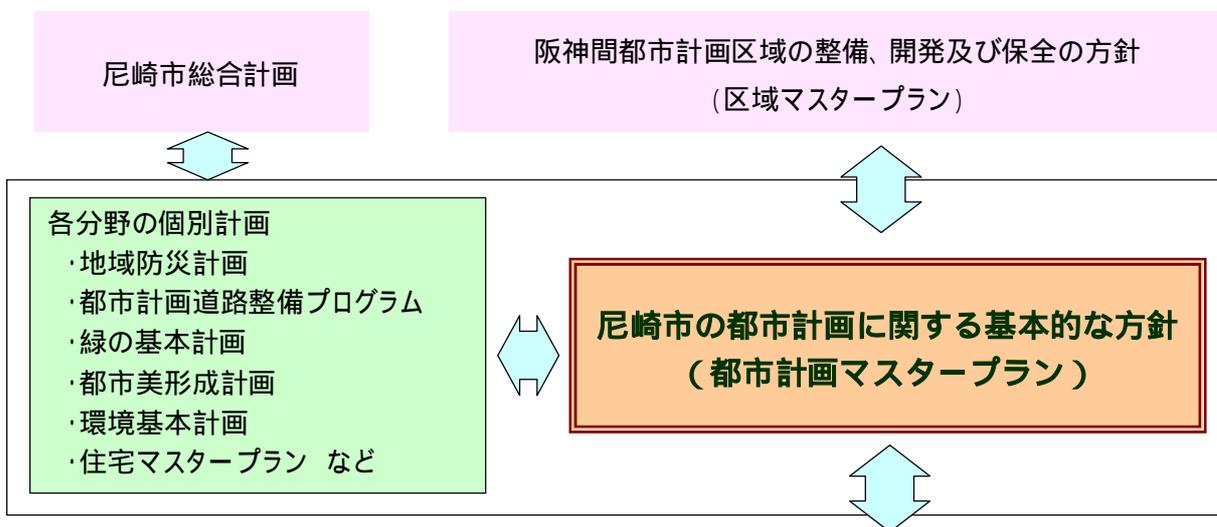
## 対象区域

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。

## 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、土地利用およ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。



### 各種都市計画

#### 【区域区分】

- ・市街化区域
- ・市街化調整区域

#### 【地域地区】

- ・用途地域
- ・高度地区
- ・特別用途地区
- ・防火地域
- ・準防火地域 等

#### 【都市施設】

- ・道路等の交通施設
- ・公園緑地
- ・下水道 等

#### 【市街地開発事業】

- ・土地区画整理事業
- ・市街地再開発事業 等

#### 【地区計画等】

- ・地区計画
- ・防災街区整備地区計画 等

## 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

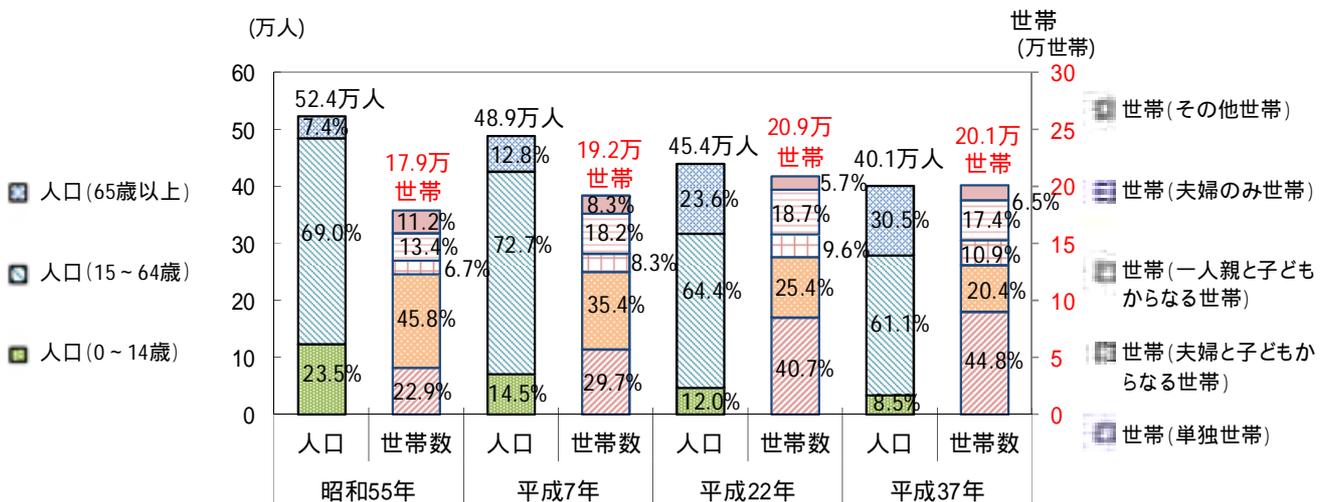
### 1 人口減少・少子高齢社会に対応したまちづくり

近年、本市の人口は下げ止まる傾向が見られましたが、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。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、更に魅力的なまちづくりを進めることで、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、少子高齢社会においては、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ていけるまちづくりが必要です。

そのためには、これまでの都市計画が考えてきた、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となっています。

尼崎市の将来推計人口



(出典: 尼崎市総合計画)

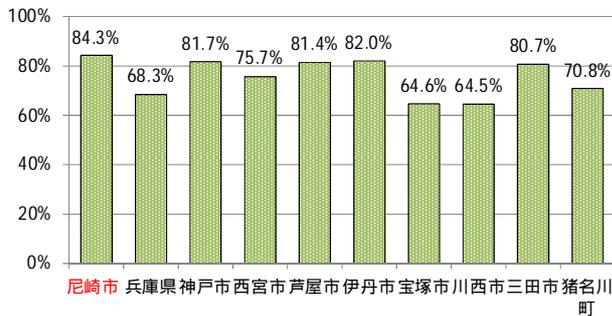
## 2 ストックを活かしたまちづくり

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。

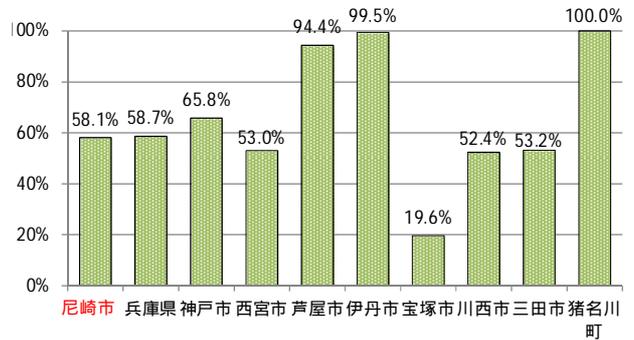
しかし、一部の施設の老朽化が進行し、これらの維持管理に伴う市民一人当たりのコストは、人口減少ともあいまって増加していくことが懸念されます。

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で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が必要になっています。

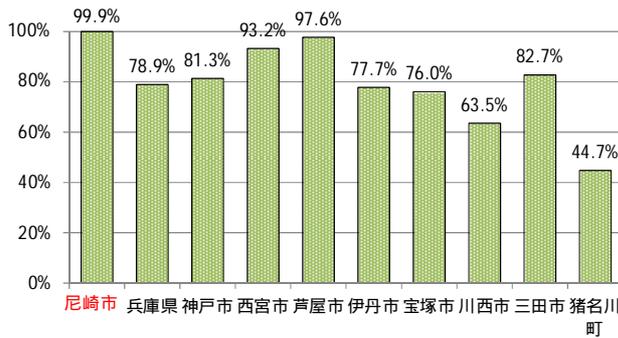
都市計画道路 整備率(近隣市)



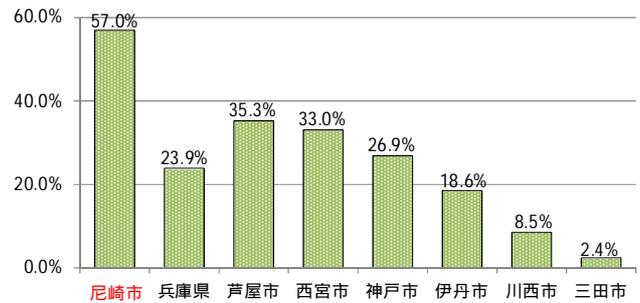
都市計画公園 整備率(近隣市)



公共下水道 整備率(近隣市)

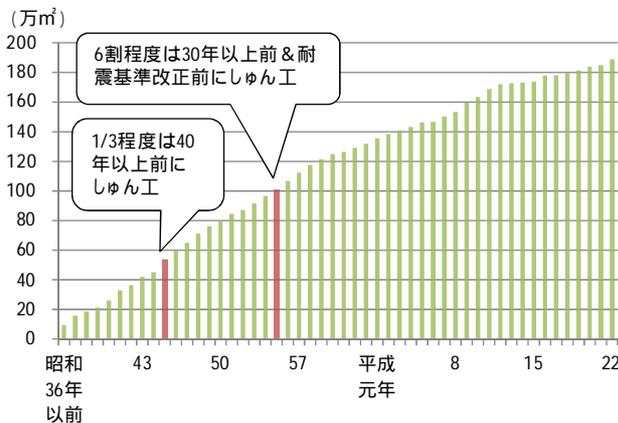


土地区画整理事業実施状況の都市間比較  
(市街化区域面積に対する実施区域の割合)

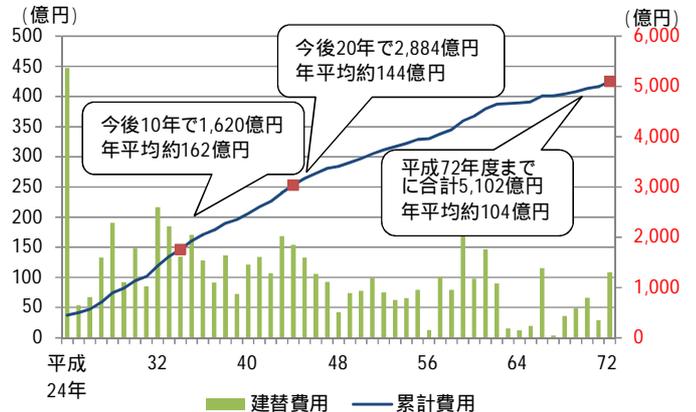


(出典：平成 23 年都市計画現況調査)

公共建築物の状況



公共建築物の建替費用の試算

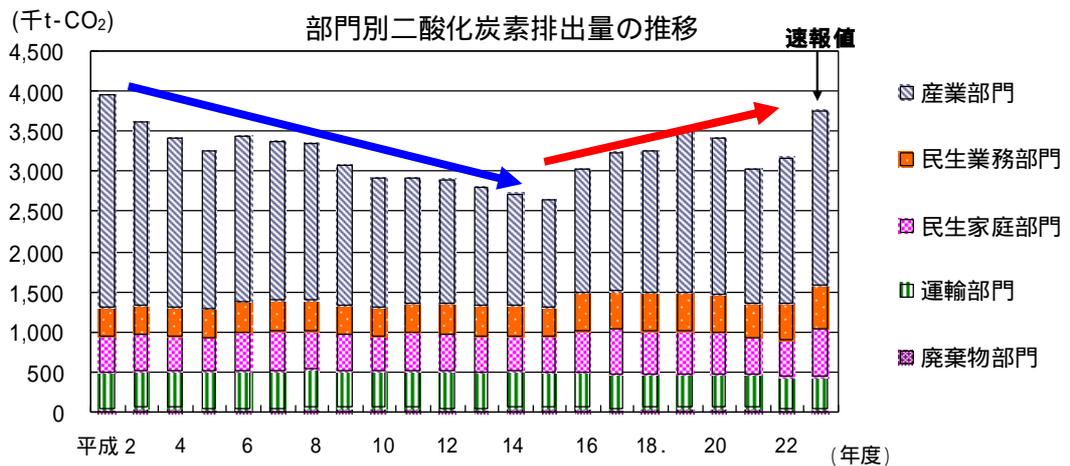


(出典：平成 23 年(2011 年)尼崎市の公共施設の現状と課題)

### 3 環境に配慮したまちづくり

高度経済成長期には、本市も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ことが必要です。



(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“環境の生きづまち”の実現を図ることに同意し、「産業と環境が共生するエコライフスタイル」の実践、「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組むことを宣言しました。

##### 尼崎版改造電気自動車の発表会 尼崎EVプロジェクト



市と産業界が共同で改造電気自動車を開発しました。

##### 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 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した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求められています。

##### 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25年7月1日現在、市全体で公共施設106件、民間施設158件の計264件（収容人数：約181,320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ことが挙げられます。

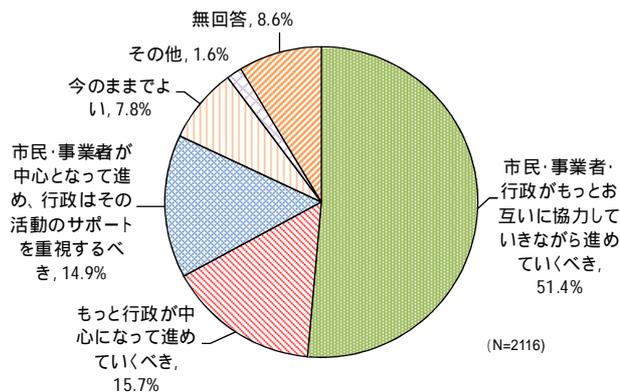
また、市民の方々にとっても、「地域の特性を活かしたまちづくりが実現できる」、「地域主体の取組がきっかけとなり地域コミュニティの活性化が期待できる」といった利点があります。

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。

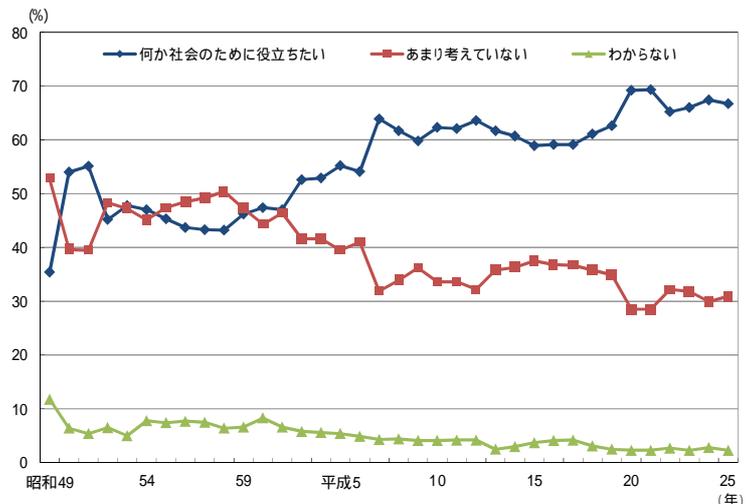
### 市民のまちづくり参加意向

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。

まちづくりの取組について



社会貢献意識の推移



〔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）〕

〔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法人とは特定非営利活動促進法に基づき設立された営利を目的としない民間団体で、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の団体が活動を行っています

# 第1章 市の概況

## 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25年(2013年)7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%にあたる地域が海拔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 Peil) 日本の標高の基準面(東京湾平均海面)

## 市の沿革

本市は、古代・中世には海上交通の要の港町で、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)」と呼ばれたのが現在の尼崎の起源です。

江戸時代には今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め立て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 25 年(2013 年)7 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)



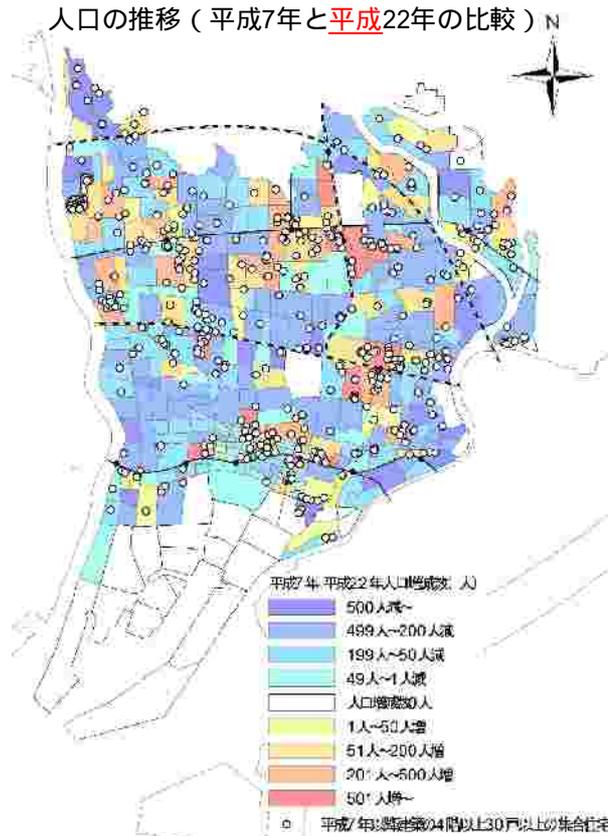
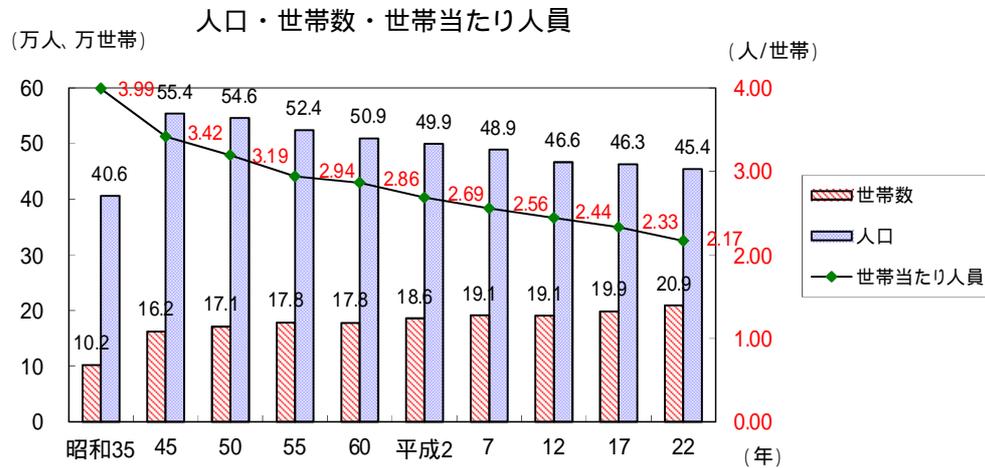
# 人口

## 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年と平成22年の人口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。

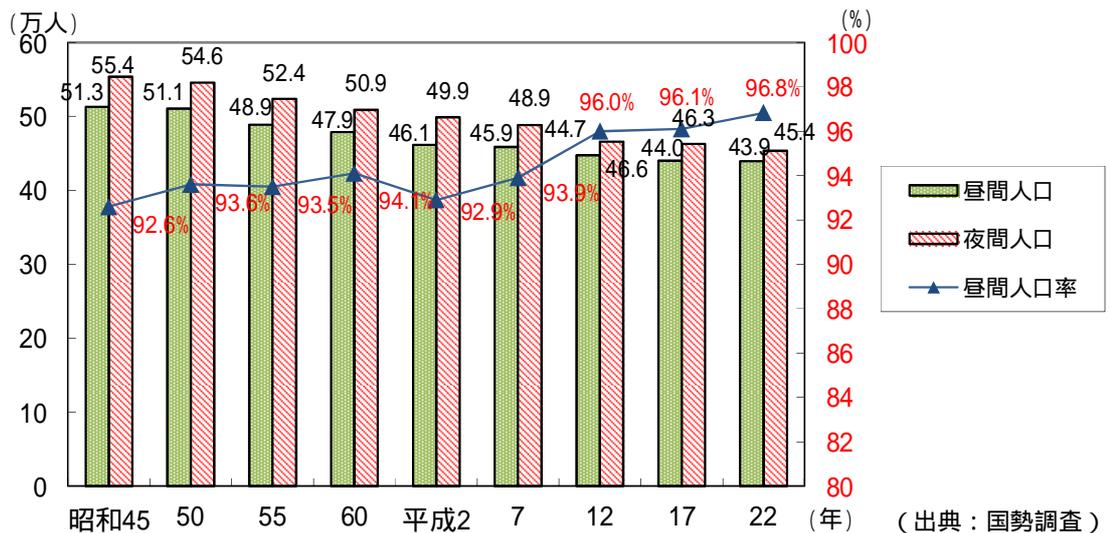


(出典：国勢調査)

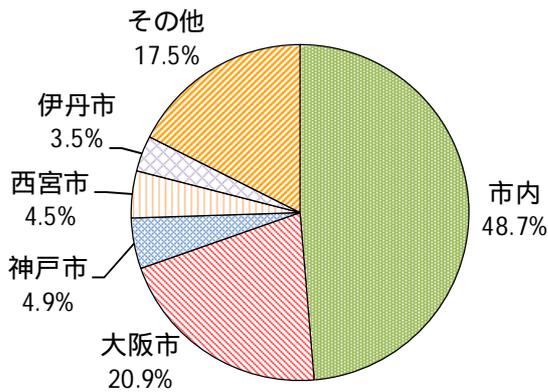
## 2 昼間人口

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%となっています。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。

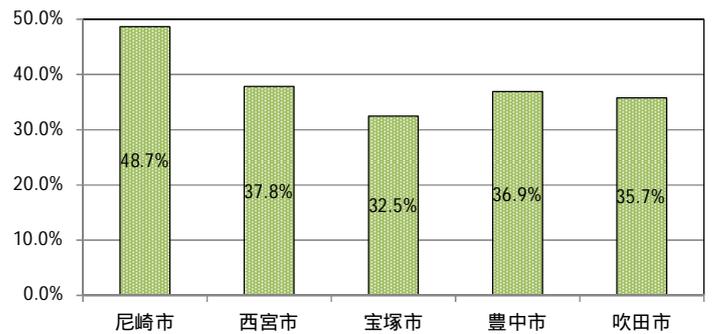
昼間人口・夜間人口・昼間人口率の推移



市内常住者の勤務地割合(平成22年)

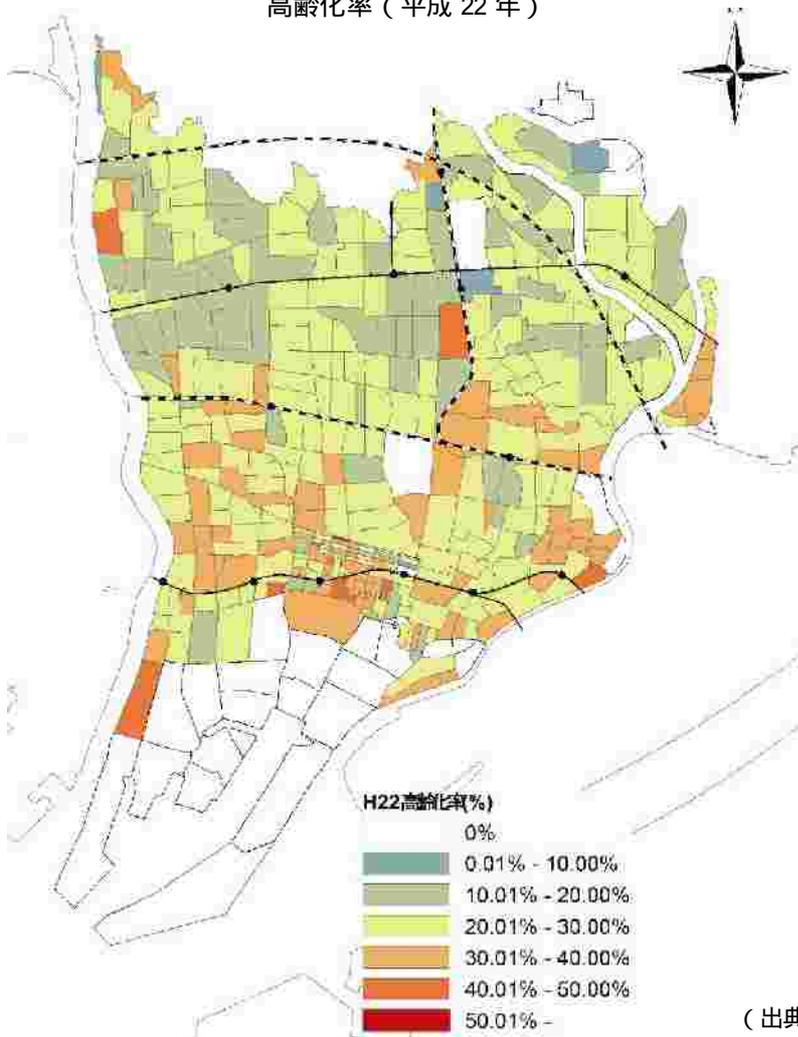
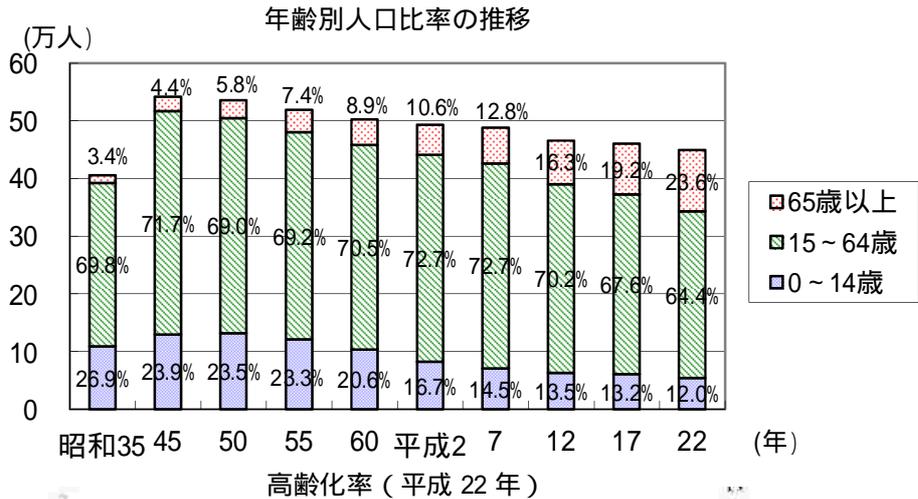


市内で従業する常住者率(平成22年)

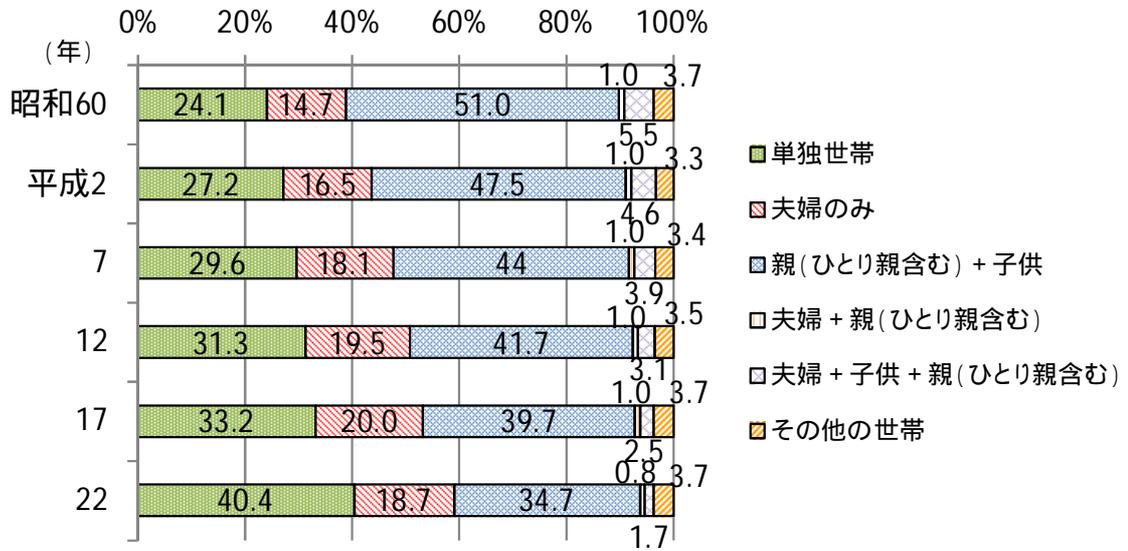


### 3 年齢別人口

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。



世帯の家族構成



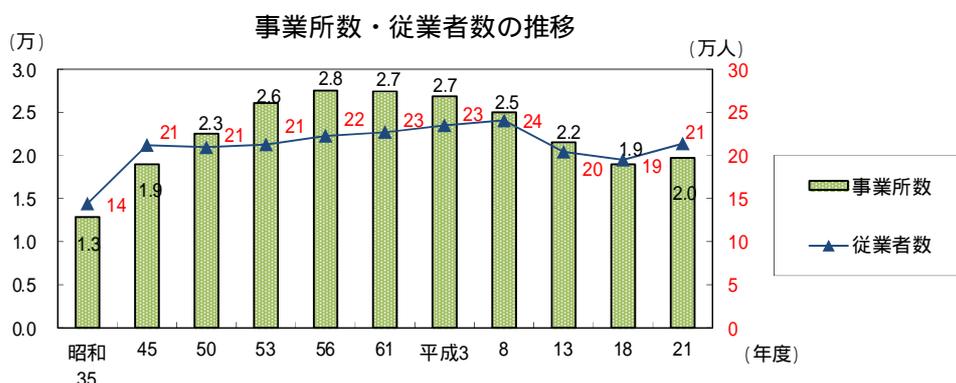
(出典：国勢調査)

# 産業

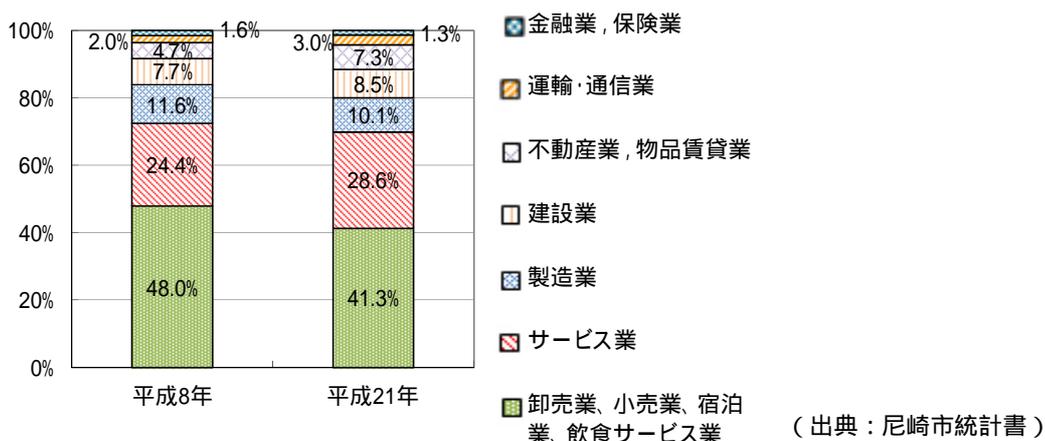
## 1 概況

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。



事業所内訳 (産業大分類)



## 2 工業

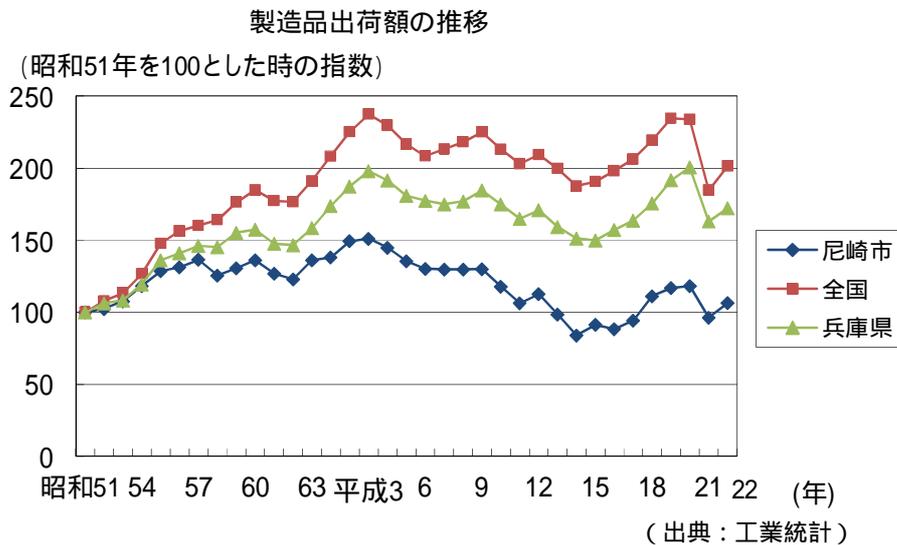
本市の近代化は明治22年(1889年)の紡績工場から始まり、以後多くの大規模工場が臨海部やJR沿線に立地し、軽工業中心から鉄鋼、機械などの重化学工業へと産業構造の変化を遂げました。

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。



### 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。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。

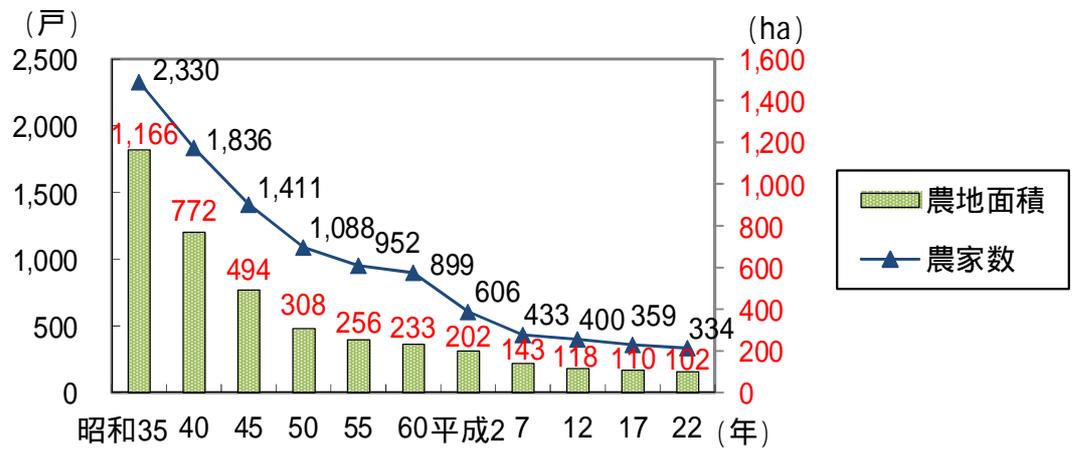


#### 4 農業

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、尼蓆(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)

## 広域的役割

### 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、開発又は保全の方針(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、多様で個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 尼崎市の広域的役割

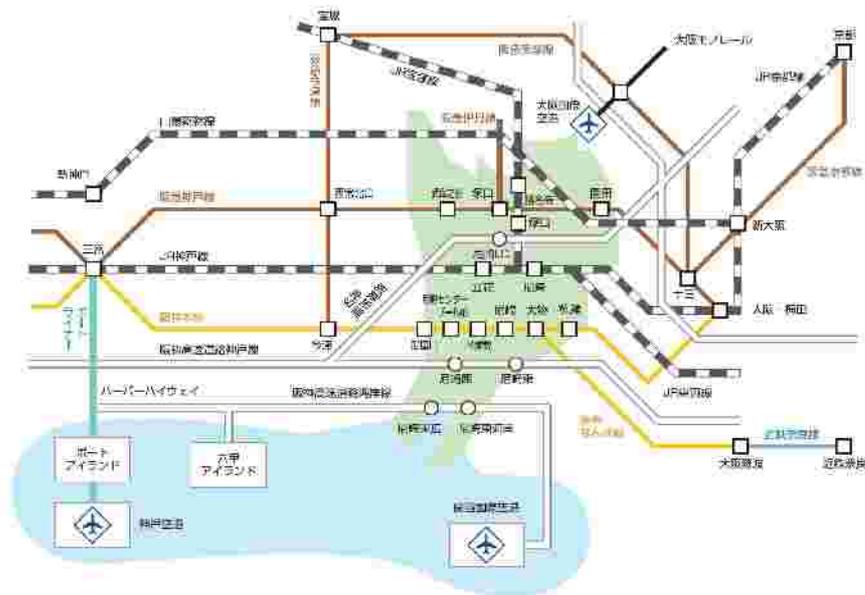
本市は、大阪市と神戸市に近接し、鉄道、幹線道路などによる広域交通機能の整備が図られ、阪神間諸都市はもとより、大阪国際空港、関西国際空港、神戸空港の3つの空港のほか、新大阪駅などへのアクセスにも優れています。臨海部には、阪神工業地帯の中核を担う鉄鋼、化学等の基礎素材型産業が集積し、本市の経済活動を牽引する役割を担ってきました。内陸部では、加工組立型産業の立地のほか様々な業種が集積し、産業都市としての発展を遂げています。

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。

北部の良好な戸建て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。

## 広域交通ネットワーク





## 第2章 まちづくりの基本方針

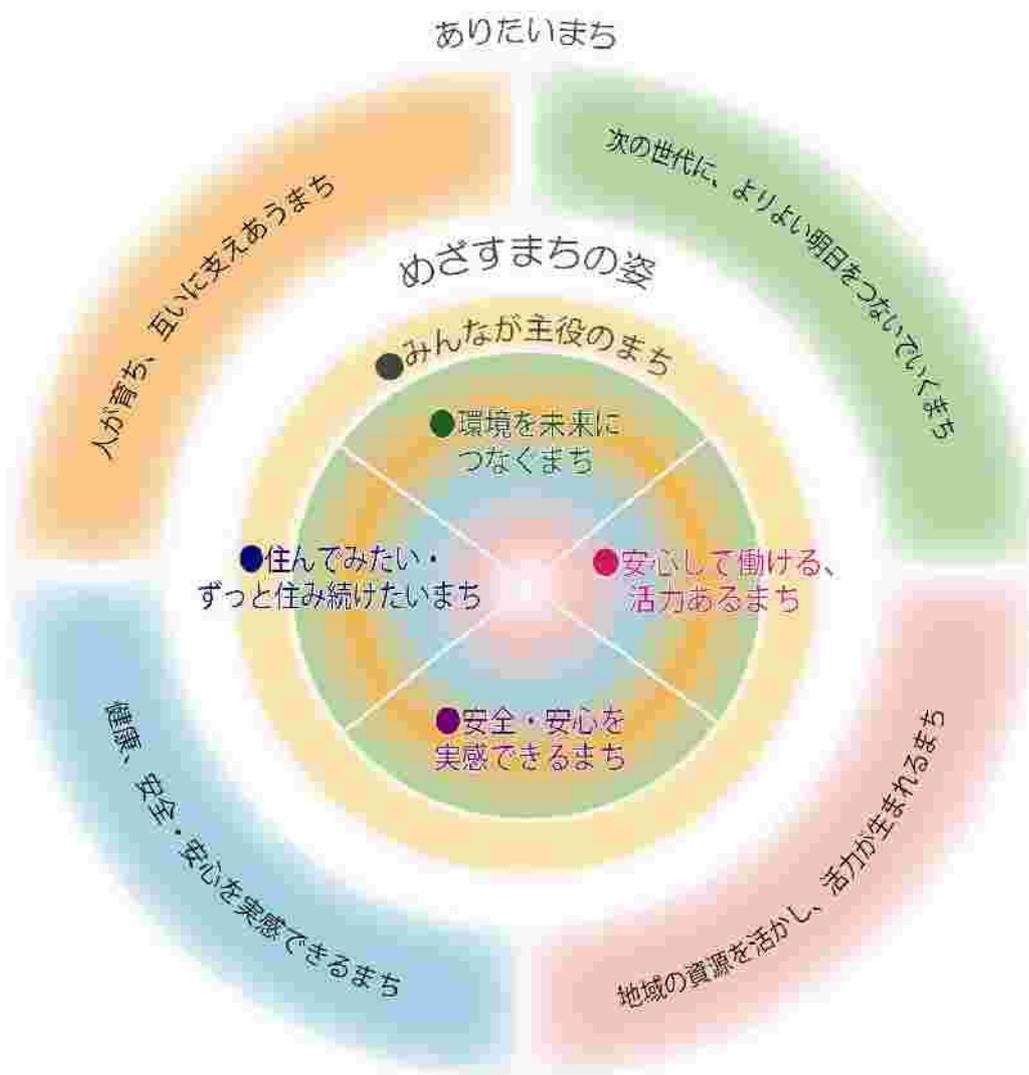
### 基本理念

「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



## 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、行政などが役割分担し、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、更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、妊婦、障がい者、働き盛りの人、単身者、多世代家族など、全ての人々が、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

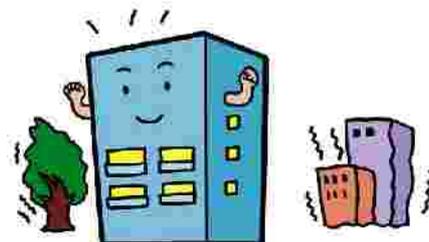


### 3 安全・安心を実感できるまち

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、洪水につよいまち
- 災害時でも安全な避難場所まで安心して避難できるまち
- 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



## 年齢までの誰もが安全・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い、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、工場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



## 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。

阪神尼崎駅周辺(北側)



JR尼崎駅周辺(北側)



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。

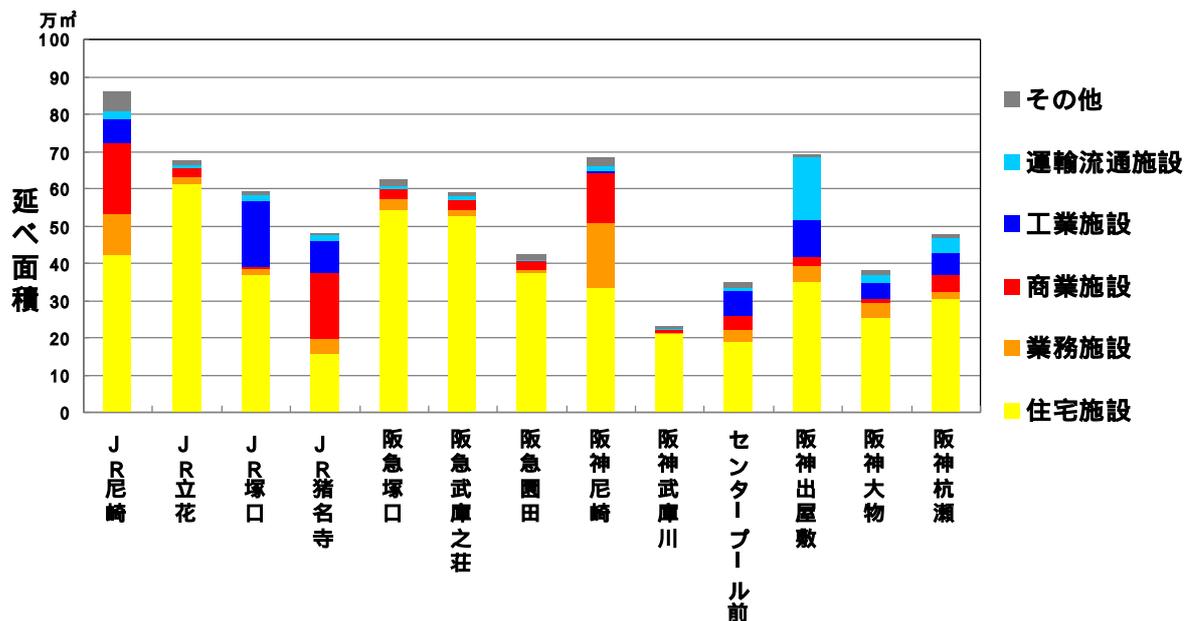
(2) 地域拠点...阪急塚口駅、阪急園田駅、阪急武庫之荘駅、JR立花駅及び阪神杭瀬駅周辺

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と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。

駅周辺 500m 以内に立地する建築物の用途別延べ面積の駅別比較



### 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。

#### (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、水辺と緑の自然的環境のネットワークを形成し、人と環境にやさしい、うるおいのある都市をめざします。

# 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。

### 土地利用

本市は臨海部の工業地、北部地域の比較的新しい住宅地、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

今後の人口減少予想を見据えて、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

北部地域には新しく形成された住宅地、南部地域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のが望まれます。

### 地域ごとの課題

- ・ 住宅地では、周辺の環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。

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。

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。

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。

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、適切に規制誘導します。

## 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。

### 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心市街地では、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。

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。

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

---

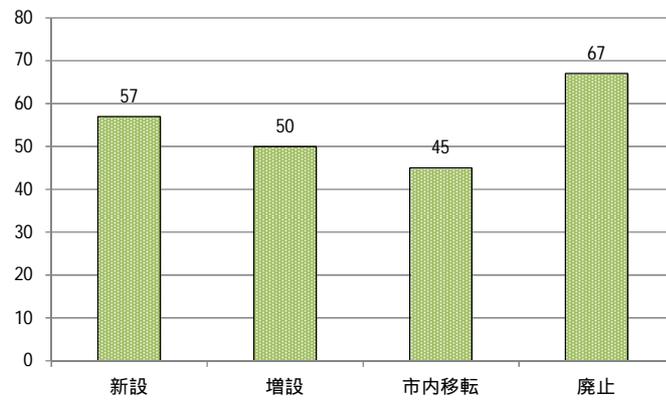
### まちづくりの現況と課題

---

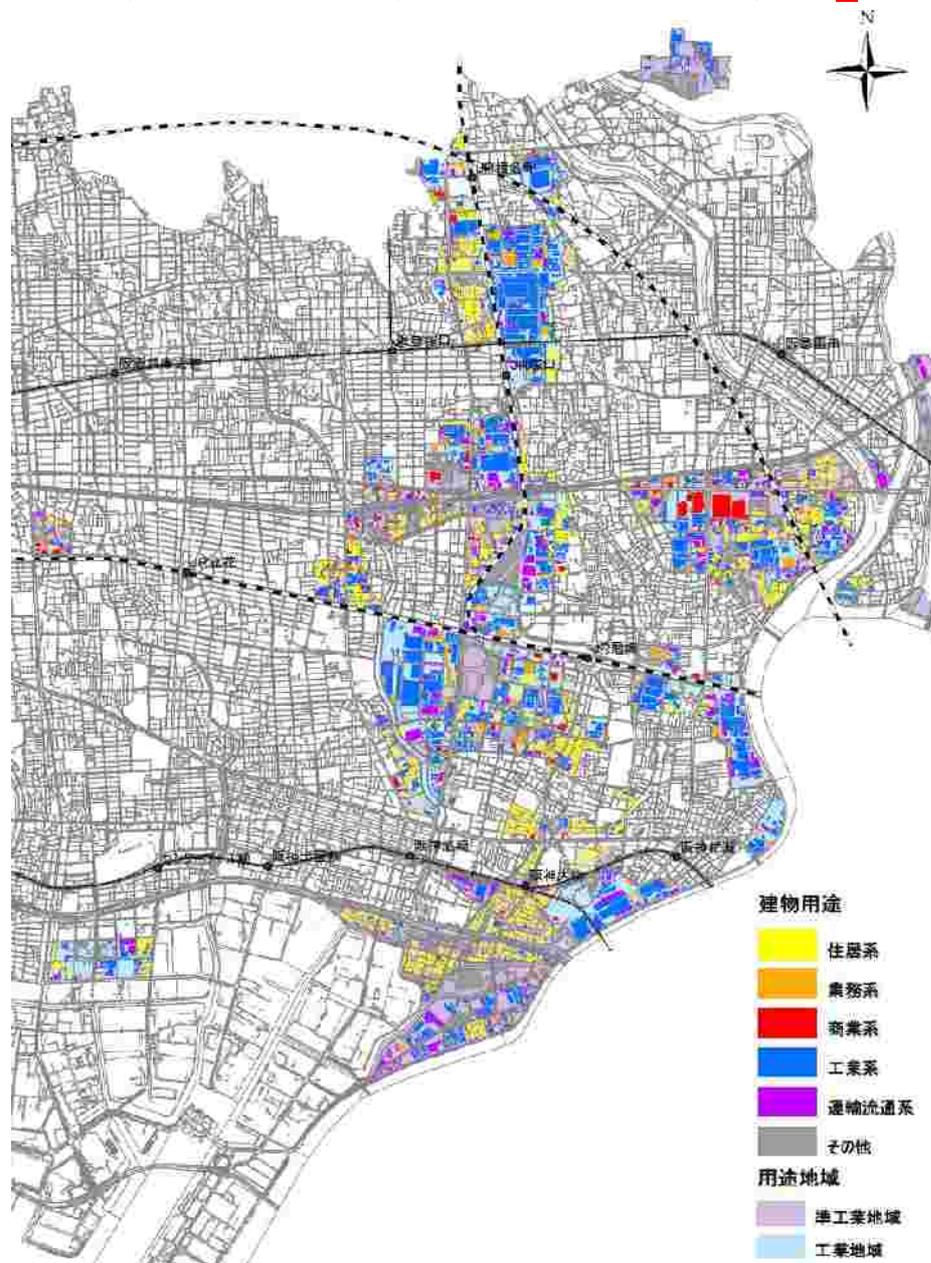
大阪湾に面し大型工場などが集積する臨海部や、道路、鉄道の環境に恵まれ大小の工場が立地する内陸部の工場集積地を中心に、市街化区域の約36%を工業系の用途地域に指定して

います。

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)



### 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「内陸部工業地の土地利用誘導指針」を策定し、特別用途地区、地区計画などにより規制、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



---

## 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。

内陸部工業地は操業環境の維持・保全を基本として適切な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も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、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、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。  
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好な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

河川敷緑地が整備されている武庫川

- ・ 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。



---

## 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。

---

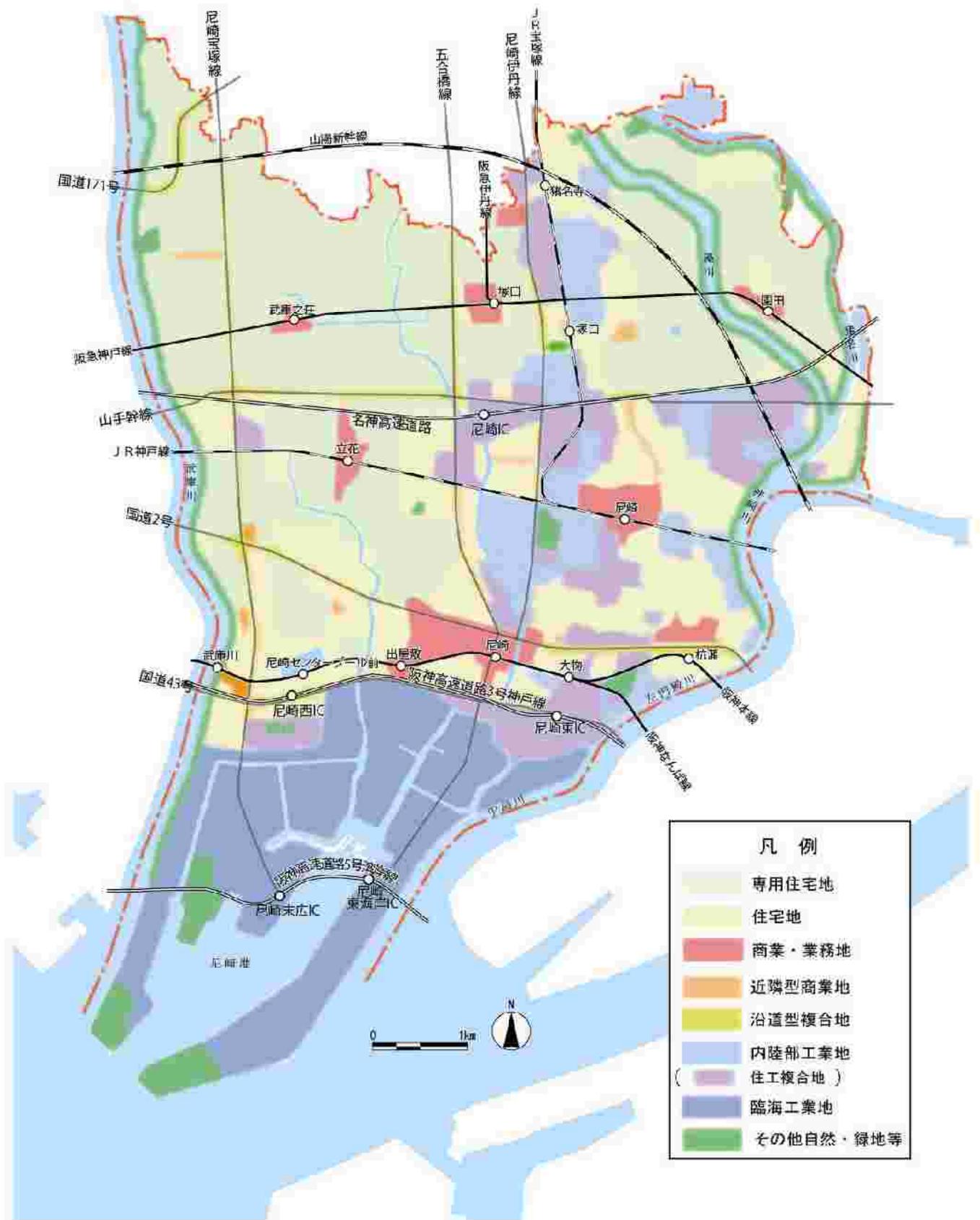
### 方針

---

公共建築物については、人口減少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、人口減少傾向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らします。
- ・ 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、各施設の特長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



## 都市交通

本市は、大阪市と神戸市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、臨海部など一部の地域では、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め、本市の高い交通利便性と、自転車で移動できる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、少子高齢社会にも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体系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、既存の公共交通や道路のネットワークを維持、強化しながら、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。

また、臨海部をはじめとする南北間の移動を支える機能の強化方策を検討します。

さらに、公共交通や自転車の利用を促進するなど、低炭素社会の実現を図るとともに、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体系の検討に取り組みます。

### 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

- ◆ 建物を建てる際には、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。

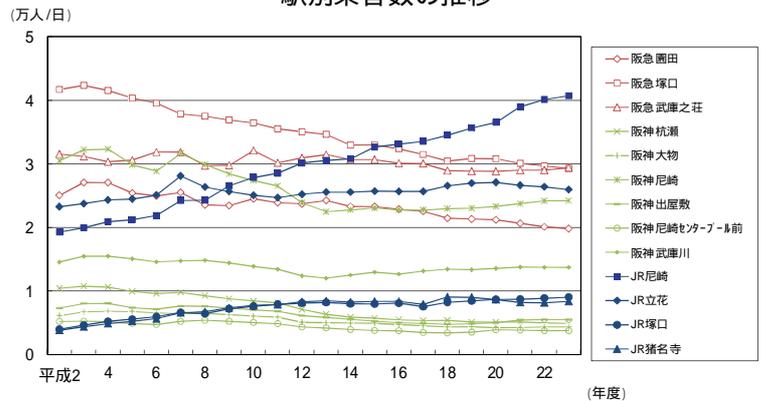
### バス交通

- ・ **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）

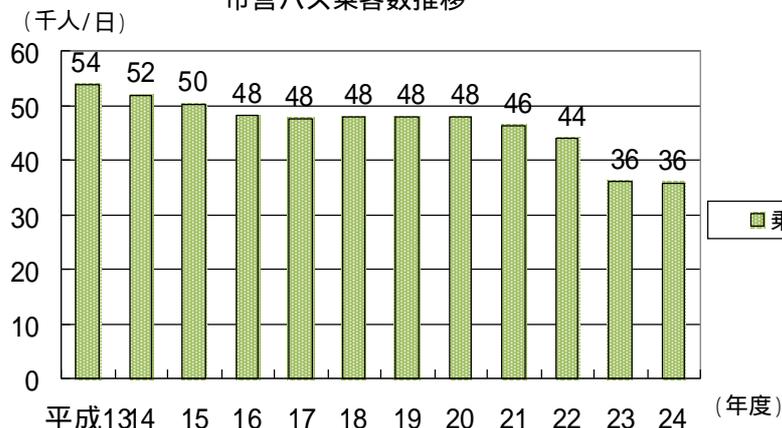


駅別乗客数の推移



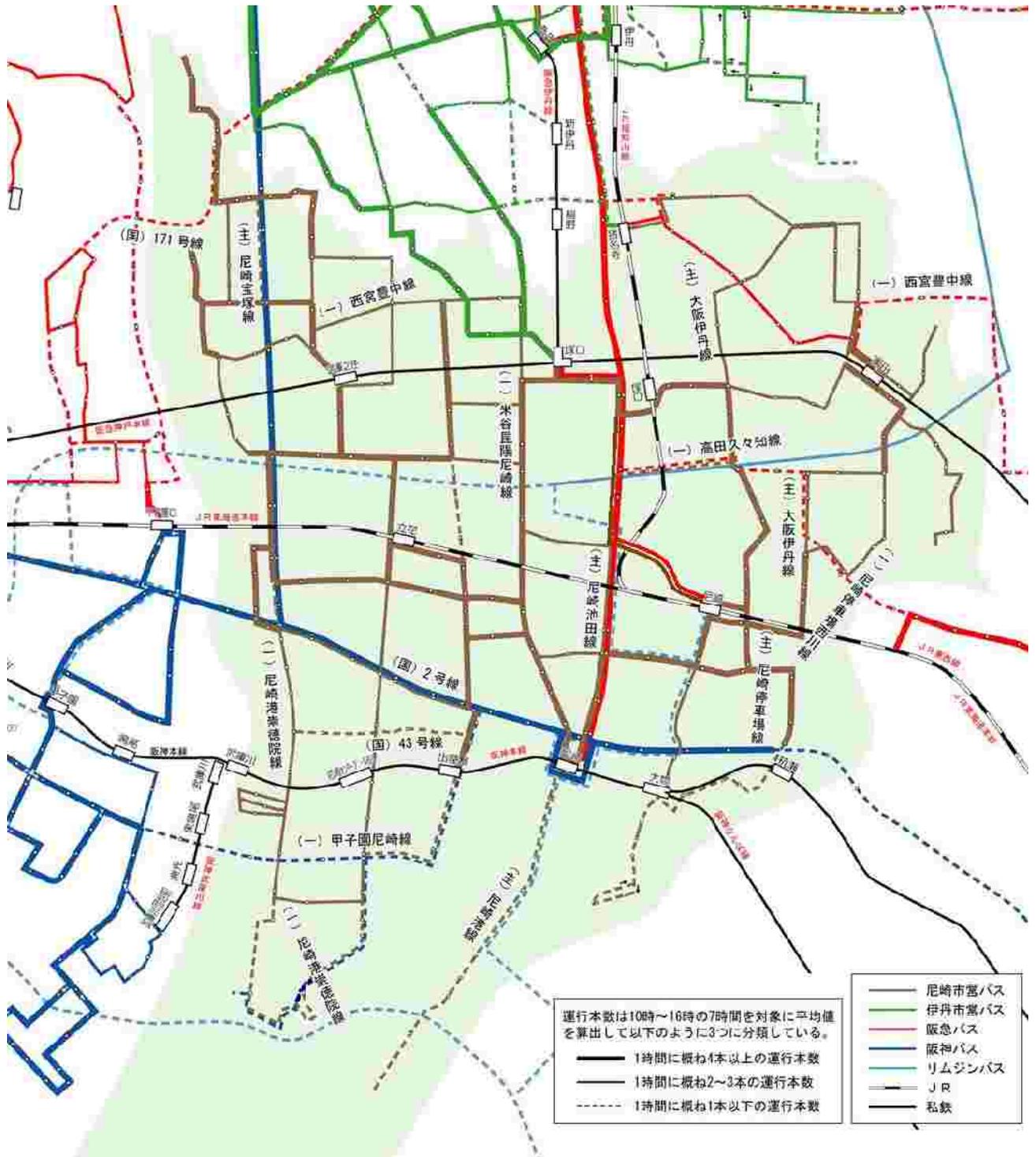
(出典：尼崎市統計書)

市営バス乗客数推移



(出典：尼崎市統計書)

## 公共交通ネットワーク図



## 方針

鉄道やバス交通の機能維持及び利用促進を図ります。

- ・ 鉄道、バス交通については、利便性の高いネットワークを構築し、公共交通としての機能を維持すると共に、利用促進を図ります。
- ・ 市民生活や経済活動を支えていくため、公共交通を中心とした総合的な地域交通体系の検討に取り組みます。

## 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)



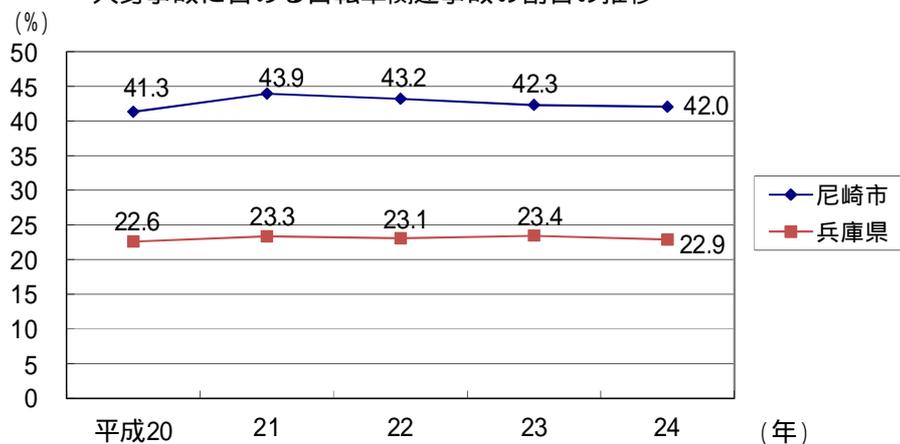
都市計画道路現況図



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・漢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。
- ・ 自転車が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。

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

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。

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。

橋梁の長寿命化に取り組みます。

- ・ 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。

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。

幅の狭い道路の解消に取り組みます。

- ・ 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。

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

---

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い、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。
- 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

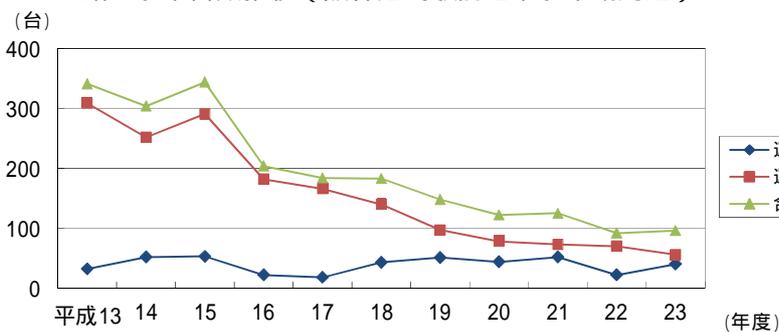
#### 路上駐車対策

- ・ 「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

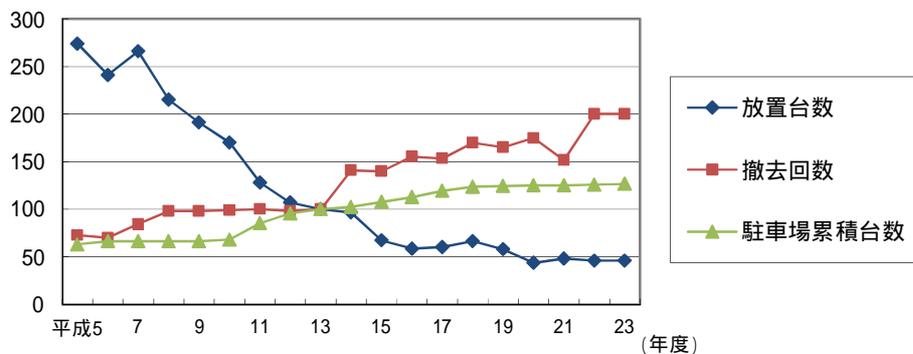
- ・ 駅前の放置自転車は歩行者の通行の妨げになり、また、駅前広場の機能を低下させています。
- ・ 本市では、平成25年(2013年)現在、駅周辺に市営・民営を含めて約4万2千台分の自転車駐車場を整備しています。
- ・ 放置自転車の撤去や交通マナーの意識啓発などの取組により、放置自転車は減少していますが、自転車利用者のモラルの向上が大きな課題となっています。

#### 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整備を指導するほか、「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。

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、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。

# 都市交通方針図



## 市街地整備

本市では、土地区画整理事業や市街地再開発事業などの市街地開発事業により、道路や公園緑地などの都市施設の整備のほか、密集市街地の解消や駅前の商業機能、交通結節機能の向上を図るなど、計画的に市街地整備を推進してきました。

また、最近では地域の課題解決に、住民自らがまちづくりについての方針やルールを検討し、地区計画を定めるなどの取組が進められています。

### 方向性

土地の高度利用や都市機能の強化、都市景観の向上、住環境や防災性の改善など市街地の整備改善を図る必要がある区域において、地域の課題に対応し、安心して生活できる安全で魅力ある市街地整備を進めます。

### 私たちができること

#### まちのルールづくり

- ◆ 地域の課題解決のために、地域にあったルールづくりに取り組みましょう。

例えば、狭い道路や古い木造家屋が多く災害に弱い地区では

- ・ 道路の幅を確保しながら建替がしやすくなるようなルール(防災街区整備地区計画)

駅周辺の地区では

- ・ 駅前の特性に合った商業や業務機能が集積できる、快適で利便性の高いまちになるようなルール(特別用途地区など)

今の住環境を守りたい地区では

- ・ 建築物の種類や高さを決め、ゆとりある敷地を確保するためのルール(地区計画など)

みんなでまちのルールを考え、実行しています

このようなまちづくりのルールを作ったあと、「みんながルールを守って気持ちよく暮らせるまちにしていくための次のような継続的な取組が重要です。



#### 敷地後退などによる道路空間の確保

- ◆ 狭い道路に面して建物を建てる時は、必要な道路の空間を確保して防災性を高め、安全なまちづくりに取り組みましょう。

#### 市街地の魅力向上・活性化につながる日々の活動

- ◆ 緑化や清掃など日々の活動を通して市街地の魅力向上や活性化につなげましょう。
- 一人ひとりが防災・防犯について心がける
- ◆ 地域の住民や事業者の方々が常に防災や防犯のことを意識し、行動しましょう。

## 既成市街地

### まちづくりの現況と課題

#### 土地区画整理事業の実施

- ・ 平成 25 年(2013 年)末現在、土地区画整理事業の実施は 59 地区、約 2,668ha に及んでいます。これは市街化区域面積の約 57%に相当し、全国的にも有数の施行率となっています。

事業実施前



事業実施後



#### 市街地再開発事業の実施

- ・ JR尼崎駅北、JR立花駅南、阪神尼崎駅周辺地区などにおいて市街地再開発事業を実施し、駅前広場などの都市施設の整備、密集市街地の解消、駅前の商業機能の向上を図ってきました。
- ・ しかし、初期に整備した一部の地区については、建築物の老朽化や耐震化、商業機能の低下などが課題となっています。
- ・ また、その他の一部の鉄道駅周辺では、駅前としての交通結節機能が不十分なところがあります。

#### 市街地再開発事業施行事例

JR 立花駅南



阪神尼崎駅東



#### 密集市街地の改善

- ・ 密集市街地では、道路や公園緑地などの都市施設が十分に整備されておらず、木造住宅の建替が進まず老朽化し、世代交代も進まないため、大地震や火災などが発生した場合の危険性が高く、まちの総合的活力が低下しています。

- ・ これまで、住宅地区改良事業など面的な整備により住環境の改善や都市施設の整備などを推進していますが、依然として解消されていない密集市街地が残っています。
- ・ こうした地区の整備・改善にあたっては、これまでのような基盤整備などのハード面からの整備手法だけでなく、まちづくりルールや地区計画などのソフト面からの誘導手法をそれぞれの地域の特성에応じて進めていく必要があります。
- ・ 防災街区整備地区計画の指定などにより、地区の防災性能を向上させる取組を行っており、今後は、このような地域が主体となった修復型のまちづくりが他の地域に広がるのが期待されます。

#### 密集市街地改善の取組



#### 地域主体のまちづくりの支援

- ・ 良好な住宅地においては、住環境を保全すべく、地区計画や建築協定を定めるなど地区特性に応じたきめ細かなまちづくりのルールづくりに取り組んでいます。今後も、こういった取組が他の地域に広がるのが期待されます。

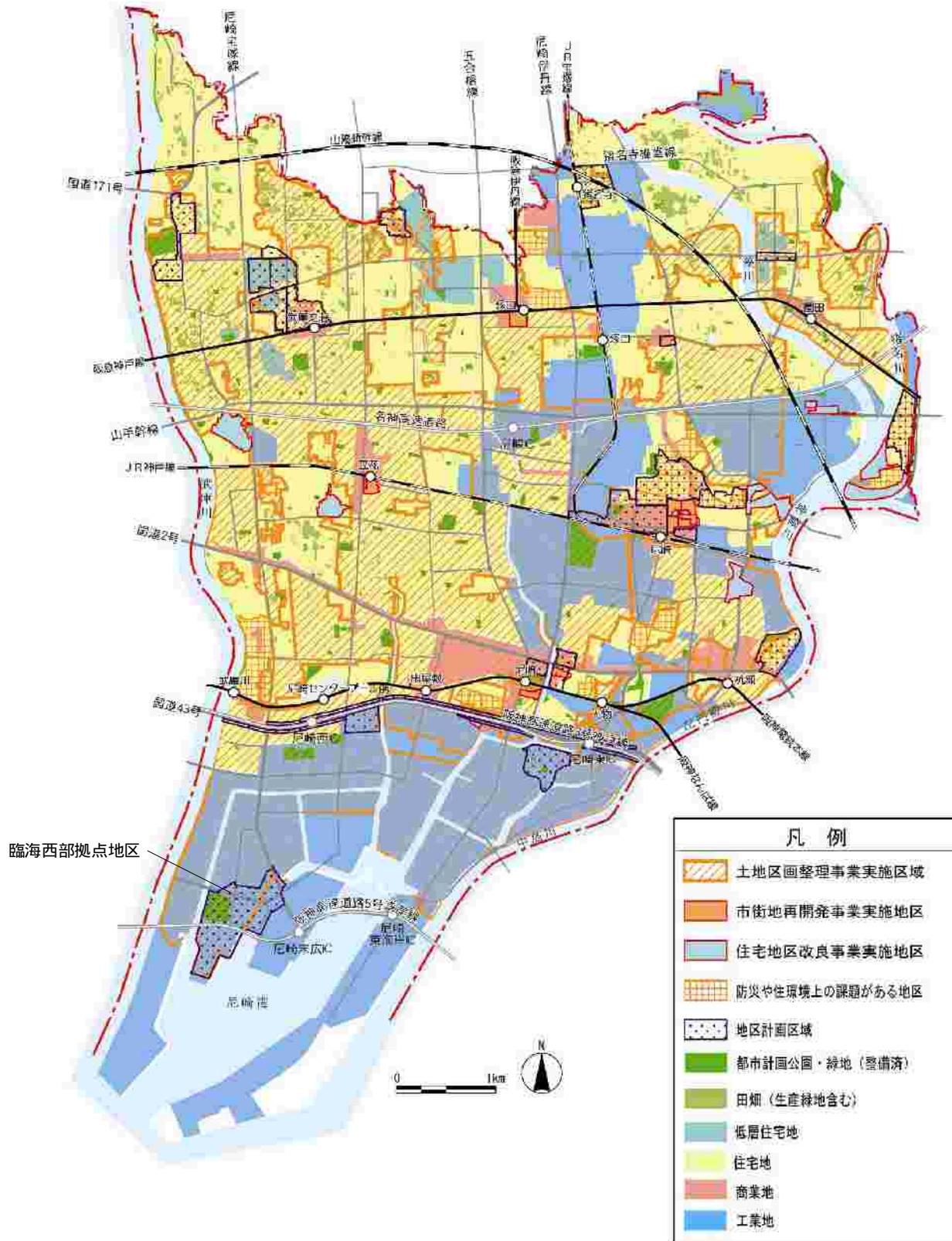
#### 住環境整備条例による開発事業の誘導

- ・ 良好な住環境の形成を図るため、住環境整備条例に基づき、一定規模以上の開発事業を行う場合は、公園などの公共施設の整備を求めるなど、適正な開発事業の誘導を図っています。
- ・ 戸建住宅・長屋の開発にあたっては、住環境整備条例により最低敷地面積の確保に努めています。

#### 臨海地域の活性化

- ・ 「尼崎 21 世紀の森構想」などに基づき、水と緑豊かな都市環境の形成を通じた、臨海地域全体の活性化をめざした取組を進めています。
- ・ 臨海西部の拠点地区では、関係機関との連携のもと、スポーツ健康増進施設などを導入し、また尼崎の森中央緑地の整備を進めています。
- ・ 臨海東部のフェニックス埋立地については、社会経済情勢の変化に伴う企業などのニーズを見据えつつ計画的な市街地整備を進める必要があります。

市街地整備現況図（平成25年現在）



---

## 方 針

---

既成市街地の更新に取り組みます。

- ・ 地区の課題に応じて、自然や歴史・文化、産業など地域の資源を大切にした既存ストックを活かしたまちの更新に取り組みます。

駅前の活力あるまちづくりに取り組みます。

- ・ 交通結節機能を最大限に発揮できるような環境改善や、商業機能など都市機能の維持、充実についての手法を検討し、活力ある商業業務地をめざします。

まちの防災性や住環境の向上を図ります。

- ・ 密集市街地においては、防災街区整備地区計画の活用などにより、建築物の建替を通じて、敷地後退による道路空間の確保を図るなど、安全・安心で快適なまちをめざします。

地区計画など地域主体のルールづくりを支援し、地域主体のまちづくりを促します。

- ・ 地域の住民や事業者が中心となった地区計画などのまちのルールづくりを支援し、良好なまちなみ保全、防災性、防犯性の向上などを促進します。

地区計画などの活用により、地区の魅力を向上させるまちづくりに取り組みます。

- ・ 工場跡地や、公共建築物跡地における土地利用転換など周辺への影響が大きい大規模開発については、地区計画等の活用を図るなど地区の魅力を向上させるまちづくりに取り組みます。

フェニックス埋立地は、魅力的な市街地として適切な土地利用を誘導します。

- ・ 港湾機能、産業機能が調和した環境創造をリードする魅力的な市街地として、今後も引き続き、適切な土地利用の誘導と必要な都市施設の整備を促進します。

# 市街地整備方針図



## 都市環境

本市は、かつて深刻な大気汚染や水質汚濁などを経験しましたが、産業界、市民、行政の努力により克服し、緑化や水辺空間の整備を進め、うるおいややすらぎのある空間の構築に努めてきました。

しかし、近年は地球温暖化問題や都市化によるヒートアイランド現象など、新たな環境問題に配慮した、持続可能なまちづくりが求められています。

こうした中、本市は平成 25 年(2013 年)に、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、国により「環境モデル都市」に選定されました。

### 方向性

市民、産業界、行政が一丸となって環境と経済の両立をめざしながら、持続可能な社会の形成のため、循環型及び低炭素型のまちづくりを推進します。

また、河川や水路、運河、海岸などの豊かな水辺があり、まちなかに緑があふれ、多様な命がいきづき、季節を肌で感じることができるまちをめざします。

緑は、人々の憩いの場、レクリエーションの場としてうるおいとやすらぎを与えるだけでなく、大気の浄化やヒートアイランド対策など環境負荷の軽減や災害時の安全性の確保に効果を発揮します。そのため、公園緑地の整備のほか、道路や鉄道沿線の緑化、建築物敷地内の緑化、屋上緑化・壁面緑化などにより都市緑化を推進するとともに、運河や河川も含めた水辺と緑のネットワークの形成を図ります。

### 私たちができること

#### 自然環境の保全・活用

- ◆ 河川や自然林などの貴重な自然を守り、育て、身近な自然と親しむ場として活用しましょう。

#### 地球環境への配慮

- ◆ 必要なものを必要な分だけ購入する、紙などリサイクルできるものは分別するなどのごみの減量に取り組みましょう。
- ◆ 太陽光発電など再生可能エネルギーの導入や日々の省エネルギーの取組に努めましょう。

#### 身近な緑化活動などへの参加

- ◆ 住宅や事業所などの敷地や建物の屋上、壁面を緑化しましょう。健康やレジャーに市民農園が一役買っています
- ◆ まちかどやまちなかの緑化活動に参加してみましょう。

#### 農地の保全・活用

- ◆ 農地は市民農園や体験型市民農園、援農ボランティア制度などを活用しながら、保全に努めましょう。

#### 水辺環境の向上

- ◆ 河川や水路にごみを捨てない、川を掃除し大切にすることで、水辺環境の向上に努めましょう。

壁面緑化で緑豊かで涼しい夏をすごすことができます



## 1 環境の保全、改善と創造

### まちづくりの現況と課題

#### 環境創造のまちづくりの推進

- ・ 臨海地域は、本市産業経済の発展をリードしてきた一方で、自然環境の喪失や公害の発生など、市民にとって魅力に乏しい地域となっています。
- ・ 臨海地域の活力あるまちへの再生にむけて、尼崎 21 世紀の森構想に基づくゆとりとうるおいをもたらす水と緑豊かな自然環境の創出に取り組んでいます。

#### コラム：尼崎 21 世紀の森構想

高度経済成長期の公害問題や産業構造の変化に伴って失われた臨海地域の自然を甦らせ、魅力と活力のあるまちに再生していく都市再生プランとして兵庫県が策定しました。

尼崎の森中央緑地の整備がリーディングプロジェクトとして進行中です。

#### はじまりの森での植樹活動（尼崎の森中央緑地）



#### 環境保全の意識醸成

- ・ 市民・事業者とともに自然林の保全活用などに取り組み、自然を大切にすることを意識の醸成を進めています。

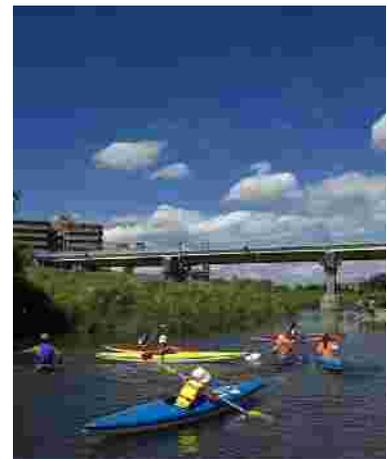
#### エコハイク（猪名川自然林）



#### 生き物調査（庄下川）

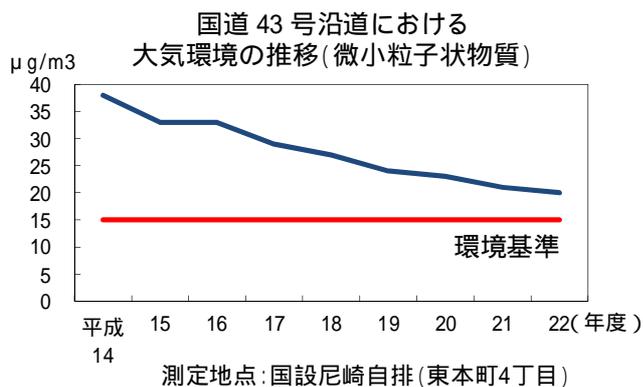
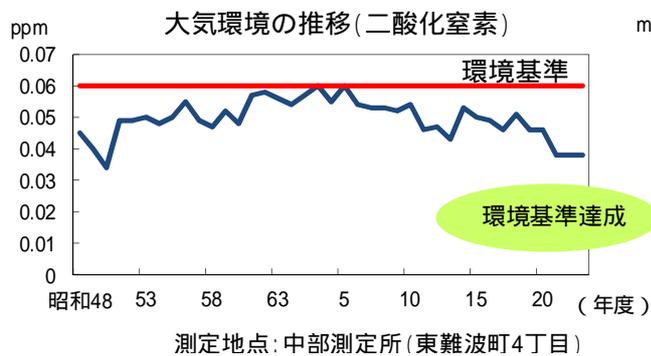


#### 水辺まつり（藻川）



#### 環境の改善

- ・ 公害防止関係法令の整備や環境保全協定の推進などにより、大気汚染は大きく改善しています。
- ・ 幹線道路沿道における自動車公害については、自動車の規制強化や低騒音舗装の施工、遮音壁の設置などにより、以前の状況に比べると沿道環境に改善が見られますが、特に交通が集中する地点では一層の改善が求められます。
- ・ 身近にある河川や水路などにおいては水質が改善され、魚が泳ぎ水鳥が浮かぶなど、徐々に自然が回復しつつあります。



#### 市内で見られる身近な生き物



(出典: 尼崎の身近な自然写真展)

#### 方針

臨海地域において自然環境の回復や環境創造のまちづくりを市民、事業者、行政が協働で進めます。

- ・ 河川や運河、湾内の豊富な水環境を活かして、水と緑の豊かな自然環境の回復・創造を図ります。
- ・ 臨海地域を活性化させ、公害のまちのイメージを払しょくし、人と自然が共生する新しい環境創造のまちをめざします。

生物多様性に配慮した、人と環境が共生するまちをめざします。

- ・ 河川や水路、公園緑地などの整備に際して、生物多様性に配慮した自然環境の創出を図り

ます。

自然林などの活用をとおして環境保全意識の醸成に努めます。

- ・ 身近に自然と親しむ場として、自然林や河川、水路、ビオトープを活用し、自然環境保全についての意識の醸成に努めます。

自動車公害対策を推進します。

- ・ マイカーから鉄道やバスなどへの移行や自転車・徒歩による移動を促進し、自動車による排出ガスや騒音公害の防止を図ります。
- ・ 最新規制適合車や低公害車への乗り換えなどを促進し、排出ガス発生源対策を図ります。
- ・ 自動車騒音対策として、幹線道路沿道に建築される共同住宅及び長屋について、遮音性能が確保されるよう指導します。

低炭素型社会の形成をめざします。

- ・ 太陽光などの再生可能エネルギーの活用、公共交通機関の利用促進、徒歩や自転車で移動できるまちづくりをとおして省資源・省エネルギーの低炭素型社会の形成をめざします。

循環型社会の形成をめざします。

- ・ 既存施設の活用を図るとともに、廃棄物の発生抑制、再使用そして再資源化からなる3Rの取組を進め、限られた資源の消費を抑制し循環型社会の形成をめざします。

## 2 緑の保全と創出

### まちづくりの現況と課題

#### 新たな緑の創出

- ・ 本市はほぼ全域が市街地で山や森林などがいないため、新たな緑の創出に取り組んでおり、**樹木緑被率は、平成9年(1997年)の約5.9%から、平成24年(2012年)には約8.4%に増加しています。**

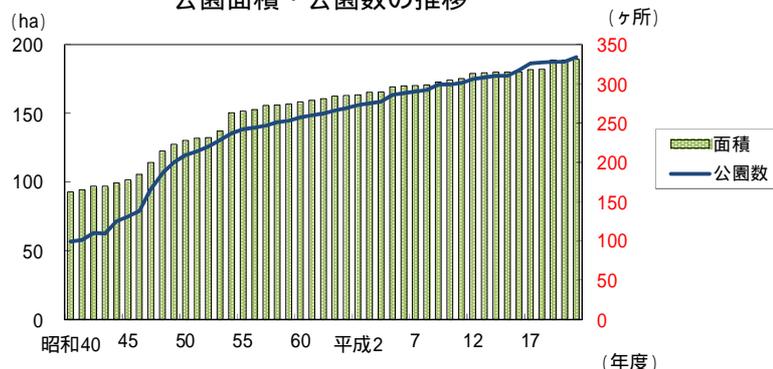
#### 都市公園の整備

- ・ 街区公園は、概ね全市域にわたり整備されています。
- ・ 近隣公園や地区公園は、地域的な偏りや未整備地域が存在するなど、公園種別ごとの体系的な整備には至っていません。

#### 長期間を経ても事業化されていない都市計画公園・緑地

- ・ 都市計画決定後、長期間を経ても事業化されていない都市計画公園・緑地については、時間の経過の中でその必要性など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などの権利を制限し続けるといった課題があります。

公園面積・公園数の推移



## 近年開設した公園緑地

潮江緑遊公園（近隣公園）（約 1ha）

**利用者**の多様なニーズを反映し、愛着感のある公園をつくるため、ワークショップを開催し、憩いの場**となる**芝生広場や遊具の他、災害時の一時避難地として耐震性緊急貯水槽や防火水槽などを整備しています。



開明中公園（街区公園）（計画：約 0.43ha、整備済：約 0.3ha）



開明小学校跡地の一部に開設された公園で、住宅地に隣接し、かつ、寺町・城内の歴史文化ゾーンと駅前をつなぐ結節点に位置**しています**。**ワークショップを開催し、学校の面影を残すとともに、**その特性を活かした公園整備をしています。

築地中公園（街区公園）（約 0.15ha）

震災復興土地区画整理事業の中で整備された公園で、ワークショップを開催し、地域の歴史を伝える形の遊具を配置するなど、地域の身近な公園として整備しています。



尼崎の森中央緑地（都市緑地）（計画：約 29.1ha\*、整備済：約 6.6ha）



「尼崎21世紀の森構想」のリーディングプロジェクトとして、平成18年（2006年）5月に一部開園しました。生物多様性に配慮した参画と協働による郷土の森づくりを進めています。

\*都市計画緑地：約18.6ha 港湾緑地：約10.2ha

### 利用者の意見を取り入れた公園緑地の整備

- ・ より愛着の持てる公園をつくるとともに、完成後の維持管理も含め公園を大切に利用していただくために、公園の設計段階で、ワークショップなどにより利用者の意見を取り入れながら整備を行っています。

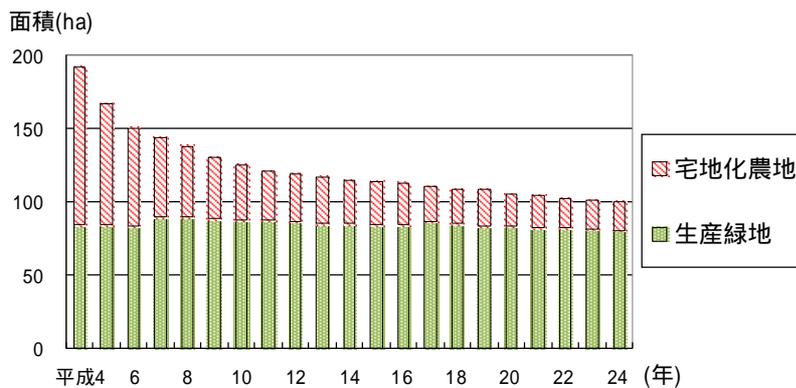
公園ワークショップの様子



### 生産緑地の指定

- ・ 農地を生産緑地に指定し、本市に残された貴重な緑、都市の防災空間として保全を図っていますが、営農者の継続などの問題から減少の傾向にあります。
- ・ 生産緑地地区は、平成 34 年(2022 年)から買取申出が可能となるため、急激に減少するおそれがあります。

農地面積の推移



市内に残る農地（東園田町）



## 方針

自然林や社寺林などの保全を図ります。

- ・ 自然林や社寺林などは、市街地に残された貴重な保護樹木・樹林として適切に保全します。

都市緑化を進めます。

- ・ 公共建築物の敷地の緑化を図るとともに、住宅、事業所、工場などの敷地の緑化を促進し、緑豊かな空間の形成に努めます。特に車や人の交通量が多い幹線道路沿道や鉄道沿線

などについては、敷地景観に配慮した沿道緑化やまちかど緑化を誘導します。

- ・ 沿道景観に配慮した道路緑化を推進し、緑豊かで歩いて楽しい緑のネットワーク形成をめざします。
- ・ 建築物の壁面や屋上、駐車場などの緑化を促進し、市街地における土地の有効利用と緑の効率的な確保に取り組みます。
- ・ 道路の沿道緑化の推進や民有地の緑化の促進により、公園緑地や水辺空間と一体になった水辺と緑のネットワーク形成をめざします。

適切な都市公園の配置や整備について検討します。

- ・ 公共建築物の統廃合跡地などを新たな公園緑地の用地として活用するなど、都市公園の総合的、計画的な整備に努めます。
- ・ 長期間を経ても事業化されていない都市計画公園・緑地については、その役割や機能を明確にし、周辺土地利用の変化などを考慮しながら、整備推進の方策や計画の見直しを検討します。

**利用者の意見を取り入れた**、誰もが利用しやすい公園緑地の整備に取り組みます。

- ・ 多様化・高度化する利用者ニーズに対応するため、ワークショップなどにより**リ**利用者意見を取り入れた公園緑地の整備に取り組みます。
- ・ 子どもから高齢者まで市民の誰もが安全で快適に利用できるよう配慮した、公園緑地の整備を推進します。

**都市農地の保全と活用を進めます。**

- ・ 市民農園や体験型市民農園、援農ボランティア制度を計画的に活用しながら、都市農地の維持保全に努めます。
- ・ 農地の計画的な保全のために、生産緑地地区の追加指定に努めるとともに、貴重な農地が存続できるよう、その方策について検討します。

### 3 下水道

---

#### まちづくりの現況と課題

---

##### 下水道の整備

- ・ 下水道の役割は、雨水を河川に流したり、汚水の処理、河川などの水質保全を行うことです。本市では、臨海地域の一部を除き、市域の約 8 割にあたる約 4,055ha を主に合流式で整備しています。
- ・ 市内には、尼崎市公共下水道施設として、2 処理場、9 ポンプ場などのほか、兵庫県の武庫川下流域下水道施設として、1 処理場、2 ポンプ場が、兵庫県の兵庫東流域下水汚泥広域処理施設として、1 処理場があります。
- ・ 下水道施設は年数の経過による劣化などがあり、計画的な改築更新を進める必要があります。

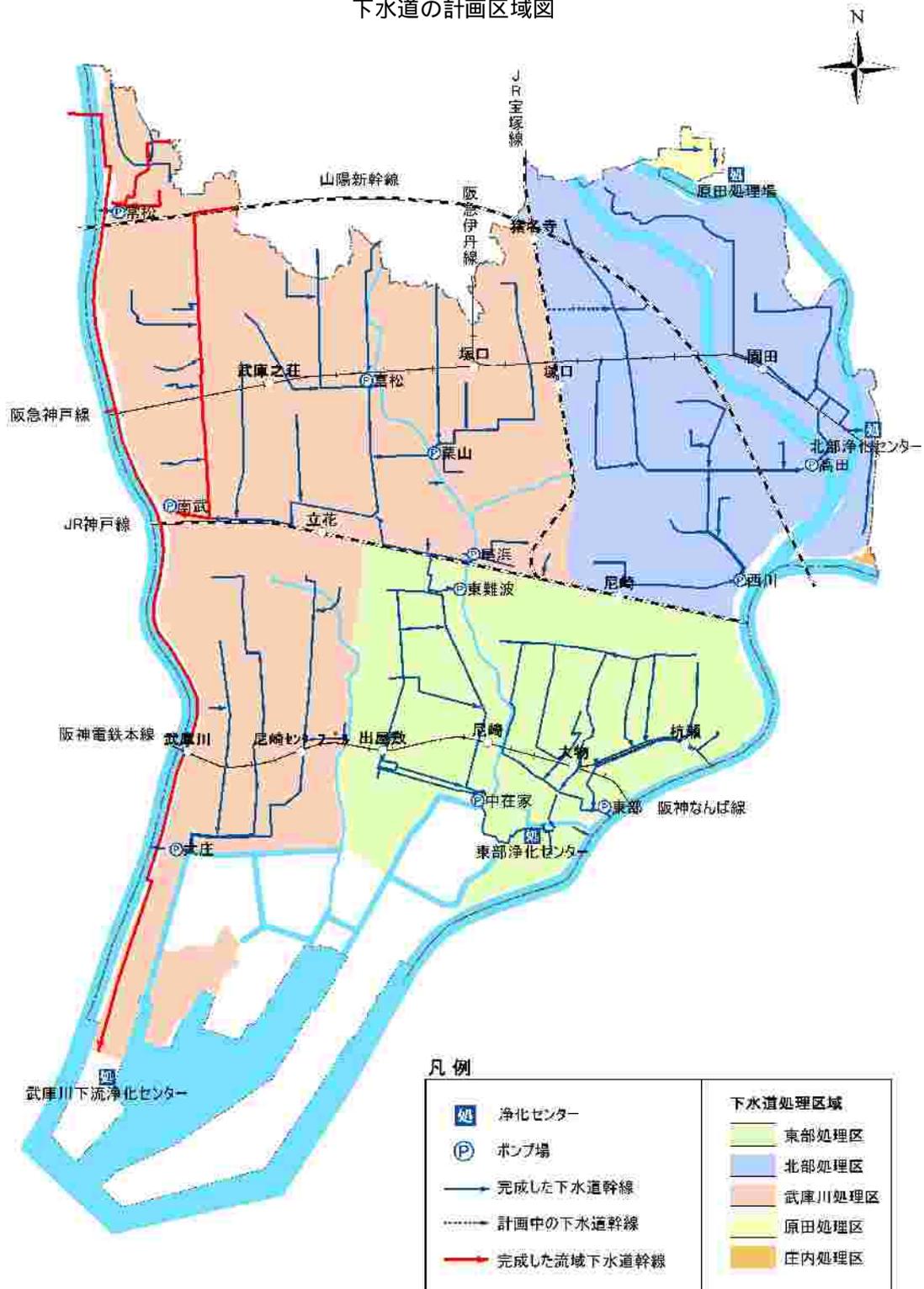
##### 下水道施設の有効利用

- ・ 下水処理場などの下水道施設は、周辺環境と調和を図るとともに、施設の有効利用を検討する必要があります。

## 水質向上の取組

- ・ 合流式下水道の改善や高度処理の取組を推進する必要があります。

下水道の計画区域図



## 方針

下水道施設の計画的な更新を行います。

- ・ ポンプ場などの下水道施設については、劣化状況を診断し、施設設備に係る長寿命化計画を策定のうえ下水道の機能向上と合わせて順次改築などを実施します。

下水道施設の有効利用を図ります。

- ・ 下水道施設の上部空間を利用し、市民の憩いの場として提供するとともに、災害時の避難スペースとしての利用の可能性について検討します。

下水道施設の上部空間利用状況

利用方法	施設名称
多目的広場、芝生広場	東部浄化センター
テニスコート	北部浄化センター
	東部浄化センター
	高田中継ポンプ場
	栗山中継ポンプ場
	富松中継ポンプ場

東部浄化センター施設上部空間



合流式下水道の改善と高度処理・省エネルギー化を推進します。

- ・ 大阪湾などの公共用水域の水質を保全するため、合流式下水道の改善と高度処理の取組を推進します。
- ・ 設備の改築更新時に省エネルギー化を図りつつ、処理水などの利用拡大にむけたPR活動をいっそう推進します。

## 4 河川、水路、運河

### まちづくりの現況と課題

水辺環境の改善や親水空間の創出

- ・ 本市は、武庫川、猪名川、庄下川などの河川、臨海地域の海岸線及び運河など、豊かな水辺空間を持っており、これらの水辺空間を活かした利用がされています。
- ・ 臨海部の運河では、「21世紀の尼崎運河再生プロジェクト基本計画」により、水辺環境の改善や親水空間の創出に取り組んでいます。

水辺環境が改善された庄下川



親水空間を整備した北堀運河



親水階段の設置されている大島井（2号水路）



### コラム：21世紀の尼崎運河再生プロジェクト

高度経済成長期に重要な港湾物流施設として機能し、また浸水被害から地域を守ってきた運河などですが、近年、産業構造などの変化を受け、その機能や役割は低下しています。

当プロジェクトは、この運河を有効活用し、運河を核とした魅力ある地域づくりや地域活性化を図るため策定されました。

### 方針

総合的な治水対策とあわせて環境保全と親水性の向上を図ります。

- ・ 貴重な自然が残る武庫川や猪名川、藻川などの河川については、自然環境の保全とともに、親水性の向上を図ります。
- ・ 国、県、関係市町が緊密に連携を図り市民とともに総合的な治水対策を推進します。
- ・ 運河や海岸などにおいては、市民に開かれた親水空間の向上をめざします。

水質の浄化と親水空間の創出に取り組みます。

- ・ 庄下川や蓬川などの河川においては、良好な水辺環境の改善に取り組みます。
- ・ 生態系に配慮した近自然工法を活用し、多彩で親水性の高い魅力的な水辺空間の創出に努めます。
- ・ 都市生活にうるおいとやすらぎを持たせるような水路は可能な限り残します。

## 5 港湾施設

### まちづくりの現況と課題

#### 物流拠点としての港湾施設の整備

- ・ 尼崎西宮芦屋港は、重要港湾として位置づけられ、「尼崎西宮芦屋港港湾計画」に基づく物流拠点の役割を担う港湾施設の整備が進んでいます。
- ・ 尼崎港には既存の公共岸壁に加え、東海岸町沖(船出)地区では「大阪湾フェニックス計画」に基づく埋立により、公共岸壁が整備されつつあります。

尼崎西宮芦屋港



### 方針

緑地整備などによる臨海部の環境の向上を図ります。

- ・ 港湾緑地の整備を促進するなど臨海部の環境の向上を図ります。

## 6 ごみ焼却施設

### まちづくりの現況と課題

#### ごみ焼却施設などの都市計画決定

- ・ ごみ焼却施設は 2 ヲ所、大型ごみや資源物を処理する資源リサイクルセンターは 1 ヲ所あり、いずれも稼働中です。

ごみ焼却施設(クリーンセンター第2工場)



---

## 方針

---

ごみ焼却施設の長寿命化や環境に配慮した施設の更新・機能向上に取り組みます。

- ・ ごみ焼却施設の長寿命化を図るとともに、老朽化に伴う施設の更新および処理機能の向上については、環境に配慮し、計画的に実施します。

## 7 卸売市場

---

### まちづくりの現況と課題

---

#### 公設地方卸売市場への転換

- ・ 尼崎市中央卸売市場は、昭和40年(1965年)に都市計画決定し、阪神間を代表する卸売市場でしたが、取扱数量・金額が減少し、平成19年(2007年)に公設地方卸売市場に転換を図りました。

公設地方卸売市場



---

## 方針

---

卸売市場の健全な運営などに取り組みます。

- ・ 市民の食の安全・安心の確保と多様化する流通環境の変化に対応するため、卸売市場の健全な運営に努めるとともに、必要な施設整備に取り組みます。
- ・ 運営状況や施設の老朽化を踏まえ、卸売市場の今後のあり方について検討します。

## 8 火葬場

---

### まちづくりの現況と課題

---

#### 斎場の建替

- ・ 高齢化の中、火葬数は増加しており、平成16年(2004年)、市内にある唯一の弥生ヶ丘斎場が施設の老朽化などにより全面建替を行いました。

弥生ヶ丘斎場



---

## 方針

---

火葬炉の増炉など設備の強化などを検討します。

- ・ 今後、火葬件数が増加することが予想されるため、火葬炉の増炉など設備の強化などを検討します。

# 都市環境方針図



## 都市景観

本市では、昭和 60 年(1985 年)に「尼崎市都市美形成条例」に基づく「尼崎市都市美形成基本計画」を策定し、都市イメージや文化的な質の向上をめざして、取組を進めてきました。公的空間の取組として各種都市美形成事業を実施するほか、建築活動に対して「都市美誘導基準」を策定し、一定規模以上の建築物についてデザインなどの指導・助言を行って来ました。

その後四半世紀が経過し、まちなみは改善され、社会経済状況や市民意識も変化したことから、平成 23 年(2011 年)には景観法に基づく景観計画として「尼崎市都市美形成計画」を策定し、より実行性のある都市美誘導を進めています。

また、中核市となった平成 21 年(2009 年)から「尼崎市屋外広告物条例」に基づき、屋外広告物の規制を行っており、建築物などの景観誘導との両輪による都市美形成を図っています。

### 方向性

本市の特性を活かし、特色のある都市美形成を図ることにより、「誇りと愛着と活力のある美しいまち」をめざし、面的な「まちなみ景観」、線的な「まちどおり景観」、点的な「まちかど景観」の各側面から、よりいっそう特色のある都市美形成を図ります。

### 私たちができること

#### 地域との調和への配慮

- ◆ 建物を建てる際は、用途地域などに即して定められている誘導基準に基づき、周辺建物や地域景観に調和した外観にするとともに、沿道やまちかどの緑化に努めましょう。

#### もてなしの景観形成への配慮

- ◆ まちの玄関口となる駅前や幹線道路などの沿道や鉄道沿線、河川・運河沿いなどで建物を建てる際は、特に市のイメージアップにつながる景観となるよう努めましょう。

#### 自然景観の保全の取組への参加

- ◆ 河川敷や土手、自然林など優れた自然景観の保全の取組に参加しましょう。

#### 歴史的・文化的な景観保全

- ◆ 歴史的・文化的な価値のある建築物やまちなみを保全しましょう。

#### 屋外広告物設置の際の景観配慮

- ◆ 屋外広告物を設置する際は、地域に即して定められている基準に沿った大きさや高さなどにしましょう。

沿道を緑化してうるおいのある景観を創っています



寺町界隈の散策にボランティアガイドの皆さんがー役買っています



## 1 用途地域による景観類型別の都市美誘導

### まちづくりの現況と課題

#### 景観計画などの策定

- ・ 「尼崎市都市美形成計画」に基づき、景観類型別の都市美誘導を図っており、今後も地域らしさを活かした都市美形成を誘導する必要があります。
- ・ 「都市美誘導基準」に基づき、一定規模以上の建築物について、都市美誘導の指導・助言を行っています。

### 方針

用途地域により景観を類型化し、その区分に応じて地域らしさを活かした都市美形成を誘導します。

#### 住居系地域

- ・ 第1種低層住居専用地域においては、良好な低層住宅地として、ゆとりのあるうおい豊かな景観を守り、直てます。
- ・ 第1種・第2種中高層住居専用地域においては、戸建住宅とマンションを中心とした落ち着いたある良好な住宅地としての景観を形成します。
- ・ 第1種・第2種住居地域、準住居地域においては、親しみのあるうおい豊かな空間の形成を図ります。

#### 商業系地域

- ・ 駅周辺の商業、業務、公共施設及び公共建築物などの集積地においては、風格と優れた個性を持つデザインの誘導により、尼崎の顔にふさわしい景観を形成します。
- ・ 商店街などの商業地においては、にぎわいの中にも商業施設相互の調和の取れた、秩序のある質の高い景観を形成します。

#### 工業系地域

- ・ 内陸部の準工業地域、工業地域においては、工場や社屋は洗練されたデザインとし、地域と企業のイメージアップを図ります。
- ・ 臨海部の工業専用地域においては、企業のイメージアップに繋がる外観デザインや緑化を図り、産業都市尼崎のイメージリーダーとなる工業景観を形成します。

低層住宅地（塚口町）



駅周辺の商業地（JR 尼崎駅）



工場の沿道緑化（潮江）



## 2 都市美形成上重要な地域等の都市美誘導

### まちづくりの現況と課題

#### 都市美アドバイザーの活用

- ・ 車や人の交通量が多い幹線道路沿道などの建築物については、市のイメージに大きな影響を及ぼすことから、都市美アドバイザーからの助言を行うなど都市美誘導の重点化を図っています。

#### 都市美形成建築物などの指定

- ・ 歴史的景観を有する寺町や都市美の形成上重要な価値がある建築物として指定している都市美形成建築物など、地域の特性を印象づける景観資源が数多くあり、今後も、景観資源を守っていく必要があります。

### 方針

幹線道路等沿道や鉄道沿線、景観が開けた河川・運河沿いなどの地域については、都市美アドバイザーからの助言を行うなど、都市美誘導の重点化を図ります。

#### 主要駅周辺地域

- ・ 市の玄関口としてふさわしい風格とにぎわいのあるまちなみ景観を形成します。

#### 幹線道路等沿道・鉄道沿線

- ・ 歩行者のアイレベルからの見え方や、車窓から見える景観に配慮し、沿道・沿線の建築物や街路樹が調和した、うらおいのある景観を形成します。

#### 河川・運河・海岸沿い

- ・ 市街地に広がる貴重なオープンスペースとして、水や緑に調和したうらおいのある景観形成を図ります。

#### 歴史的景観を備えた地域

- ・ 歴史的・文化的価値のある建築物やまちなみについては、保存・修景・活用により、外観や雰囲気を活かした伝統と個性のある景観形成を図ります。

#### その他

- ・ 猪名川や武庫川などは川岸に広がりのある土手や河川敷が続いており、市街地の周辺に残る自然林や田園とともに、快適な都市空間の核として貴重な自然を保全し、豊かな水辺空間と連続した自然景観を育てます。
- ・ 道路、公園緑地、河川、運河及び公共建築物の整備に際しては、地域の景観に配慮した優れたデザインとするとともに良好な状態に維持します。

主要駅周辺の景観（JR 尼崎駅）



歴史的景観（寺町）



### 3 屋外広告物規制による都市美誘導

#### まちづくりの現況と課題

##### 屋外広告物の規制

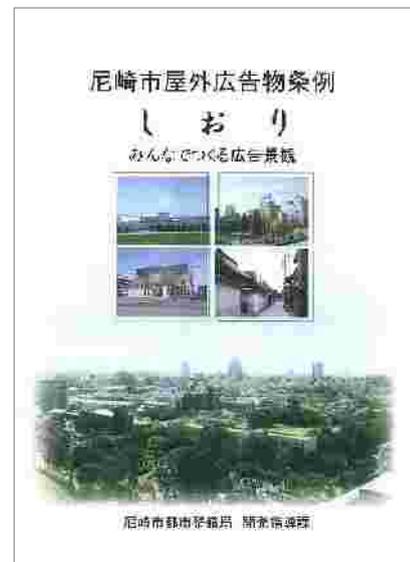
- ・ 近年、地域の景観を構成する重要な要素となる屋外広告物に対する関心は高くなっています。
- ・ 一方、広告物の需要が高まるなかで、より目立つことを重点において設置されるものも多く、競い合うように設置された広告物は、まちの美観や美しい自然景観を損なう要因にもなっています。
- ・ 近年、景観への影響が大きい自光式広告物や大型の置看板などが景観を阻害しています。
- ・ こうしたなか、尼崎市では、平成 21 年(2009 年)から「尼崎市屋外広告物条例」に基づき屋外広告物の規制を行っており、引き続き、取組を進める必要があります。

#### 方針

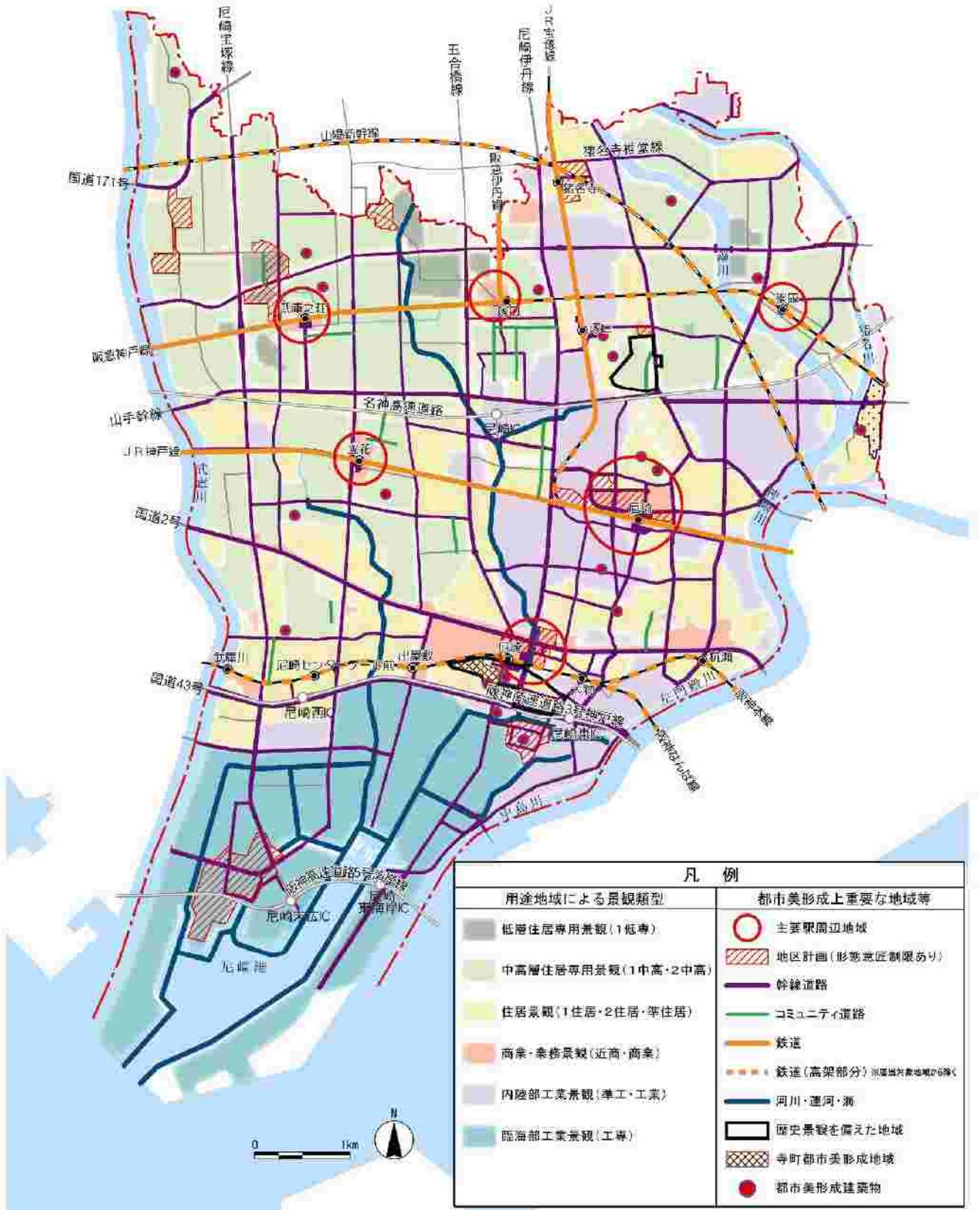
適切な屋外広告物の規制・誘導を行います。

- ・ 住居専用地域や、歴史的な景観を形成している地域などにおいては、屋外広告物の設置を原則禁止します。
- ・ その他の地域においては、広告物の面積、高さ、表示又は設置の場所などについて地域に応じた許可基準に基づいた規制誘導を行います。
- ・ 条例に違反した「はり紙」、「はり札」のほか「のぼり」、「立て看板」などの簡易広告物が発見された場合は、屋外広告物法に基づき、除却などを行います。
- ・ 日ごろの申請業務やパトロールを通じて得た課題を踏まえ、現行の許可基準の改正を検討します。

##### 屋外広告物条例のしおり



# 都市景観方針図



## 都市防災

本市は、武庫川と猪名川の河口に位置し、市域の約 30%が海拔ゼロメートル地帯であるため、洪水や高潮の被害を受けてきました。そうしたことから、防潮堤の整備や、河川改修、下水道の整備による浸水対策に早い時期から取り組んできました。

また、本市はほぼ全域が市街化され、人口密度も高いことから、地震が発生した場合には被害が大きくなる可能性が高くなっています。平成 7 年(1995 年)に発生した兵庫県南部地震(マグニチュード 7.3)は、建造物の倒壊や火災、電気・ガス・水道などのライフラインに甚大な被害を引きおこし、液状化現象に見舞われた築地地区においては、地盤のかさ上げを伴う土地区画整理事業を実施しました。

近年の気候変動による自然災害や東日本大震災による津波被害など、これまで想定されていなかった災害への対応が必要となっています。災害による被害拡大を防ぐためには、行政はもとより市民、事業者の防災知識を高めることが大切です。このため、これまでに、地震や洪水・内水のハザードマップを作成し、防災教育並びに広報などを行い、防災知識の普及啓発を図っています。

---

### 方向性

震災、水害、火災などの防災対策については、阪神・淡路大震災や東日本大震災のほか、これまでに本市が経験した大型台風、集中豪雨など自然災害の教訓を活かし、被害を未然に防ぐとともに、災害が発生した場合に被害を最小限に抑えられるよう、災害に強いまちづくりを進めます。

また、ハザードマップなどの作成や防災に係る講習会の実施などを通じて、市民、事業者の防災に対する意識の向上を図るとともに、市民が自主的に実施する防災訓練を支援するなど日ごろからの防災対策を促進します。

## 私たちができること

### 日ごろからの防災への備え

- ◆ 市のホームページや表示板により各種避難場所を確認し、地震や津波などが発生した際の行動について家族で話しあっておく、事業所では BCP(事業継続計画)を準備するなど、日ごろから大規模な災害に備えましょう。

小学校での避難訓練に地域の方も参加されています



携帯電話のエリアメールを使った防災訓練を行っています



### 一時避難場所指定への協力

- ◆ 今後、発生が予想される南海トラフ巨大地震による津波災害に備え、津波等一時避難場所の指定に協力しましょう。

### 建物の不燃化・耐震化

- ◆ 建物を建築するときには、燃えにくい建物を建て、火災に強いまちにしましょう。
- ◆ 住宅や店舗、作業場など建物の耐震化に努め、地震に強いまちにしましょう。

### 密集市街地における地域のルールづくり

- ◆ 密集市街地では、地域でルールづくりに取り組み、老朽住宅の建替などによる耐震・不燃化、道路空間の確保などにより災害に強いまちづくりを進めましょう。

### 雨水の流出抑制

- ◆ 各家庭で雨水タンクを設置するなど、雨水の流出抑制に取り組ましましょう。

ホームページで避難場所が確認できます



雨水を花の水やりに利用されています



## 1 防災まちづくりの推進

### まちづくりの現況と課題

#### 災害に強いまちづくりの推進

- ・ これまでの地震、火災対策を中心とした防災都市づくりを、津波や水害対策を踏まえたものとする必要があります。
- ・ 防火・準防火地域指定などによる都市不燃化、建築物の耐震化の促進、避難路・緊急物資輸送路となる道路や避難地などとなる公園緑地、その他ライフラインの整備などの取組を順次進めています。

#### 地域の防災拠点(小田南公園)



#### 公園に備えた耐震性防火水槽



### 方針

- ・ 地震や火災のほか、津波や水害などの災害に強いまちづくりを進めます。
- ・ 広域防災帯、地域の防災拠点、避難地や避難路などの防災空間や防災機能の適切な配置及び体系的な整備に努めます。
- ・ 地域の防災拠点となる施設は、耐震化や備蓄機能、貯水機能、情報通信機能などの強化に努めます。
- ・ 緊急輸送路や避難路に配慮した道路網を計画的に整備します。
- ・ 道路や公園緑地、学校などの公共施設については、災害時の避難路、避難場所などの役割に応じた機能整備に努め、災害時の安全性を確保し防災機能の強化を推進します。

## 2 震災

### まちづくりの現況と課題

#### 地震に強いまちづくりの推進

- ・ 直下型地震では、有馬・高槻構造線などの断層を震源地とする地震、また、海洋性地震では、紀伊半島及び四国沖を震源とする南海トラフ巨大地震が今後発生すると予測されています。
- ・ 平成23年(2011年)に発生した東日本大震災の経験から、今後の発生が予測されている南海トラフ巨大地震では、これまでの本市への予想最高津波高さ(津波高さ2.9m)を超える高さ約5mの津波を引き起こす可能性があるとしており、迅速な避難が必要となっています。
- ・ 建築物などの耐震化の促進や災害時のライフラインの確保などの取組を順次進めています。

## 方針

建築物などの耐震性の向上を図り、地震に強いまちづくりに取り組みます。

- ・ 県など関係機関と連携し、建築物のほか堤防、防潮堤や橋梁などの耐震性の向上に取り組みます。
- ・ 交通遮断などにより甚大な影響を及ぼす可能性が高い橋梁については、落橋防止対策などによる耐震性の向上を図ります。

災害時のライフラインの機能確保に取り組みます。

- ・ 災害時にも安定供給できるよう、ライフラインの耐震性の向上や、水道及びガスの管路のループ化などにより災害の影響の最小化を図り安定供給に努めます。
- ・ 災害時の飲料水を確保するため、**公園緑地や公共建築物など**への耐震性緊急貯水槽の設置に取り組みます。

津波対策に取り組みます。

- ・ 南海トラフ巨大地震による津波災害に備え、民間の協力を得ながら津波等一時避難場所の追加**指定**・拡大に努めます。

### 避難所サイン

- ・ 迅速な避難行動に役立てるため、ホームページなどでの各種避難場所の公表や避難場所の表示板の設置を行います。
- ・ 関係機関と連携を図りながら、防潮堤をはじめとする港湾施設などの強化を図るとともに、津波災害への意識啓発など、災害対策の強化に努めます。



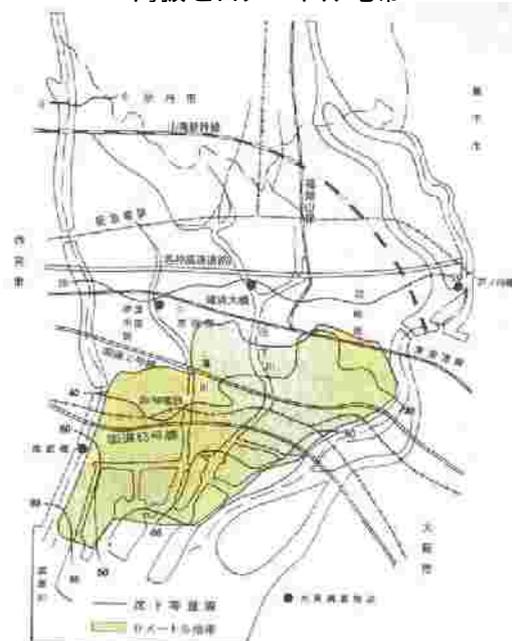
## 3 水害

### まちづくりの現況と課題

#### 洪水や高潮への対応

- ・ 早くから防潮堤の整備や河川改修を進め、庄下川や蓬川の最下流部では河川の水を海域へ排水するほか、臨海部で新たに生じる土地については地盤高を高くするなど洪水や高潮などの水害対策を講じています。
- ・ 農地の減少や宅地化の進展などにより、雨水の流出量は増加傾向にあり、また、集中豪雨時における**河川や下水道**の流下能力についても限界があります。
- ・ 猪名川や武庫川の上流地域に位置する他都市の市街化の進展などにより、上流地域の保水能力が低下しています。

#### 海拔ゼロメートル地帯



- ・ 公共下水道は6年に1回の発生を想定した降雨を目標として整備を推進してきましたが、近年の局地的な集中豪雨などにより、想定を超えた浸水被害が発生しています。
- ・ 臨海部の一部では、大雨の時など浸水する箇所があり、対応について検討が必要です。

## 方針

総合的な治水対策を進めます。

- ・ 国、県、関係市町と連携を図り、市民とともに、津波被害をはじめ、洪水・高潮、市街化の進展に伴う雨水流出量の増大に対処するため、猪名川、武庫川、庄下川などの河川整備を進め、市域内の保水機能を高めるなど、災害に強い総合的な治水対策を推進します。
  - ・ 透水性舗装や雨水貯留施設を設置し、市域内における保水機能を高め、下水道施設の機能を強化します。
  - ・ 雨水整備水準を見直し、6年に1回の降雨強度(46.8mm/時)から10年に1回の降雨強度(51.7mm/時)に引き上げ、下水道施設の機能を強化します。
- 臨海部の浸水対策について検討します。
- ・ 臨海部の一部については、大雨などによる浸水対策を検討します。

## 4 火災

### まちづくりの現況と課題

#### 密集市街地の改善

- ・ 密集市街地においては、火災発生時に建築物の延焼被害が拡大する恐れがあるため、「尼崎市密集市街地整備・改善方針」に基づき、防災性を向上させる取組を進めています。

#### 火災への対応

- ・ 本市は早くから市街化され全域に建物が建ち並び、木造建築物が多いほか、住宅と危険物を扱う施設とが近接しているなど、火災に対する危険性を抱えていることから、防火地域や準防火地域の指定により、建築物の耐火性能を向上させ、延焼の防止に努めています。
- ・ 一定規模以上の開発事業については、開発基準に基づき、火災発生時に備えて、消火栓、防火水槽などの消防水利の整備を進めています。

老朽した木造住宅が密集する地区



防火・準防火地域と密集市街地



---

## 方針

---

建築物の不燃化を促進し、火災に強い市街地を形成します。

- ・ 防火地域、準防火地域の指定により耐火・準耐火建築物の建築を促進します。避難地、避難路の防災機能の向上を図ります。
  - ・ 火災発生時に延焼防止の緩衝帯となる道路や公園緑地の整備を推進します。
  - ・ 災害時の緊急輸送路や避難路となる幹線道路沿道の不燃化を促進します。
  - ・ 河川、運河、水路などを防火帯として整備を進めます。
- 密集市街地の改善による災害に強い安全で安心なまちづくりを進めます。
- ・ 地域住民の参画と協働により、地域ごとの課題に対応したまちづくりを支援します。
  - ・ 防災街区整備地区計画などの活用により、老朽住宅の建替を通じた狭い道路における道路空間の確保、建築物の耐震・不燃化などが一体的に進むよう検討します。
- 消防水利を確保し消防活動を円滑に進めます。
- ・ 消火栓の適正配置を図るとともに、消火栓に代わる施設として、耐震性防火水槽などの消防水利施設の維持・管理や、身近な川・水路へのアクセス確保を推進します。

# 都市防災方針図



## 第4章 まちづくりの推進

---

### 協働によるまちづくり

#### 1 基本的な考え方

まちづくりの基本方針で示した「めざすまちの姿」や「分野別まちづくり」の実現に向け、市民・事業者・行政がまちづくりに対する役割と責任を認識し、パートナーシップに基づいたまちづくりを進めます。

##### (1) 将来像を共有する

将来のめざすまちの姿を実現するためには、まず、まちづくりに関わる市民や事業者、行政など多様な主体が目標を共有することが必要です。都市計画マスタープランの周知を通して、本市の将来の姿と一緒に考え、同じ将来像を共有するために継続的に意思の疎通を図ります。

##### (2) 情報を共有する

協働によるまちづくりを推進していく上では、まちづくりに関わる情報が市民、事業者、行政などの各主体に開かれ、共有化されていることが基本となります。本市が抱えている課題、将来の見通しといった行政からの情報だけでなく、地域の資産といえるような地域資源、市民や事業者などが行っている活動など、広くまちづくりに関する情報をわかりやすい形で共有します。

##### (3) 地域でつながるネットワークをつくる

市民一人ひとり、個々の事業者、行政にはそれぞれの得意分野があります。その得意分野を地域の課題解決に活かすために、誰が、どのようなことを必要としていて、誰が、どのようなことができるのかを把握し適切に組み合わせることが必要です。また、一人ひとりがまちづくりに興味を持ち、実際に行動するために必要な知識や能力を身に付けることが大切です。そのためのひとりづくり、ネットワークづくりをめざします。

#### 2 市民・事業者・行政の役割

まちづくりの課題を、市民・事業者と協働して地域で解決すべきことと、全市的な対応を図るものなどに分け、地域で解決すべきものは、次のような役割分担を行います。

##### (1) 市民の役割

市民は、まちづくりの主役として、まちのあり方や知識を身につけ、よりよいまちづくりへの理解を深めることが求められます。

市民一人ひとりがまちの一員としての認識をもち、市民相互の話し合いの中から、様々な考えやアイデアを出しあい、一人ひとりができること、やりたいと思うことを見出し、自分の得意分野を活かして楽しく積極的に取り組むことで、市民が求めるまちづくりにつながることが期待されます。

## (2) 事業者の役割

事業者は、地域社会の構成員として、市民と同様にまちづくりの重要な役割を担います。

本市のめざすまちの姿を十分に理解し、行政及び市民との協力関係を築きながら、よりよいまちづくりに取り組む役割が求められています。地域に貢献するような活動を行いつつ、可能な範囲で自らの事業に関する情報を地域へ積極的に発信することで、より協力関係を良好なものとし、また、まちづくりにおいて自らの事業をベースとした専門的な支援を行うことで、地域にも貢献する地域産業の育成に資することができます。

## (3) 行政の役割

行政は、協働で取り組むべきまちづくりにおいて、市民・事業者への支援とコーディネートを行う役割を担います。

各種事業を進めるための手法などの調査・研究や推進体制の充実、開発行為の指導を行い、効果的なまちづくりを進めます。また、必要に応じ地域の課題を市民や事業者に提起しながら、よりよいまちづくりに向けた活動を専門的に支援するための方策を整えます。さらに、まちづくりに関する現況の把握とその情報の発信を行うとともに、さまざまな活動のネットワーク化に寄与するよう努めます。

## 3 協働のまちづくり推進方策

### (1) まちづくりへの参画機会の提供

協働のまちづくりを進めていくにあたり、まずは様々なまちづくりの主体がまちづくり及びその活動そのものへの参画に興味を持つことが大切です。

そのため、市民へのまちづくり情報の提供などまちづくりへの参画のきっかけとなる情報や場の提供を行います。

#### まちづくりに関する情報の提供と共有

まちづくりへの関心を高めるため、適宜、都市計画の指定状況や関連する数値情報、取組状況(事業の進捗状況など)、まちづくり支援制度、優良なまちづくり活動事例について、市報やホームページなどの多様な情報発信手段を活用して市民に発信し、情報共有を図ります。

また、現在、計画策定時などの市民意見聴取は広く実施されるようになっており、本市でも、説明会やワークショップなどを適宜開催しています。今後もこのような流れを大切にし、説明会やシンポジウム、ワークショップなど市民意向を直接的に聴取する機会を積極的に設けます。

#### 人材育成と学習の場の提供

近年、まちづくりへの市民の参加意向は高まりつつありますが、その一方で都市計画という側面においては、情報を得る機会や取組に参加する機会などが十分とは言えない状況もみうけられます。

そこで、都市計画に係る専門的知識や市民参加のあり方について学習する機会を設け、**啓発用パンフレットなどを活用し**、地域でのまちづくり活動に取り組むきっかけとするとともに、本市のめざすまちの姿や考え方(都市計画マスタープランの内容)、その進捗状況などについて定期的に公表、周知する場として活用します。

## (2) 市民主体のまちづくり活動の支援

まちづくりは様々な市民活動の中から生まれ、実現への歩みを進めるものです。本市では、すでにまちづくり協議会への専門家派遣など技術的な支援や活動費の助成、市民活動団体が実施する公益的な事業への経費の補助、市民活動団体が交流する場づくりなど、市民活動支援の取組を一定整備しています。また、地域における協働のまちづくりの相談窓口、**地域コミュニティ**の形成や活性化の拠点として**地域振興センター**があります。

今後は、庁内の支援体制を強化し、市民活動を支援する様々な制度を活用したより良いまちづくりを推進します。

## (3) 市民発意のまちづくり制度の活用促進

市民が求める暮らしを実現するためには、そこに暮らす市民自らが地域の将来像を共有し、その実現に向かって市民・事業者・行政がそれぞれの役割分担のもとで、一步を踏み出すことが大切です。

このような考え方を実現するため、都市計画の決定や変更を土地所有者などが行政に提案できる都市計画提案制度、地区の特性に応じたまちづくりのルールを定める地区計画制度や景観地区、関係権利者全員で基準を定め守っていく各種協定制度など、様々な制度が準備されています。

今後、市民と行政が協働・連携しながらきめ細やかなまちづくりを推進するため、地域の合意形成に基づくこうした制度の活用を促進するほか、さらに利用しやすく、きめ細かい対応ができる制度を検討します。

### 私たちがまちづくりに取り組むときに必要な視点

まちづくりを進めるとき、人それぞれで考えが違い、時間や費用など様々な制約があるなかで、「今、私たちの暮らしに何が必要か、何を優先すべきか」を見極めながら取り組む必要があります。

実際にまちづくりを進めていくうえで、次の視点が必要と考えています。みなさんはいかがですか？このような視点で自分のまちを見ることは、まず何から取り組んでいくのかを見つけるヒントになるのではないのでしょうか。

今、私たちができることを一緒に考えてみませんか。

人の命を守ること

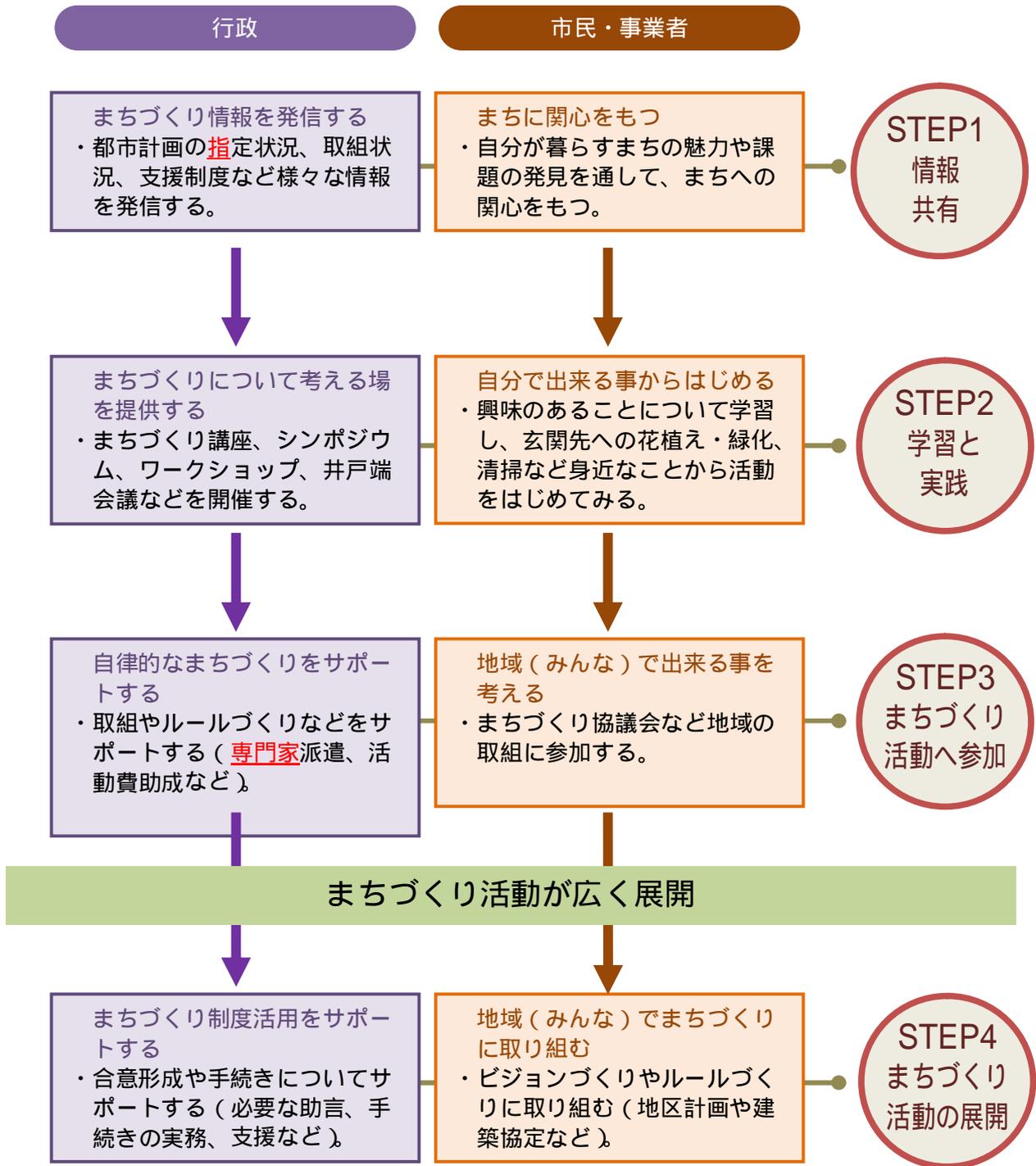
安心に暮らせること

住んでみたい、ずっと住み続けたい魅力的なまち

環境に配慮した持続可能なまち



## 協働のまちづくりの推進フロー



## 評価と見直し

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)までには、社会のさまざまな分野での変化が予想されます。このため、社会環境の変化などに柔軟に対応できるものとするために、5 年ごとまたは社会情勢が大きく変化すると認められる時点で、市民参加によって本マスタープランの評価と見直しを行います。

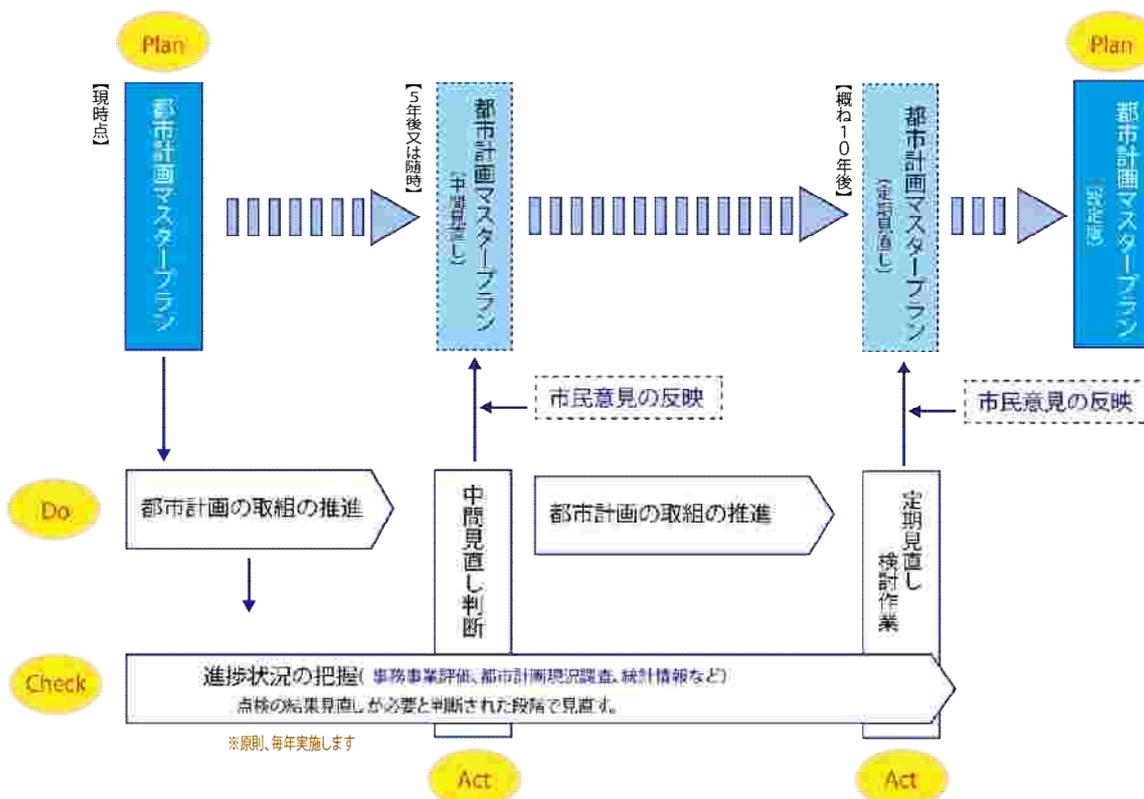
### 1 PDCA サイクルの運用

都市計画マスタープランに基づき実施される施策・事業が効率的かつ効果的に実行されているかどうかを、PDCA サイクルにより検証します。

具体的には次のような流れで進行管理に取り組みます。

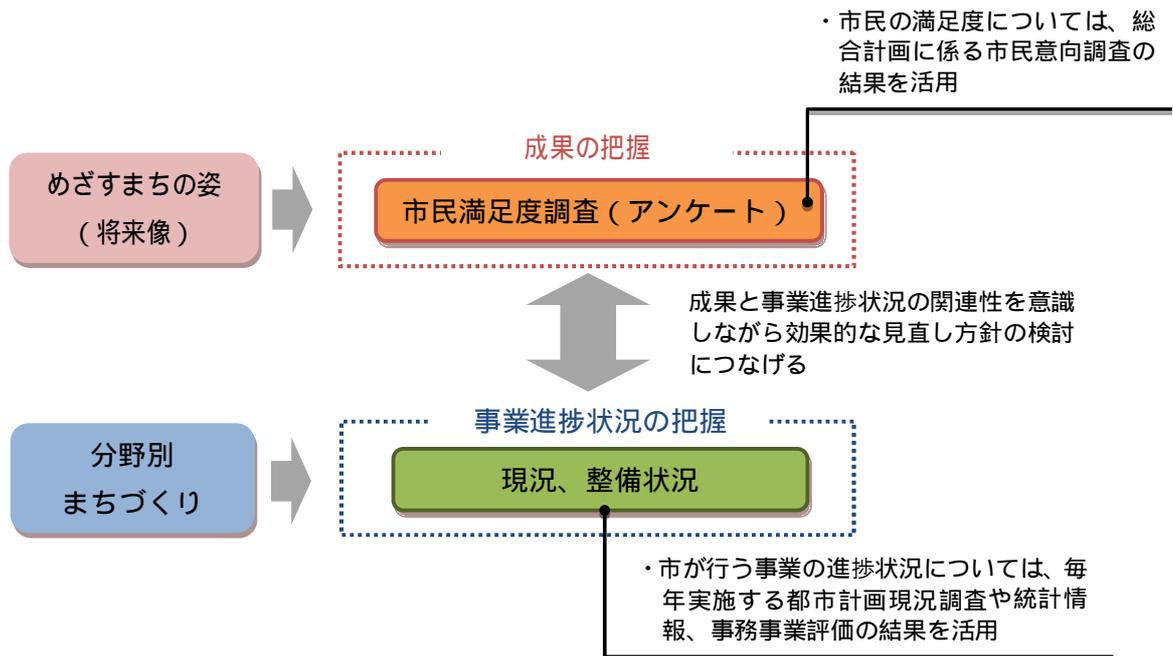
- 進捗状況の把握に努め、中間時期である概ね 5 年目に中間見直しを行い、10 年後の定期見直しにつなげるような進行管理プロセスを導入し、計画の実効性を高めます。ただし、さまざまな地区別まちづくりが進んでいく過程で、新たな課題や考え方が多く出てきたりした場合や、上位計画の改定に伴い改定の必要が生じた場合には、随時見直しを行うなど、柔軟な運用を図ります。
- 進捗状況の把握の結果については、ホームページなどを通して市民に公開します。
- 中間見直しの際に、市民も参画できる仕組みを検討します。

#### 都市計画マスタープランの見直しのイメージ



## 2 計画の評価

毎年、市が行う事業の進捗状況や本市の現況を把握するとともに、本市総合計画に係る市民意向調査の結果も活用し、めざすまちの姿及び分野別まちづくりの達成状況、関係法令や関連計画の変更、社会経済情勢の動向を踏まえ、評価を行います。



また、進捗状況の管理については、総合計画のまちづくり基本計画に示す指標を活用し、めざすまちの姿との関連を整理しながら進めます。

## 3 見直し段階での市民参加

今後、計画の見直しにおいても市民参加を積極的に推進していくため、庁内で連携をとりながらその仕組みづくりを行います。

### (1) 見直しプロセスへの市民参加

まちづくりに関する情報の共有や学習の機会の提供により、市民のまちづくりに対する理解度が徐々に広がっていくことが期待されることから、計画策定や進行管理への市民参画を積極的に呼びかけ、見直しのプロセスにおいて市民の意見やアイデアの適切な反映に努めます。

### (2) 見直しに関する情報の公開

評価と見直しの状況は適宜、公開を行い、その結果及び内容がどのようにまちづくりに反映されたかわかるような形で公表します。



# 第5章 地域別まちづくり

## 役割

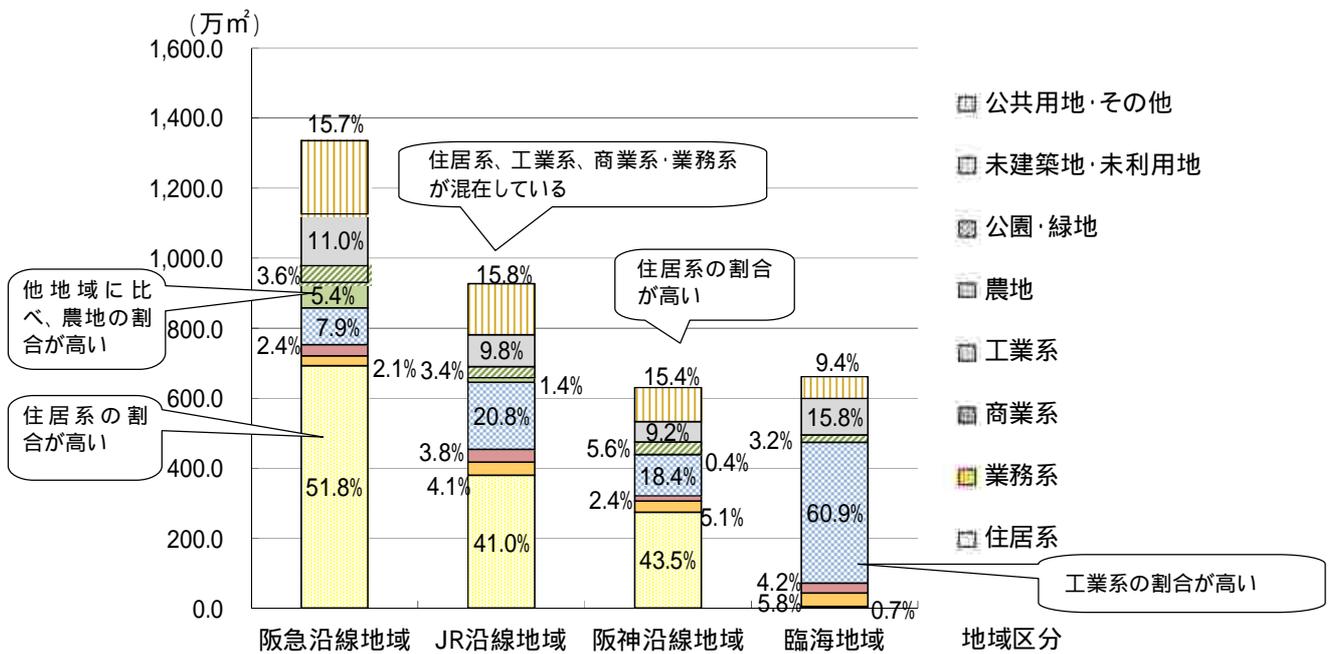
地域別まちづくりは、歴史や文化、自然環境など地域の資源や特性などを踏まえ、よりきめ細かに地域の課題に対応するため、具体的なまちづくり方針などを示し、まちづくりの基本方針で示した「めざすまちの姿」を具現化するものです。

## 地域区分の考え方

本市では、東西方向に並行して走る阪急神戸線、JR神戸線、阪神本線の3つの鉄道を中心に特色のある市街地が形成されてきたことから、その形成過程や土地利用の特徴などを考慮し、鉄道を中心とする3つの地域と工業専用地である臨海地域に区分します。

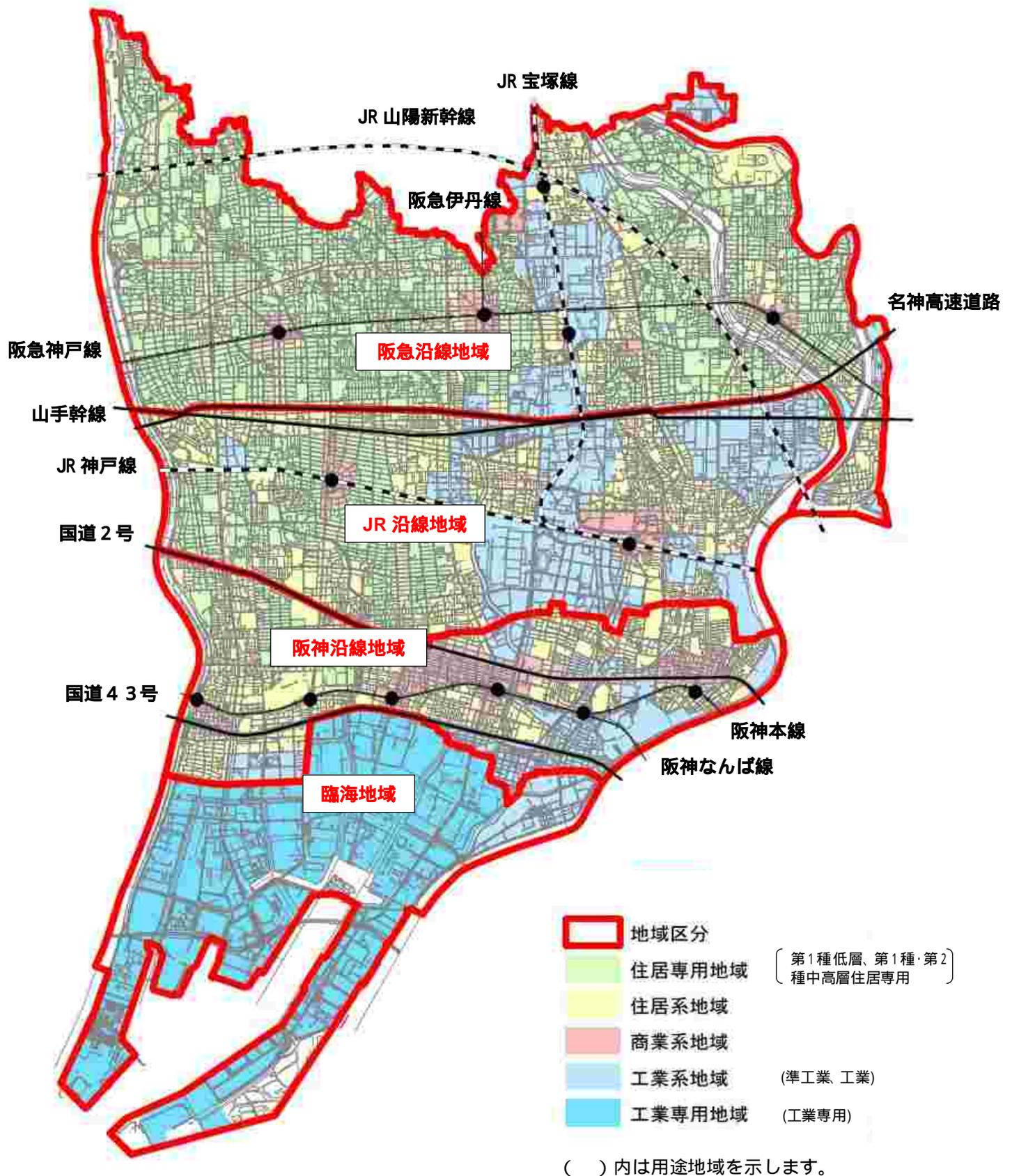
なお、区分にあたっては、幹線道路、河川などの地形地物を基本に、土地利用や市街地のまとまりなど都市計画的な観点から、用途地域を考慮しながら設定するもので、地域住民主体のコミュニティ活動を分断、制約するものではありません。

地域別土地利用現況割合



## 地域区分

地域の設定は、次のとおりです。



## 4 地域別のまちづくりの方針

### 1 阪急沿線地域

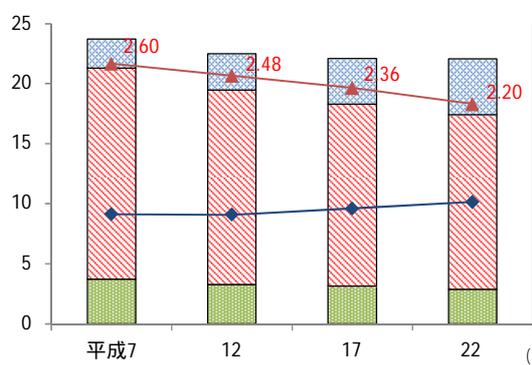
#### (1) 地域の概況

阪急沿線地域は、本市の北部に位置し、北側で伊丹市と接しています。地域内には、阪急神戸線の園田駅、塚口駅及び武庫之荘駅、JR宝塚線の塚口駅及び猪名寺駅の5つの駅があります。なかでも阪急塚口駅やJR塚口駅周辺は、中世から尼崎と伊丹、宝塚の北部地域を結ぶ交通の要衝でした。

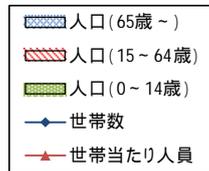


昭和初期に阪急沿線の宅地開発が進み、現在、専用住宅地が地域全体の65%を占めています。本市人口の約50%にあたる約22万5千人が居住し、大阪、神戸への通勤者のベッドタウンとなっています。高齢化率は他の地域と比べると低いですが、近年は増加傾向にあります。

(万人、万世帯) 人口・世帯数・世帯当たり人員



(人/世帯)

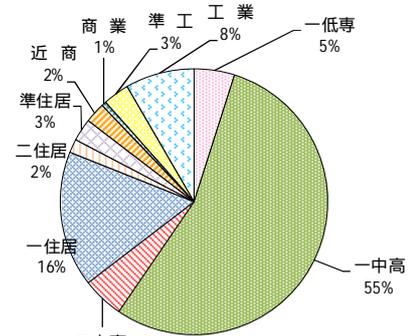


(年) (出典：国勢調査)

阪急沿線地域 西部



用途地域面積割合



阪急沿線地域 東部



阪急沿線地域 中部

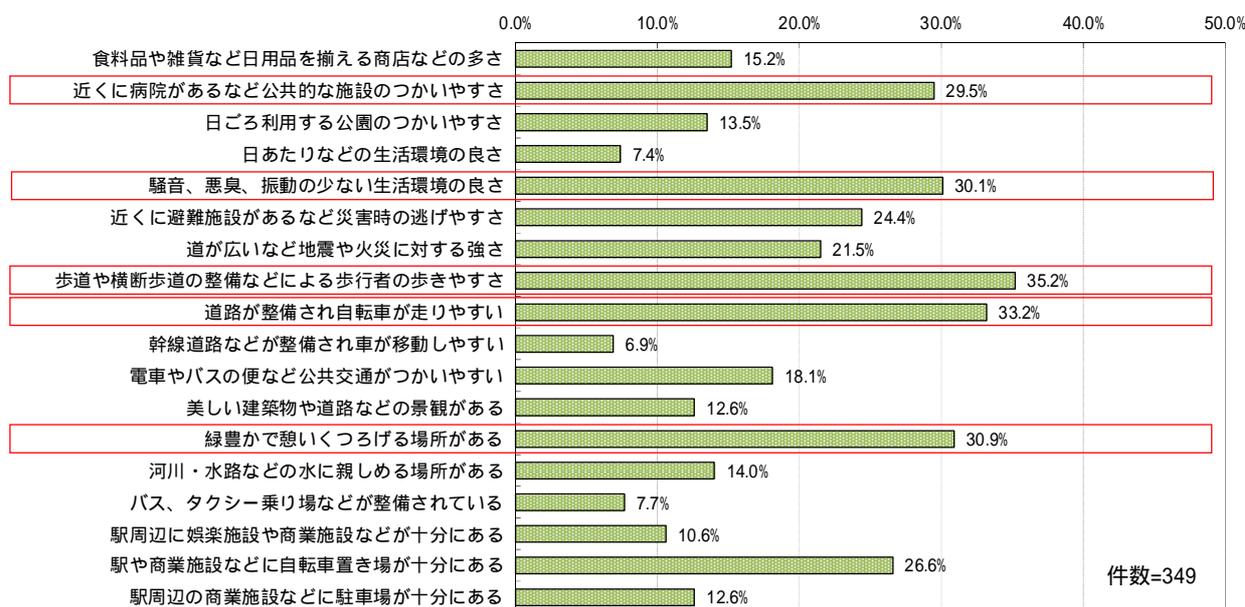


< 地域の声 >

阪急沿線地域は良好な住宅地としてのイメージが形成され、市民アンケートの結果をみると、今後特に力を入れるべき項目として「歩道や横断歩道の整備などによる歩行者の歩きやすさ」、「道路が整備され自転車が走りやすい」、「緑豊かで憩いくつろげる場所がある」といった、良好な住環境につながる要素が上位に挙げられています。

また、他の地域と比較して「近くに病院があるなどの公共的な施設のつかいやすさ」が多く、住環境の質的向上とともに、生活利便施設など利便性に関する意見の割合が高いことが特徴的で、ベッドタウンとしての性格が表れています。

今後特に力を入れる項目（5 つまで選択）



< 地域で行われている市民・事業者の活動 >

猪名川、藻川周辺において、「自然と文化の森構想」の理念に基づき、猪名川自然林再生に向けた保全・管理作業や自然とのふれあい体験、歴史ウォッチングなどの活動が行われています。

武庫川河川敷において、清掃など環境改善やコスモス園の管理、運営などが行われています。

戸ノ内町地区において、「災害に強い、快適に暮らせるまち」をめざし、地区計画を定めるほか、公園ワークショップなど協働のまちづくりに取り組んでいます。

猪名川、昆陽川などにおいて、清掃活動や生き物調査に取り組んでいます。

武庫之荘駅北側や東園田町3・4丁目では、閑静な低層の戸建て住宅地の保全や、水路の活用、地区計画、建築協定など地元住民による良好な住環境保全の取組が行われています。

低層のまちなみ（武庫之荘）



低層のまちなみ（東園田町）



(2) まちづくりの方針

各方針の文頭に記載しているマークは、取組の主体を示しています。

-  行政が主体で市民・事業者から意見を聴くなど協働で取り組む
-  市民・事業者と行政が役割分担しながら協働で取り組む

土地利用

(住宅地)

まちづくりの現況と課題

良好な住宅地の保全

- ・ 昭和初期に電鉄会社により開発された低層住居専用地域のほか、昭和30年代以降に広域に行われた土地区画整理事業により基盤整備され、比較的農地も多く残っているなど、良好な住環境を有する住宅地が多く、これを保全する必要があります。

良好な住環境を有する住宅地



地区計画などの活用促進

- ・ 住民が主体的に地区計画や建築協定の制度を活用し、建築物の用途制限や宅地の細分化の防止などきめ細かなまちづくりのルールを定め、住環境保全の取組を進めている武庫之荘駅北側などの地区と同様の取組が、今後も他の区域に広がることを期待されます。

方針

住み続けたい、住んでみたいと思われる魅力的な住宅地をめざします。

1) 魅力的な住環境の形成

-  武庫之荘や塚口町、東園田町などの低層住宅地をはじめ、専用住宅地については良好な住環境の保全を図ります。

2) 地区計画などの活用

-  地区計画の活用などにより、地区が抱える課題の解消に努め、良好な住環境づくりに取り組みます。

3) 大規模な土地利用転換

-  市立尼崎東高校跡地については、現役世代の転入・定住促進につながる良質な住宅への誘導、美しいまちなみ景観の形成に努めるとともに、環境、防災上の視点及び公用・公共用地としての活用も含めた長期的な視点に立った土地利用を検討します。

(商業業務地)

まちづくりの現況と課題

主要駅周辺

- ・ 阪急塚口駅の南側では、市街地再開発事業により駅前広場や商業・業務施設と都市型住宅の複合施設(塚口さんさんタウン)が整備されていますが、建築物の老朽化や商業機能の

低下などが課題となっております。

- ・ 阪急塚口駅の北側に立地しているつかしんは、広域型商業施設として順次リニューアルされ機能更新が行われています。
- ・ 阪急園田や武庫之荘駅周辺には、周辺住民や駅利用者向けの商業施設があり、地域の拠点となっています。



#### 主要幹線道路沿道

- ・ 国道 171 号、山手幹線、五合橋線、尼崎伊丹線などの主要幹線道路沿いは、商業・業務施設などの生活利便施設が立地しています。

### 方針

これまで蓄積してきた商業・業務機能の活用を基本に、各駅前地区が抱える課題に対応します。

#### 1) 主要駅周辺

- ① 阪急塚口駅周辺では、業務機能や広域的な商業施設の集積を図り、高度利用を促進するとともに、老朽建築物などの機能更新を促進します。
- ② 阪急園田駅、武庫之荘駅周辺では、土地の高度利用を基本に商業機能の充実や都市型サービス機能の向上など、地域の生活拠点にふさわしい土地利用を促進します。

#### 2) 主要幹線道路沿道

- ① 国道 171 号、山手幹線、五合橋線、尼崎伊丹線などの主要幹線道路沿いでは、背後地の住環境に配慮しながら、業務施設や生活利便施設などの沿道型施設の適正な立地誘導を図ります。

#### (工業地)

### まちづくりの現況と課題

#### 工場と住宅の共存の対応

- ・ JR宝塚線及び尼崎伊丹線沿いを中心に工業地を形成していますが、一部の地域においては、古くからの住宅地に加えて、工場からの土地利用転換により住宅の比率が高くなっています。
- ・ このため、平成 22 年(2010 年)に「住工共存型特別工業地区」、「第 5 種高度地区」を都市計画決定し、工場と住宅の共存を図っています。
- ・ また、戸ノ内町地区では、住宅地区改良事業により地区内の住宅と工場の分離を図り、操業環境の確保と住環境の向上に取り組んでいます。

---

## 方針

---

既存工業施設の維持保全を基本としながら、土地利用の状況や動向を踏まえ、ゾーン分けを行い、その区分ごとに適切な誘導を行います。

### 1) 操業環境の維持・保全

⑤ 工業保全ゾーンや大規模工場立地ゾーンでは、周辺環境との調和に配慮した良好な操業環境の維持、保全を図ります。

### 2) 住工複合地における工場と住宅の共存

⑤ 住工複合地では、地区毎の特性に応じて特別用途地区や高度地区を活用しながら、工場の操業環境とともに住環境にも配慮しながら共存できる地域のルールづくりを検討します。

### 3) 駅周辺の土地利用転換

⑤ JR 塚口駅東側の大規模工場跡地の土地利用転換に際しては、周辺工場の操業環境に配慮しつつ、地区計画などを活用しながら、道路、公園緑地などの都市施設や生活利便施設などの誘導のほか、現役世代の転入・定住促進につながる良質な住宅への誘導、環境負荷の低減や美しいまちなみ景観の形成に努めるなど、駅前にふさわしい快適で魅力あるまちづくりを進めます。

## 都市交通

## まちづくりの現況と課題

## 都市計画道路の未整備区間

- ・ 尼崎宝塚線の武庫の里以北は、計画幅員が確保されていないため、慢性的な交通渋滞の原因となっています。また、阪急との交差点は跨線橋が老朽化しているとともに、計画幅員が確保されておらず、南北交通に支障をきたしています。
- ・ 園田西武庫線は、尼崎伊丹線以東及び西宮市境に未整備の区間があり、東西交通のネットワーク機能が不十分です。
- ・ 神崎橋伊丹線の園田小学校以北は未整備となっており、南北交通の円滑性が不十分です。
- ・ 猪名寺椎堂線は、上園橋が老朽化しており、通行の安全性や防災機能に課題があります。また、神崎橋伊丹線との交差点部分を併せて改良する必要があります。

## 広域交通網

- ・ 山手幹線は、大阪府側が未整備のため、東西広域幹線としての都市防災機能やネットワーク機能が十分に発揮できていません。

## 橋梁の老朽化

- ・ 橋長が 15m 以上の主な道路橋は 14 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 3 橋で約 21%ですが、今後、急速に増加が見込まれています。

## 自転車・歩行者交通空間

- ・ 歩行者と自転車が安全で快適に通行できるように、園田西武庫線の一部区間に自転車レーンを整備し、神崎橋伊丹線の一部区間に自転車道を整備し、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ました。
- ・ 段差解消や歩道幅員の確保、勾配に配慮するなど、ユニバーサルデザインに対応した歩行者空間を整備する必要があります。

## 駅前の交通結節機能

- ・ 阪急園田駅へのアクセスとなる園田豊中線の交通広場部分が未整備であり、駅周辺ではバスやタクシーが込み合い駅前としての結節機能に支障をきたしています。
- ・ 地域拠点である阪急武庫之荘駅と塚口駅は、駅前広場が整備された南側に比べて、北側はバスやタクシーが込み合うなど機能的に脆弱なところがあります。

## 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、駅前の機能を低下させています。
- ・ 市と民間事業者の役割分担のもとに、駅前における自転車駐車場を整備してきましたが、阪急武庫之荘駅周辺においては、整備する土地も乏しく、自転車駐車場が不足しています。
- ・ 放置自転車の撤去や交通マナーの意識啓発などにも取り組んでおり、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。

自転車道（神崎橋伊丹線）



自転車レーン（園田西武庫線）



## 方針

## 1) 都市計画道路の整備

- ④ 尼崎宝塚線は、武庫の里以北の事業中区間の早期整備を進めるとともに、阪急神戸線との交差点については、4車線化に向けた交差方式を検討し、早期整備を図ります。
- ④ 園田西武庫線は、JR宝塚線との立体交差化を含め、尼崎伊丹線から神崎橋伊丹線までの事業中区間及び藻川架橋の早期整備を進めます。
- ④ 神崎橋伊丹線は、園田小学校以北から伊丹市境に至る事業中区間の早期整備を進めます。
- ④ 猪名寺椎堂線は、老朽化した上園橋の架替えと併せて、神崎橋伊丹線との交差点部分の早期整備を図ります。

## 2) 広域交通網

- ④ 山手幹線は、広域交通ネットワークの充実のため、大阪府側の早期整備を求めています。

## 3) 橋梁の長寿命化

- ④ 今後増大が見込まれる橋梁の修繕・架替えなどに対応するため、計画的な補修を行うとともに、落橋防止対策などの耐震性の向上を図ります。

## 4) 自転車・歩行者交通空間

- ④ 歩行者と自転車が安全で快適に通行できるように、園田西武庫線の自転車レーン及び神崎橋伊丹線の自転車道の延伸、道意線の歩道内における自転車通行位置明示の延伸など、自転車など通行環境の改善方法を検討します。
- ④ **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。

## 5) 駅前の交通結節機能

- ④ 阪急園田駅北側においては、駅へのアクセス性の向上や駅前の機能の拡充のため、園田豊中線の事業中区間の早期整備を進めます。
- ④ 阪急武庫之荘駅北側は、駅前の機能を充実するため、バスなどの安全運行を図る進入路整備も視野に入れた駅前広場の整備を検討します。

## 6) 自転車駐車場の維持管理・整備と放置自転車対策

- ④ 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。
- ④ 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。
- ④ 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。
- ④ JR 尼崎駅においてモデルとして導入した指定管理者による一体的な業務委託を、他の駅へ拡大するよう検討します。

## 都市環境

## まちづくりの現況と課題

## 水辺と緑のネットワークの形成

- 山手幹線など道路沿道の緑化と歩行者空間や公園緑地、親水空間の整備により、歩いて楽しい水辺と緑のネットワーク形成を進めています。

## 緑の普及啓発

- 上坂部西公園緑の相談所では、花と緑の情報発信を行い、西武庫公園の貸花壇では市民による花づくりが行われています。

## 自然と文化の森構想の推進

- 猪名川旧河道跡の河畔林である猪名川自然林や佐璞丘公園(猪名寺廃寺跡)は兵庫県レッドデータブックに登録されている貴重なエノキ・ムクノキ林群落が残っています。
- 猪名川、藻川、旧猪名川に囲まれた地区を中心に、市と市民が協働で平成13年(2001年)に「自然と文化の森構想」を策定し、市民を中心とした環境保全の取組が進められています。

自然散策ができる藻川



## 都市の貴重な緑を創出する農地

- 市内の農地の大半がこの区域にあり、まとまった田畑が残っている地域では、住宅地と一体となった田園風景が残っています。

## 市民との協働による水辺空間の保全・活用

- 武庫川は豊かな水辺空間を有し、河川敷を利用した緑地や護岸の整備を行っています。
- 六樋などの水路が多い地域(武庫之荘など)では、市民が中心となった水路の保全活用の取組が行われています。

田園風景(食満)



## 下水道施設の老朽化への対応

- 北部浄化センター、栗山中継ポンプ場、富松中継ポンプ場、常松中継ポンプ場や管きよなどの下水道施設は、年数の経過による劣化に対応する必要があります。

## 斎場の建替

- 高齢化の進展とともに火葬数は増加しており、平成16年(2004年)に、施設の老朽化などにより、市内にある唯一の弥生ヶ丘斎場の全面建替を行いました。

## 方針

## 1) 水辺と緑のネットワークの形成

- 道路の沿道緑化の推進や民有地の緑化の促進により、公園緑地や水辺空間と一体になった水辺と緑のネットワーク形成をめざします。

## 2) 都市公園の体系的な配置・整備

-  都市公園が不足する地域においては、計画的な都市公園の整備に努めます。
-  長期間を経ても事業化されていない都市計画公園・緑地については、整備推進方策や計画の見直しを検討します。

## 3) 花と緑のまちづくり

-  上坂部西公園や西武庫公園などにおいて、公園の**特徴**を活かした取組に努め、花と緑のまちづくりを推進します。

## 4) 自然林と歴史・文化資源の保全と活用

-  猪名川自然林や佐璞丘公園の周辺に残された、貴重な水辺と緑の自然空間については、市民を中心に、身近に自然と親しむ場として活用するとともに、生態系に配慮した保全措置を実施します。

## 5) 農地の保全と活用

-  今後も、生産緑地地区の随時追加指定や市民農園などの活用により、農地の保全と活用に努めつつ、都市環境や防災性の向上を図ります。

## 6) 水辺空間の保全と活用

-  武庫川、猪名川、藻川などの河川や、水路の保全及び活用に市民と協働で取り組み、水辺環境の向上を図ります。

## 7) 下水道施設の計画的な更新

-  ポンプ場など下水道施設の計画的な更新を検討します。

## 8) 火葬炉の設備の強化など

-  今後も火葬件数が増加することが予想されるため、弥生ヶ丘斎場の火葬炉の増炉など設備の強化などを検討します。

都市景観

まちづくりの現況と課題

住民主体の景観保全の取組

- ・ 阪急武庫之荘駅北側では、石垣と生垣が連なる閑静な低層の戸建て住宅地のまちなみを保全するため、地元住民による地区計画や建築協定などによる良好な景観保全の取組が行われています。

工業地における景観配慮の取組

- ・ JR宝塚線沿いの内陸部工業地は、大規模な工場が多く、長大な壁面やコンクリート塀に囲まれた閉鎖的な景観となっていますが、近年は、洗練されたデザインの建物への建替を行うなど、景観に配慮した取組がみられます。

良好な自然景観

- ・ 田能や食満地区は、まとまった生産緑地地区や河川敷などがあり、優れた自然景観が残っています。

歴史的・文化的景観

- ・ 近松公園の周辺については、近松記念館などを案内するボランティアガイドが活動しているなど、歴史的・文化的な地域特性を活かしたまちづくりが行われています。
- ・ また、歴史的な面影をしのばせる都市美形成建築物など、地域の特性を印象づける景観資源があります。

歩行者からの目線を大切にしたまちなみ（南塚口町）



都市美形成建築物（武庫之荘東）



方針

1) 住宅地

- ④ 東園田町、塚口町、武庫之荘などの低層住宅地は、ゆとりのあるうるおい豊かな景観をまもり、育てます。
- ④ 中高層住宅地では、落ち着きのある良好な住宅地としての景観誘導を図ります。

2) 工業地

- ④ JR宝塚線沿いの内陸部工業地については、工場や社屋は洗練されたデザインとするなど、地域と企業のイメージアップを図るとともに、開放感や親しみのある景観誘導を図ります。

## 3) 主要駅周辺

民 阪急各駅周辺の商業、業務施設の集積地においては、市の玄関口としてふさわしい風格と賑わいのあるまちなみ景観を形成します。

## 4) 幹線道路沿道など

民 園田西武庫線、山手幹線、阪急神戸線などの幹線道路等沿道や鉄道沿線、庄下川・昆陽川沿いなどでは、都市美アドバイザーからの助言を行うなど景観誘導の重点化を行うとともに、沿道の建物や街路樹などが調和したうるおいのある景観を形成します。

## 5) 自然景観の保全

民 市街地の周辺に残る自然林などについては、猪名川、藻川や武庫川などの豊かな水辺空間と連続した自然景観を保全します。

民 貴重な自然景観として残る田畑については、大切な農地景観として保全していきます。

## 6) 歴史的・文化的景観の保全と活用

民 近松公園の周辺については、歴史的・文化的価値のある建築物やまちなみの保存・修景・活用を図ります。

民 都市美形成建築物など地域の大切な景観資源を保全し、都市美形成の核として活用します。

7) 住民主体のルールづくり

民 阪急武庫之荘駅北側など、住民などの取組により定められたまちづくりのルールにより地区の特性に応じた都市美誘導を図ります。

## 都市防災

## まちづくりの現況と課題

## 地域防災機能

- ・ 「都市防災構造化計画」で広域防災帯に位置づけられている五合橋線、国道 171 号、山陽新幹線、山手幹線並びに武庫川、猪名川、藻川について、防火区画を形成する必要があります。
- ・ 地域の防災拠点である北部防災センター周辺などについて、防災機能を確保する必要があります。
- ・ 庄下川上流部は、河川断面が狭く護岸が老朽化しており、集中豪雨により護岸が壊れるなどの被害が生じた経緯があり、治水機能の強化を図る必要があります。

北部防災センター（地域の防災拠点）



## 密集市街地

- ・ 老朽住宅が密集し道路が狭く防災面での課題を抱える戸ノ内町地区では、住宅地区改良事業や住宅市街地総合整備事業、防災街区整備地区計画により、道路や公園緑地の都市施設整備を進めるなど、防災性の向上や快適な住環境の形成を図っています。
- ・ 今後、他の密集市街地においても、防災街区整備地区計画による防災性の向上などの取組が広がることが期待されます。

## 方針

## 1) 地域防災機能の強化

- ④ 山手幹線、五合橋線沿道については、不燃化を促進し、都市防災の機能強化を図ります。
- ④ **北部防災センターなど**地域の防災拠点は、必要な防災機能の強化に努めます。
- ④ 庄下川上流部は、抜本的な治水機能の強化を図るため、河川改修を推進します。

## 2) 密集市街地の改善

- ④ 戸ノ内町地区では良好な住宅街区の形成、道路や公園緑地などの都市施設の整備を進め、密集市街地の解消に向け、住宅地区改良事業や住宅市街地総合整備事業の早期の完了をめざします。
- ④ その他の密集市街地については、防災街区整備地区計画などの活用により、老朽住宅の建替を通じて、狭い道路における道路空間の確保、建築物の耐震・不燃化などが一体的に進むよう検討します。

## 2 JR 沿線地域

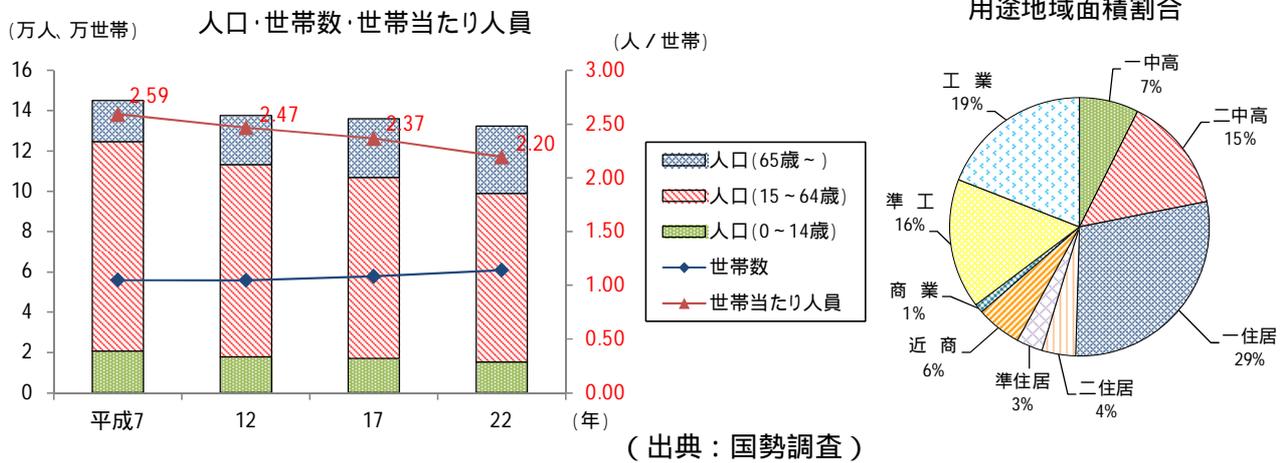
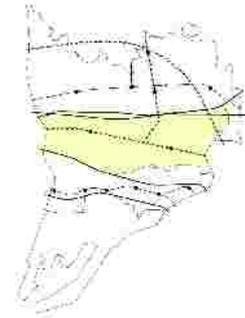
### (1) 地域の概況

JR沿線地域は、本市の中部に位置しています。地域内には、JR神戸線の尼崎駅、立花駅があります。

JR尼崎駅周辺やJR宝塚線沿いには工業地があり、地域の約35%を占めています。

本地域西側のJR立花駅周辺では、昭和初期に人口急増に呼応した宅地開発がなされ、東側は工場や商業との複合住宅地が多いほか、近年ではJR尼崎駅北側において市街地開発事業が実施され、マンションなどの立地が進んでいます。現在、本市人口の約30%にあたる約13万8千人が居住しています。

JR尼崎駅は市内の鉄道駅の中で最も乗客数が多く、JR立花駅と合わせると市内の乗客数の約30%を占めています。



JR 沿線地域 西部



JR 沿線地域 東部

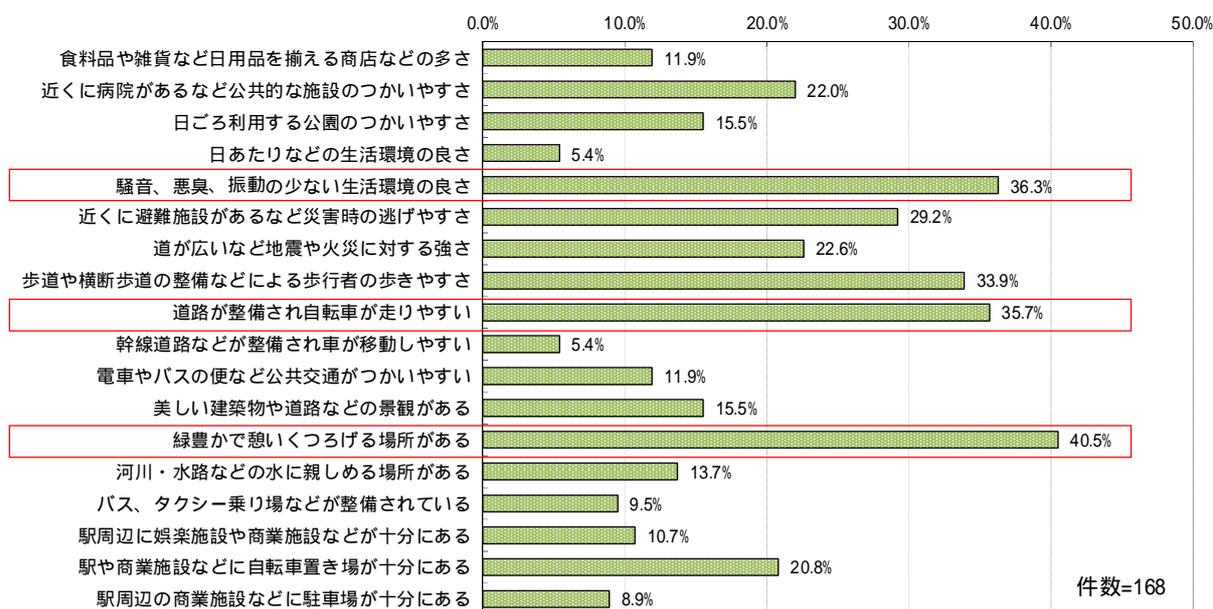


## &lt; 地域の声 &gt;

市民アンケートの結果を見ると、今後特に力を入れるべき項目として「緑豊かで憩いくつろげる場所がある」、「騒音、悪臭、振動の少ない生活環境の良さ」、「道路が整備され自転車が走りやすい」といった、良好な住環境につながる要素が上位に挙げられています。

特に、他の地域と比較して「騒音、悪臭、振動の少ない生活環境の良さ」が多く、操業環境と住環境の調和に配慮した良好な住宅地形成を求める意見の割合が高いことが特徴的で、住工複合地が広く存在する当地域の性格が表れています。

## 今後特に力を入れる項目（5 つまで選択）



## &lt; 地域で行われている市民・事業者の活動 &gt;

潮江、浜地区では、防災街区整備地区計画を定めるなど、防災性能を高めるまちづくりに取り組んでいます。

庄下川は、平成 12 年(2000 年)には「甦(よみがえ)る水 100 選」にも選ばれました。よみがえった庄下川を未来に残していきたいと、流域企業や市民の皆さんが庄下川の清掃に長年取り組んでいます。

まち歩きの様子(浜地区)



## (2) まちづくりの方針

各方針の文頭に記載しているマークは、取組の主体を示しています。

-  行政が主体で市民・事業者から意見を聴くなど協働で取り組む
-  市民・事業者と行政が役割分担しながら協働で取り組む

## 土地利用

## (住宅地)

## まちづくりの現況と課題

## 良好な住宅地の保全

- ・ 五合橋線以西は、昭和 10 年代以降に行われた土地区画整理事業により市街地が形成された区域が多く、低層や中高層を中心とした住宅地となっています。

## 五合橋線以西の住宅地



## 方針

住み続けたい、住んでみたいと思われる魅力的な住宅地を目指します。

## 1) 魅力的な住環境の形成

-  専用住宅地については、良好な中高層住宅地として保全します。

## 2) 地区計画などの活用

-  地区計画の活用などにより、地区が抱える課題の解消に努め、良好な住環境づくりに取り組みます。

## (商業業務地)

## まちづくりの現況と課題

## JR 尼崎駅

- ・ 駅の北側は市街地再開発事業や土地区画整理事業により都市施設が整備され、商業・業務施設の集積と住宅の供給が行われています。
- ・ JR 東西線の開通を契機に広域的な交通ネットワークの結節点としてのにぎわいを創出しています。

## JR 立花駅

- ・ 駅の南側は市街地再開発事業により、駅前広場や道路、自転車駐車場などの都市施設が整備され、住宅や商業施設の機能更新が図られました。
- ・ 駅の北側は、多くの商店や市場があり、日常生活品を主とする商業施設が集積しています。

## 主要幹線道路沿道

- ・ 五合橋線、尼崎伊丹線、山手幹線、国道 2 号、尼崎宝塚線などの主要幹線道路沿いでは、業務施設や商業施設などの生活利便施設が立地しています。

## JR 尼崎駅北側の商業地業務地



---

 方針
 

---

これまでに蓄積してきた商業・業務機能の活用を基本に、各駅前地区が抱える課題に対応します。

## 1) JR 尼崎駅

- ⑤ 広域型商業・業務地として、土地の高度利用を図り、商業・業務機能、都市型住宅などの多様な機能の集積を活かしたまちづくりを進めます。

## 2) JR 立花駅

- ⑤ 地域の生活拠点として、商店街や小売市場の連携により、商業機能の充実を促進します。

## 3) 主要幹線道路沿道

- ⑤ 五合橋線、尼崎伊丹線、山手幹線、国道 2 号、尼崎宝塚線の主要幹線道路沿いでは、その背後地の工業地及び住環境に配慮しながら、沿道型施設の適正な立地誘導を図ります。

## (工業地)

---

 まちづくりの現況と課題
 

---

## 工場と住宅の共存への対応

- ・ 五合橋線以东の区域は古くから工業地が形成されていますが、工場などから住宅への土地利用転換が進んでいます。
- ・ このため、平成 22 年(2010 年)に「住工共存型特別工業地区」と「第 5 種高度地区」を都市計画決定し、工場と住宅の共存を図っています。

## 操業環境の保全

- ・ 大規模な工場が立地する扶桑町では、操業環境の保全を図るため、平成 19 年(2007 年)に「工業保全型特別工業地区」を都市計画決定しています。

## 住宅と工場の混在




---

 方針
 

---

既存工業施設の維持保全を基本としながら、土地利用の状況や動向を踏まえ、ゾーン分けを行い、その区分ごとに適切な土地利用の誘導を行います。

## 1) 操業環境の維持・保全

- ⑤ 工業保全ゾーンや大規模工場立地ゾーンでは、周辺環境との調和に配慮した、良好な操業環境の維持、保全を図ります。

## 2) 住工複合地における工場と住宅の共存

- ⑤ 住工複合地では、地区毎の特性に応じて特別用途地区や高度地区を活用しながら、工場の操業環境と住環境ともに配慮しながら共存できる地域のルールづくりを検討します。

## 3) 駅周辺の土地利用転換

- ⑤ 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も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、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。

## 都市交通

## まちづくりの現況と課題

## 都市計画道路の未整備区間

- ・ 長洲久々知線は、JR 神戸線との立体交差点を含む長洲西通から山手幹線までの間で未整備区間があり、南北交通に支障をきたしています。
- ・ 尼崎駅前 3 号線は計画幅員が確保されていないため、歩道が分断されています。

## 橋梁の老朽化

- ・ 橋長が 15m 以上の主な道路橋は 14 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 8 橋で約 57%ですが、今後、急速に増加が見込まれます。

## 自転車・歩行者交通空間

- ・ 歩行者と自転車が安全で快適に通行できるように通行環境の改善が課題となっています。
- ・ 段差解消や歩道幅員の確保、勾配などに配慮するなど、ユニバーサルデザインに対応した歩行者空間を整備する必要があります。

## 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。
- ・ 市と民間事業者が役割分担のもとに、駅前における自転車駐車場を整備してきました。
- ・ 放置自転車の撤去や交通マナーの意識啓発などにも取り組んでおり、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。
- ・ JR 尼崎駅では、自転車駐車場の管理運営業務、**放置**自転車の**防止**啓発業務、放置自転車の撤去業務、**撤去**自転車の保管返還業務の 4 つの業務を一体的に指定管理者に委託しています。

## ユニバーサルデザインに対応した歩行者空間整備



## 方針

## 1) 都市計画道路の整備

- ④ 長洲久々知線は、長洲西通から高内交差点までの事業中区間の早期整備を進めます。また、高内交差点から山手幹線までの区間の早期整備を図ります。
- ④ 尼崎駅前 3 号線は、道路ネットワークの充実と通学路の安全性の確保などを図るため、事業中区間の早期整備を進めます。

## 2) 橋梁の長寿命化

- ④ 今後増大が見込まれる橋梁の修繕・架替えなどに対応するため、計画的な補修を行うとともに、落橋防止対策などの耐震性の向上を図ります。

## 3) 自転車・歩行者交通空間

- ④ 歩行者と自転車が安全で快適に通行できるように、通行環境の改善を検討します。
- ④ **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。

## 4) 自転車駐車場の維持管理・整備と放置自転車対策

- ④ 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。
- ④ 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。
- ④ 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。

長洲久々知線立体交差のイメージ図



## 都市環境

## まちづくりの現況と課題

## 水辺と緑のネットワークの形成

- 山手幹線や北難波今北線(橋通り)など道路沿道や鉄道沿線の緑化と歩道の整備や、公園緑地、親水空間の整備により、歩いて楽しい水辺と緑のネットワーク形成を進めています。

日本の道 100 選に選ばれた北難波今北線(橋通り)



## 都市内の農地

- 稲葉元町や大庄北地区にはまとまった農地があり、都市の貴重な緑となっていますが減少する傾向にあります。

農地での尼いも栽培(武庫町)



## 水辺空間の保全と活用

- 武庫川、猪名川、神崎川沿いは豊かな水辺空間を有し、河川敷を利用した緑地や護岸を整備しています。
- 庄下川や昆陽川は、水質の改善が進み、堤防敷や河川敷を利用した遊歩道や親水空間の整備により、市民が身近に憩える場となっています。
- 蓬川やその上流の水路においては、水質の改善により、魚が泳ぐなど、水生動物が戻りつつあります。

## 下水道施設

- 高田中継ポンプ場、西川中継ポンプ場、尾浜中継ポンプ場、東難波雨水ポンプ場、南武中継ポンプ場や管きょなどの下水道施設は、年数の経過による劣化に対応する必要があります。

浄化対策により蘇った庄下川



## 卸売市場

- 卸売市場は、周辺地域を含めた本市の生鮮食料品の供給拠点としての役割を担っていますが、施設の老朽化が進んでいます。

## 方針

## 1) 水辺と緑のネットワークの形成

- 道路の沿道緑化の推進や民有地の緑化の促進により、公園緑地や水辺空間と一体になった水辺と緑のネットワーク形成をめざします。

## 2) 都市公園の体系的な配置・整備

- 都市公園が不足している地域においては、計画的な整備に努めます。

- ④ 長期間を経ても事業化されていない都市計画公園・緑地については、整備推進方策や計画の見直しを検討します。
- 3) 農地の保全と活用
  - ④ 生産緑地地区の随時追加指定や市民農園などの活用により、農地の保全と活用に努めつつ、都市環境や防災性の向上を図ります。
- 4) 水辺空間の保全と活用
  - ④ 武庫川、猪名川、藻川、神崎川、庄下川、昆陽川、蓬川の河川や、水路の保全及び活用に市民と協働で取り組み、水辺環境の向上を図ります。
- 5) 下水道施設の計画的な更新
  - ④ ポンプ場など下水道施設の計画的な更新を検討します。
- 6) 卸売市場の健全な運営など
  - ④ 市民の食の安全・安心の確保と多様化する流通環境の変化に対応するため、卸売市場の健全な運営に努めるとともに、必要な施設整備に取り組みます。
  - ④ 運営状況や施設の老朽化を踏まえ、卸売市場の今後のあり方について検討します。

## 都市景観

## まちづくりの現況と課題

## 良好な住宅地の景観の形成

- ・ JR 立花駅周辺など地域西部には、住宅地が広がっており、比較的良好な住宅地としての景観を形成しています。

## 工業地における景観配慮の取組

- ・ 地域東側に広がる内陸部工業地のうち大規模工場については、長大な壁面やコンクリート塀に囲まれた閉鎖的な景観となっていますが、近年は、洗練されたデザインの建物への建替や開放的な沿道緑化を行うなど、景観に配慮した取組が見受けられます。

## 歴史的・文化的景観

- ・ 歴史的な面影をしのばせる都市美形成建築物など、地域の特性を印象づける景観資源があります。

洗練された外観



都市美形成建築物（長洲本通）



## 方針

## 1) 住宅地

- ① 地域西側に広がる専用住宅地では、落ち着いたのある良好な住宅地としての景観形成を誘導します。
- ② その他の住宅地では、親しみのあるうるおい豊かな空間の形成を誘導します。

## 2) 工業地

- ① 地域東側に広がる内陸部工業地のうち大規模工場については、工場や社屋は洗練されたデザインとするなど、地域と企業のイメージアップを図るとともに、開放感や親しみのある景観誘導を図ります。

## 3) 主要駅周辺

- ① JR 尼崎駅、立花駅周辺の商業、業務施設の集積地においては、市の玄関口としてふさわしい風格と賑わいのあるまちなみ景観を形成します。
- ② JR 尼崎駅北地区では、地区計画に定められた景観形成のルールにより周辺環境に調和した、緑豊かなゆとりある景観の誘導を図ります。

## 4) 幹線道路沿道など

- ① 山手幹線、五合橋線、尼崎伊丹線、JR神戸線などの幹線道路等沿道や鉄道の沿線、庄下

川・蓬川沿いなど地域や市のイメージに大きな影響を及ぼす場所では、都市美アドバイザーからの助言を行うなど景観誘導の重点化を行うとともに、沿道の建物や街路樹などが調和したうるおいのある景観を形成します。

5) 歴史的・文化的景観の保全と活用

 都市美形成建築物など地域の大切な景観資源を保全し、都市美形成の核として活用します。

6) 住民主体のルールづくり

 JR 尼崎駅北側など、住民などの取組により定められた建築形成のルールにより地区の特性に応じた都市美誘導を図ります。

## 都市防災

## まちづくりの現況と課題

## 地域防災機能

- ・ 「都市防災構造化計画」で広域防災帯に位置づけられている国道 2 号、五合橋線、山手幹線、神崎川、武庫川は、防火区画の役割を担っています。
- ・ 地域の防災拠点である市役所本庁舎、橘公園及び記念公園は、防災機能の役割をになっています。

市役所本庁舎及び橘公園（地域の防災拠点）



## 密集市街地

- ・ 老朽住宅が密集しており道路が狭いといった防災面での課題を抱える潮江、浜の各地区では、防災街区整備地区計画を定め、防災性の向上や快適な住環境の形成に取り組んでいます。
- ・ 今後、他の密集市街地においても、同様の取組が広がることが期待されます。

## 方針

## 1) 地域防災機能の強化

- ④ 国道 2 号、山手幹線、五合橋線の沿道については、不燃化を促進し、都市防災の機能強化を図ります。
- ④ 地域の防災拠点である市役所本庁舎、橘公園及び記念公園は、必要な防災機能の強化に努めます。

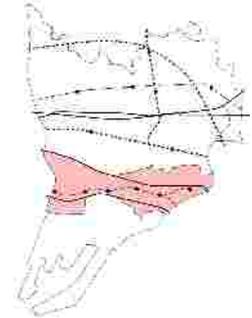
## 2) 密集市街地の改善

- ④ JR 尼崎駅北部の密集市街地においては、防災機能の向上を図るため、防災街区整備地区計画の活用により、老朽住宅の建替を通じて、狭い道路における道路空間の確保、建築物の耐震・不燃化などを図ります。
- ④ その他の密集市街地についても同様に、防災街区整備地区計画などの活用による、防災性の向上を検討します。

### 3 阪神沿線地域

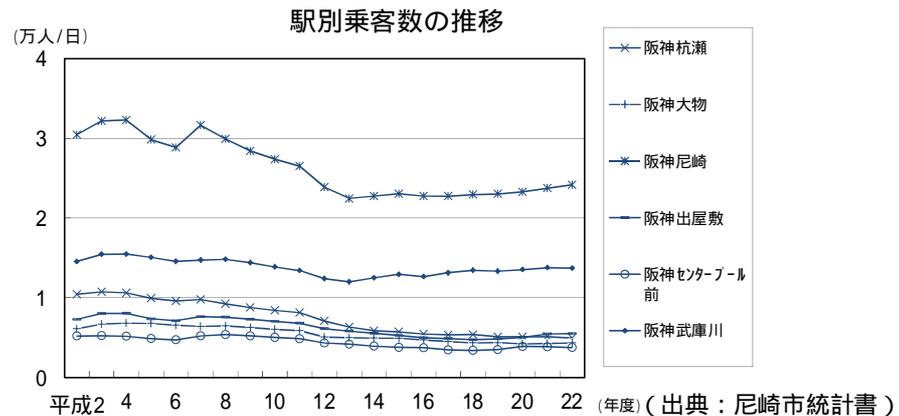
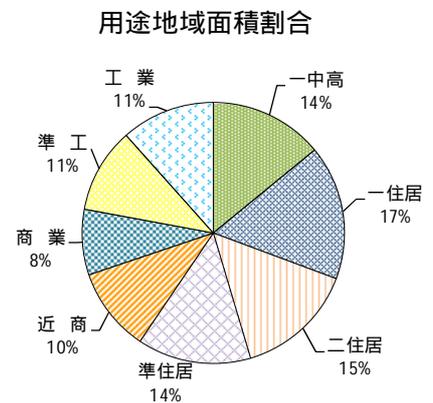
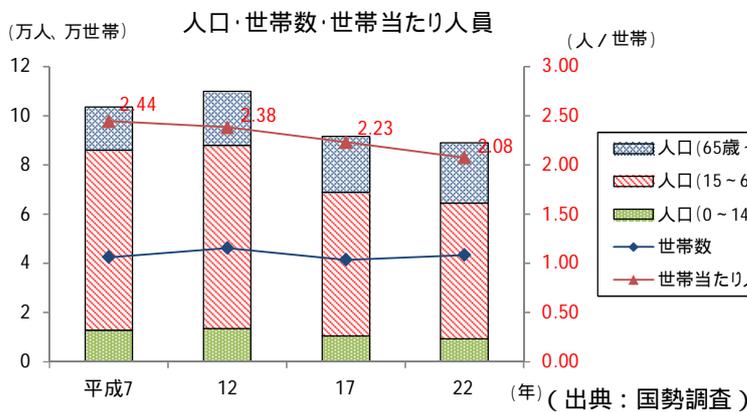
#### (1) 地域の概況

阪神沿線地域は、本市の南部に位置し、古くは海上交通の要衝の港町として、江戸時代においては城下町として栄えた地域を含み、本市の工業化の進展に伴う労働者を中心とした人口流入もあり、早くから市街化が進みました。



地域の約18%を商業地が占めており、特に阪神尼崎駅から出屋敷駅にかけては本市を代表する商業集積地であり、本市人口の約20%にあたる約8万6千人が居住しています。

また、約1km間隔で阪神本線の駅が6つあり、阪神尼崎は平成13年(2001年)に特急の停車駅となったほか、平成21年(2009年)に阪神なんば線が開通したことにより、乗客数は増加する傾向にあります。



阪神沿線地域 西部



阪神沿線地域 東部

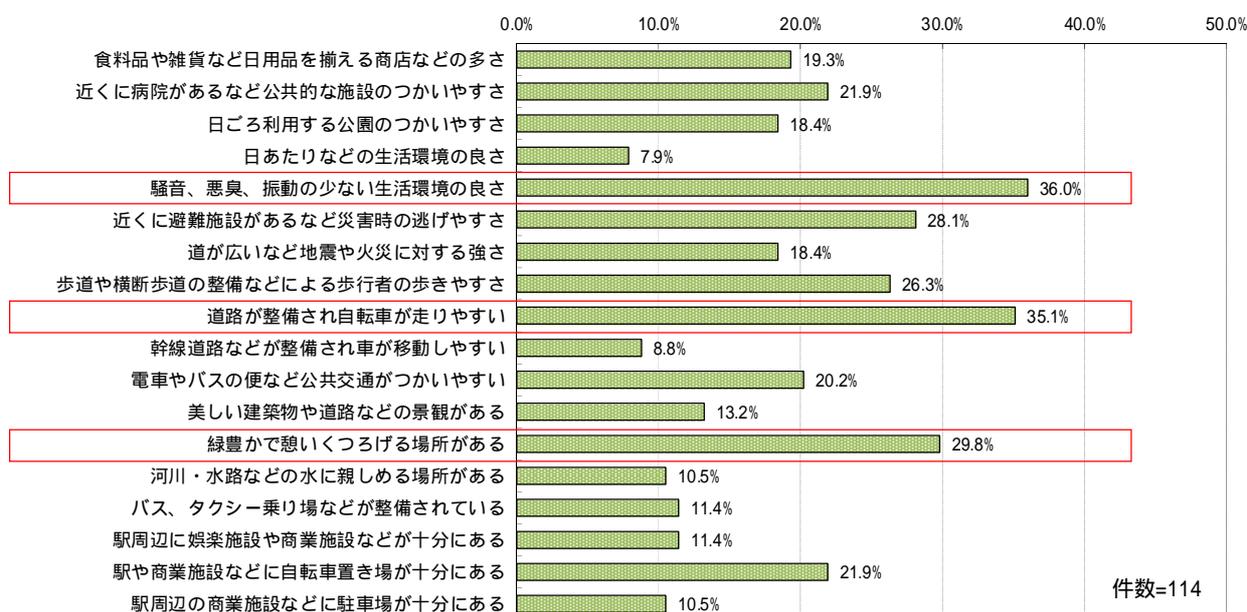


< 地域の声 >

**商業・業務施設が集積している**地域ですが、市民アンケートの結果を見ると、今後特に力を入れるべき項目として「騒音、悪臭、振動の少ない生活環境の良さ」、「道路が整備され自転車が走りやすい」、「緑豊かで憩いにつろげる場所がある」といった、良好な住環境につながる要素が上位に挙げられています。

また、「騒音、悪臭、振動の少ない生活環境の良さ」が第1位になっていることが特徴的で、国道2号や国道43号といった主要幹線道路や東部の内陸部工業地のほか、臨海部工業地とも隣接し、商業、工業と住宅が複合的に立地している当地区の性格が表れています。

今後特に力を入れる項目（5つまで選択）



< 地域で行われている市民・事業者の活動 >

阪神尼崎駅周辺では、メイドイン尼崎コンペなどを通じた地元商業の活性化、違法広告物の撤去や不法駐輪に対する啓発などマナーとモラルの向上などに取り組んでいます。

今福・杭瀬寺島地区では、防災街区整備地区計画を定めるなど、防災性能を高めるまちづくりに取り組んでいます。

中央公園では、市民・事業者・行政の協働によりチューリップを植え、**市民の花への関心を高め**、花のまちのイメージを内外に発信する取組を行っています。

メイドイン尼崎本



中央公園 チューリップ花壇



(2) まちづくりの方針

各方針の文頭に記載しているマークは、取組の主体を示しています。

-  行政が主体で市民・事業者から意見を聴くなど協働で取り組む
-  市民・事業者と行政が役割分担しながら協働で取り組む

土地利用

(住宅地)

まちづくりの現況と課題

住宅地の形成

- ・ 当地域は早くから栄えた産業や商業の労働力を支える住宅が立地していますが、店舗や事務所が混在する地域があります。

公有地の跡地活用

- ・ 統合により生じた学校跡地では、事業提案を公募し、民間事業者によるファミリー向けの良好なマンションの開発とともに福祉施設の整備が行われたほか、既存の校舎を活かした建築物のリニューアルや公園の整備による地域コミュニティの活動の場を創出しています。

学校跡地のマンション開発



方針

住み続けたい、住んでみたいと思われる魅力的な住宅地をめざします。

1) 魅力的な住環境の形成

-  専用住宅地については、良好な中高層住宅地として保全します。

2) 地区計画などの活用

-  地区計画の活用などにより、地区が抱える課題の解消に努め、良好な住環境づくりに取り組みます。

3) 大規模な土地利用転換

-  大庄西中学校跡地については、市民委員会の意見を踏まえながら、公共建築物の設置を含め、長期的なまちづくりの観点で踏まえた土地活用方策を検討します。

(商業・業務地)

まちづくりの現況と課題

鉄道駅を拠点とした商業・業務地の形成

- ・ 阪神尼崎駅ではなんば線の開通により、交通利便性が向上し、駅高架下の商業施設がリニューアルされるなど、拠点としての機能の維持・向上に向けた取組が行われています。

中央・三和商店街



中央・三和・出屋敷周辺地区

- 中央・三和・出屋敷周辺地区では、商業地としてのにぎわいを守るため、商店街の1階部分での居住施設の建築などを禁止するなど、主要な商業・業務地としての適正な土地利用誘導を図るため特別用途地区、地区計画を定めています。

方針

これまでに蓄積してきた商業・業務機能の活用を基本に、各駅前地区が抱える課題に対応していきます。

1) 阪神尼崎駅周辺

- 本市を代表する広域型商業・業務地として、土地の高度利用や既存の商業・業務施設を活かしながら地域の活性化を図り、魅力あるまちづくりを進めます。

2) 阪神杭瀬駅周辺

- 地域の生活拠点として、商店街や小売市場の連携により、商業機能の充実を促進します。

3) 主要幹線道路沿道

- 国道2号、国道43号、尼崎宝塚線、五合橋線などの主要幹線道路沿いでは、背後地の住環境に配慮しながら、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。

(工業地)

まちづくりの現況と課題

工場と住宅の共存の対応

- 当地域東部には、大規模工場や中小工場が集積していますが、工場などから住宅への転換が進んでおり、住宅比率が高くなりつつあります。
- このため、平成22年(2010年)に「住工共存型特別工業地区」と「第5種高度地区」を都市計画決定し、工場と住宅の共存を図っています。

住工分離のまちづくり

- 阪神・淡路大地震の被害を受けた築地地区では、土地区画整理事業の実施や地区計画を定めることにより、住工分離を図るとともに良好な環境づくりに取り組んでいます。

震災復興事業後のまちなみ(築地地区)



---

## 方 針

---

既存工業施設の維持保全を基本としながら、土地利用の状況や動向を踏まえ、ゾーン分けを行い、その区分ごとに適切な誘導を行います。

### 1) 操業環境の維持・保全

④ 工業保全ゾーンや大規模工場立地ゾーンでは、周辺環境との調和に配慮した、良好な操業環境の維持、保全を図ります。

### 2) 住工複合地における工場と住宅の共存

④ 住工複合地では、地区毎の特性に応じて特別用途地区や高度地区を活用しながら、工場の操業環境と住環境ともに配慮し共存できる地域のルールづくりを検討します。

## 都市交通

## まちづくりの現況と課題

## 都市計画道路の未整備区間

- ・ 尼崎伊丹線及び五合橋線の国道 2 号から国道 43 号の区間においては、交通容量不足による慢性的な渋滞が発生しています。
- ・ 尼崎伊丹線は、五合橋線と接続し、主要幹線道路としてのネットワーク強化を図る必要があります。
- ・ 尼崎宝塚線は、国道 43 号以南で計画幅員が確保されていません。
- ・ 城内大物線などの未整備区間は、計画幅員が確保されておらず、道路ネットワークが未完成のままとなっています。

## 橋梁の老朽化

- ・ 橋長が 15m 以上の主な道路橋は 10 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)現在ありませんが、今後、急速に橋梁の老朽化が進むことが見込まれます。

## 自転車・歩行者交通空間

- ・ 歩行者と自転車が安全で快適に通行できるように通行環境の改善が課題となっています。
- ・ 段差解消や歩道幅員の確保、勾配などに配慮するなど、ユニバーサルデザインに対応した歩行者空間を整備する必要があります。

## 交通施設の機能

- ・ 阪神バスの浜田バス車庫は、かつては昭和の初めから路面電車の車庫として利用され、現在も国道 2 号沿いの交通の要衝にあり、公共交通機関としての主要な役割を担っています。

## 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。
- ・ 市と民間事業者が役割分担のもとに、駅前における自転車駐車場を整備してきました。
- ・ 放置自転車の撤去や交通マナーの意識啓発などにも取り組んでおり、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。

## ユニバーサルデザインに対応した歩行者空間整備



## 方針

## 1) 都市計画道路の整備

-  尼崎伊丹線の国道 2 号から国道 43 号の区間については、早期整備を図ります。
-  尼崎伊丹線と五合橋線との接続による臨海部のネットワーク強化について検討します。
-  尼崎宝塚線のうち国道 43 号以南の事業中区間については、早期整備を進めます。
-  城内大物線などの未整備区間は、事業の優先順位を考慮して拡幅整備を図ります。

## 2) 橋梁の長寿命化

-  今後増大が見込まれる橋梁の修繕・架替えなどに対応するため、計画的な補修を行うとともに、落橋防止対策などの耐震性の向上を図ります。

## 3) 自転車・歩行者交通空間

-  歩行者と自転車が安全で快適に通行できるように、通行環境の改善を検討します。
-  **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。

## 4) 交通施設の機能維持

-  浜田バス車庫については、公共交通の役割を担う施設として、周辺環境に配慮しながら必要なバスの車庫及び整備機能を維持します。

## 5) 自転車駐車場の維持管理・整備と放置自転車対策

-  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。
-  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。
-  モデルとして導入した JR 尼崎駅における指定管理者による一体的な業務委託を、他の駅へ拡大するよう検討します。

都市環境

まちづくりの現況と課題

公園緑地の体系的な整備

- ・ 大火災避難場所となっている尼崎城址公園は、中央図書館など周辺の公共建築物と連携した整備が必要です。

尼崎城址公園



水辺と緑のネットワークの形成

- ・ 庄下橋武庫川橋線(琴浦通り)など道路沿道の緑化と歩道の整備や、公園緑地、親水空間の整備により、歩いて楽しい水辺と緑のネットワーク形成を進めています。

緑の普及啓発

- ・ 中央公園パークセンターでは、花と緑の情報発信を行い、元浜緑地では子どもたちが遊びながら学べる緑化イベントなどを行っています。

元浜緑地



自動車公害対策の取組

- ・ 国道43号では低騒音舗装、環境防災緑地の整備や遮音壁の設置などにより、以前の状況に比べると沿道環境に改善がみられます。

環境創造の取組

- ・ 国道43号以南では活力あるまちに再生するため、尼崎21世紀の森構想に基づくゆとりと潤いをもたらす水と緑豊かな自然環境の創出に取り組んでいます。

水辺空間の保全と活用

- ・ 武庫川、神崎川、左門殿川、庄下川沿いは豊かな水辺空間を有し、河川敷を利用した緑地や護岸の整備を行うなど景観の創出を進めています。
- ・ また、庄下川においてはポンプによる流れの創出など水質浄化への取組が行われています。

武庫川と武庫大橋



下水道施設

- ・ 東部雨水ポンプ場、中在家中継ポンプ場や管きょなどの下水道施設は、年数の経過による劣化に対応する必要があります。

方針

1) 公園緑地の体系的な配置・整備

- ④ 都市公園が不足する地域においては、計画的な整備に努めます。

- ④ 長期間を経ても事業化されていない公園については、整備推進方策や計画の見直しを検討します。
  - ④ 尼崎城址公園については、歴史的建築物が多い地域であることをふまえ、周辺と調和した整備に取り組みます。
- 2) 水辺と緑のネットワークの形成
- ④ 道路の沿道緑化の推進や民有地の緑化の促進により、公園緑地や水辺空間と一体になった水辺と緑のネットワーク形成をめざします。
- 3) 花と緑のまちづくり
- ④ 中央公園パークセンターや元浜緑地において、公園の特徴を活かした活用に努め、花と緑のまちづくりを推進します。
- 4) 国道 43 号における自動車公害対策の促進
- ④ 国道 43 号では、引き続き環境対策を促進します。また、沿道に建築される共同住宅及び長屋について、遮音性能が確保されるよう指導します。
- 5) 臨海地域の環境創造
- ④ 国道 43 号以南については、尼崎 21 世紀の森構想に基づき、緑豊かな景観づくりに配慮した工場緑化や緑のネットワーク形成をめざします。
- 6) 水辺空間の保全と活用
- ④ 河川敷が緑地として整備されている武庫川沿いは、良好な水辺空間として保全するとともに、河川改修とあわせた干潟の創出などにより自然環境の保全・創出を促進します。
  - ④ 庄下川については、堆積したヘドロや浮きごみの除去を行い、市民が憩う親水空間の創出などに努めます。
- 7) 下水道施設の計画的な更新
- ④ ポンプ場など下水道施設の計画的な更新を検討します。

## 都市景観

## まちづくりの現況と課題

## 阪神尼崎駅周辺地区

- ・ 阪神尼崎駅周辺では面的整備事業に合わせて地区計画を策定するなど、市の玄関口としてふさわしい景観形成が図られています。しかし、一部では雑多な屋外広告物や建物の色彩など景観を乱すものが**み**られます。

## 中央公園から見た阪神尼崎駅東地区



## 寺町・城内地区

- ・ 阪神尼崎駅南側には、寺社が集まる寺町や近代建築が並ぶ城内など歴史的景観を備えた地区があります。特に寺町は、「寺町都市美形成地域」に指定し、伝統と個性のある景観形成を進めています。

## 歴史的なまちなみが残る寺町地区



## 方針

## 1) 住宅地

- ① 地域西側に広がる専用住宅地では、落ち着いたある良好な住宅地としての景観を形成します。
- ② その他の住宅地では、周辺環境に配慮した、親しみのある**うるおい**豊かな空間の形成を図ります。

## 2) 工業地

- ① 地域東側に広がる内陸部工業地のうち大規模工場については、工場や社屋は洗練されたデザインとするなど、地域と企業のイメージアップを図るとともに、開放感や親しみのある景観誘導を図ります。

## 3) 商業地

- ① 中央・三和商店街、杭瀬商店街などの商業集積地においては、**にぎ**わいと活気の中にも商業施設相互の調和の取れた、秩序とセンスある景観を形成します。

## 4) 寺町地域

- ① 寺町地域においては、歴史的景観の保全と活用を図るため、都市美形成条例による都市美誘導によりまちなみの保全と形成を図ります。

-  地域内の散策道については、景観重要公共施設に指定し、歴史的景観の軸として整備、維持に取り組みます。
- 5) 主要駅周辺
-  阪神尼崎駅周辺の商業・業務施設及び公共建築物などの集積地においては、市の玄関口としてふさわしい風格と賑わいのあるまちなみ景観を形成します。
- 6) 幹線道路沿道など
-  国道 2 号、尼崎宝塚線、庄下川などの幹線道路等沿道では、都市美アドバイザーからの助言を行うなど景観誘導の重点化を行うとともに、沿道の建物や街路樹などが調和したうるおいのある景観を形成します。
- 7) 住民主体のルールづくり
-  阪神尼崎駅北側や築地地区など、住民などの取組により定められた建築形成のルールにより地区の特性に応じた都市美誘導を図ります。

## 都市防災

## まちづくりの現況と課題

## 地域防災機能

- ・ 「都市防災構造化計画」で広域防災帯に位置づけられている五合橋線、国道43号、神崎川、武庫川は、防火区画が形成されています。
- ・ 地域の防災拠点である小田南公園について、防災機能を確保する必要があります。
- ・ 国道2号の沿道では、大火災時の延焼防止を図り、避難路の機能確保を進めています。

小田南公園（地域の防災拠点）



## 密集市街地

- ・ 老朽住宅が密集しており道路が狭いといった防災面での課題を抱える今福・杭瀬寺島地区では、防災街区整備地区計画を定め、防災性の向上や快適な住環境の形成に取り組んでいます。
- ・ 今後、他の密集市街地においても、同様の取組が広がることが期待されます。

まちづくり活動の様子  
(今福・杭瀬寺島地区)

## 方針

## 1) 地域防災機能の強化

- ④ 洪水などに対する安全性を向上するため、武庫川の河床掘削や低水護岸などの洪水対策を促進します。
- ④ 地域の防災拠点である小田南公園は、必要な防災機能の強化に努めます。
- ④ 尼崎伊丹線などを整備することにより、防災機能の強化を図ります。
- ④ 広域防災帯として整備する国道43号沿道は、環境防災緑地や防災帯の幅員の確保および周辺建物の不燃化を促進し、防災機能の向上を図ります。
- ④ 国道2号、五合橋線などの沿道の不燃化を促進します。

## 2) 密集市街地の改善

- ④ 阪神杭瀬駅北東の密集市街地においては、防災機能の向上を図るため、防災街区整備地区計画などの活用により、老朽住宅の建替を通じて、狭い道路における道路上空間の確保、建築物の耐震・不燃化などを図ります。
- ④ その他の密集市街地についても同様に、防災街区整備地区計画の活用による、防災性の向上を検討します。

## 4 臨海地域

### (1) 地域の概況

臨海地域は、瀬戸内海運を利用できる立地から、明治以降、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帯が形成されました。その後、主力業種であった鉄鋼・金属などの基礎素材型業種などの移転・集約の流れにより、工場跡地や低・未利用地が発生しましたが、現在は、運輸・流通施設への土地利用転換のほか、臨海西部土地区画整理事業による新たな企業の立地が進んでいます。

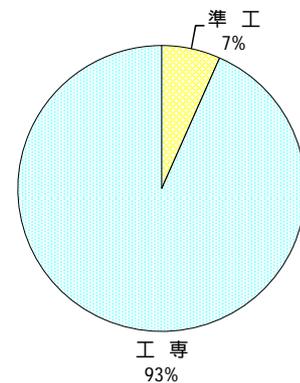
また、本地域は、埋立地という性質から、地下水汲み上げによる地盤沈下や、台風・高潮による浸水被害が度々あり、工業用水道や防潮堤の整備、土地区画整理事業による地盤のかさ上げにより対応してきました。



土地利用現況図（平成 24 年 1 月時点）



用途地域面積割合



臨海地域

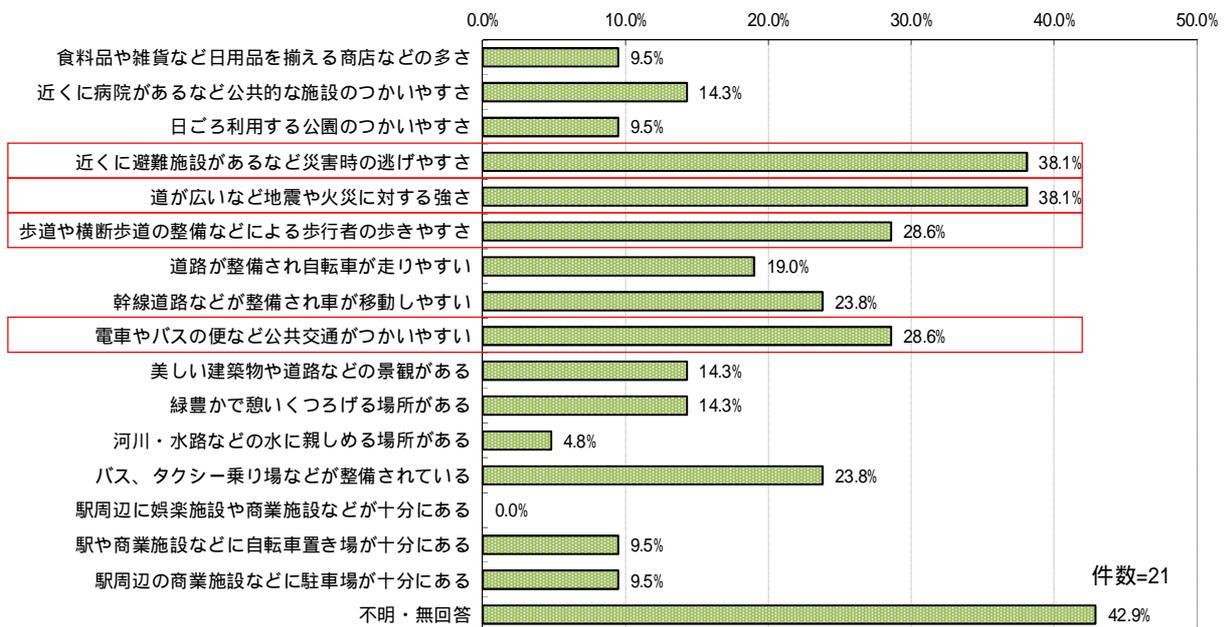


< 地域の声 >

事業者アンケートの結果をみると、今後特に力を入れるべき項目として「近くに避難施設があるなど災害時の逃げやすさ」、「道が広いなど地震や火災に対する強さ」、「歩道や横断歩道の整備などによる歩行者の歩きやすさ」「電車やバスの便など公共交通がつかいやすい」が上位に挙げられています。

他の地域と比較して「災害時の逃げやすさ」、「地震や火災に対する強さ」が多く、東日本大震災の記憶もまだ新しい上、近い将来に発生が予想されている南海トラフ巨大地震による津波被害などへの意識が高いことが特徴的で、臨海地域である当地区の性格が表れています。

今後特に力を入れる項目（5つまで選択）



< 地域で行われている市民・事業者の活動 >

本地域では平成 14 年(2002 年)に兵庫県が「尼崎 21 世紀の森構想」を策定し、同年に「尼崎 21 世紀の森づくり協議会」が設立され、「森と水と人が共生する環境創造のまち」をテーマに、構想の実現に向けて、市民、企業、各種団体、行政などあらゆる主体の参画と協働によるまちづくり、森づくり、産業おこしとその情報発信など各種事業を推進しています。

尼崎 21 世紀の森づくり協議会



## (2) まちづくりの方針

各方針の文頭に記載しているマークは、取組の主体を示しています。

-  行政が主体で市民・事業者から意見を聴くなど協働で取り組む
-  市民・事業者と行政が役割分担しながら協働で取り組む

## 土地利用

## まちづくりの現況と課題

## 工業地に特化した土地利用

- ・ 当地域は、平成 14 年(2002 年)に廃止された「近畿圏の既成都市区域における工場等の制限に関する法律」による工場等制限区域の除外区域として工業地に特化した土地利用を促進してきました。

## 臨海西部地域などにおける土地利用誘導

- ・ 阪神高速 5 号湾岸線の開通や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。
- ・ 同区域では、地区計画により「臨海地域の活性化を先導する拠点」としての土地利用誘導を図っています。

## 健康増進施設(尼崎スポーツの森)



## 操業環境の保全

- ・ 初島地区は、準工業地域ですが工業地としての利用が多いことから「工業保全ゾーン」に位置づけ、住宅の建設を抑制し、操業環境の保全に取り組んでいます。

## 工業専用地域内の住宅地

- ・ 西向島、丸島町には、工業専用地域の指定以前から一団の住宅地が存在しています。

## 船出地区の公有水面埋立事業

- ・ 船出地区では、「大阪湾フェニックス計画」に基づき公有水面埋立事業が進められており、竣功した区域から順次、市街化区域に編入し、新たな土地利用が進んでいます。

## 公有水面埋立事業(船出地区)



## 方針

土地の有効利用と地域の活性化を図るため、「尼崎 21 世紀の森構想」などに沿った、適切な土地利用を誘導します。

## 1) 複合的な土地利用の導入

-  尼崎臨海西部拠点地区は、生産機能が継続する周辺地区との調和を保ちながら、ウォーターフロントの立地特性を活かした防災、福祉などにも配慮した健康、文化、産業、交流などの多様な機能を備えた複合的な土地利用の導入を図ります。

## 2) 操業環境の維持・保全

-  生産機能の高度化と連携した港湾機能の高度化、複合化などを図るため、都市開発用地、緑地、港湾関連用地など適切な土地利用を誘導します。
-  「工業保全ゾーン」である北初島町、南初島町、東初島町は、周辺環境との調和を図りつつ、良好な操業環境の維持、保全を図ります。
-  工業の利便の増進を図るため、良好な操業環境を維持・保全するとともに、高付加価値化への転換など、工業の都市型化を図り、安全で快適な工業地を形成します。
-  蓬川以西への産業廃棄物処理施設の立地については、周辺への影響が少ない施設のみ立地を認めます。

## 3) 既存住宅地の対応

-  丸島地区、西向島町地区にある一団の住宅地については、居住実態や需要を考慮し、住環境と操業環境相互への配慮を前提に、今後も既存住宅の建替を許容します。

## 都市交通

## まちづくりの現況と課題

## 道路ネットワーク

- ・ 臨海東部地域では、五合橋線や杭瀬初島線などの既存道路の幅員が十分でないなど、内陸部との連携やフェニックス埋立地への連絡機能が不十分です。
- ・ 特に、臨海地域を東西に連絡する道路がないことから、道路ネットワークの強化が必要です。
- ・ 臨海西部地域では、尼崎宝塚線の計画幅員が確保されていません。
- ・ 「尼崎西宮芦屋港港湾計画」に基づき、臨海部の道路ネットワーク強化のため、臨港道路を整備しています。

幹線道路（臨海幹線）



## 橋梁の老朽化

- ・ 橋長が15m以上の主な道路橋は7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1橋で約14%ですが、今後、急速に増加が見込まれます。

## 自転車・歩行者交通空間

- ・ 歩行者と自転車が安全で快適に通行できるように通行環境の改善が課題となっています。
- ・ 段差解消や歩道幅員の確保、勾配などに配慮するなど、ユニバーサルデザインに対応した歩行者空間を整備する必要があります。
- ・ 阪神尼崎駅と尼崎スポーツの森を結ぶ「尼っこリンリン・ロード」は、道路・運河など多様な既存ストックを活用した自転車道で、尼崎の森中央緑地へ自転車でのアクセス性を高めています。

尼っこリンリン・ロード



## バス交通

- ・ 臨海部においては、立地する工場や事業所への通勤の足として、今後ともバス交通の維持及び利便性の向上が求められています。

## 方針

## 1) 道路ネットワークの強化

-  臨海東部地域では、内陸部やフェニックス埋立地、大阪湾ベイエリア各地との連携を図るため、五合橋線と尼崎伊丹線との接続、五合橋線の拡幅整備など、道路ネットワークの強化を検討します。
-  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、臨港線の五合橋線までの延伸など、長期的な展望に立った道路ネットワークを検討します。
-  内陸部との連携強化や、臨海部の多様な土地利用に対応するため、尼崎宝塚線の事業中区間の早期整備を進めます。

## 2) 橋梁の長寿命化

-  今後増大が見込まれる橋梁の修繕・架替えなどに対応するため、計画的な補修を行うとともに、落橋防止対策などの耐震性の向上を図ります。

## 3) 自転車・歩行者交通空間

-  歩行者と自転車が安全で快適に通行できるように、通行環境の改善を検討します。
-  **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。
-  「尼崎 21 世紀の森構想」をより身近に感じられるよう、「尼っこりんリン・ロード」の更なる延伸を検討します。

## 4) バス交通サービスの確保

-  臨海部においても、今後はバス交通の需要を踏まえ、バス交通サービスの確保に努めます。

## 都市環境

## まちづくりの現況と課題

## 臨海地域の環境創造の取組

- ・ 臨海地域の魅力や活力の再生にむけて、「21世紀の尼崎運河再生プロジェクト基本計画」や「尼崎21世紀の森構想」に基づき、水と緑豊かな自然環境の創出を進め、人々の暮らしにゆとりとうるおいをもたらす、自然と人が共生する環境創造のまちづくりに取り組んでいます。
- ・ 尼崎の森中央緑地では、苗木の育成や植樹など市民・事業者とともに水と緑豊かな自然環境の創出に取り組んでいます。

尼崎の森中央緑地



## 水辺空間の整備・活用

- ・ 本地域は海、河川、運河があり、豊かな水辺環境を持っていますが、大規模な工場が立地し、閉鎖的な護岸に囲まれているなど、景観形成への活用や親水空間としての活用が困難な場所もあります。

## 下水道施設

- ・ 東部浄化センター、武庫川下流浄化センター、大庄中継ポンプ場や管きょなどの下水道施設は、年数の経過による劣化に対応する必要があります。

## 港湾用地の整備

- ・ 船出地区において、船舶の大型化、大規模地震発生時の救援物資などの海上輸送の確保などに向けて、国際物流ターミナルの整備を進め、平成23年(2011年)に耐震強化岸壁が完成しました。
- ・ 公共埠頭、緑地、工業用地などの区分を設け、港湾の管理運営のために東海岸町地区ほか計5地区の臨港地区を定めています。

## ごみ焼却施設

- ・ 大高洲町、東海岸町でごみ焼却場2カ所、資源リサイクルセンター1カ所が稼働しています。

## 方針

## 1) 臨海地域の環境創造

- ① 市民、事業者、行政などの参画と協働により、工場緑化の推進などによる「都市の森」、多様な生物の生命を育む自然生態系を創造する「環境創造の森」の導入を進めます。
- ② 尼崎臨海西部拠点地区は、生産機能が継続する周辺地区との調和を保ちながら、秩序ある都市環境の形成、水辺の特性を活かした親水空間の整備、尼崎の森中央緑地の整備を引き続き進め、水辺と緑のネットワークの形成を図り、自然環境との共生に配慮した空間形成に

努めます。

- ④ フェニックス埋立地や丸島地区の先端部は、自然生態保全育成の森やスポーツ・レクリエーションの場を形成します。
- 2) 親水空間のネットワーク形成
- ④ 臨海地域の環境改善と、地区の特性を活かした景観の形成を図るため、北堀・西堀運河などの水際において、工場緑化、散策路の整備、親水性のある護岸整備、快適で美しい修景整備などを図り、市民に開放された親水空間のネットワーク形成を促進します。
- 3) 下水道施設の計画的な更新
- ④ ポンプ場など下水道施設の計画的な更新を検討します。
- 4) 港湾用地の適正管理
- ④ 公共埠頭などの港湾施設については臨港地区を定めるほか、港湾管理者である兵庫県のできる分区条例に基づき分区を指定し、港湾関連用地の適正な管理運営を図ります。
- 5) ごみ焼却施設の更新など
- ④ ごみ焼却施設の老朽化に伴う施設の更新及び処理機能の向上については、環境に配慮し、計画的に実施します。
- 6) 再生可能エネルギーの利用促進
- ④ フェニックス埋立地では、メガソーラーの導入を図り、再生可能エネルギーの利用を促進します。

## 都市景観

## まちづくりの現況と課題

## 工業地における景観配慮の取組

- ・ 外観デザインや緑化などに配慮し、工業景観と街路樹などが調和したうるおいのある景観を形成しています。

## 地域主体のルールづくり

- ・ 尼崎臨海西部拠点地区では、周辺の水と緑に調和した景観の誘導に取り組んでいます。

洗練された外観の大規模流通施設



水と緑の調和した景観



## 方針

## 1) 工業地

- ① 企業イメージアップに繋がる外観デザインや緑化を図り、産業都市尼崎のイメージリーダーとなる工業景観を形成します。また、市民を呼び込み運河や港と親しむことができるような、景観をつくります。

## 2) 幹線道路等沿道など

- ① 尼崎宝塚線、運河、臨港道路などの幹線道路等沿道では、景観誘導の重点化とともに、沿道の建物や街路樹などが調和したうるおいのある景観を形成します。

## 3) 事業者主体のルールづくり

- ① 尼崎臨海西部拠点地区地区計画の区域では、事業者の取組により定められた景観形成のルールにより地区の特性に応じた都市美誘導を図ります。

## 都市防災

## まちづくりの現況と課題

## 地域防災機能

- ・ 埋立地として造成された本地域は内陸部に比べて地盤が軟弱なため、地震の際は液状化の被害が想定されます。
- ・ 石油や高圧ガスなどの危険物を貯蔵し取り扱う工場が多数立地しており、出火・爆発・漏洩などによる大規模災害の危険性が高くなっています。

## 水害対策

- ・ 防潮堤や閘門などの海岸保全施設は、主に高潮対策により整備が進められていますが、今後津波対策としても、機能強化を図る必要があります。

## 方針

## 1) 地域防災機能の強化

-  危険物災害の予防と拡大防止、被害の軽減などを促進します。
-  災害時の避難・輸送活動を確保するため、主要な港湾施設、幹線道路については、耐震性の確保に努めます。
-  津波の一時避難場所の指定を進めます。

## 2) 水害対策の強化

-  防潮堤や閘門などの海岸保全施設については、高潮や津波などの水害に備えて関係機関と連携を図り、必要な機能強化を促進します。