

# 尼崎市都市計画マスタープラン (素案)

平成 25 年 8 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、つか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。そのまちを魅力と活力あふれる空間にし、安全・安心で快適にくらすためには、市民・事業者・行政がこのまちの将来像について共有する必要があります。その将来像を示し、実現にむ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施設(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こと(市街地開発事業)を計画的に進めてきました。

これまではおも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程度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、私たちの暮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、まちづくりに参加し、できることから実践し、私たちが暮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ましょう。

平成 25 年 8 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	19
基本理念	19
めざすまちの姿	20
都市構造	22
第3章 分野別まちづくり	26
土地利用	26
都市交通	35
市街地整備	45
都市環境	51
都市景観	64
都市防災	69
第4章 まちづくりの推進	76
協働によるまちづくり	76
1 基本的な考え方	76
2 市民・事業者・行政の役割	76
3 協働のまちづくりの推進方策	77
評価と見直し	80
1 PDCA サイクルの運用	80
2 計画の評価	81
3 見直し過程における市民参加	81
第5章 地域別まちづくり	83
役割	83
地域区分の考え方	83
地域区分	84
地域別のまちづくりの方針	85
1 阪急沿線地域	85
2 JR 沿線地域	99
3 阪神沿線地域	113
4 臨海地域	127



・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



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。

・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、分野別まちづくりでは示していない、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、その取組を市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・事業者の皆さんと市が協力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」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、実現すべき具体的な目標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。

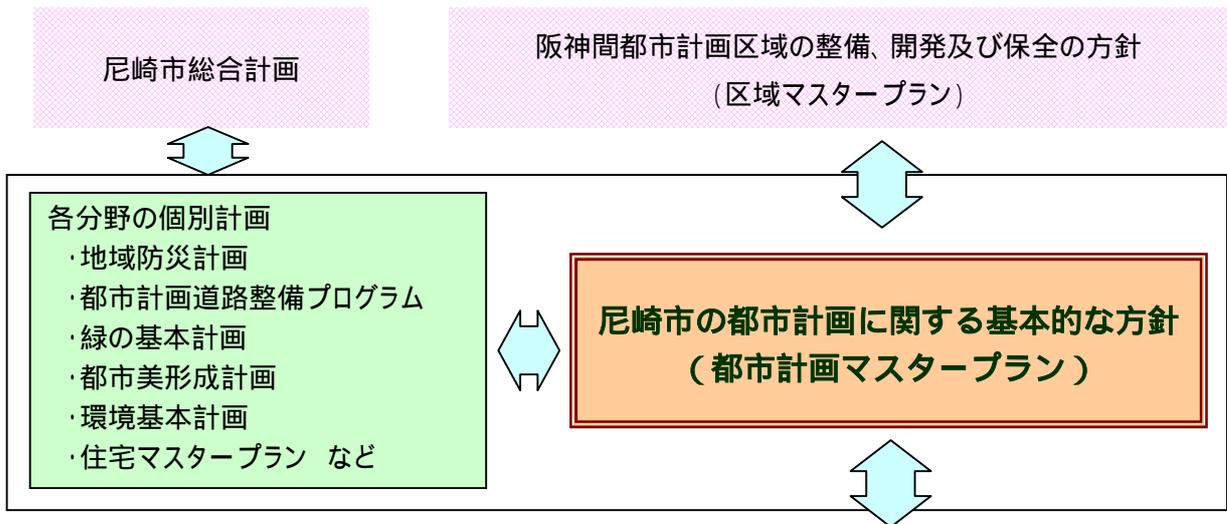
## 対象区域

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目指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
- ・再開発等促進区 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

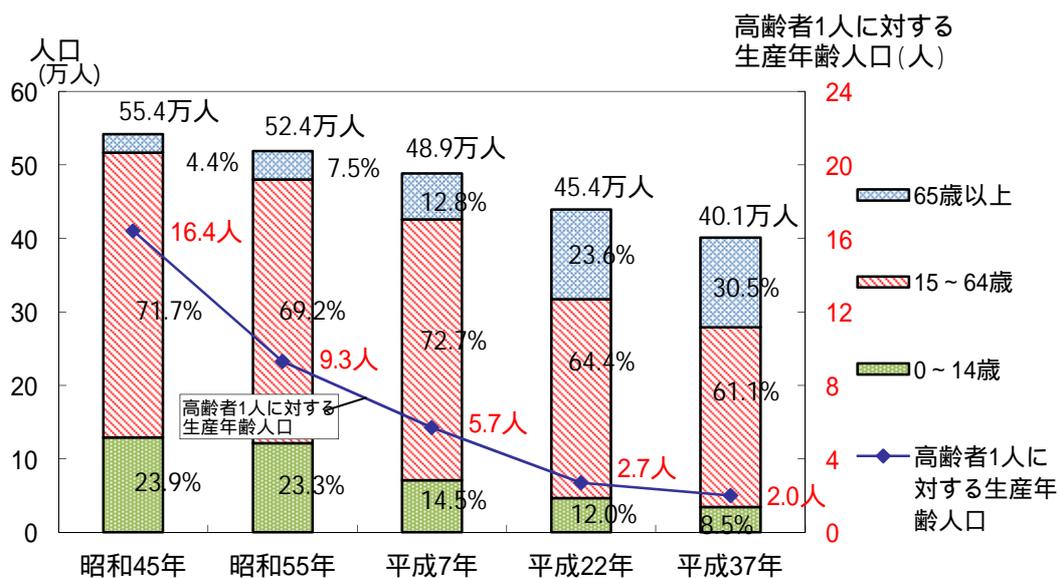
### 1 人口減少・少子高齢社会に対応したまちづくり

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。

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、現役世代の定住・転入を促進することが重要です。

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



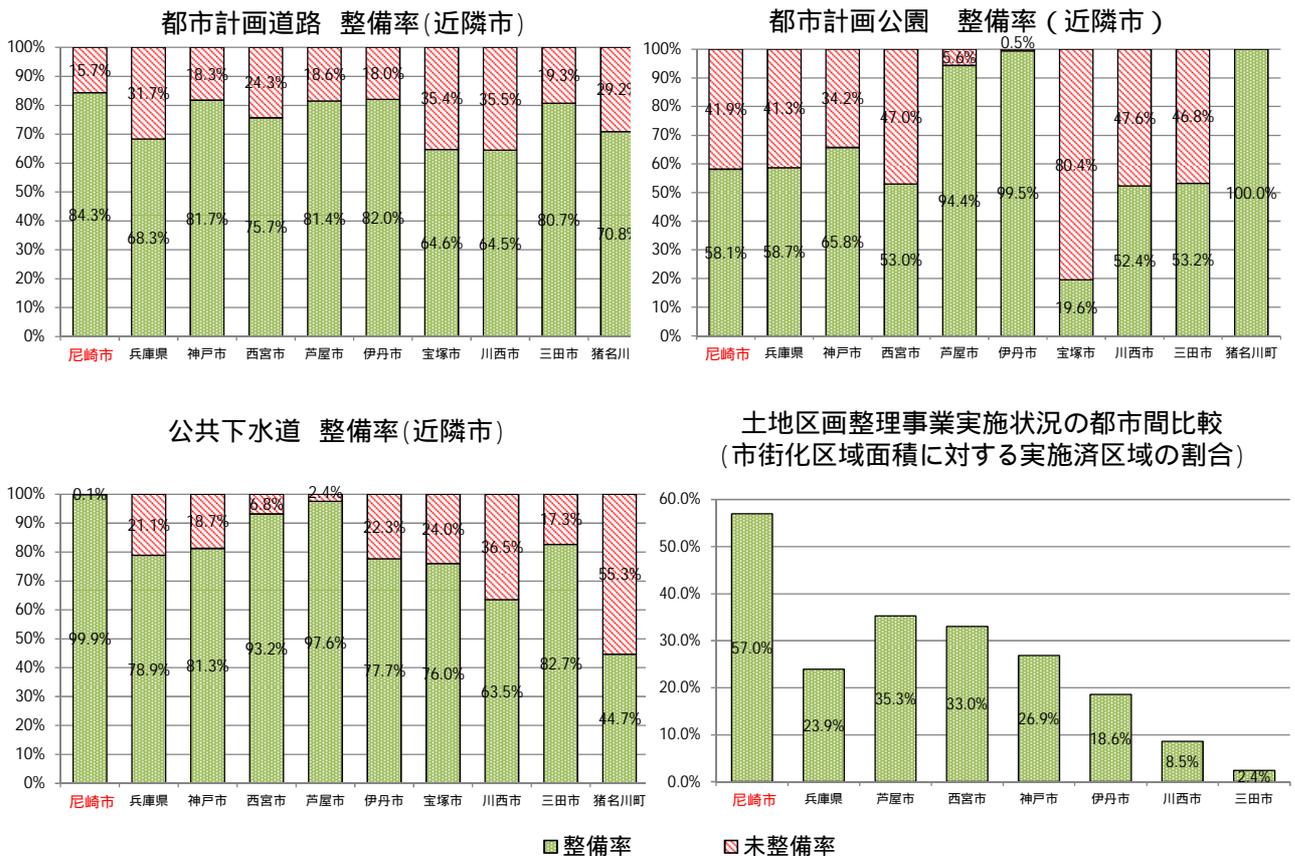
(出典: 尼崎市総合計画)

## 2 ストックを活かしたまちづくり

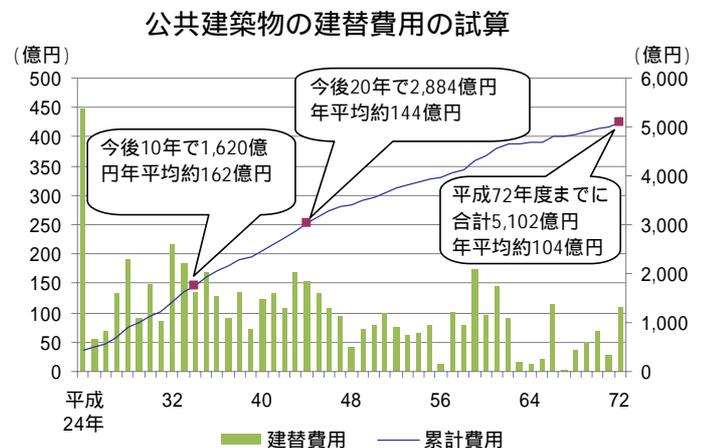
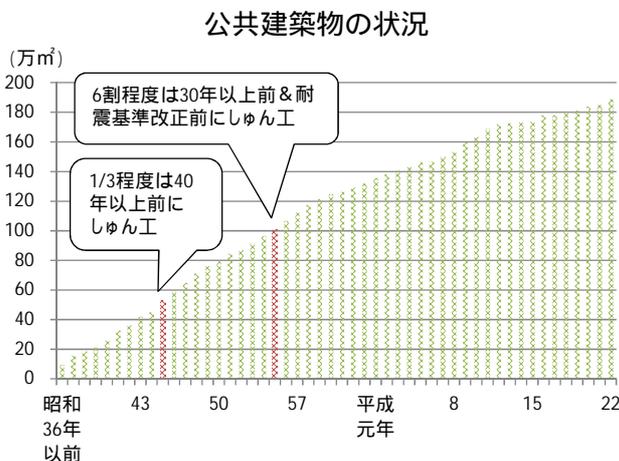
本市は、早い時期から市街地形成が進み、道路・公園緑地・上下水道などの都市施設や公共建築物は一定整備されています。

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。



(出典：平成 23 年都市計画現況調査)

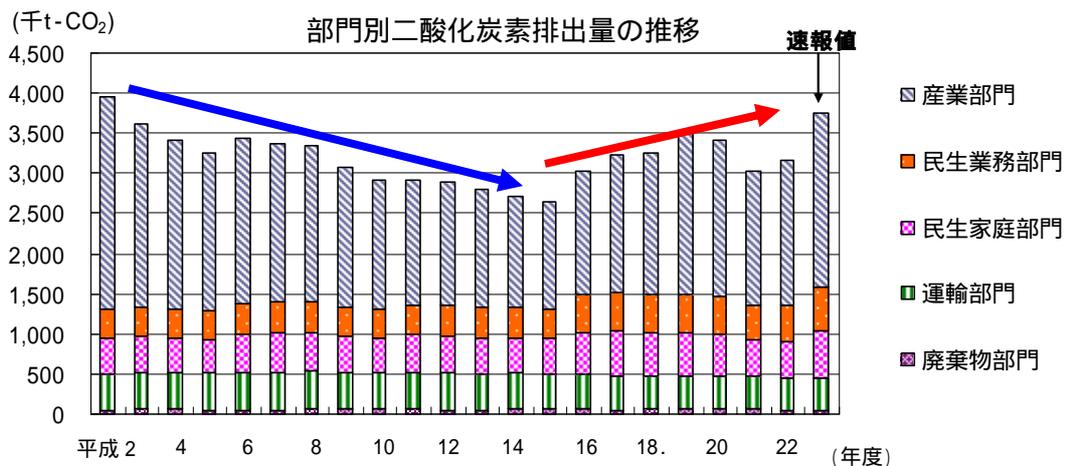


(出典：平成 23 年 (2011 年) 尼崎市の公共施設の現状と課題)

### 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“環境の生きづくまち”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



##### 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。



市と産業界が共同で改造電気自動車を開発しました。

#### 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、私たちの日々の安全・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、火災や水害などの自然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っていきます。

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、今後も拡大していきます。

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っていきます。

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化・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」のまちづくりでは、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などの利点が挙げられます。

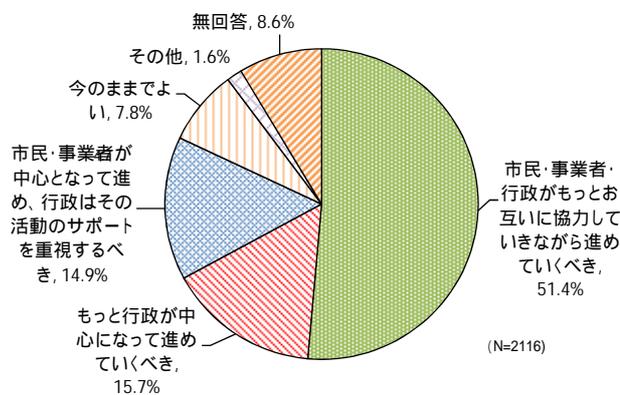
また、市民の方々にとっても、「地域の特性を活かしたまちづくりが実現できる」、「地域主体の取組がきっかけとなり地域コミュニティの活性化が期待できる」といった利点があります。

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

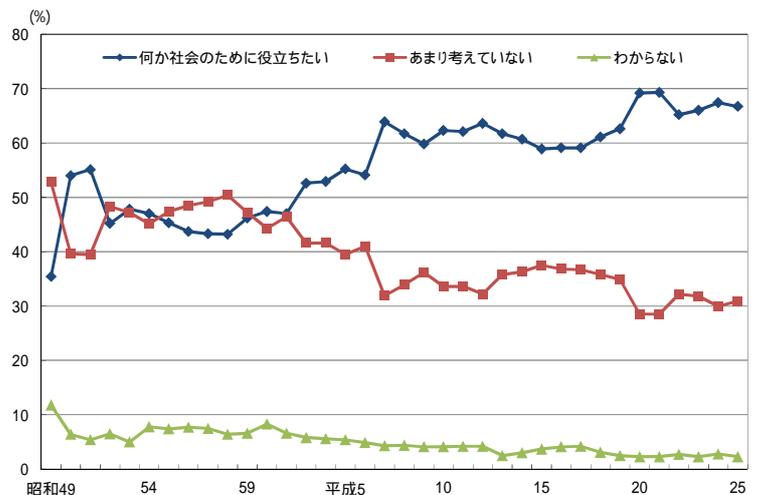
今後のまちづくりのあり方について、「市民・事業者・行政が相互に協力しながら進める」という意見が最も多く、また、社会のために役立ちたいと思っている人も増えています。

まちづくりの取組について



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

社会貢献意識の推移



〔出展：社会意識に関する世論調査（内閣府）〕

### 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から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。

戦後は、都市基盤の再生や地盤沈下や浸水対策に取り組み、その後、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。また、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り、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)



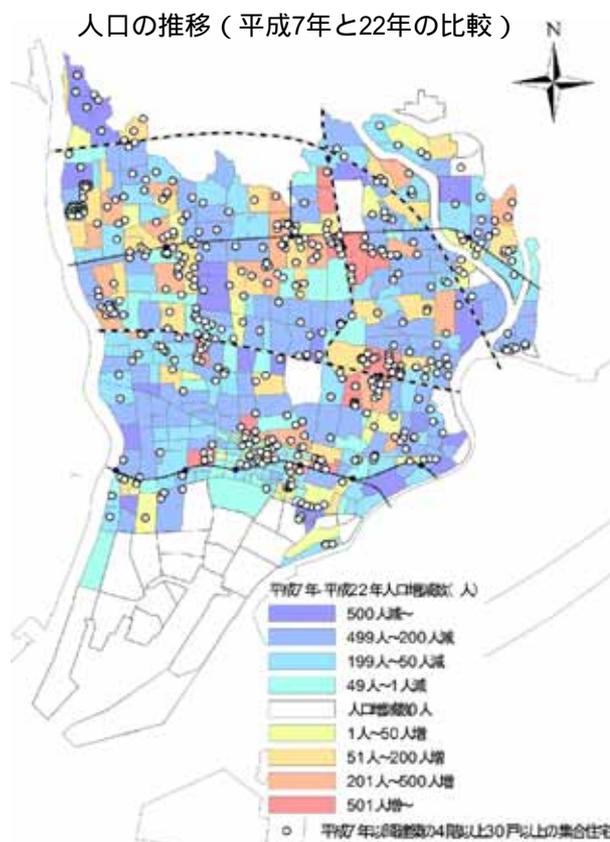
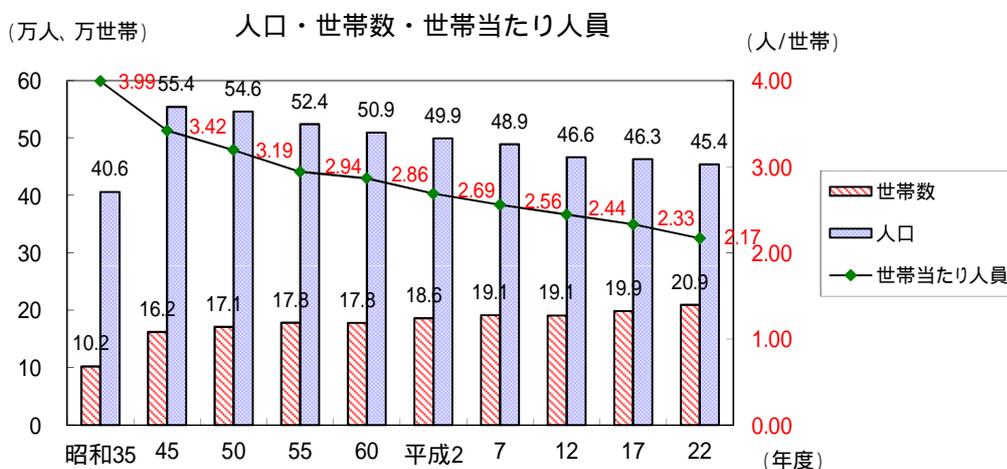
# 人口

## 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。

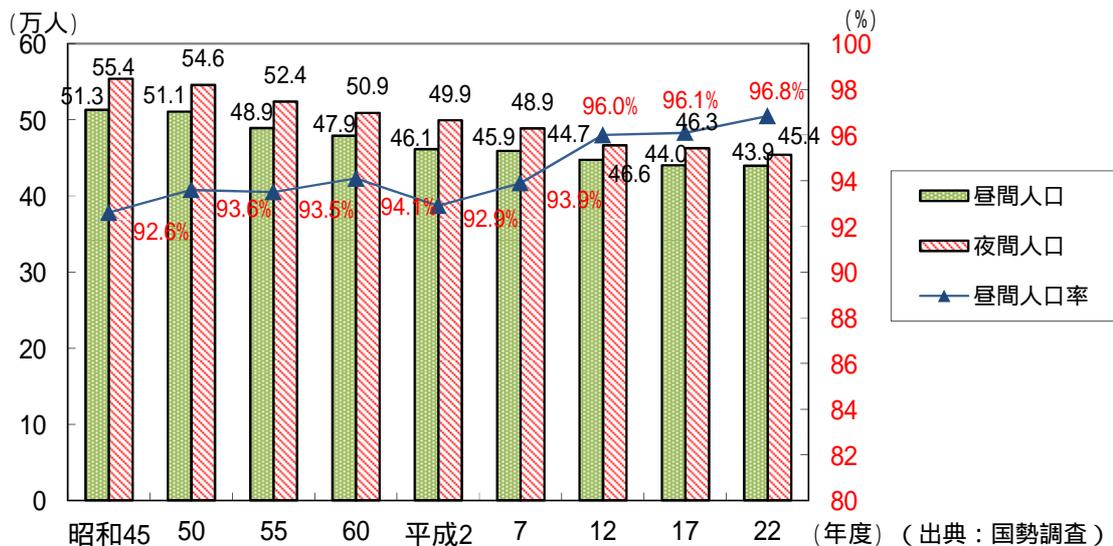


(出典:国勢調査)

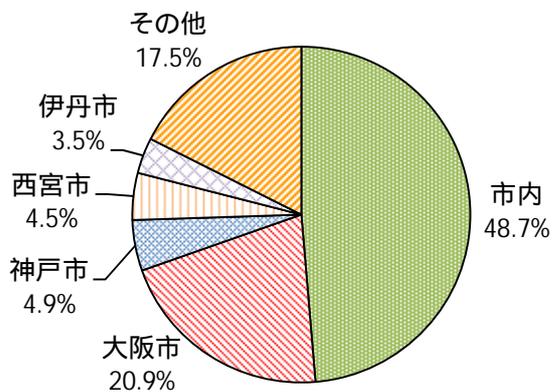
## 2 昼間人口

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。

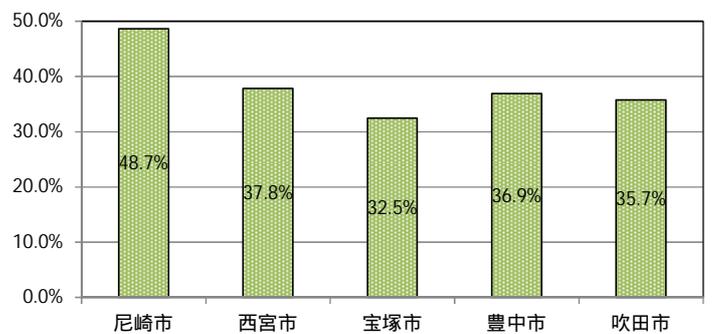
昼間人口・夜間人口・昼間人口率の推移



市内常住者の勤務地割合 (平成22年)

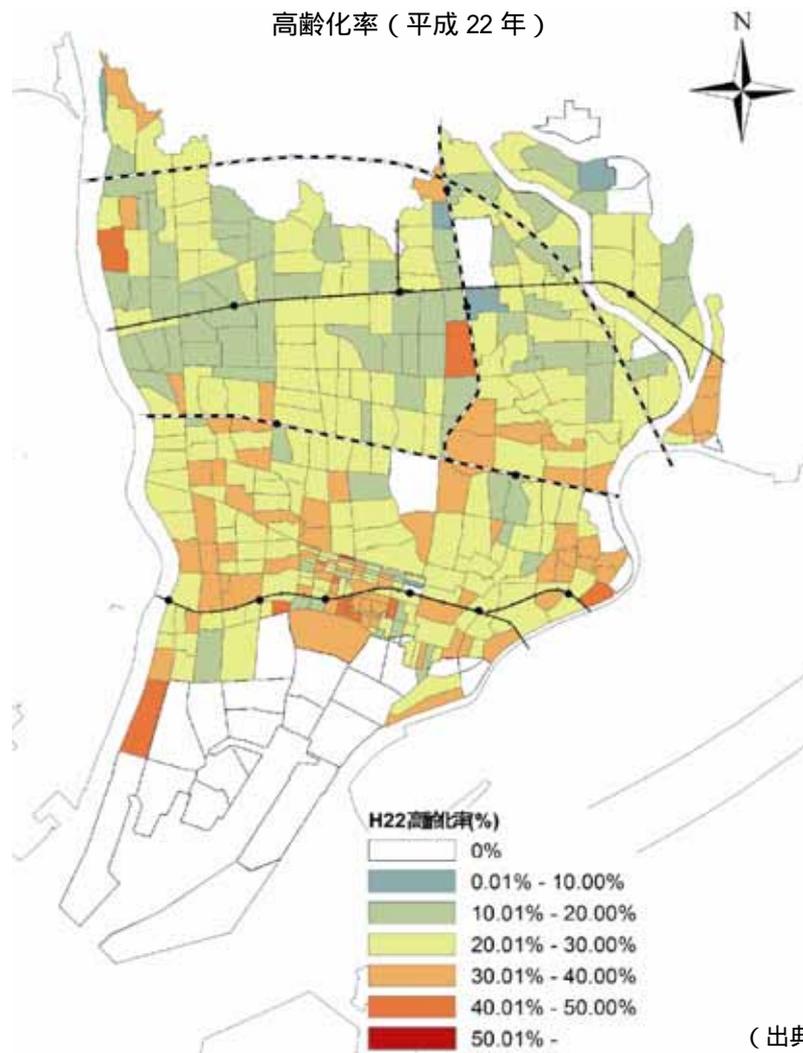
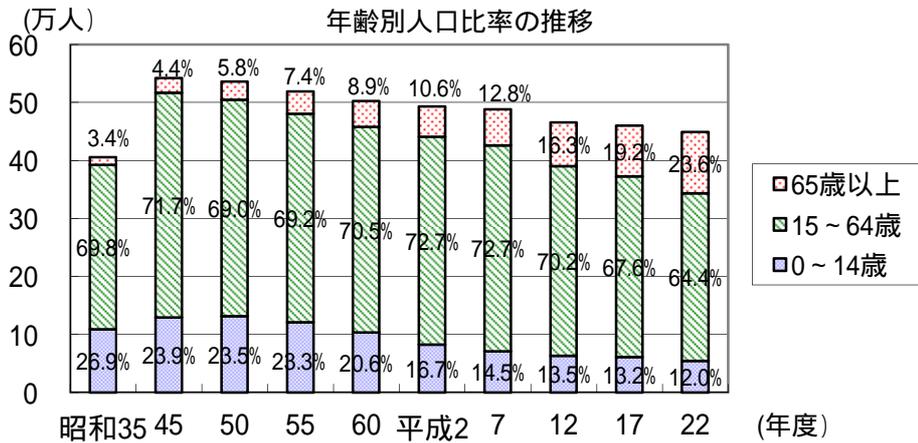


市内で従業する常住者率 (平成22年)

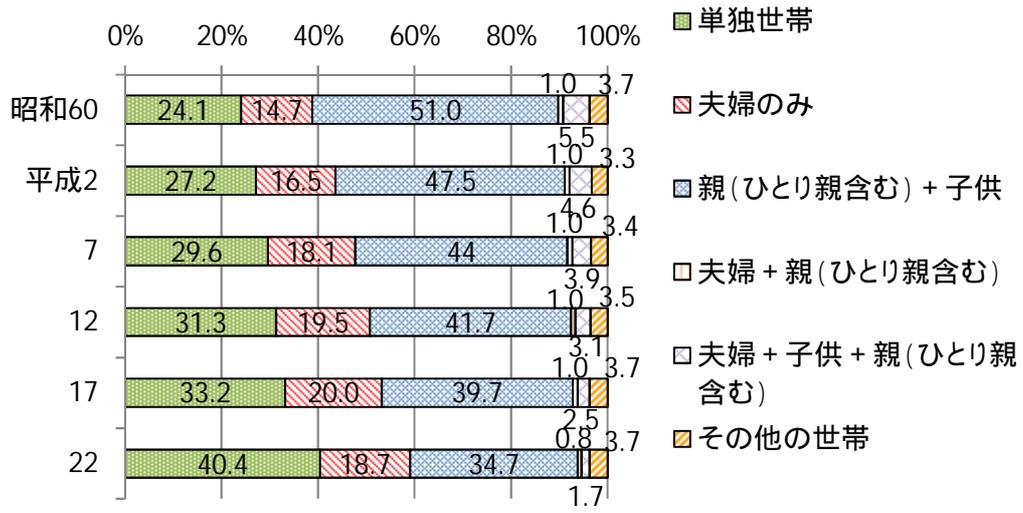


### 3 年齢別人口

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



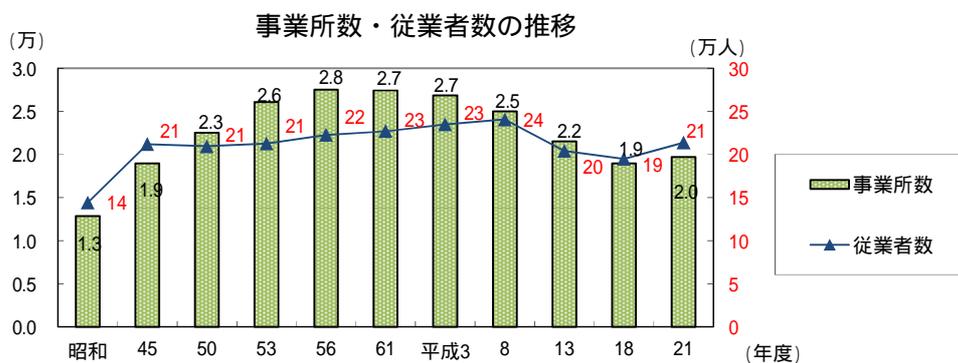
(出典：国勢調査)

# 産業

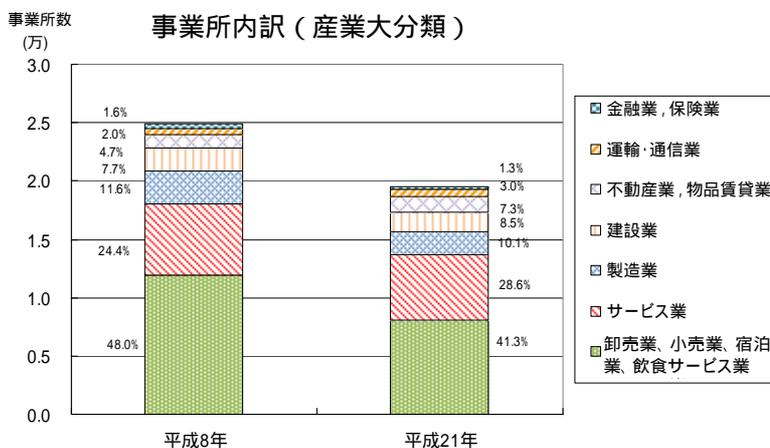
## 1 概況

平成21年(2009年)現在の本市の事業所数(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、産業大分類別にみると、「卸売業、小売業、宿泊業、飲食サービス業」及び「製造業」の減少が大きく、「サービス業」は減少しているものの全体に占める割合は増えています。一方、「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)現在の従業者数は約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。



(出典：事業所・企業統計・経済センサス)



(出典：尼崎市統計書)

## 2 工業

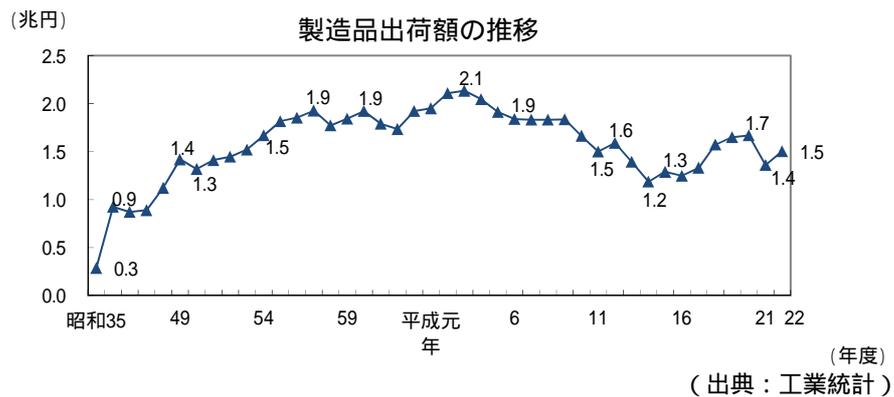
本市の近代化は明治22年(1889年)の紡績工場から始まり、以後多くの大規模工場が臨海部やJR沿線に立地し、軽工業中心から鉄鋼、機械などの重化学工業へと産業構造の変化を遂げました。

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

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

平成に入り、事業所が減少するなか、平成3年をピークに製造品出荷額は減少しています。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。

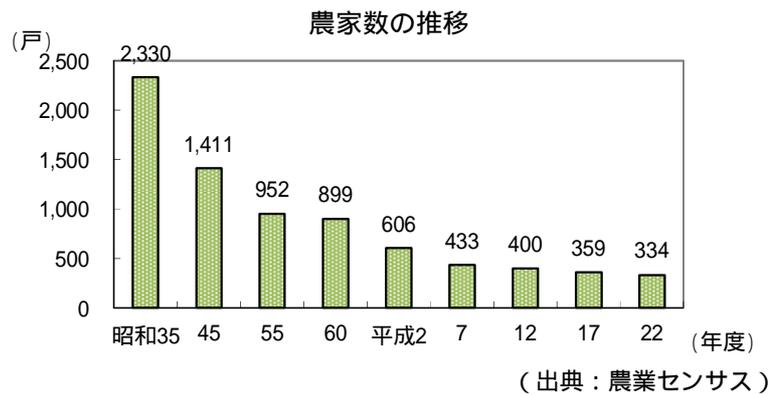
また、市内各所に商店街や小売市場がありました。人口減少等に伴う需要の減少、生活スタイルの変化のほか、幹線道路沿道等への大規模店舗の立地、コンビニエンスストアの台頭やインターネット販売の普及など、流通機構の変化などにより、従来の商業施設にとって厳しい環境となり、事業所数、商品販売額ともに減少し、空き店舗が増加する状況となっています。



#### 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、同時に農家数及び農業従事者も減少しています。

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、尼詰(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。



# 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。また、尼崎西宮芦屋港は重要港湾として位置づけられ、臨海部に物流拠点の役割を担う港湾施設の整備が進んでいます。

今後、関西圏を代表する大都市との近接性や物流などの広域的な利便性など、本市の特徴を活かしたまちづくり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

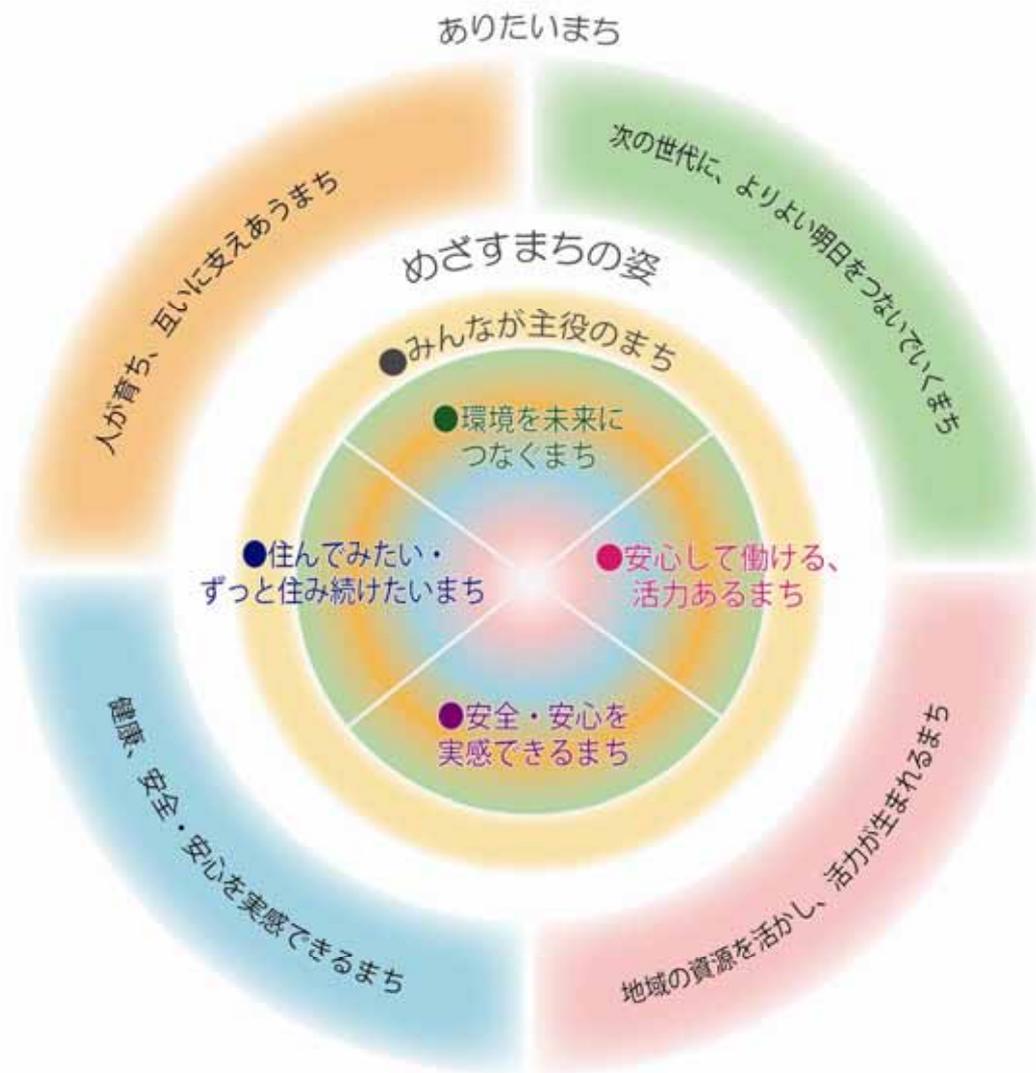
### 基本理念

「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。

- まちづくりに関する情報の共有、継続的な意思の疎通
- 自主性を持った積極的なまちづくりへの取組
- 様々なまちづくり活動が結びついた、更に広く深いまちづくりの進展



### 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。

- ライフスタイルに合った住まいの質の向上
- 住みやすい生活環境の維持、創出
- 美しいまちなみの保全、形成
- 誰もが快適な社会生活をおくれる、ユニバーサルデザインに対応した社会の形成



### 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。

- 建築物や構造物の計画的な不燃化、耐震化の促進
- 防火区画の形成など、都市の計画的な不燃化の促進
- 避難地・避難路ネットワークの形成や防災拠点の機能強化など、災害に強い都市構造の形成
- 河川、運河、水路、下水道施設など治水機能の強化



#### 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くなる、活力あるまちをめざします。

- 公共交通や道路機能を活かした、工業、商業、業務などの適正な配置
- 適正な建築などの誘導による、商業、工業の操業環境の維持、保全
- 住環境と操業環境が共存する、活力のある都市空間の創出



#### 5 より良い環境を未来につなぐまち

良好な環境の中で、歩いて楽しく、自転車でも生活がしやすい持続可能なまちをめざします。

- 市内に残る貴重な自然環境の保全・活用
- 都市緑化の促進などによる、自然環境の回復・創造
- 歴史、文化、産業遺産など地域資源の保全・活用
- 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、低炭素社会への誘導
- 良好な既存ストックの有効活用による、持続可能な循環型社会の形成



## 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、臨海工業地へのアクセスの拠点として、尼崎伊丹線の拡幅整備などの交通結節機能の充実と、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)



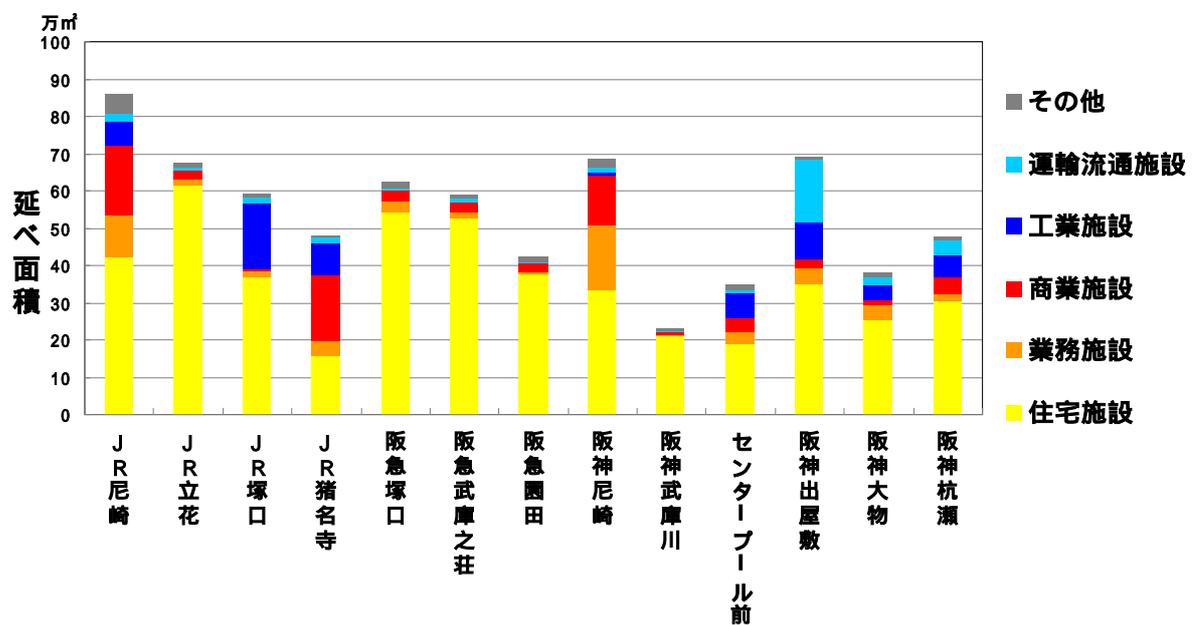
JR尼崎駅周辺は、大阪の都心と非常に近い立地条件とともに、平成9年(1997年)のJR東西線の開通を機に新快速電車が停車することになり、利便性や広域性が一気に高まり、近畿圏における主要な鉄道交通の結節点のひとつとなりました。古くから土地区画整理事業などにより整備された駅南側に加えて、近年、駅北側も市街地再開発事業などにより整備されたほか、鉄道と幹線道路の立体交差化により南北地域の連絡が強化されます。今後は、広域的ターミナル機能としての交通結節機能の充実と、交通利便性の良さを活かした商業・業務機能や産業・情報交流機能、都市型居住機能など、多機能が複合した空間形成、駅前景観の向上を図ります。

(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にした商業集積を誘導し、地域生活の中心として地域の特性や資源を活用した市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。

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と、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っていきます。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、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知りましょう。
- ◆ 建物を建替えたり、新築したりする場合は、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、地域の特長を活かす、まちのルールづくりに取り組みましょう。例えば…
  - ・ 敷地の広い低層の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、基本的に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

#### できることから取り組む

- ◆ 道路ぎわに花を植えたり、家や会社の前を掃除したり、一人ひとりが心がけることでまちの環境は良くなります。

まちづくり活動（潮江地区）



## 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

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

#### 地域ごとの課題

- ・ 2 階建てなど低層建築物中心の住宅地では、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を検討する必要があります。
- ・ 中高層建築物中心の住宅地では、住環境を保全するため、周辺に影響を及ぼす無秩序な開発を防ぐための規制誘導方策を検討する必要があります。
- ・ 老朽化した木造住宅などが密集した住宅地では、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、住環境を改善するため、建替を促進し、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



低層と中高層の混在



中高層のまちなみ



密集した住宅地



住宅地に残る農地



公共建築物跡の住宅開発



---

## 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・長屋住宅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、密集住宅地については、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

---

中心市街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。

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て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、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



住宅への転換が進む商店街



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（ J R 尼崎 ）



## 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、商業機能の充実を図り、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、主要幹線道路沿道の特性を活かした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。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

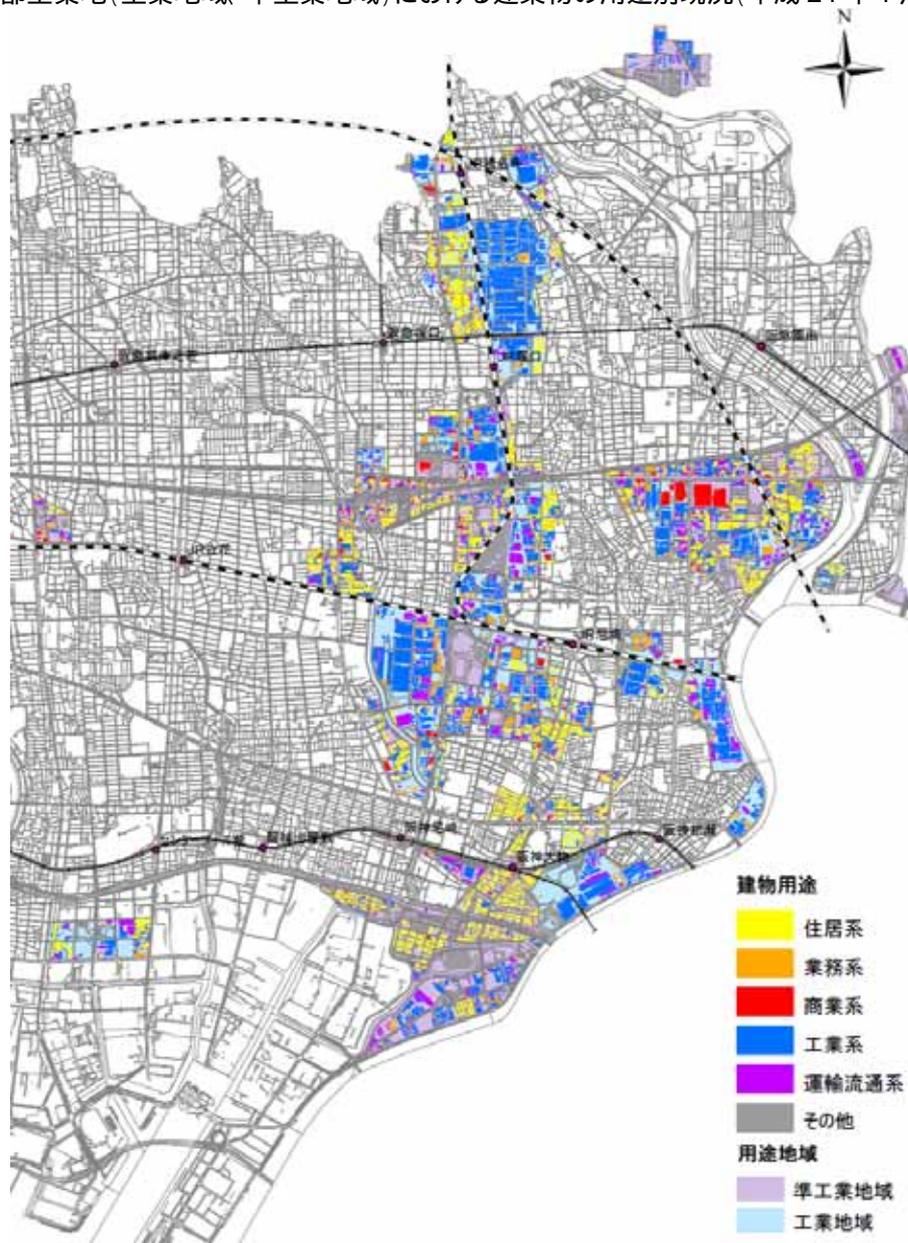
### まちづくりの現況と課題

大阪湾に面し大型工場などが集積する臨海部や、陸路、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

### 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、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、特に駅前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(工業地域、準工業地域)における建築物の用途別現況(平成 24 年 1 月現在)



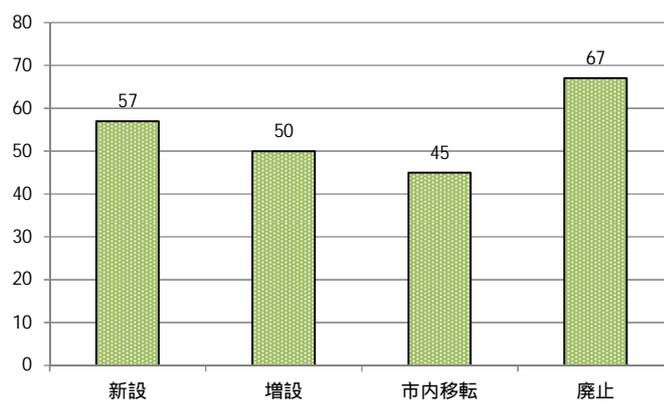
### 臨海部の拠点形成と活性化など

- ・ 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

- ・ 水と緑豊かな環境共生型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。

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 月現在)



臨海部工業地



内陸部工業地



---

## 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。

- ・ 駅周辺や幹線道路沿道などにおいて大規模な土地利用転換が見込まれ、周辺工場の操業環境に配慮し、ファミリー世帯の居住促進、環境負荷の低減に資するものについて、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、地区計画などにより土地利用の高度化を図るとともに都市施設を整備するなど、魅力と活力ある都市空間の創出を誘導します。
- ・ 住工複合地は、工場の操業環境の保全を基本としつつ、住環境にも配慮して、地区の特性にあった建築規制により、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。

- ・ 工業の高度化、高付加価値化を図り、港湾施設や道路ネットワークを強化し、生産拠点にふさわしい工業地を形成します。
- ・ 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、水際を活用した環境や景観に配慮した魅力あるまちづくりに努めます。

## 4 自然、緑地、農地など

---

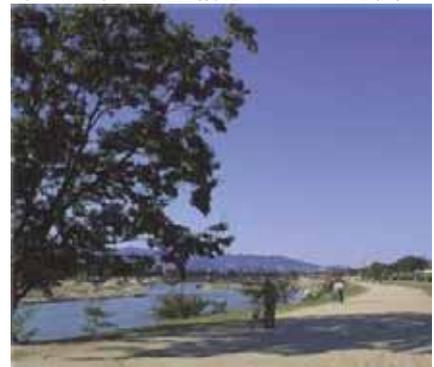
### まちづくりの現況と課題

---

#### 自然環境の保全創出

- ・ 本市は古くから都市として発展してきた歴史から、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・うるおいを与える自然環境が少ない状況にあります。

河川敷緑地が整備されている武庫川



---

## 方針

---

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

## 5 公共建築物

---

### まちづくりの現況と課題

---

#### 公共建築物の適正配置

- ・ これまで人口急増に対応して整備してきた多くの公共建築物が更新時期を迎え、耐震性の確保や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っていきます。
- ・ 小中学校については、計画的な耐震化や適正規模・適正配置の推進に取り組んでいるところですが、その他の公共建築物についても更新にあたっては、各施設の特性や配置バランスを考慮するとともに、時代のニーズに対応した機能的な施設へのリニューアルや、耐震性の確保、施設の長寿命化に向けた計画的な保全の実施を進めます。



## 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、移動機能の確保にあたってきましたが、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、道路上での不法駐輪を行わず駐輪場に置き、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 撤去前後



# 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。

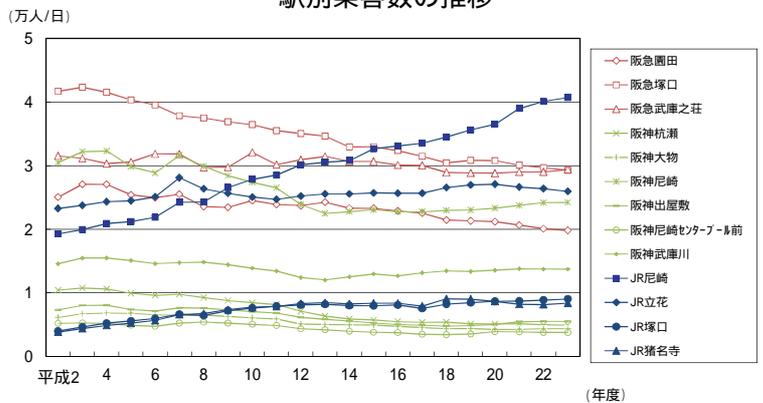
### バス交通

- ・ バス交通については、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。
- ・ バス交通は、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）

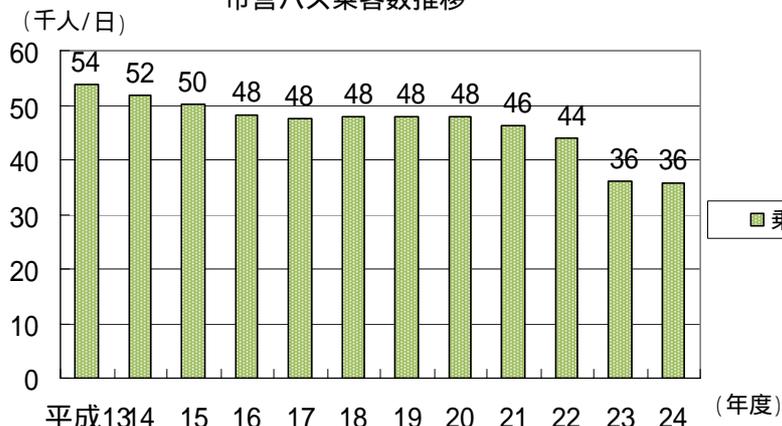


駅別乗客数の推移



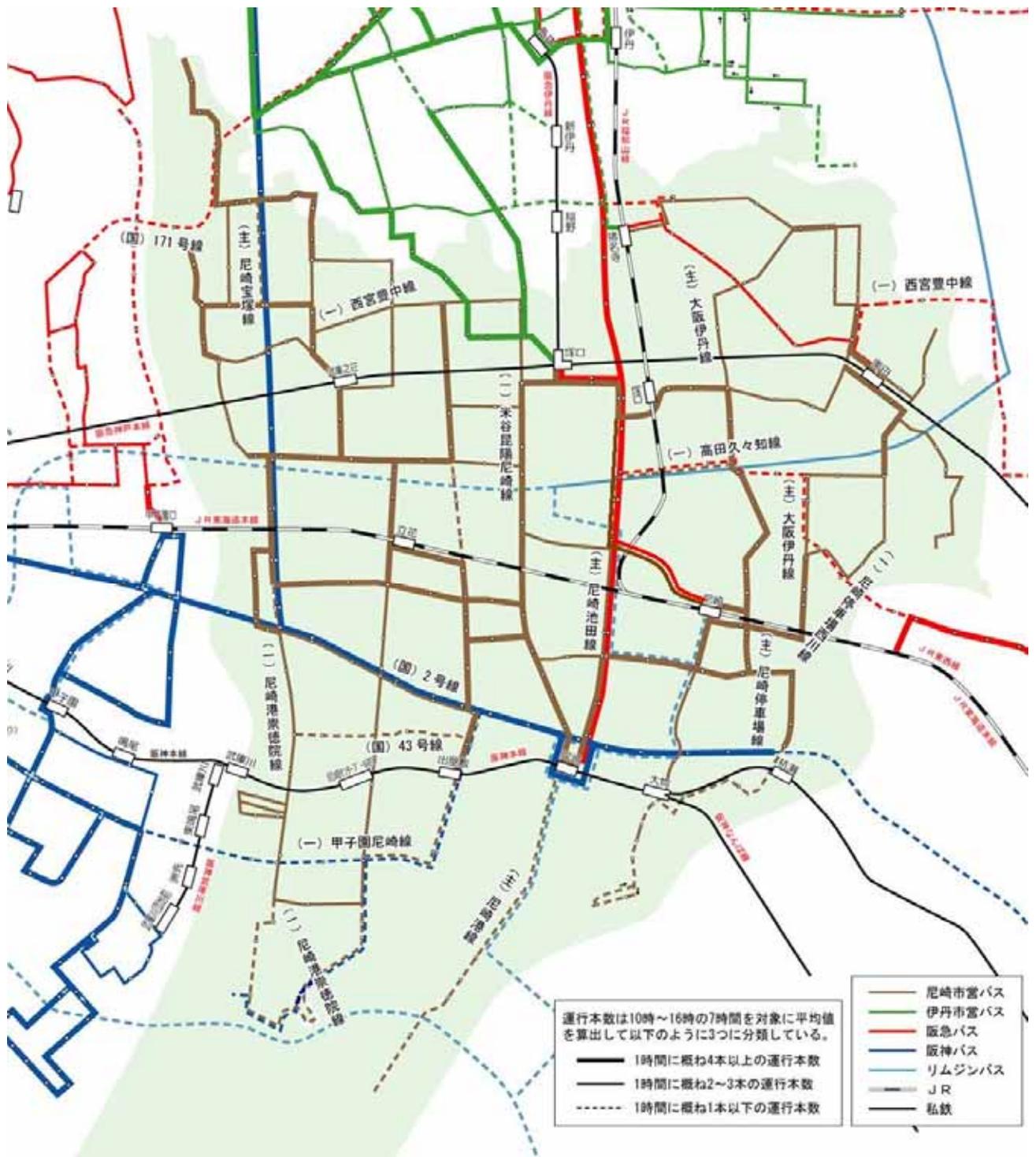
市営バス乗客数推移

(出典：尼崎市統計書)



(出典：尼崎市統計書)

公共交通網略図



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 の道路が都市計画決定されています。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の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)

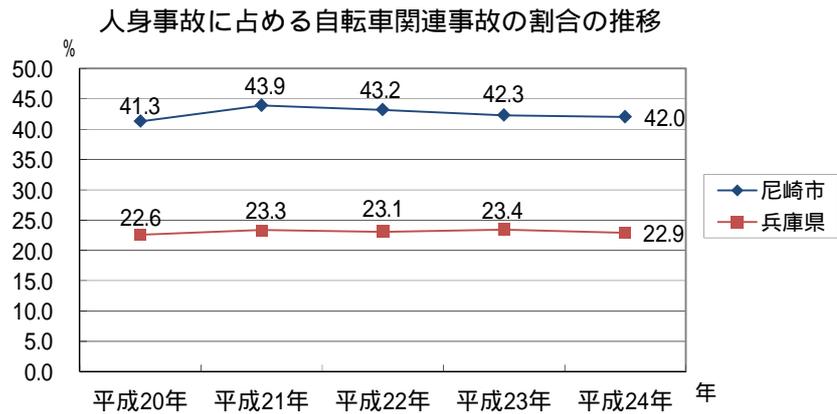


## 都市計画道路現況図



### 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・藻川自転車歩行者専用道路などを整備しています。
- ・ 園田西武庫線の一部区間を自転車レーンとして、神崎橋伊丹線の一部区間を自転車道として整備し、道意線の一部区間で歩道内の自転車通行位置明示を実施しました。
- ・ 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。



(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の応急復旧が可能となるような多重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。
- ・ 幹線道路や鉄道との立体交差、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。
- ・ 段差の解消などの歩道のバリアフリー化を図り、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する必要があります。

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、障がい者等が使いやすい、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

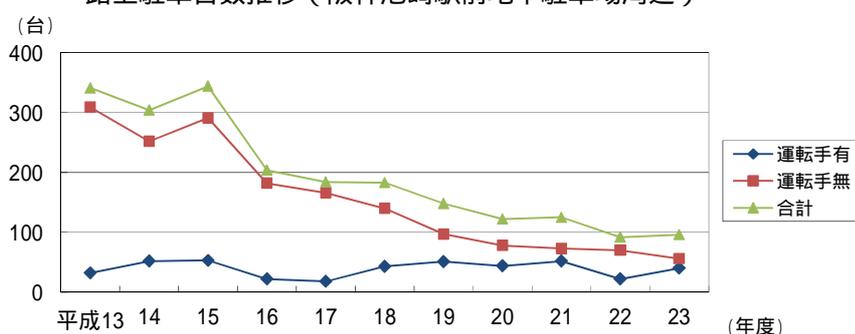
#### 路上駐車対策

- ・ 「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)により路上駐車のを減少を図ってきました。

#### 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・増築等に際しては、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

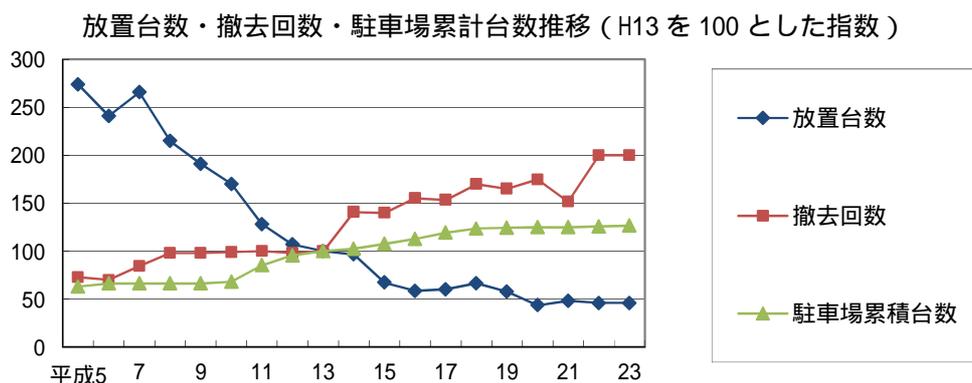
#### 駅前における自転車駐車場の整備と交通マナーの意識啓発

- ・ 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。



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促進します。
- ・ 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。

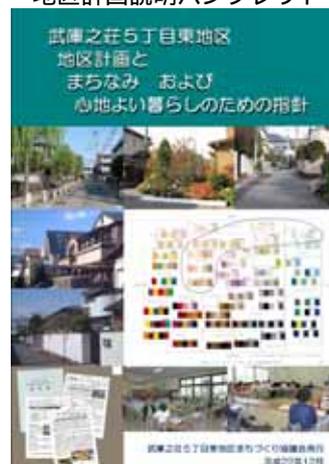
例えば、狭い道路や古い木造家屋が多く災害に弱い地区では

- ・ 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)

まちづくり協議会発行の  
地区計画説明パンフレット



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。

## 1 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。

JR 立花駅南



市街地再開発事業施行事例

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、まちづくり協定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性に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ことが期待されます。

#### 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、良好な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きました。今後も、こういった取組が他の地域に広がることを期待されます。

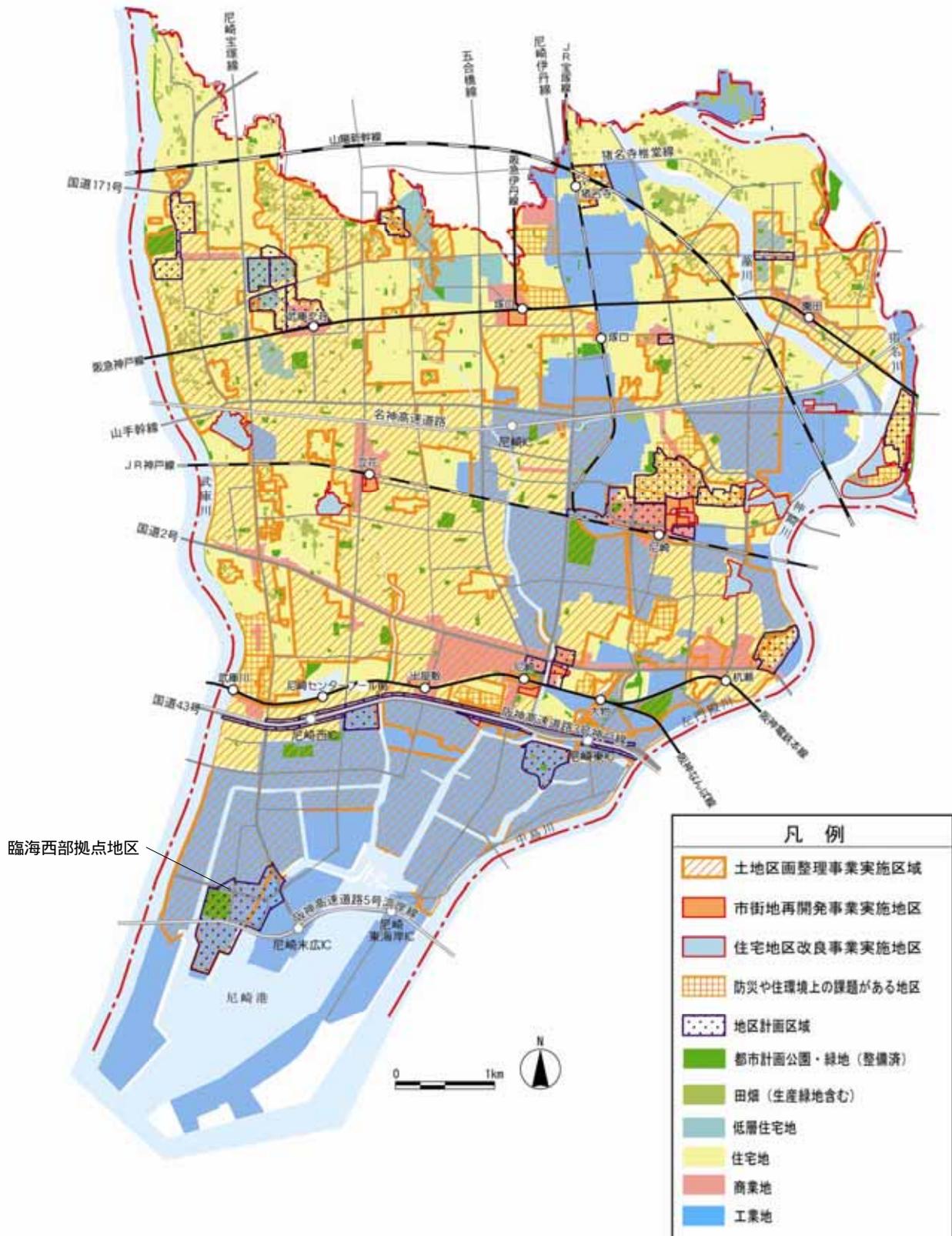
#### 住環境整備条例による開発事業の誘導

- ・ 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・長屋住宅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 24 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、地区計画など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・地元産業界、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などごみが出ないよう工夫するとともに、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。

#### 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。
- ◆ 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

- ◆ 市内を流れる河川や水路にごみを捨てない、川を清掃し大切にするなど、水辺環境の向上に努めましょう。

壁面緑化



市民農園



## 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）

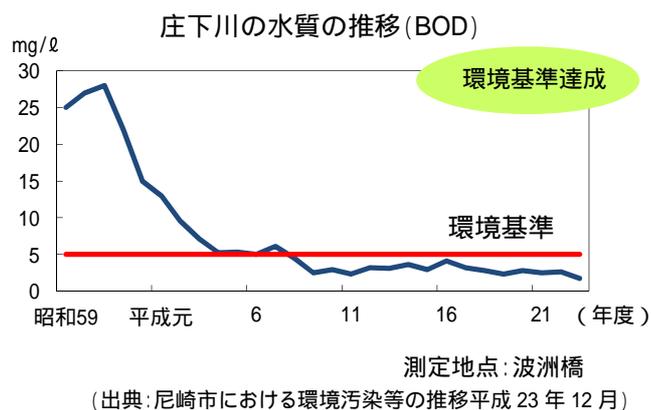
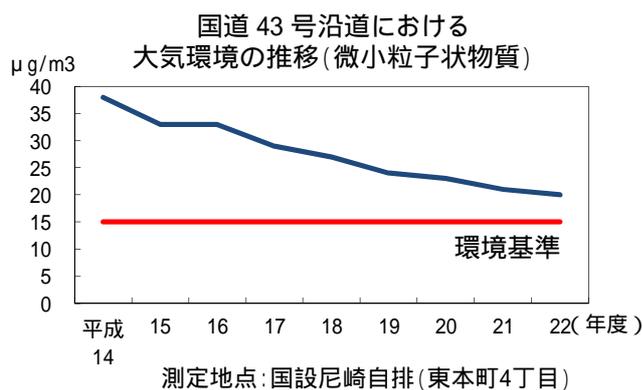
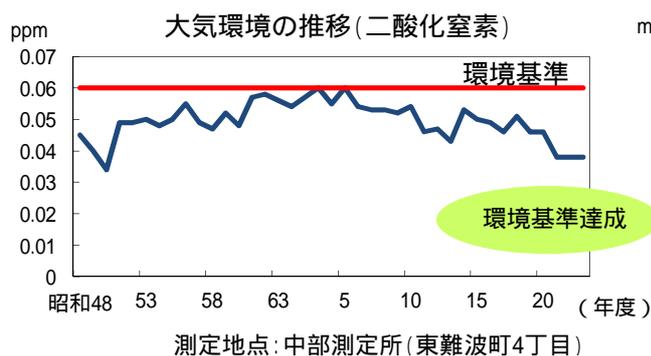


#### 水辺まつり（藻川）



#### 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されました。
- ・ 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、規定の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

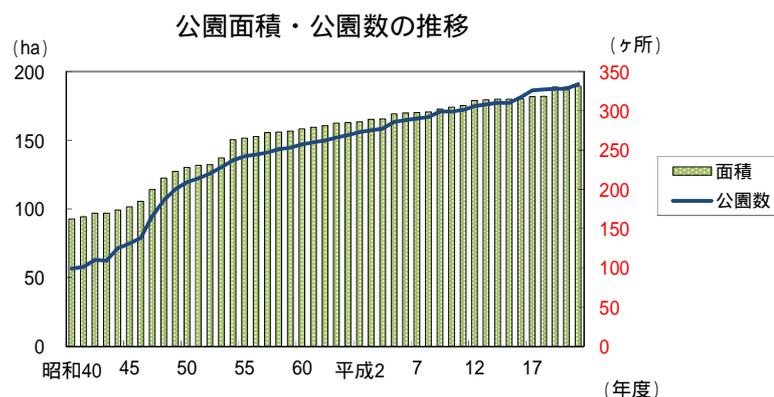
- ・ 本市はほぼ全域が市街地で山や森林などがいないため、新たな緑の創出に取り組んでおり、緑地面積は、平成10年(1998年)の約415haから、平成24年(2012年)4月現在約448haに増加しています。

#### 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。



## 近年開設した公園・緑地

### 潮江緑遊公園（近隣公園）（約 1ha）

住民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、地域住民の憩いの場として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、その特性を活かして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

### 市民参加による公園緑地の整備

- 公園緑地は遊具の安全性の確保、多様化・高度化する利用者ニーズに対応した整備が求められており、ワークショップなどにより市民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



### 公園緑地における防災機能の確保

- 公園緑地は災害時の市民の避難場所であると同時に、応急救助活動、物資集積の基地などとしても活用できる重要な施設であるため、耐震性緊急貯水槽をはじめとした防災機能を必要に応じて整備を行っています。

耐震性防火水槽

公園の防災機能の整備状況（代表例）

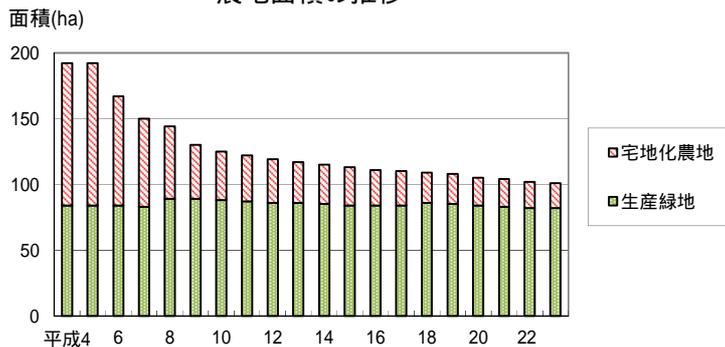
潮江緑遊公園	耐震性緊急貯水槽 100 m <sup>3</sup> 、耐震性防火水槽 100 m <sup>3</sup> 、雨水貯留槽 100 m <sup>3</sup> 、災害用緊急トイレ 20 穴
小田南公園 (地域防災拠点)	防火樹林帯、スプリンクラー、修景池
上の島北公園	雨水貯留槽 20 m <sup>3</sup>
若宮公園	雨水貯留槽 7.3 m <sup>3</sup>



### 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な時期を迎えるため、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。

- ・ 住宅や事業所、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、敷際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。

市民ニーズに対応した、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る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。

公園緑地の整備にあわせて、まちの防災機能の強化を図ります。

- ・ 公園緑地や学校などの災害時の避難場所となる施設と、避難路となる道路沿道の緑化や、公園緑地や学校などでの耐震性防火水槽などの整備を進め、災害時の安全性を確保し防災機能の強化を推進します。

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。

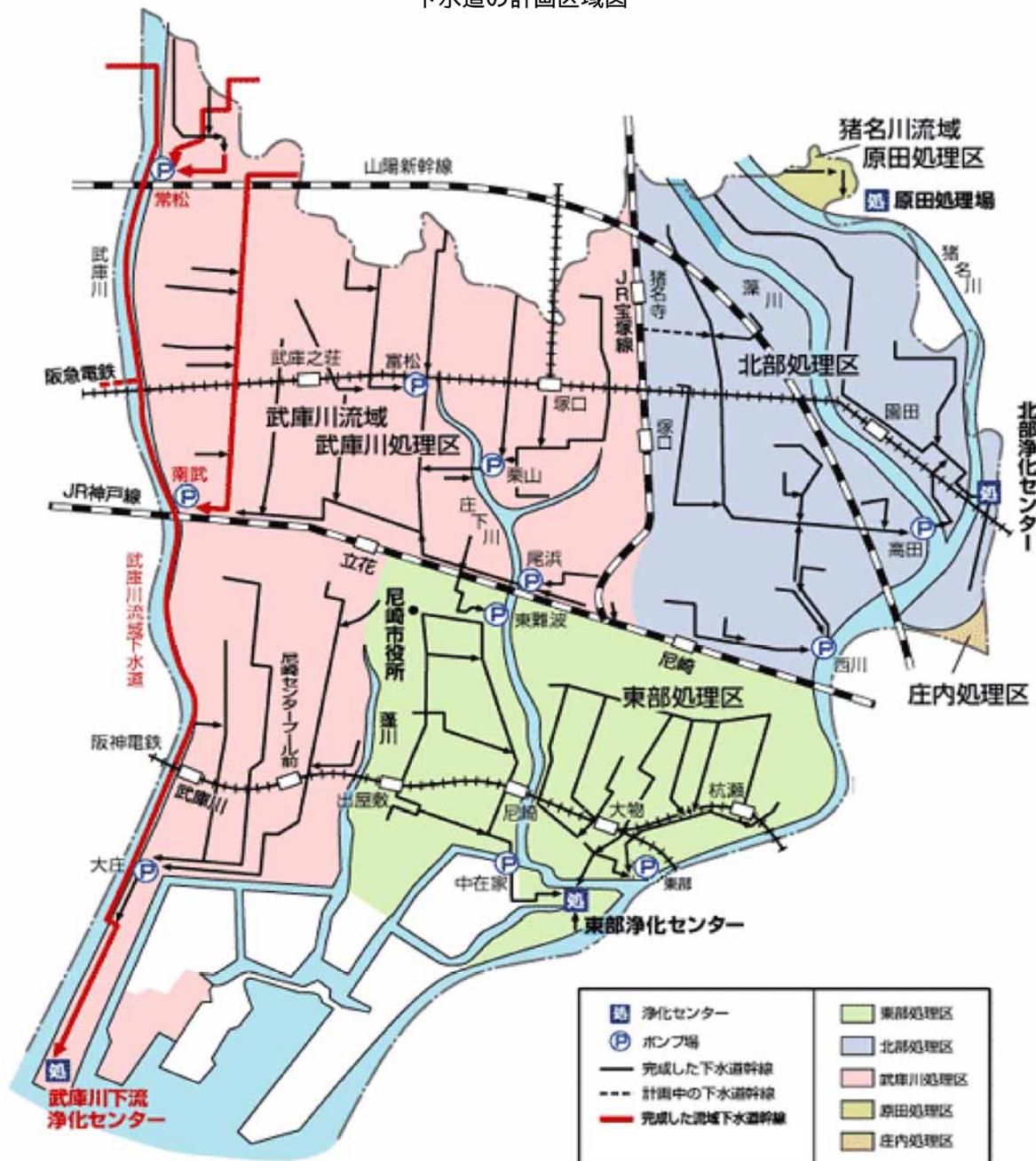
#### 下水道施設の有効利用

- ・ 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

- ・ 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。
- ・ 生き物の生息環境に対しても配慮し、生物多様性の保全に努める必要があります。

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、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。
- ・ 自然環境の保全とともに、親水性の向上を図ります。
- ・ 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、河川の水質浄化機能の向上により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、親水空間として整備するよう努めます。

## 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 ヶ所、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 ヶ所を都市計画決定し、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・助言を行ってきました。

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。

沿道緑化の取組



尼崎ボランティア・ガイドの会



## 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まもり、そだてます。
- ・ 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・沿線の建物や街路樹が調和した、うる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る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、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ていきます。

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

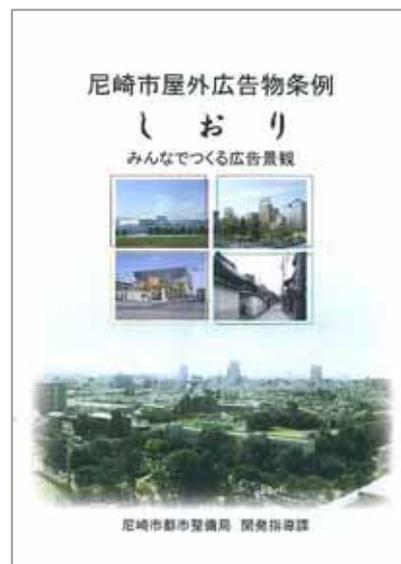
- ・ 近年、地域の景観を構成する重要な要素となる屋外広告物に対する関心は高くなっています。
- ・ 一方、広告物の需要が高まるなかで、より目立つことを重点において設置されるものも多く、競い合うように設置された広告物は、まちの美観や美しい自然景観を損なう要因にもなっています。
- ・ こうしたなか、尼崎市では、平成 21 年(2009 年)から「尼崎市屋外広告物条例」に基づき屋外広告物の規制を行っており、引き続き、取組を進める必要があります。
- ・ 近年、景観への影響が大きい自光式広告物や大型の置看板などが景観を阻害しています。

#### 方針

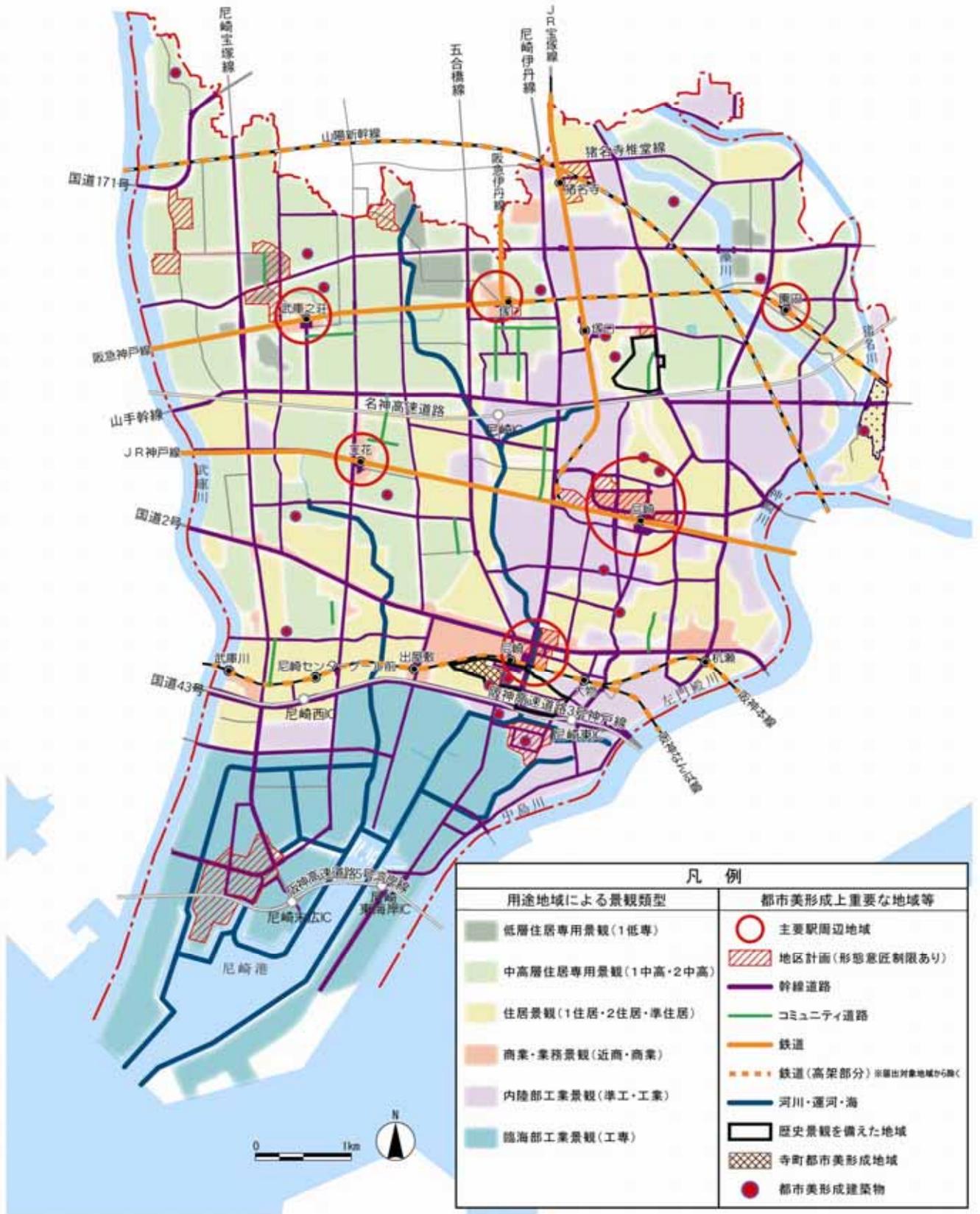
適切な屋外広告物の規制・誘導を行います。

- ・ 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。
- ・ 日頃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。

近年の地球温暖化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、災害に備えた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、日常から大規模な災害に備えましょう。

#### 小学校における地域防災訓練



#### ひとり一人がはじメール尼崎 一斉防災訓練(ツイッター発信)



### 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。

#### 津波等一時避難場所検索マップ



### 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みましょう。

#### 雨水タンク設置例



### \* BCP(事業継続計画)

事業の継続を脅かすような重大な事態(大規模災害など)が発生した場合でも、事業に与える影響をできるだけ小さくし、事業を継続、又は早期に復旧させることを目的に、予め策定しておく事業計画のことです。東日本大震災では被災した企業だけでなく取引先などの事業停止へと影響が及んだこともあり、取引先にBCPの整備を要請するケースもあります。

## 1 防災都市づくりの推進

### まちづくりの現況と課題

#### 災害に強い都市づくりの推進

- ・ これまでの地震、火災対策を中心としてきた防災都市づくりに、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。

### 方針

- ・ 地震や火災のほか、津波や水害などの災害に強い都市づくりを進めます。
- ・ 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。

## 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考えられており、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。

地域の防災拠点(小田南公)



避難所サイン



## 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、公共施設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。

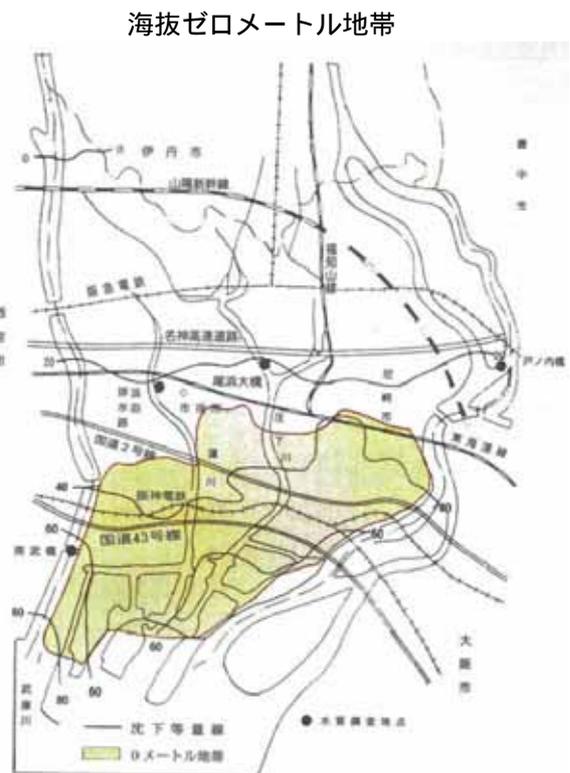
- ・ 南海トラフ巨大地震による津波災害に備え、民間の協力を得ながら津波等一時避難場所の追加設定・拡大に努めます。
- ・ 迅速な避難行動に役立てるため、市ホームページなどでの各種避難場所の公表や避難場所の表示板の設置を行います。
- ・ 関係機関と連携を図りながら、防潮堤をはじめとする港湾施設などの強化を図るとともに、津波災害への意識啓発など、災害対策の強化に努めます。

## 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。
- ・ 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ます。

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。

#### 住居複合地区の防災性の向上

- ・ 住宅と危険物を扱う施設とが近接している地区では、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、延焼拡大の抑制を誘導しています。
- ・ 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、本市の将来の姿を一緒に考え、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っていきます。

#### 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、都市計画の策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、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、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や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

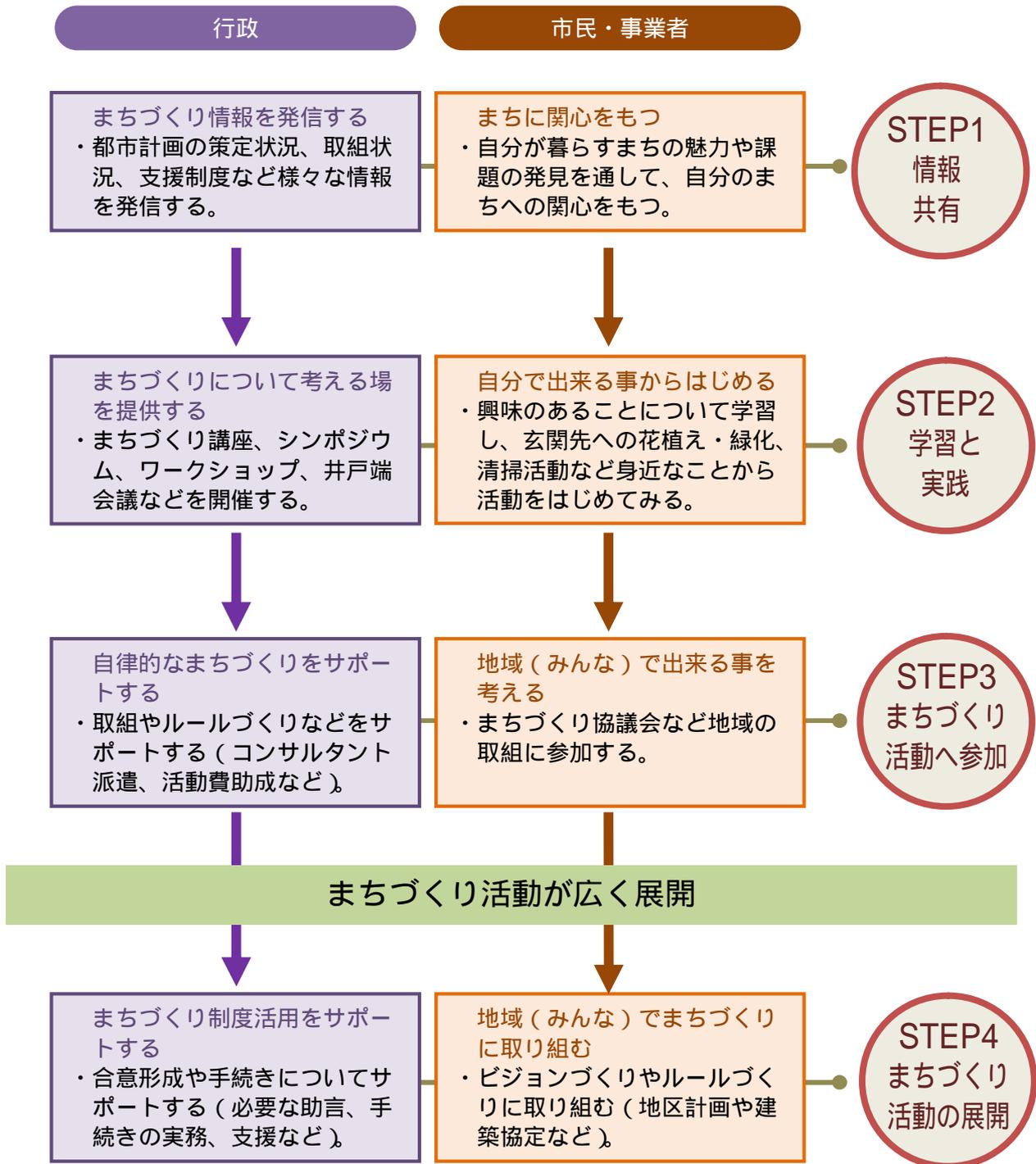
安全で暮らしやすいこと

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



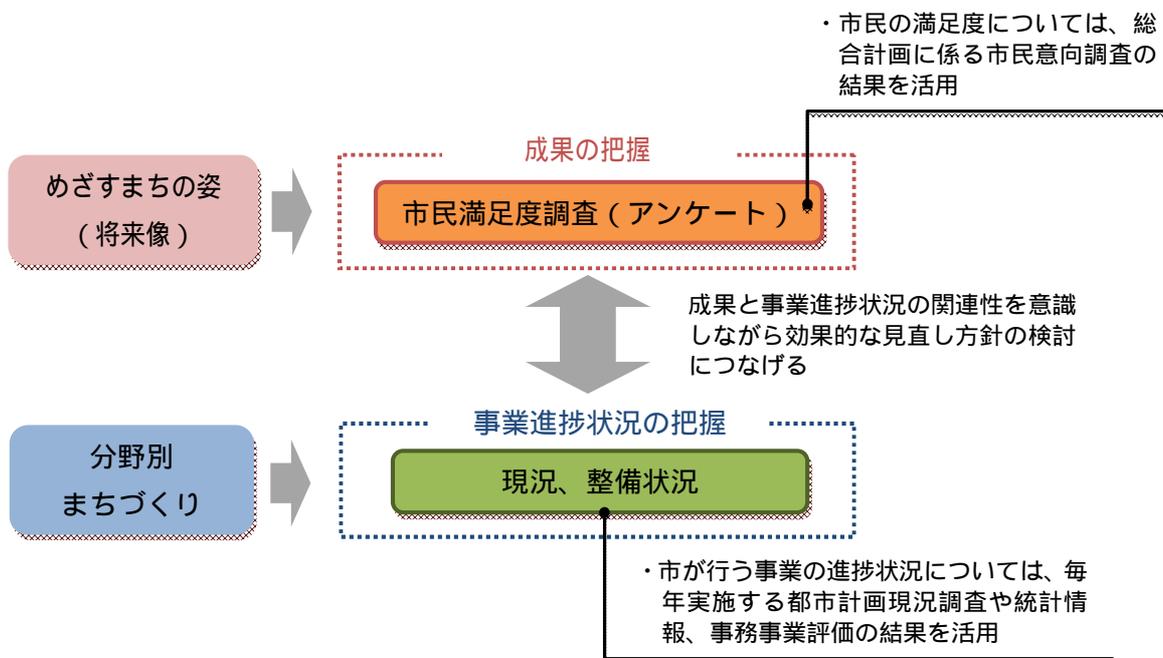
## 協働のまちづくりの推進フロー





## 2 計画の評価

見直しにあたっては、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、見直しを行います。



## 3 見直し過程における市民参加の仕組みづくり

計画策定のみならず、今後は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。

