

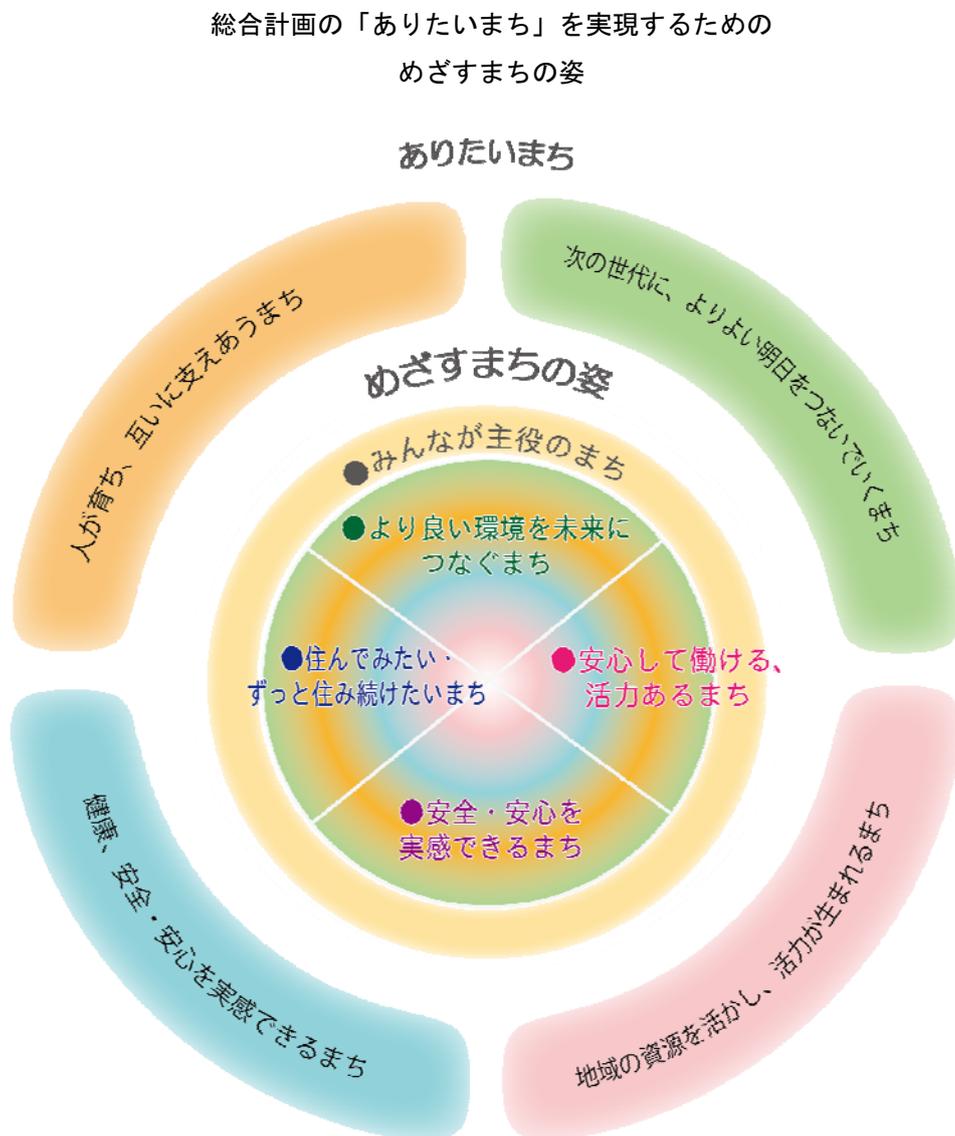
第2章 まちづくりの基本方針

I 基本理念

本市は、「尼崎市総合計画」において、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。



II めざすまちの姿

本市の将来のめざすまちの姿を、次のとおり定めます。

1 みんなが主役のまち

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

(めざすまちのイメージ)

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



2 住んでみたい・ずっと住み続けたいまち

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

(めざすまちのイメージ)

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



3 安全・安心を実感できるまち

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

(めざすまちのイメージ)

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



4 安心して働ける・活力あるまち

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

(めざすまちのイメージ)

- 公共交通や道路などの既存ストックの活用が可能で、工業、商業・業務などの経済活動が活発に行うことができるまち
- 適正な土地利用の誘導により、事業所が安心して操業を続けられ、にぎわいのある商業地があるまち
- 住環境と操業環境が共存することのできる、活力あふれるまち
- 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
- 既存ストックの有効活用などによる、持続可能な資源循環型のまち
- 環境に配慮した住宅の普及促進や自転車通行環境の向上など、低炭素社会の実現を意識したまち



Ⅲ 都市構造

1 都市構造の考え方

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

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

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

2 拠点

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

それぞれの拠点において、複数の公共交通機関の円滑な乗り継ぎや周辺街路との接続、市の玄関口としてふさわしい風格とにぎ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尼崎駅の各駅周辺

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。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、尼崎らしい下町の良さを活かした商業・業務機能の活性化と、文化施設や周辺の歴史・文化的資源などの活用を図ります。また、尼崎伊丹線の拡幅整備など臨海地域へのアクセスの充実と、歴史的景観が残る地域や庄下川などのオープンスペースと調和する駅前景観の向上を図ります。

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

阪神尼崎駅周辺(北側)



JR尼崎駅周辺(北側)



第2章 まちづくりの基本方針

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。

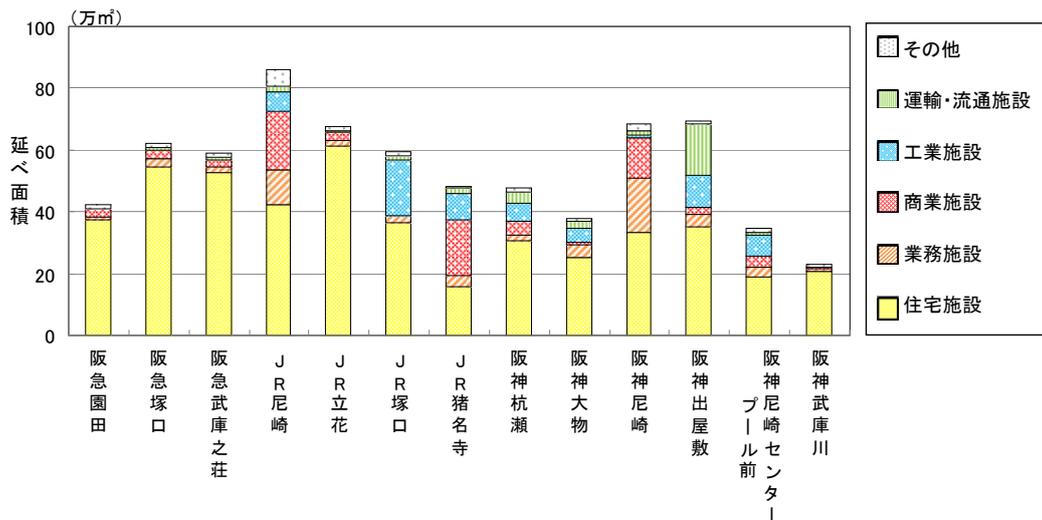
(2) 地域拠点…阪急塚口駅、阪急園田駅、阪急武庫之荘駅、JR立花駅及び阪神杭瀬駅の各駅周辺

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

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

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

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。

第2章 まちづくりの基本方針

(2) 地域内連携軸…その他の幹線道路、バス路線網

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

4 水辺と緑のネットワーク

市内を流れる武庫川、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、道路沿道などの緑、猪名川自然林や西武庫公園、尼崎の森中央緑地などをはじめとする、市内に点在する緑空間により形成されている水辺と緑の自然的環境のネットワークの充実を図り、人と環境にやさしい、うまいのある都市をめざします。

第2章 まちづくりの基本方針

都市構造図

